

## Planes Locales de Seguridad Vial en Catalunya

*Joan Josep Isern Aranda*  
*Responsable de Planificación e Infraestructuras*  
*Departamento de Interior*  
*de la Generalitat de Catalunya*

**I Congreso**  
**Iberoamericano**  
**de**  
**Policías**  
**para la**  
**Seguridad**  
**y la**  
**Educación**  
**Vial**

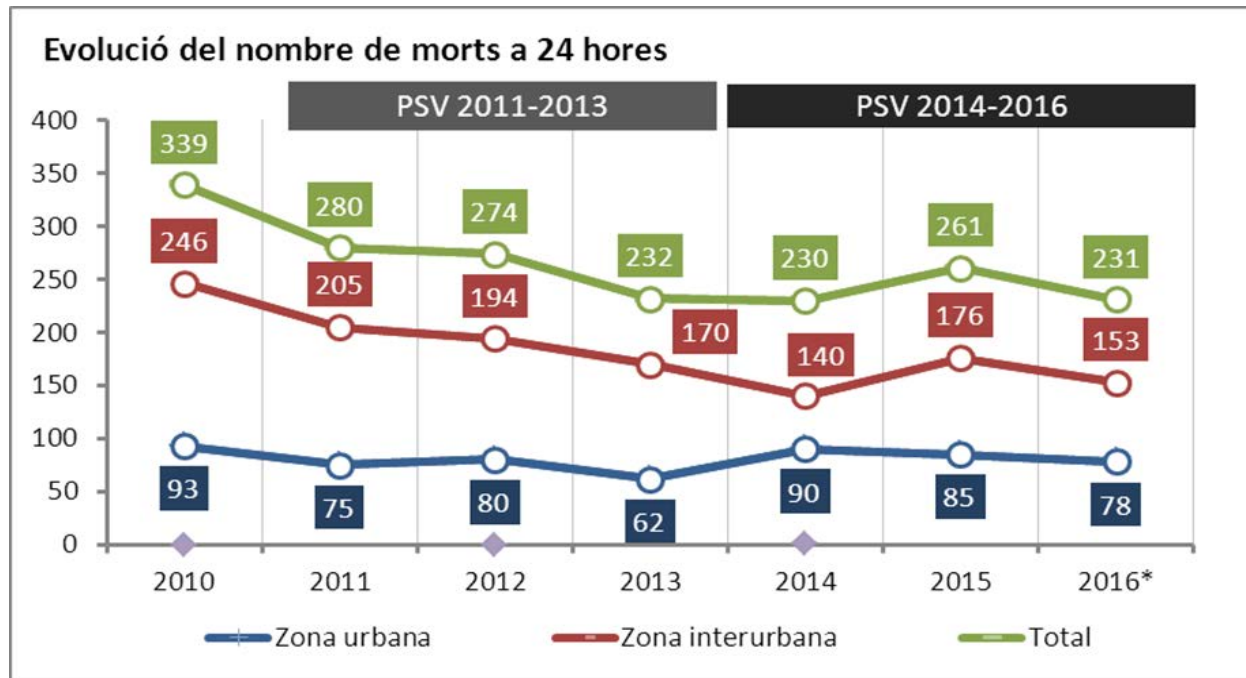
abril de 2017



## Evolución de la victimización. Víctimas mortales

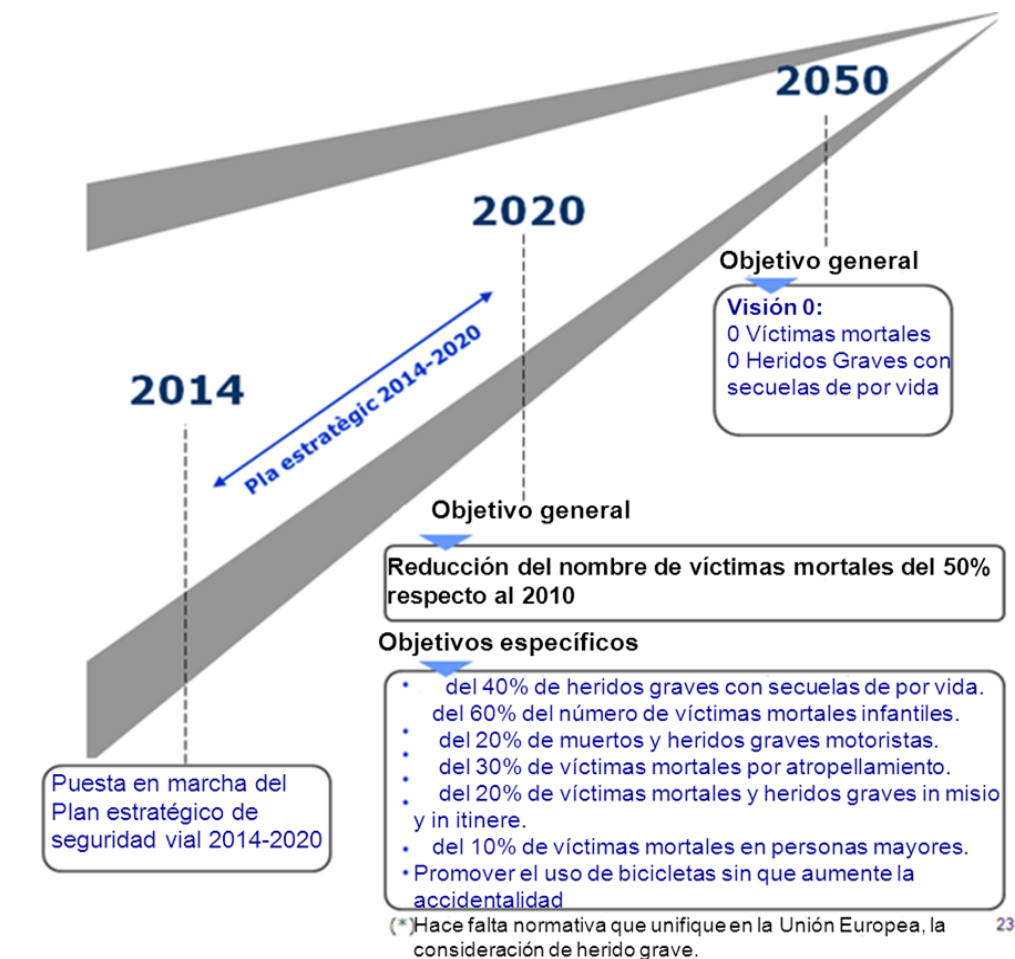
El 2016 se han registrado 231 víctimas mortales en Catalunya.

Es una **reducción de 31,9% respecto a 2010** y del **11,5% respecto a 2015**



**El Plan de Seguridad Vial 2014-2016 tenía como objetivo una reducción de las víctimas mortales de un 30% en relación al año 2010**

# Objetivos del Govern de la Generalitat

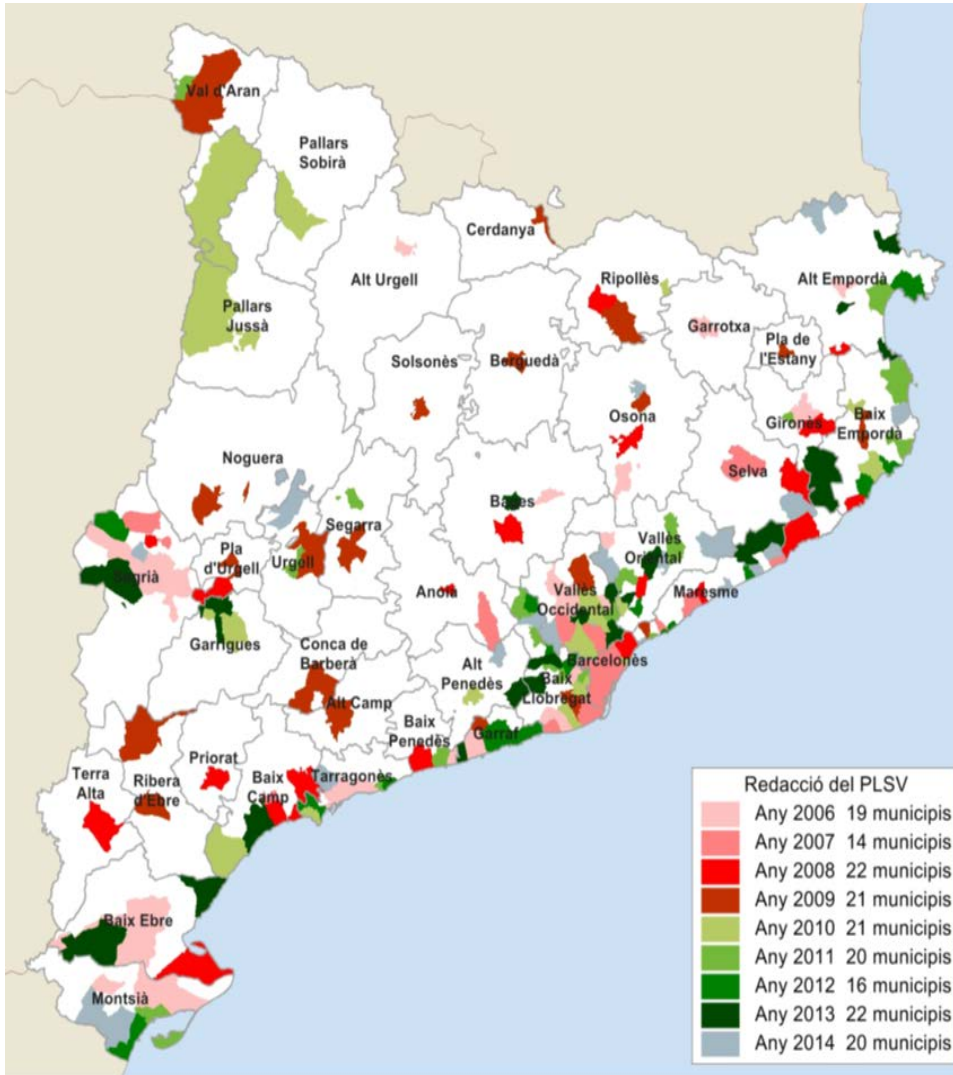


**La UE fija una reducción del 50% de víctimas mortales el 2020 respecto a 2010**

## El Plan Estratégico se estructura sobre seis objetivos



1. Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo
2. Involucrar y coordinar entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura
3. Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas y interurbanas)
4. Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de la seguridad vial que permitan la consecución de resultados
5. Facilitar la educación y la formación en la movilidad segura a lo largo del ciclo vital
6. R + D + i en la seguridad vial



El Servei Català de Trànsit ha realitzado **229 planes locales** de seguridad vial que llegan al **88,59 % de la población**, unos **6,7 millones de personas**.

Los planes locales priorizan los ayuntamientos que tengan **más de 10.000 habitantes** y también todos aquellos que lo pidan.

# Conclusiones

## Balance de 10 años de planes locales de seguridad vial

Una de cada tres víctimas mortales se produce en los entornos urbanos: 78 de las 231 víctimas del 2016, como ejemplo.

- Donde se ha aplicado un plan local ha disminuido la accidentalidad un 16%; donde no se ha aplicado, ha aumentado entre un 20% i un 50%.

- El urbanismo, con pequeños cambios, debe estar al servicio de la seguridad vial:  
**más visibilidad, menos velocidad, más protección para colectivos vulnerables.**

-Hay que incorporar en los nuevos planes locales un tratamiento específico para **zonas de transición** (periurbanas, polígonos industriales).

**Muchas gracias por su atención**