

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
Direcció General de Pressupostos

VALORACIÓ DE L'INFORME D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL

Nom de la proposta

Pla de seguretat viària 2024-2026

Departament impulsor

Departament d'Interior – Servei Català de Trànsit

Impacte pressupostari

Cost estimat per a l'Administració de la Generalitat, pel període 2024-2026: 668,9 M€
Cost estimat per al Servei Català de Trànsit: 182,6 M€

Descripció breu

El Pla de seguretat viària 2024-2026 es proposa contribuir a la consecució de dos objectius a llarg termini:

- 1- Reduir en un 50% les víctimes mortals de trànsit el 2030 respecte de l'any 2019.
- 2- Arribar a la fita de zero víctimes mortals i ferides greus el 2050.

A mitjà termini, els objectius generals del Pla són:

- 1- En l'àmbit interurbà, reduir un 20% les víctimes mortals el 2026, respecte de 2019.
- 2- En l'àmbit urbà, reduir un 5% les víctimes mortals el 2026 en relació a l'any 2019.

Documents que s'examinen

Informe d'impacte econòmic i social del Pla de seguretat viària 2024-2026
Pla de seguretat viària 2024-2026

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10

1



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMII1X6TI6FWOA4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

Pàgina 1 de 7

VALORACIÓ DE L'INFORME D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL (IIES)

1. Definició de la necessitat, dels objectius i abast del projecte

El Pla de Seguretat Viària 2024-2026 és el segon pla triennal que s'emmarca en el Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible (PNMSS) 2021-2030, l'estratègia catalana de mobilitat segura i sostenible. La missió del pla és eduir la sinistralitat en la xarxa viària catalana i contribuir a una mobilitat més segura, sostenible i saludable. Es presenten els resultats obtinguts en el diagnòstic de la situació de sinistralitat viària a Catalunya, els quals fonamenten els objectius i accions que proposa el Pla. Es comparen les dades del 2023 amb les del 2019. A continuació es resumeixen les dades i les conclusions principals.

S'observa un comportament diferenciat entre la zona interurbana i la zona urbana. En la interurbana, la xifra de víctimes mortals s'ha reduït un 14,3% entre el 2019 i el 2023, gairebé assolint l'objectiu del 15% marcat en el Pla anterior (2021-2023). En canvi, en la zona urbana les víctimes mortals han augmentat un 16,4%. Per tant, cal incidir en millorar la seguretat viària sobretot en l'àmbit urbà.

Els vianants, ciclistes, motoristes i usuaris de vehicles de mobilitat personal (VMP) es continuen identificant com els col·lectius més vulnerables de la mobilitat; són el 46% del total de víctimes mortals en el conjunt de les vies de Catalunya i el 75% de les víctimes en zona urbana. Cal establir, doncs, una major protecció d'aquests col·lectius. Es fa èmfasi en els motoristes, que són el segon grup amb més víctimes, especialment els homes entre 45 i 54 anys; i en els ciclistes, que en zona urbana han experimentat un increment del 32,9% de víctimes mortals i greus (cal tenir en compte que la quota modal ciclista ha augmentat molt els darrers anys).

Tenint en compte el gènere, el 80% del total de les víctimes són homes. La incidència és més pronunciada en les vies interurbanes. En zona urbana, les dones vianants majors de 74 anys són les que més víctimes mortals i ferides greus presenten.

Per últim, destaca que entre el 2019 i el 2022 el percentatge de víctimes mortals que donen positiu en alcohol, drogues o psicofàrmacs, ha augmentat un increment important, passant del 27,9% al 40,1%. Així, cal incidir especialment amb accions de control i sensibilització per combatre el creixement d'aquestes conductes de risc.

Quant als objectius a llarg termini, el Pla busca:

- 1- Contribuir a l'assoliment de la reducció del 50% de les víctimes mortals de trànsit el 2030 respecte de l'any 2019, d'acord amb l'objectiu de l'Assemblea General de les Nacions Unides pel decenni 2021-2030.
- 2- Arribar a la fita de zero víctimes mortals i ferides greus el 2050, d'acord amb l'estratègia Visió Zero de l'Assemblea General de les Nacions Unides.

Per a la consecució d'aquests objectius, el Pla 2024-2026 estableix 5 eixos d'actuació. Per cadascun es defineix un objectiu estratègic i tres o quatre objectius operatius. Per tal d'assolir-los, el Pla es desplega en 210 accions.

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMIIIX1X6TI6FWOA4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

S'indica que moltes de les actuacions que es proposen en el PSV 2024-2026 ja estaven incloses en els plans anteriors i que se n'incorporen de noves per a la protecció dels ciclistes i la reducció de la seva sinistralitat. Seria adient indicar concretament quines accions són de continuïtat i quines són noves. Així mateix, **caldrà relacionar les actuacions amb els objectius als quals contribueixen a assolir.**

Es valora positivament que els objectius operatius estan ben definits, en termes SMART (específics, mesurables, assolibles, rellevants i localitzats en el temps), ja que això permetrà que el Pla pugui avaluar si aquests s'han assolit. A més, cadascun dels eixos es vincula directament a un col·lectiu o àmbit d'actuació dels identificats en el diagnòstic, tot vinculant els objectius i les actuacions a les diferents necessitats identificades.

2. Identificació de les alternatives

No es contemplen alternatives.

Cal recordar que com a mínim s'hauria de tenir en compte què passaria si no es realitzés aquesta iniciativa, així com dibuixar diferents escenaris, que canviaran en funció de les actuacions que es vulguin realitzar. Es poden realitzar alternatives d'acord a diferents elements com la cobertura, els instruments, la gestió, la implementació i el finançament, per exemple.

3. Identificació i quantificació dels costos i beneficis

El principal benefici del Pla és la reducció de víctimes mortals i ferides per accidents de trànsit. Aquesta reducció es considera un estalvi econòmic pel conjunt de la societat, en tant que tot accident genera uns costos econòmic i socials.

Per determinar el cost unitari de l'accidentalitat, s'han utilitzat les dades de la Llibreria de costos i beneficis del Departament d'Economia i Hisenda, on s'estableix un cost monetari per als accidents de trànsit, diferenciant per la gravetat de l'incident.

En base a l'objectiu general del Pla, que és reduir el nombre de víctimes mortals un 20% en l'àmbit interurbà (40 víctimes) i un 5% en l'àmbit urbà (5 víctimes) l'any 2026 respecte del 2029, s'estima que els estalvis seran de 129,2 milions d'euros en el primer cas i de 16,2 milions d'euros en el segon. Això suposa un estalvi total de 145,36 milions d'euros en víctimes mortals en el període 2024-2026.

Per acabar de tenir una aproximació més acurada dels beneficis, caldrà incorporar en l'anàlisi l'estalvi associat a la reducció de víctimes greus ciclistes (objectiu operatiu 2.3), les quals no queden recollides en el càlcul anterior, que només contempla les víctimes mortals.

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10

3



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMII1X6T16FWOA4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

Pàgina 3 de 7

A banda dels beneficis (estalvis) associats a la reducció de víctimes mortals, s'espera que les actuacions del Pla generin altres beneficis, de tipus eminentment social. En l'informe s'indica que, donat l'ampli abast del Pla, esdevé inabastable fer una anàlisi detallada dels impactes esperats de cadascuna de les actuacions. El que s'ha fet és seleccionar 10 de les actuacions que realitzarà el SCT i explicar en termes qualitius la seva predicció d'impacte i com la seva execució està relacionada amb els objectius del Pla. Les actuacions s'han seleccionat en base a la seva importància, els seus efectes esperats en la millora de la seguretat viària i el seu grau d'innovació.

Pel que fa als costos, es preveu destinar, per part de l'Administració de la Generalitat, un total de 688,9 milions d'euros al desplegament del Pla al llarg dels tres anys de vigència. En aquesta estimació no estan inclosos els costos de les activitats o actuacions dels agents identificats al Pla, com les administracions locals. Per Departaments, els recursos que s'hi destinaran són els següents:

Servei Català de Transit	182.649.102,96€
Dept. de Territori - DG d'Infraestructures de Mobilitat	498.000.000€
Dept. De Territori - DG de Transports i Mobilitat	0€
Dept. De Dept. de Justícia	8.224.130,19€
Dept. de Salut	0€
Dept. d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural	12.811,20€
Dept. d'Educació	0€
Dept. d'Empresa i Treball - DG de Relacions Laborals, Treball Autònom, Seguretat i Salut Laboral	0€
Dept. Empresa i Treball - Sub. General de Seguretat Industrial	0€
TOTAL	688.886.044,35€

El cost estimat pel Servei Català de Transit és de 182,6 milions d'euros. Les 10 accions que es detallen específicament en l'informe tenen un pressupost de 13,8 milions d'euros.

4. Governança

La Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit (SCT), estableix en el seu article 2.4.j) com a funció d'aquest impulsar l'elaboració del Pla de seguretat viària (PSV) i els programes inclosos en aquest Pla. D'acord amb aquestes atribucions, el SCT lidera i coordina l'elaboració del PSV, en el qual participen una multitud d'actors i ens públics (Generalitat de Catalunya, Diputacions i Ajuntaments), així com coordina una diversitat d'entitats privades i associacions sense ànim de lucre per desenvolupar les accions incloses en el Pla.

En aquest sentit, l'acció 1.4.02 del Pla 2024-2026 contempla la realització de plans locals de seguretat viària per als municipis. S'indica que el SCT col·labora estretament amb els ens municipals per assessorar en matèria de seguretat viària i mobilitat en la presa de decisions dels Ajuntaments en aquesta matèria.

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10

4



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMIX1X6T16FWO4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

Pàgina 4 de 7

El rol de les entitats supralocals i locals es considera clau i calen accions d'acompanyament entre totes les institucions, com la creació d'un Consell de viles, pobles i ciutats (acció 5.2.02) que coordini experiències i bones pràctiques o nous grups de treball per abordar problemàtiques específiques. El Pla també contempla una estreta col·laboració amb entitats de la societat civil del sector de la mobilitat i la seguretat viària.

A banda de l'impuls de les accions en col·laboració amb les entitats, a aquestes també se les fa participis de diferents grups de treball sobre aspectes concrets, així com de diferents processos participatius per fer-los corresponsables en el procés de presa de decisions en matèria de polítiques públiques de trànsit.

Convindria identificar de manera concreta tot el seguit d'agents que participen en el Pla i relacionar-los amb les accions de què són responsables o en les quals participen.

5. Anàlisi de sensibilitat i riscos

En l'informe s'identifiquen un seguit de riscos que podrien tenir un impacte directe o indirecte en l'execució de les actuacions i, consegüentment, en la consecució dels objectius del Pla:

- Estabilitat pressupostària: l'aprovació dels pressupostos de les diferents administracions intervinents en el Pla tindrà un impacte directe en l'execució de les accions previstes. En aquesta línia, la inestabilitat política (canvis freqüents de Govern i de l'organigrama de l'Administració) pot desestabilitzar les projeccions fetes en relació amb el desplegament del Pla, així com generar un canvi en els objectius i prioritats del Servei Català de Trànsit.
- Execució de les inversions en infraestructures: el Pla es conforma, en gran mesura, al voltant de l'execució d'intervencions en la xarxa viària catalana. Per tant, l'impacte de les accions queda condicionat a l'execució de les diferents inversions.
- Canvis normatius: el trànsit i la circulació de vehicles a motor és una competència exclusiva de l'Estat, el qual, en conseqüència, desenvolupa la normativa bàsica. Així, els canvis normatius a nivell estatal poden tenir un impacte directe en l'execució de certes accions contemplades al Pla.
- Canvis en la xarxa de transport públic: la mobilitat mitjançant el transport públic té una incidència directa en els objectius del Pla. En aquest sentit, mesures com la bonificació del preu del transport públic o el traspàs de Rodalies a la Generalitat poden generar canvis en les pautes de mobilitat que podrien fer redefinir algunes de les accions i activitats planejades, com per exemple l'augment de carrils bus-VAO.
- Avenços tecnològics: els avenços, sobretot en matèria de mobilitat intel·ligent i autònoma, i la incertesa en la implantació d'aquests poden capgirar accions concretes del

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMIX1X6TI6FWO4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
Direcció General de Pressupostos

Pla en relació aquests àmbits. També la regulació legislativa d'aquestes noves tecnologies, que normalment arriba amb tardança i/o no queden regulades les diferents casuístiques que es poden succeir, suposa un risc o incertesa.

- **Canvi climàtic:** les accions de mitigació del canvi climàtic poden tenir un efecte directe en la mobilitat, sobretot urbana. Accions com la regulació de les zones de baixes emissions i l'etiquetatge ambiental dels vehicles generen canvis en la mobilitat dels usuaris.

Es valora positivament que s'hagin identificat els riscos que podrien comprometre el desplegament de les actuacions del Pla. A partir d'aquests, es recomana **dur a terme una anàlisi de sensibilitat per estimar en quina mesura quedarien afectades les actuacions i els objectius del Pla si es materialitzessin aquests riscos**. Això permetria anticipar els efectes i dissenyar estratègies de mitigació de riscos.

6. Sistema de seguiment i avaluació

Es valora positivament que es planifiqui una avaluació *ex post* que permeti obtenir evidències per al següent trienni de l'Estratègia de seguretat viària 2021-2030. També s'informa que es farà seguiment dels indicadors establerts pels diferents subeixos del Pla.

Es recorda que cal definir indicadors de seguiment d'activitat, però també d'impacte o de resultats.

7. Valoració final

El Pla de seguretat viària 2024-2026 és el segon pla del Decenni 2011-2020 i es concreten les actuacions que es realitzaran en aquest període en matèria de seguretat viària. El Pla s'estructura en eixos, activitats i agents responsables. Convindria que també en el pla es detallessin els sistemes de seguiment i, conjuntament amb els indicadors, les fites a assolir.

En l'informe es destaquen 10 accions concretes a desenvolupar en el Pla. Es considera adient que es faci avaluació de les noves actuacions per poder obtenir evidències. Però caldria també incloure a l'avaluació *ex post* també aquelles mesures a les que es destinen una major dotació de recursos.

Cal recordar que les noves mesures, com la nova línia de subvencions als ens locals, que tinguin un impacte pressupostari rellevant hauran de presentar el seu propi informe d'impacte econòmic i social que permeti avaluar la rendibilitat social neta de la mesura.

La valoració d'aquesta direcció és que aquesta unitat directiva **no s'oposa a la tramitació de la proposta**, però es **recomana que es tinguin en compte les observacions efectuades**.

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10

6



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMII1X6TI6FWOA4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

Pàgina 6 de 7

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
Direcció General de Pressupostos

D'acord amb tot allò exposat, es dona el **vistiplau a la iniciativa per a ser aprovada i programada en funció de les disponibilitats pressupostàries i les prioritats** dins del marc dels escenaris pressupostaris a mitjà termini.

La directora general de Pressupostos

Carrer del Foc 57, Edifici A
08038 Barcelona
Telèfon: 93 316 20 00
Telefax: 93 316 21 10

7



Doc. original signat per:
Esther Pallarols Llinàs
23/04/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 03/06/2028

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0TAWRMIIIX1X6TI6FWOA4UG1TA6LIPLUV

Data creació còpia:
03/06/2025 12:15:58

Pàgina 7 de 7