

## INFORME D'AVALUACIÓ DEL PLA



### Pla local de seguretat viària de Montbrió del Camp

Per a:



servei català de  
**Trànsit**



**Montbrió del Camp**





**RESPONSABLES MUNICIPALS****Ajuntament de Montbrió del Camp****Responsable polític del Pla**

Carmina Blay Boquera

Regidora de Governació i Via Pública

**Responsable tècnic**

Tomàs Grande Rodríguez

Arquitecte tècnic municipal

**EQUIP REDACTOR****Ingeniería de Tráfico**

Jordi Parés Estela

Enginyer de camins, canals i ports

Àlia Ramellini Llorca

Ambientòloga

Albert Oromí Ramon

Geògraf

Ole Thorson Jorgensen

Dr. Enginyer de camins, canals i ports

Assessor de Qualitat

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Febrer 2013



## ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Introducció.....	1
2. Objectius del Pla Local de Seguretat Viària 2008-2011.....	3
3. Evolució de l'accidentalitat .....	5
3.1. Caracterització de les víctimes.....	6
3.2. Localització dels accidents urbans .....	7
4. Seguiment del Pla d'Actuació.....	9
4.1. Mesures físiques i de gestió .....	9
4.2. Campanyes de control i procediment sancionador .....	19
4.3. Educació per a la mobilitat segura .....	20
4.4. Indicadors de seguiment.....	21
5. Conclusions de l'avaluació .....	23
6. Futura estratègia de seguretat viària del municipi .....	25



## 1. INTRODUCCIÓ

El Pla local de seguretat viària del municipi de Montbrió del Camp, desenvolupat l'any 2007, s'emmarcava dins dels objectius de reducció d'accidentalitat en zona urbana fixats pel Pla de Seguretat Viària 2005-2007, desenvolupat pel Servei Català de Trànsit.

L'elaboració del Pla va ser el primer pas d'un procés d'anàlisi i millora de la seguretat viària al municipi. L'abast del Pla era de quatre anys, termini pel que es va plasmar un Pla d'actuació, no només sobre aspectes estratègics o de polítiques generals, sinó sobretot amb mesures d'ordenació i obres de menor envergadura que poguessin ser executades a mig-curt termini.

L'any 2010 es va elaborar un **informe de seguiment** per tal de valorar l'aplicació del Pla i els seus efectes, uns primers apunts sobre la nova direcció empresa pel municipi, amb la voluntat d'orientar els responsables municipals en l'últim període del Pla.

El present **informe d'avaluació** és un pas successiu en aquest procés, per tal de valorar la situació de seguretat viària al municipi un cop acabat el termini del Pla.



És objecte d'aquest document **comprovar l'assoliment dels objectius i mesures del Pla.**



## 2. OBJECTIUS DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA 2008-2011

L'any 2007, l'Ajuntament definia com a **objectius fonamentals del Pla local de seguretat viària de Montbrió del Camp 2008-2011**,

- el manteniment del baix nivell d'accidentalitat,
- la millora de les condicions de desplaçament a peu,
- l'ordenació de l'espai viari per a un ús més equilibrat, i
- una menor concentració de trànsit de pas al centre del poble.

El baix volum d'accidentalitat amb víctimes al municipi motivava l'establiment d'un objectiu qualitatiu: el Pla s'orientava a una millora de la configuració urbana per tal de prevenir futurs conflictes de seguretat i mobilitat, i no tant a una efectiva reducció d'accidents.

En un escenari de creixement poblacional (tot i la contenció de les taxes de motorització) era necessària una decidida aplicació de mesures correctores per evitar el creixement de la conflictivitat a la xarxa viària.

L'aplicació de les mesures és encara inicial, endarrerida per la disponibilitat pressupostària del municipi. Tot i així s'observen efectes positius en el manteniment d'una baixa accidentalitat i en la intervenció en aspectes fonamentals en la seguretat viària (reducció de velocitat, entorns escolars...)

### Accidentalitat amb víctimes

En el període 2008-2011 s'ha observat un **manteniment de l'accidentalitat** en zona urbana, fluctuant entre un o dos accidents anuals.

L'accidentalitat segueix sent **baixa en valors absoluts** i en relació al volum poblacional (representa una **taxa de 0,8 accidents per 1.000 habitants**, molt per sota dels valors mitjans de Catalunya).

A més, posteriorment a l'any 2009 no s'han registrat accidents greus. El municipi **només registra accidentalitat lleu** en zona urbana ens anys 2010 i 2011.

### Millora de les condicions per als desplaçaments a peu

Les actuacions per a la millora de la seguretat i el confort en el desplaçaments a peu encara es troben en projecte d'aplicació.

No s'ha creat un nucli central de carrers exclusius per a vianants tal com preveia al Pla, però s'ha fet actuacions concretes de millora:

- carrer Nou amb plataforma única amb preferència pel vianants. Actualment el municipi compta amb 0,12 km de carrer exclusiu per a vianants (1% de la xarxa).
- condicionat el Camí de la Mina que comunica la urbanització de la Capelleta amb l'escola a peu.
- mesures de millora de l'accessibilitat (guals en passos de vianants).
- nous projectes urbanització que s'han aprovat s'han tingut en compte criteri de fomentar el desplaçament a peu i amb bici en el seu disseny.

Està en projecte ampliar voreres dintre d'un itinerari que comuniqui l'avinguda Sant Jordi amb l'escola. Encara hi ha 5,35 km de voreres amb ample inferior a 1 metre al municipi.

Es destaca positivament que en tot el període d'aplicació del Pla, 2008-2011, **no s'han registrat atropellaments en zona urbana.**

### Ordenació del viari

El projecte de jerarquització del viari i sentits de circulació que proposava el Pla ha **començat a aplicar-se els anys 2011-2012**. S'ha treballat en l'àmbit del passeig Nicolau i de l'avinguda Sant Jordi, en passos de vianants, aplicació de mesures reductores de la velocitat...

### Trànsit dins del nucli

Especialment conflictiu és la manca de mesures per desviar el trànsit per fora del poble, que suposa mantenir una estructura de circulació dependent de l'eix del carrer Barcelona, l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau.

**Aquestes vies segueixen registrant la major part de l'accidentalitat urbana**, fent recomanable considerar l'aplicació de mesures proposades al Pla per evitar el trànsit dins del nucli urbà.

Es realitza a continuació una avaluació en detall de l'evolució de l'accidentalitat i de l'aplicació del Pla al municipi.

### 3. EVOLUCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT

El punt de partida de l'avaluació del *Pla local de seguretat viària de Montbrió del Camp* planteja la necessitat d'analitzar l'evolució dels nivells de sinistralitat del municipi. A més, l'anàlisi del tipus d'accidents i de les diferents circumstàncies que els envolten poden revelar l'evolució de les problemàtiques generals d'accidentalitat i ajudar en el disseny posterior d'estratègies d'actuació.

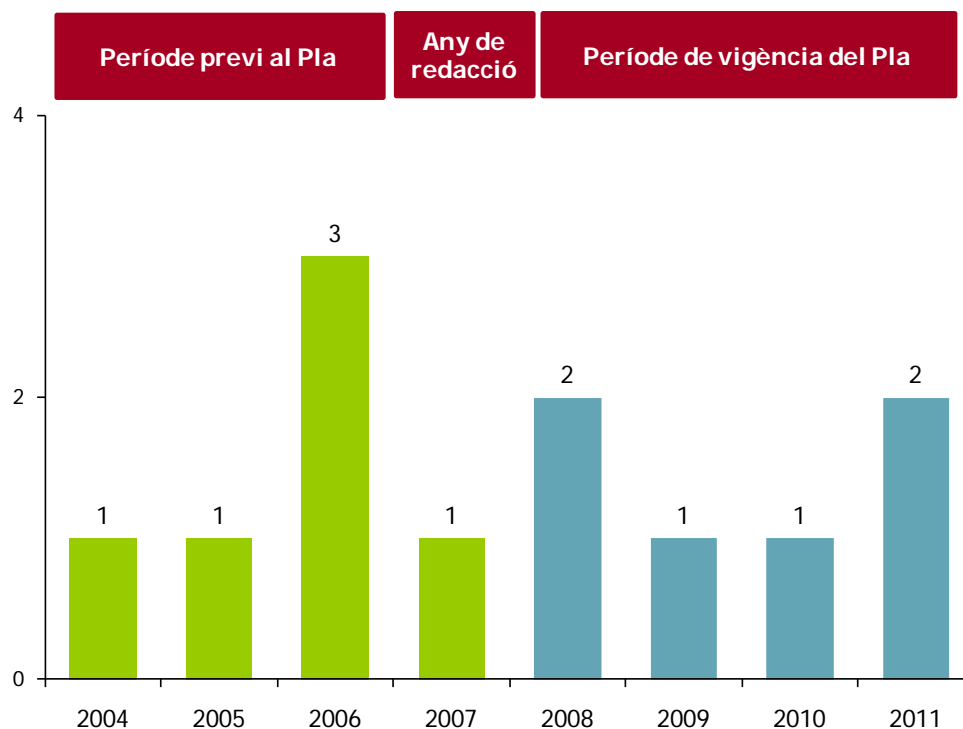
La base de dades del present Pla prové de les dades del programa SIDAT del Servei Català de Trànsit, que recull la informació d'accidentalitat on intervenen efectius del cos de Mossos d'Esquadra. Montbrió del Camp no disposa de Policia Local, exclusivament d'un vigilant municipal.

Es fa referència a accidents amb víctimes en zona urbana. La utilització de dades d'accidents en general (incloent els sense víctimes) és compromesa, perquè sovint en aquests accidents no hi intervé cap autoritat policial i, per tant, no queden registrats en les bases de dades.

El gràfic següent resumeix la situació existent en el moment de realització del pla (en verd), i l'evolució que ha tingut lloc en els anys posteriors de vigència del Pla (en blau).

**Com s'ha mencionat l'accidentalitat al municipi es manté molt baixa en els últims anys**, assolint l'objectiu que s'havia marcat amb el Pla de seguretat viària.

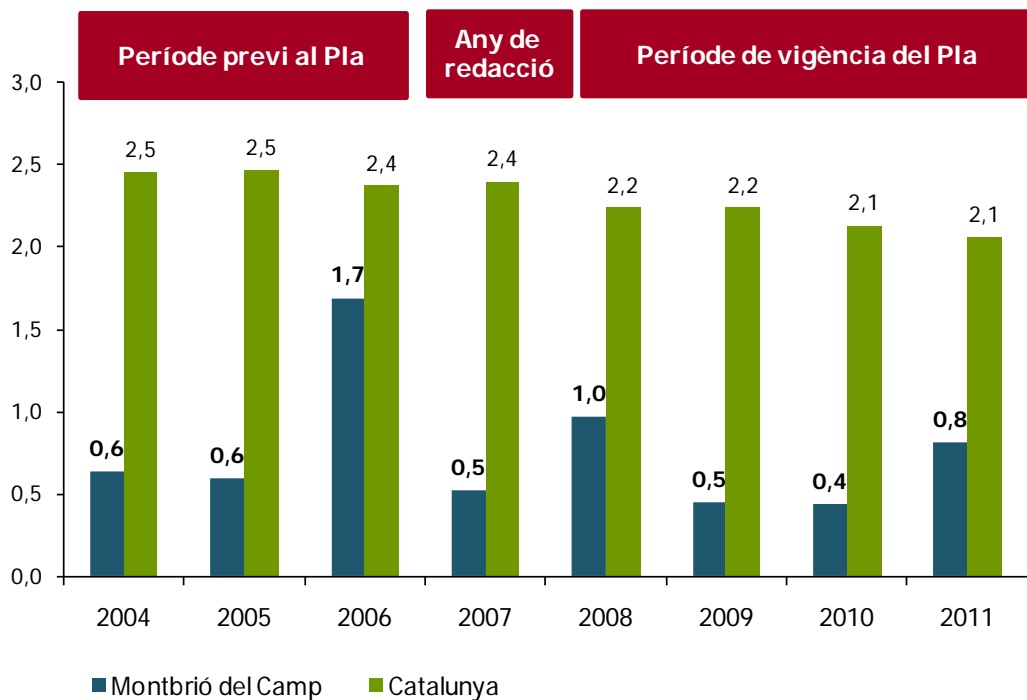
Gràfic 1. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana (2004-2011)



Font: *Anuari Estadístic d'Accidents a Catalunya* (2004-2011) del Servei Català de Trànsit.

Si s'analitza el nombre d'accidents per 1.000 habitants es pot observar el manteniment d'un baix nivell d'accidentalitat per càpita. L'accidentalitat relativa a Montbrí del Camp sempre s'ha mantingut per sota de la mitjana de Catalunya.

Gràfic 2. Nombre d'accidents amb víctimes/1.000 habitants, Montbrí del Camp i Catalunya (2004-2011)



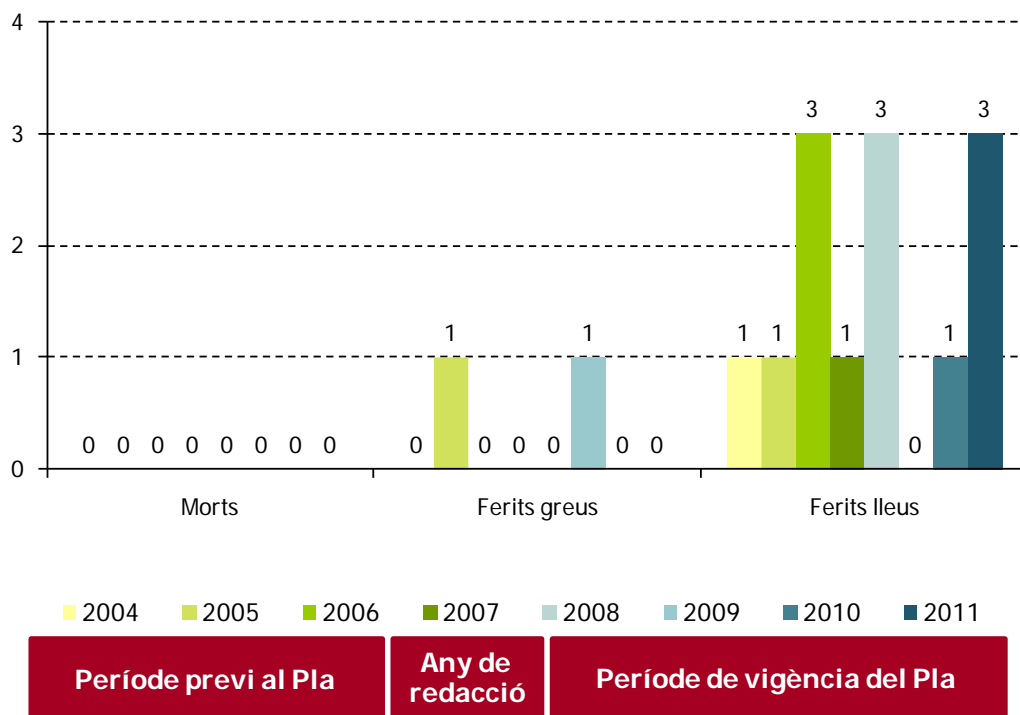
Font: *Anuari Estadístic d'Accidents a Catalunya* (2004-2011) del Servei Català de Trànsit.

### 3.1. CARACTERITZACIÓ DE LES VÍCTIMES

La lesivitat de les víctimes registrades en sinistres de trànsit en zona urbana és un indicador important a considerar en l'anàlisi de la seguretat viària. Es distingeix entre tres grups de víctimes: morts, ferits greus i ferits lleus.

Paral·lelament al manteniment d'una baixa accidentalitat s'observa un **manteniment de baixa lesivitat en els sinistres urbans**. No s'han registrat víctimes mortals en el període, i en els últims anys tampoc es produeixen accidents greus.

Gràfic 3. Lesivitat de les víctimes en accidents en zona urbana a Montbrió del Camp (2004-2011)



Font: *Anuari Estadístic d'Accidents a Catalunya* (2004-2011) del Servei Català de Trànsit.

### 3.2. LOCALITZACIÓ DELS ACCIDENTS URBANS

Les dades d'accidents urbans mostren una significativa concentració d'accidents a les vies principals del municipi, amb major trànsit de vehicles. Aquest fet evidencia els dos carrers on és prioritari aplicar les mesures proposades pel Pla: l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau.

L'avinguda Sant Jordi concentra 5 dels 13 accidents del període, representant un 40% de l'accidentalitat urbana.

Taula 1. Accidentalitat urbana per vies

Any de l'accident	Carrer, n. o cruïlla	Lesivitat
2009	Carrer d'Avall, 60	Lleu
2008	Carrer Corralot s/n	Lleu
2006	Carrer Era, 1	Lleu
2007	<b>Passeig Nicolau, 21</b>	Lleu
2010	<b>Passeig Nicolau, 35</b>	Lleu
2008	Carrer Sant Antoni, 30	Greu
2011	<b>Avinguda Sant Jordi s/n</b>	Lleu
2006	<b>Avinguda Sant Jordi, 1</b>	Lleu
2011	<b>Avinguda Sant Jordi, 25</b>	Greu
2004	<b>Avinguda Sant Jordi, 31</b>	Lleu
2006	<b>Avinguda Sant Jordi, 31</b>	Lleu

Font: *Anuari Estadístic d'Accidents a Catalunya (2004-2011)* del Servei Català de Trànsit.

## 4. SEGUIMENT DEL PLA D'ACTUACIÓ

El Pla d'actuació preveia un seguit de mesures estratègiques de millora. Les dimensions del municipi i la seva baixa accidentalitat condicionaven la redacció d'un Pla orientat a la millora de l'ordenació viària amb criteris de seguretat.

Així, el document incloïa un grup important de **propostes d'actuació de millora amb mesures físiques**, conjuntament amb mesures de millora dels mecanismes de control i campanyes preventives. Aquestes quedaven fora de l'àmbit d'actuació de l'Ajuntament, en no disposar d'un cos propi de policia local.

### 4.1. MESURES FÍSQUES I DE GESTIÓ

Es valora positivament la implementació d'algunes de les mesures físiques i de gestió incloses al Pla. La implantació és incipient, i es limita a mesures de menor cost econòmic, en consonància amb la situació actual. Les mesures incloses en una segona fase, en ser de major dotació pressupostària, poden desenvolupar-se a major termini quan sigui possible.

S'avaluen en detall a continuació les mesures implantades.

Taula 2. Estat d'implementació de les mesures físiques i de gestió proposades pel Pla

Mesures físiques i de gestió	Estat d'implementació	Detall de les actuacions
Jerarquització de la xarxa viària	En projecte	Apartat 4.1.1.
Reforç de mesures físiques contra l'estacionament indegut	Implementat parcialment	Apartat 4.1.2.
Aplicació de criteris de seguretat viària i foment del desplaçament a peu en futures urbanitzacions al municipi	Implementat parcialment	Apartat 4.1.3.
Millora del disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives i en l'entorn escolar.	Implementat parcialment	Apartat 4.1.4.
Creació de la figura del Responsable del Pla local de seguretat viària	En projecte	Apartat 4.1.5.

#### 4.1.1. Jerarquització de la xarxa viària

Per un bon funcionament del sistema viari cal preveure una correcta classificació de la xarxa viària dins la trama urbana. Una correcta assignació de la funció de cada carrer suposarà, a més, garantir la seguretat de tots els usuaris de la via.

Així, segons la funció de cada via haurà d'establir-se una ordenació adequada. Una **correcta assignació de l'espai viari resol, en moltes ocasions, problemàtiques d'accidentalitat viària**. Per exemple, destinar un excés d'espai al trànsit motoritzat en zona urbana en detriment de l'espai necessari per als vianants, pot acabar comportant un problema de seguretat viària pels usuaris.

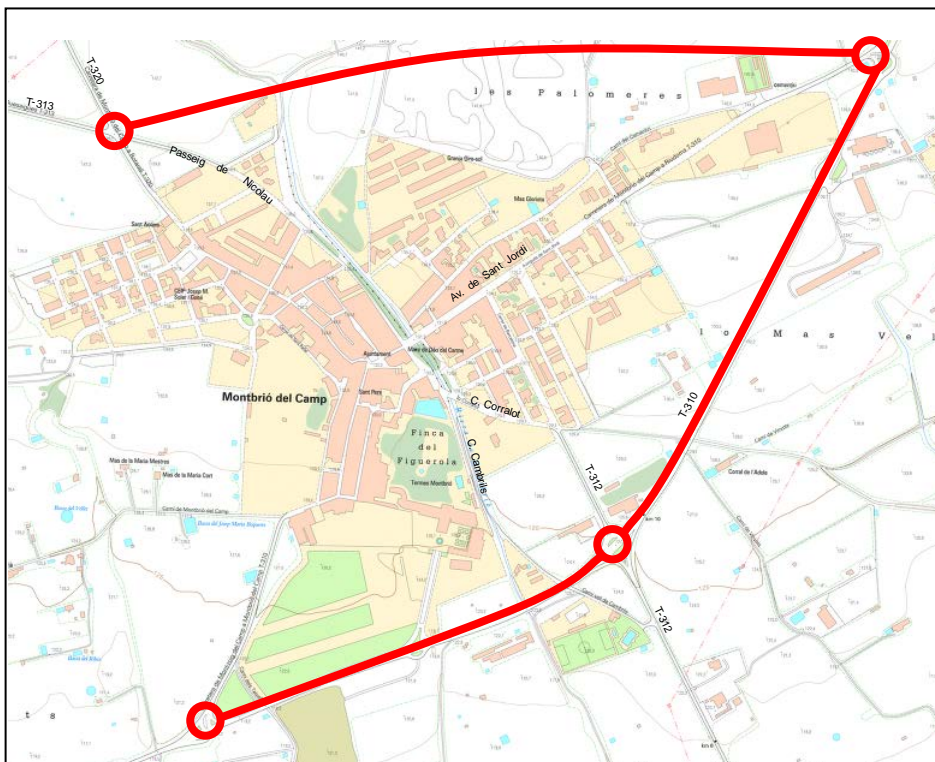
El Pla de l'any 2007 contemplava diverses mesures d'ordenació de la mobilitat mitjançant l'establiment d'una jerarquització de la xarxa viària, amb les propostes que s'inclouen a continuació.

### Propostes d'actuació a la xarxa bàsica externa

El gran problema de la jerarquia viària de Montbrió del Camp era que la connexió entre les diferents carreteres de la xarxa comarcal i local es solapava sobre la xarxa bàsica interna de la població. D'aquesta manera es concentrava un **excés de trànsit – i sobretot trànsit pesat – al carrer Barcelona, l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau**. El problema s'agreujava perquè aquestes tres vies no únicament són eixos fonamentals per al trànsit rodat sinó també per al trànsit a peu i en bicicleta.

Per a reduir aquesta concentració de trànsit, es proposava desviar el trànsit de pas entre les diferents carreteres cap a una circumval·lació exterior fora del centre del poble.

Gràfic 4. Proposta de circumval·lació exterior al casc urbà de Montbrió



Font. Pla local de seguretat viària de Montbrió del Camp (INTRA SL, 2007)

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura no implementada</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	Aquesta mesura no s'implementarà al municipi.
<i>Valoració:</i>	La manca de mesures per desviar el trànsit per fora del poble suposa mantenir una estructura dependent de l'eix del carrer Barcelona, l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau. Aquestes vies segueixen registrant la major part de l'accidentalitat urbana.

### Propostes d'actuació a la xarxa bàsica interna

Un altre problema de l'actual jerarquia viària era que la xarxa bàsica interna tallava el casc antic per la meitat en passar per la plaça de la Vila i el carrer Major. Es considerava molt més adient **establir una circumval·lació interior que voregés el casc antic i que permetria convertir-lo en zona amb prioritat per als vianants.**

Es proposava que la majoria dels carrers dins de la zona fossin carrers de vianants on només tinguessin accés els residents i els vehicles motoritzats durant una franja horària limitada per tal de possibilitar el subministrament als comerços.

Gràfic 5. Proposta de circumval·lació interior i peatonalització del casc antic



Font. Pla local de seguretat viària de Montbrió del Camp (INTRA SL, 2007)

Es proposava la circulació dins la circumval·lació interior en el sentit de les agulles del rellotge. Implica invertir el sentit d'alguns trams, principalment el c. Nou. Només el pg. Nicolau mantindria doble sentit. Per a la resta de carrers es proposava una secció de 3,20 m de calçada i l'espai restant repartit entre les dues voreres.

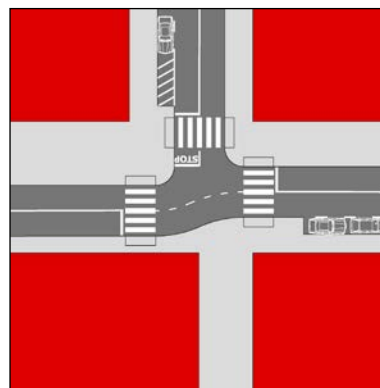
<p>Actuació municipal posterior al Pla:</p> <p><i>Detall de l'actuació</i></p>	<p><b>Mesura implementada</b></p> <p>S'ha creat la circumval·lació interior al voltant del casc antic.</p> <p>No s'ha aplicat sentit de circulació en el sentit de les agulles del rellotge. Es detecta que amb el sentit de circulació del traçat proposat els camions petits i furgonetes grans (repartiment per a petits comerços i camió de la brossa) no podrien girar en alguns punts.</p> <p>No s'ha creat un nucli central de carrers exclusius per a vianants, però s'ha fet una actuació de remodelació en el carrer Nou amb plataforma única amb preferència pel vianants.</p>
--	---

### Altres propostes d'actuació a la xarxa bàsica

Per a completar la reforma proposada de la xarxa bàsica interna de Montbrió del Camp es proposava dotar l'avinguda de Sant Jordi i el passeig Nicolau amb voreres allà on no n'hi havia.

<p>Actuació municipal posterior al Pla:</p> <p><i>Detall de l'actuació</i></p>	<p><b>Mesura parcialment implementada</b></p> <p>S'han implementat guals per als vianants garantint l'accessibilitat en els passos de vianants. Es desconeix si s'han ampliat voreres.</p>
--	--

També calia reordenar la circulació a la intersecció de l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau, cruïlla amb un excés de moviments possibles i unes preferències que no sempre resulten clares al conductor.



Proposta de reordenació de la intersecció av. Sant Jordi – pg. Nicolau

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura en projecte</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	Mesura condicionada a la implantació de la zona exclusiva de vianants al casc antic.

### Propostes d'actuació a la xarxa local

Els carrers del nucli urbà de Montbrió del Camp que no pertanyen a la xarxa bàsica interna són tots de caràcter veïnal amb una funció plenament local.

Hi havia una configuració predominant amb una amplada de 8 m repartits entre dues voreres de 80 cm i una calçada amb doble sentit i un carril d'aparcament a un dels dos costats. És clarament insatisfactòria per als vianants, que no poden caminar junt a un acompanyant, ni creuar-se amb altres vianants sense baixar a la calçada. També resultava inadequada per al trànsit rodat: una calçada de doble sentit i amb un carril d'aparcament ha de tenir una amplada mínima de 7 m per tal de permetre un creuament entre vehicles segur i còmode – a Montbrió del Camp acostumen a tenir una amplada que tan sols arriben a 6,5 m.

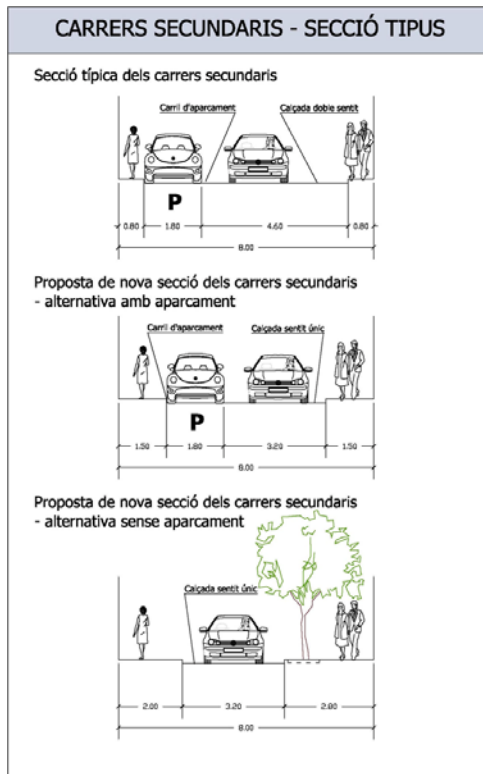
Es proposava establir sentit únic en aquesta xarxa local, fet que no perjudicaria significativament la mobilitat del trànsit rodat en cap punt de la xarxa.

Gràfic 6. Proposta d'ordenació viària local de Montbrió del Camp



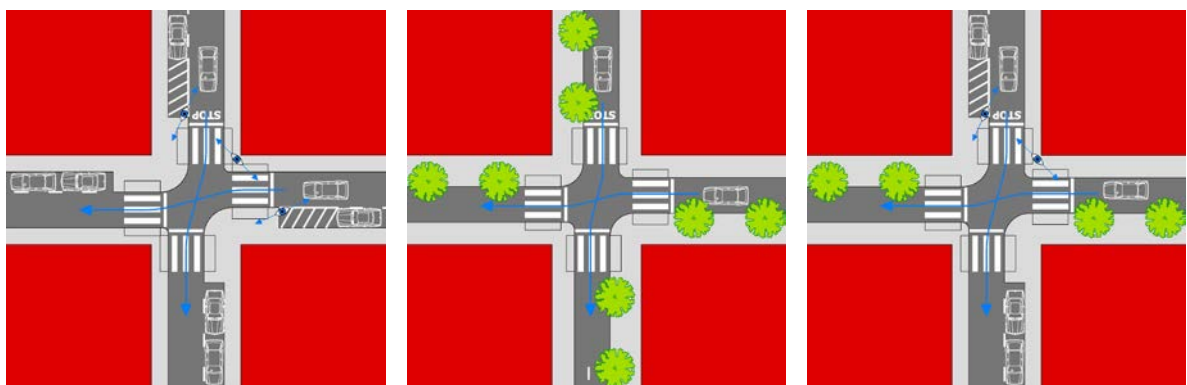
L'espai guanyat en establir sentit únic a la xarxa local permet atendre millor les necessitats dels vianants.

Gràfic 7. Proposta de secció dels carrers secundaris de Montbrió del Camp



Dos dels objectius principals del disseny proposat pels carrers de la xarxa secundària són, per una banda, assegurar una visibilitat màxima entre vianants i conductors i internament entre conductors; i, per l'altra, impedir l'adopció de velocitats excessives.

Els següents gràfics mostraven la aplicació de mesures a una intersecció entre dos carrers secundaris de 8 m d'amplada – als carrers amb una secció major, les voreres serien més àmplies. I als pocs carrers existents amb 10 m o més d'amplada seria possible combinar l'aparcament en filera amb l'existència d'una filera d'arbres o, fins i tot, establir aparcament als dos costats de la calçada.



Proposta de disseny viari per a carrers secundaris amb poc trànsit de vianants

Proposta de disseny viari dels carrers secundaris amb un trànsit a peu significatiu

Combinació de les dues propostes

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura parcialment implementada</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	<p>No s'ha aplicat la proposta de reordenació de la xarxa viària local.</p> <p>S'han aplicat mesures de reducció de la velocitat a la xarxa viària local, amb bandes reductores de velocitat al carrer Corralot, camí de Vilanova, Aixecament del passos de vianants a l'avinguda de Sant Jordi, passeig Nicolau i carrer Barcelona.</p> <p>No s'han aplicat mesures de millora de la visibilitat a la xarxa viària local.</p>

### Propostes d'actuació en zones de nova urbanització

A les urbanitzacions noves pot ser interessant dissenyar l'eix estructural del nou barri on es concentra el comerç local com carrer de vianants. També seria convenient establir carrers de vianants entre alguns punts d'atracció d'especial importància. Una proposta concreta en aquest sentit és urbanitzar el Caminet de la Mina dels Frares i convertir-lo en un passeig de vianants amb la principal funció de comunicar l'escola nova amb el barri de la Capelleta.

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura implementada</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	<p>En els projectes urbanització que s'han aprovat, s'han dissenyat amb el criteri de fomentar el desplaçament a peu i amb bici (PERI 9, PP1-Palomeres i l'antic PP2, Zona verda en circumval·lació).</p>

### Propostes als eixos estructurals dels vianants

A Montbrió del Camp els eixos estructurals dels vianants coincideixen majoritàriament amb la xarxa bàsica interna del trànsit rodat. Mentre aquesta coincidència a una ciutat gran seria conflictiva, en un municipi de les dimensions de Montbrió del Camp no ha de ser problemàtica. No obstant, és una condició imprescindible que s'aconsegueix eliminar el trànsit de pas pel centre del poble.

Existeixen dos potents eixos estructurals per al trànsit a peu a Montbrió del Camp: el primer és tota l'avinguda de Sant Jordi i la seva prolongació cap a l'oest pel c. Major i l'avinguda Capelleta. L'altre és el passeig Nicolau.



## Ciclistes

La conveniència de fer carrils de bicicletes segregats del trànsit motoritzat depèn del volum i de la velocitat del trànsit a la via en qüestió. Les úniques vies urbanes a Montbrió del Camp on es justificaria l'establiment d'un carril de bicicletes són l'avinguda Sant Jordi, l'avinguda Capelleta, el passeig Nicolau i el c. Barcelona. Una vegada desviat el trànsit de pas fora del nucli com es proposa a l'apartat sobre xarxa bàsica, cap d'aquestes vies tindria un volum de trànsit tan significatiu que impedeixi el trànsit amb bicicleta.

Es recomana que l'Ajuntament de Montbrió del Camp prengui l'iniciativa per a realitzar un projecte intermunicipal amb l'objectiu d'establir connexions segures per als ciclistes entre els pobles de la comarca.

Actuació municipal posterior al Pla: **Mesura no implementada**

Globalment, les actuacions de millora de l'ordenació es distribuïen en dues fases de treball, adaptades a les necessitats del municipi. El calendari d'implementació mostra com les mesures s'han desenvolupat en l'últim any. Encara hi ha marge per seguir treballant en la proposta, especialment en la segona fase, adaptant-se a una nova realitat pressupostària als municipis.

Fase 1	
1. Fer una circumval·lació exterior entre la rotonda de la intersecció del passeig Nicolau amb les carreteres de Botarell i Riudecanyes i la intersecció entre la T-310 i l'avinguda Sant Jordi. Fer aquesta darrera intersecció amb disseny de rotonda.	No implementada
2. Establir sentit únic als carrers de la xarxa secundària.	Implementada parcialment (any 2012)
3. Establir voreres i passos de vianants als trams del passeig Nicolau i de l'avinguda Sant Jordi on actualment manquen. Als mateixos trams, establir mesures reductores de la velocitat i senyalitzar un límit de velocitat de 40 km/h. Reubicar mobiliari urbà, arbres i altres elements en aquells punts del passeig Nicolau on l'amplada útil de la vorera és massa estreta.	Implementada (2011-2012)
4. Disposar els sentits de circulació per a establir la circumval·lació interior ja descrita. Suprimir el trànsit motoritzat dels carrers del casc antic.	No implementada
5. Urbanitzar el Caminet de la Mina dels Frares com a passeig de vianants (camí escolar).	Implementada
6. Establir una col·laboració amb la Diputació i els municipis veïns amb l'objectiu d'establir connexions interurbanes segures per als ciclistes.	Es desconeix
7. Establir carril de bicicletes a l'avinguda Capelleta entre el camí de Vilanova i la T-310.	No implementada

<b>Fase 2</b>	
1. Reordenar la circulació a la intersecció entre l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau.	No implementada
2. Prolongar la rambla de vianants del passeig Nicolau cap al sud per El Corralot i el camí de Vinyols fins a la T-310.	No implementada
3. Ampliar les voreres de la xarxa secundària.	No implementada
4. Establir paviment únic als carrers del casc antic.	No implementada

#### 4.1.2. Ordenació de l'estacionament

El Pla proposava reforçar amb mesures físiques l'acció contra l'estacionament indegut, per tal de millorar la visibilitat i seguretat dels passos de vianants i en interseccions.

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura desenvolupada</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	S'han senyalitzat totes les cantonades, s'ha reforçat aquesta senyalització amb la col·locació de pilones en calçada i s'han elevat alguns passos de vianants.

#### 4.1.3. Desplaçaments a peu

El Pla preveia l'aplicació de criteris de seguretat viària i foment del desplaçament a peu en futures urbanitzacions al municipi.

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura implementada</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	S'ha adequat una zona d'aparcament en una parcel·la de l'Av. Capelleta per tal d'evitar-ho dintre del poble. En els projectes urbanització que s'han aprovat, s'han dissenyat amb el criteri de fomentar el desplaçament a peu i amb bici (PERI 9, PP1-Palomes i l'antic PP2, Zona verda en circumval·lació).

#### 4.1.4. Entorns conflictius

El Pla fixava com a objectiu millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives i en l'entorn escolar.

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura implementada</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	A la zona escolar s'han ampliat voreres i s'ha reduït l'aparcament, per tal de prioritzar el desplaçament del vianant.

#### 4.1.5. Responsable del Pla

La designació d'un responsable és fonamental per garantir l'èxit en l'aplicació del Pla. És la persona encarregada de supervisar la seva implementació i de fer un seguiment anual dels resultats evidenciats. Així mateix es configura com la persona d'enllaç amb el Servei Català de Trànsit per les comunicacions relatives al Pla i altres temàtiques relacionades amb la seguretat viària.

Actuació municipal posterior al Pla:	<b>Mesura en projecte</b>
<i>Detall de l'actuació</i>	S'està estudiant la persona a designar com a responsable del Pla.

## 4.2. CAMPANYES DE CONTROL I PROCEDIMENT SANCIONADOR

Montbrió del Camp no compta amb cos propi de Policia Local. Així, les mesures de control proposades pel Pla de l'any 2007 es basaven en una col·laboració amb el cos de Mossos d'Esquadra, per al reforçament de les mesures de control i vigilància al municipi.

Taula 3. Estat d'implementació de les mesures de control i campanyes preventives

Campanyes de control	Estat d'implementació
Demandar al Cos de Policia de la Generalitat i Mossos d'Esquadra el reforçament de les mesures de control i vigilància per a una major disciplina viària mitjançant l'establiment d'un <b>pla continu de controls d'alcoholèmia, velocitat, i l'ús del casc i sistemes de retenció.</b>	No implementat

### 4.3. EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT SEGURA

Anualment es realitza una xerrada a les escoles sobre educació per a la mobilitat segura.

Taula 4. Estat d'implementació de les mesures educatives

EDUMS	Estat d'implementació
S'ha mantingut/augmentat el nivell d'activitats d'educació viària	Implementat

#### 4.4. INDICADORS DE SEGUIMENT

Globalment, i per tal d'establir uns valors objectius de seguiment del Pla, s'avaluen uns indicadors de seguiment. S'ha inclòs una valoració de la seva evolució en el període, en termes dels efectes sobre la seguretat viària.

Taula 5. Indicadors de seguiment

Descripció indicador		2006	2009	2011	Valoració
<b>Generals:</b>					
1	Índex de motorització (vehicles/1.000 habitants)	857	832	805	Disminució
2	Longitud de la xarxa viària (km)	-	11,4	11,53	Augment
3	Carrers amb limit 30 km o menys (s/total longitud xarxa)	-	-	89,8%	
4	Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1m (s/total longitud xarxa)	-	70%	46,4%	Disminució
5	Interseccions semaforitzades	-	0	0	
6	Rotondes	-	0	2	Augment
7	Percentatges de distribució modal dels viatges interns (vehicle privat, Transport públic, a peu/bici)	51/0/49 (EMO 2001)	25/3/72 (EMQ 2006)	-	
8	Passatgers en transport públic/any/habitants	-	0	0	
<b>Control i vigilància:</b>					
9	Agents policia/1.000 habitants	Funcions delegades al Cos de Mossos d'Esquadra			MMEE
10	Proves d'alcoholèmia/1.000 habitants				
11	Proves de velocitat/1.000 habitants				
12	Denúncies per infraccions en moviment (s/ total denúncies)				
13	Recaptació de sancions (s/ total sancions imposades)				
<b>Accidentalitat:</b>					
14	Accidents amb víctimes/1.000 habitants	1,7 (3 accidents)	0,5 (1 accident)	0,8 (2 accidents)	Manteniment baixa accidentalitat
15	Morts en accident de trànsit/1.000 habitants	0,0	0,0	0,0	Manteniment zero accidents mortals
16	Atropellaments/1.000 habitants	0,56 (1 atropellament)	0,00	0,00	Sense atropellaments en ZU
<b>Altres:</b>					
17	S'han dut a terme campanyes de prevenció?	No	No	No	MMEE
18	S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	No	No	Sí	Es realitzen activitats



## 5. CONCLUSIONS DE L'AVALUACIÓ

- L'any 2007, l'Ajuntament definia com a objectius fonamentals del Pla local de seguretat viària de Montbrió del Camp 2008-2011 mantenir un baix nivell d'accidentalitat, la millora de les condicions de desplaçament a peu, i l'ordenació del viari per a un ús més equilibrat, i una menor concentració de trànsit de pas al centre del poble.

Durant el termini del Pla **l'accidentalitat al municipi es manté molt baixa**, assolint l'objectiu que s'havia marcat.

Representa un baix volum d'accidents en nombres absoluts (2, l'any 2011), i també en l'índex per càpita (0,8 accidents per 1.000 habitants a Montbrió del Camp, en front de 2,1 de mitjana a Catalunya).

També s'observa un **manteniment de baixa lesivitat** en els sinistres urbans.

- Es considera que han iniciat a millorar les condicions d'ordenació lligades a les propostes del Pla, tot i que s'han aplicat mesures parcials i molt recentment (2011-2012).
- Especialment conflictiu és la **manca de mesures per desviar el trànsit per fora del poble**, que suposa mantenir una estructura de circulació dependent de l'eix del carrer Barcelona, **l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau. Aquestes vies segueixen registrant la major part de l'accidentalitat urbana**: l'avinguda Sant Jordi concentra 5 dels 13 accidents del període, representant un 40% de l'accidentalitat urbana.
- No s'ha creat un nucli central de carrers exclusius per a vianants tal com preveia al Pla, però s'ha fet actuacions concretes de millora en algunes vies, que es valoren positivament. En tot el període d'aplicació del Pla, 2008-2011, **no s'han registrat atropellaments en zona urbana**.
- Montbrió del Camp no compta amb cos propi de Policia Local, per tant les mesures de control es basen en la col·laboració amb el cos de Mossos d'Esquadra. No hi ha constància de que s'hagi establert un Pla de controls als accessos al municipi.
- Es realitzen xerrades de seguretat viària als centres escolars. Aquest és un aspecte fonamental en la prevenció de comportaments de risc.

Es conclou que,

El municipi ha **iniciat l'aplicació de les millores proposades pel seu Pla de seguretat viària**, i diverses millores es troben en projecte pendents d'aplicar.

El canvi de disponibilitat pressupostària dels municipis ha fet necessari espaiar en el temps les actuacions de millora urbana, i l'aplicació de mesures del Pla és molt recent (any 2012).

En els propers anys cal **consolidar les actuacions desenvolupades, mantenint una política activa en termes de seguretat viària urbana**. Les mesures incloses en una segona fase, en ser de major dotació pressupostària, poden desenvolupar-se a major termini quan sigui possible.

Es recomana actuar de forma prioritària a l'avinguda Sant Jordi i el passeig Nicolau, on s concentra l'accidentalitat urbana amb víctimes.

**Les línies estratègiques del Pla segueixen sent vàlides per a la millora de la seguretat viària urbana del municipi**, i es recomana seguir treballant en la seva aplicació en els propers anys.

## 6. FUTURA ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA DEL MUNICIPI

El Pla local de seguretat viària és un elements més de totes les polítiques que han de conformar l'estratègia de treball per a la seguretat viària del municipi. En els propers anys s'ha de seguir treballant amb l'**objectiu fonamental de mantenir una baixa sinistralitat en zona urbana**.

La seguretat viària comporta el compromís de tots: de l'usuari, del polític municipal i també, evidentment, dels tècnics que treballen a diari en la construcció, el manteniment i la vigilància del compliment de les normes de convivència per aconseguir un espai públic millor.

Cal treballar en la pacificació del trànsit en benefici de la convivència, i els ciutadans hi han de participar activament. S'ha d'avançar conjuntament per a aconseguir un ús adequat de l'espai públic i el respecte envers la senyalització.

Cal un canvi d'actituds amb una voluntat decidida per assolir aquest objectiu. L'autocontrol en la velocitat i el respecte pels altres poden evitar moltes situacions de risc que tenen com a conseqüència la lesió de persones.

El municipi ha de seguir treballant amb els criteris bàsics de seguretat viària més enllà dels terminis marcats. **Les directrius del Pla que finalitza segueixen sent vàlides i aplicables en els propers anys**, condicionant també les polítiques municipals a més llarg termini, portant a crear una vila més segura.