

Pla Local de Seguretat Viària



Pla Local de Seguretat Viària de Porqueres 2026-2029

Per a:



Direcció facultativa



Francesc Castañer Campolier

Alcalde

Marta Port Sabater

1r tinent d'alcalde

Redacció



José Antonio Malo Gaona

Enginyer de camins, canals i ports

Aleix Vigo i Macià

Ambientòleg

Macarena Ferrari Zanini

Arquitecta

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

Aquest document segueix les indicacions de documents accessibles establerts a la directiva Europea i el Reial Decret.



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	DJ
Data	NOVEMBRE 2025



A Porqueres considerem la seguretat viària com a part fonamental de la seguretat de l'espai públic. Per això l'Ajuntament ha acceptat amb gran interès l'oferiment del Servei Català de Trànsit d'elaborar el Pla Local de Seguretat Viària per al període 2026-2029.

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

Però en aquesta implicació els representants dels partits polítics hi tenen una especial responsabilitat: mantenir una bona convivència i difondre aquests valors entre els usuaris de la via pública marcant línies clares d'actuació. Han d'incorporar al seu discurs públic els objectius que es plantegen i les fites que es volen assolir en el camp de la seguretat viària. 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 obtenir 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. Si conduïm de forma respectuosa i amable podem influir en el comportament de la resta de conductors i també en el benestar dels residents i visitants del municipi.

El Pla Local de Seguretat Viària ha de servir per definir l'espai públic i el sistema viari i per a reduir l'actual nivell de risc. Suposa un repte per al municipi, que s'afronta amb l'objectiu fonamental de prevenir les víctimes de sinistres de trànsit.

Amb aquesta eina que és el Pla Local de Seguretat Viària i el treball permanent del grup de seguiment hem de fer el camí que portarà Porqueres a ser un municipi més segur.

ÍNDEX DE CONTINGUTS

BLOC I – DIAGNOSI DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA	1
1. Introducció.....	1
2. Planificació de seguretat viària al municipi.....	1
3. Caracterització de l'accidentalitat	3
3.1. Font de les dades d'accident.....	3
3.2. Evolució de l'accidentalitat i lesivitat	3
3.3. Comparativa amb municipis similars	4
3.4. Tipus d'accidents.....	5
3.5. Factors de risc	8
3.6. Mitjà de transport	9
4. Condicionants de la seguretat viària.....	11
4.1. Senyalització	12
4.2. Mesures de pacificació de la velocitat en zona urbana.....	16
4.3. Accessibilitat	17
4.4. Visibilitat i estacionament en la via pública.....	19
4.5. Infraestructura per a vianants	22
4.6. Infraestructura de la xarxa pedalable	23
4.7. Rotondes	24
4.8. Avaluació de l'ordenació en funció del gènere	25
5. Mesures preventives	27
5.1. Controls preventius	27
5.2. Educació per a la mobilitat segura	27
6. Síntesi de la diagnosi	30
BLOC II – ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA.....	33
7. Objectius de millora de la seguretat viària	33
7.1. Objectius supramunicipals de referència	33
7.2. Objectius del Pla Local de Seguretat viària de Porqueres 2026-2029	38
7.3. Mesures per l'assoliment d'objectius	38
8. Actuacions en entorns conflictius en zona urbana.....	40
9. Mesures estratègiques per a la seguretat viària urbana	57
9.1. Mesures físiques: criteris de seguretat en el disseny viari urbà.....	58
9.2. Mesures de gestió	64
9.3. Campanyes de control preventiu	64
9.4. Educació per a la mobilitat segura i conscienciació.....	65
10. Temporalització de les actuacions del pla	67
11. Seguiment i avaluació del pla	68
11.1. Indicadors de seguiment.....	68
11.2. Implementació de mesures.....	70
ANNEX 1: RECOMANACIONS PER A LA JERARQUITZACIÓ I CONFIGURACIÓ DE SECCIONS VIÀRIES URBANES	73

ANNEX 2: RECOMANACIONS PER A LA PACIFICACIÓ DE LES VELOCITATS URBANES	83
ANNEX 3: RECOMANACIONS I BONES PRÀCTIQUES EN L'ORDENACIÓ URBANA	97
ANNEX 4: RECOMANACIONS EN LA SEGURETAT DE LA XARXA PEDALABLE	115
ANNEX 5: RECOMANACIONS PER EL DISSENY DE ROTONDES I LA CIRCULACIÓ SEGURA	125
ANNEX 6: RECOMANACIONS PER A L'ANÀLISI D'ENTORNS ESCOLARS	133
<u>PLÀNOLS</u>	<u>141</u>

BLOC I – DIAGNOSI DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA

1. INTRODUCCIÓ

Els Plans locals de seguretat viària s'impulsen a Catalunya des de l'any 2006, com a eina de suport als ens locals per part del Servei Català de Trànsit per reduir accidentalitat en l'àmbit urbà i preservar la seguretat a la via pública. Aquesta eina es complementa l'any 2016 amb la redacció de treballs tècnics de seguretat viària, enfocats a problemàtiques concretes.

Els objectius dels Plans inclouen reduir l'accidentalitat del municipi, proporcionar criteris de seguretat viària homogenis al llarg de tot el recorregut de les persones conductores i vianants, protegir aquelles més vulnerables, planificar i coordinar campanyes preventives de control i educar, conscienciar i corresponsabilitzar els diferents agents socials i polítics de la importància de la prevenció viària.

En el període 2006-2023 s'han redactat Plans a un total de 290 municipis de Catalunya, i treballs tècnics en 101 municipis.

De l'avaluació dels Plans es constata que més del 75% dels municipis que fan una correcta aplicació de les propostes de millora previstes al document, han reduït la seva sinistralitat durant el període de vigència¹.

Aquesta dada proporciona una referència de l'eficàcia de l'eina dels Plans, que ha d'encoratjar els responsables en la seva elaboració, tramitació, aprovació i execució.

2. PLANIFICACIÓ DE SEGURETAT VIÀRIA AL MUNICIPI

Per tal de realitzar un marc de planificació de seguretat viària urbana a Porqueres es considera necessari que el municipi disposi d'un Pla Local de Seguretat Viària, i per tant es redacta el present document, amb vigència de 4 anys, del 2026 al 2029.

Aquest Pla dona compliment a l'objectiu de disposar de l'eina del Pla Local de Seguretat Viària, d'acord amb el Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030. És objecte d'aquest Pla el diagnòstic de la situació de seguretat viària, la proposta d'objectius pel període de vigència i la definició de mesures concretes de millora de la seguretat. Es definirà l'estratègia de treball del municipi en termes de seguretat viària per als pròxims anys.

Es recomana l'aprovació del Pla per Ple o per Junta de Govern, de manera que es garanteixi la seva continuïtat en els anys de vigència. El Pla també requereix preveure una partida econòmica anual per a l'execució de mesures, de fons propis o a través de subvencions.

¹ Resultat extret de l'Informe anual d'avaluació dels Plans, agregat (2023), per a municipis amb aplicació mitja-alta dels Plans, amb més de 10.000 habitants.

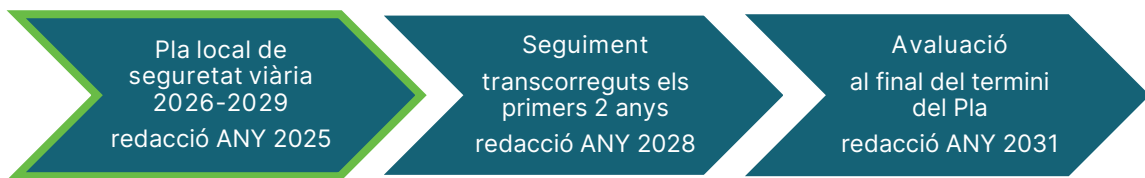
Està previst que el Pla també segueixi un procés de seguiment i avaluació, per comprovar periòdicament que s'estan assolint els objectius plantejats i el grau d'aplicació de les mesures.

L'informe de seguiment es planteja un cop transcorregut el primer bienni del Pla (2027): s'analitzen les tendències d'accidentalitat i es valora com s'han iniciat a implantar les mesures plantejades. En cas que sigui necessari, es reorienten les prioritats del Pla en relació amb els àmbits més crítics.

L'informe d'avaluació és un pas successiu en aquest procés, per tal de valorar si el municipi ha aplicat el pla i el grau d'assoliment dels objectius marcats un cop finalitzat el termini de vigència.

L'avaluació es durà a terme un any més tard del període de vigència del Pla (2031). En els 4 anys de vigència es preveu l'aplicació de mesures de millora (fins a finalitzar l'any 2029), i s'espera a tenir dades tancades d'accidentalitat d'un any complet (2030) per veure els seus efectes en les tendències de sinistralitat.

Figura 1. Fases del Pla local de seguretat viària 2026-2029



3. CARACTERITZACIÓ DE L'ACCIDENTALITAT

El punt de partida del Pla Local de Seguretat Viària planteja la necessitat d'estudiar l'evolució dels nivells de sinistralitat del municipi. 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.

3.1. Font de les dades d'accident

L'anàlisi detallada s'ha fet respecte als últims 4 anys (2021-2024), per detectar la problemàtica més recent. Els accidents analitzats en aquest estudi així com els mapes d'accidents provenen directament de la base SIDAT, del Servei Català de Trànsit. Porqueres té una població inferior a 5.000 habitants i no disposa a hores d'ara de policia local ni cos de vigilants municipals. Per tant, en cas d'accident amb víctimes la intervenció i registre és responsabilitat del cos de Mossos d'Esquadra.

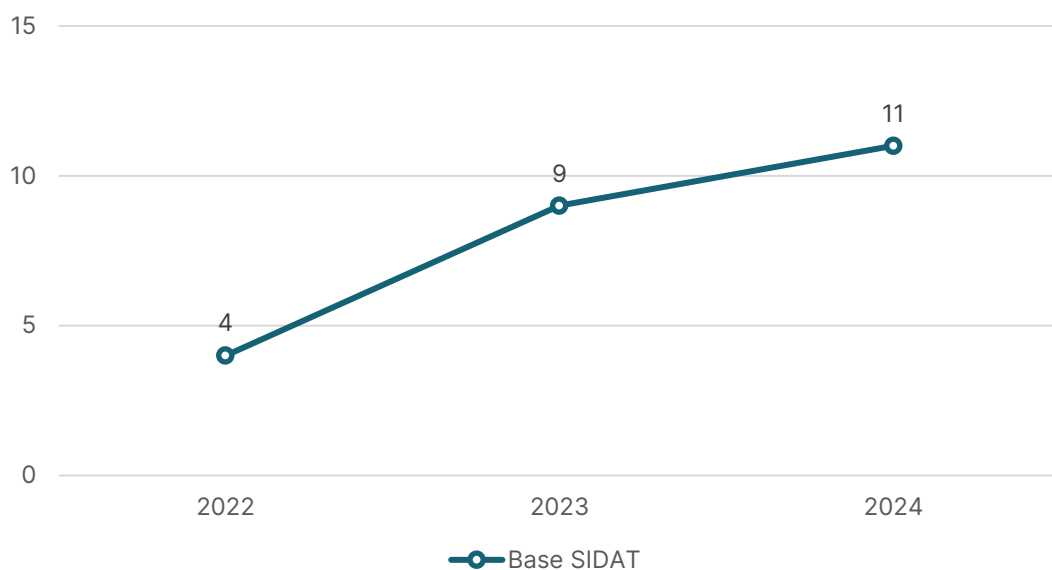
És objecte del Pla l'anàlisi de la sinistralitat en zona urbana, en els àmbits de competència municipal on és possible l'actuació municipal amb mesures correctores o preventives, i en travesseres urbanes, on la proposta de mesures que es pugui derivar del Pla haurà de ser consensuada amb el titular de la via.

3.2. Evolució de l'accidentalitat i lesivitat

A la xarxa viària urbana i travesseres del municipi de Porqueres es van registrar un total de 24 accidents entre l'any 2022 i l'any 2024.

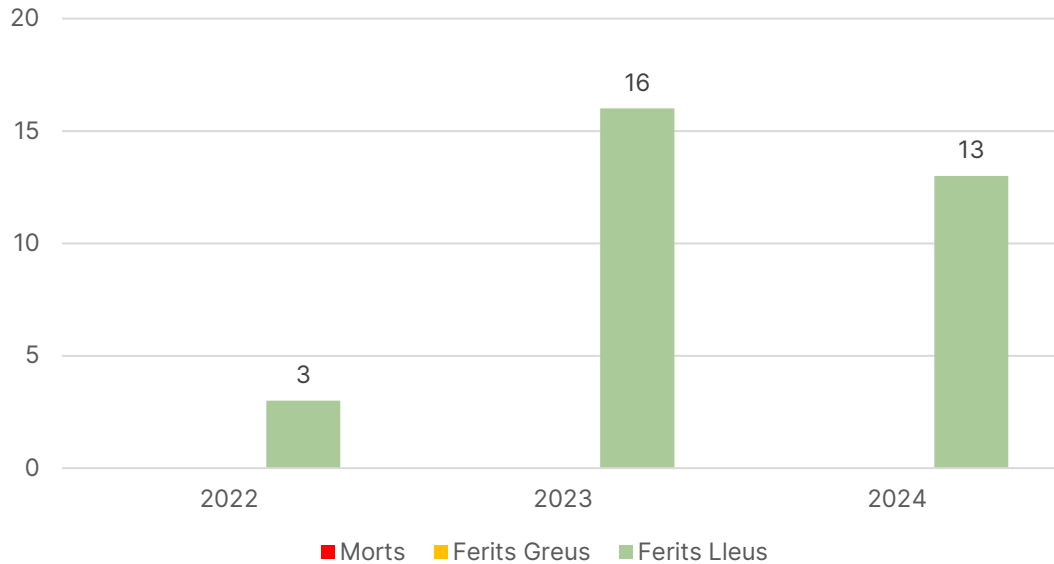
Entre l'any 2022 i l'any 2023 van augmentar en més del doble els accidents amb víctimes i entre 2023 i 2024 continua amb una tendència creixent arribant fins a 11 accidents amb víctimes l'últim any.

Figura 2. Evolució del nombre d'accidents amb víctimes, 2022-2024



Aquests accidents van causar 32 víctimes lleus, cap víctima greu ni mortal. Tot i només haver-hi ferits lleus es considera que és una lesivitat alta en relació al nombre d'accidents.

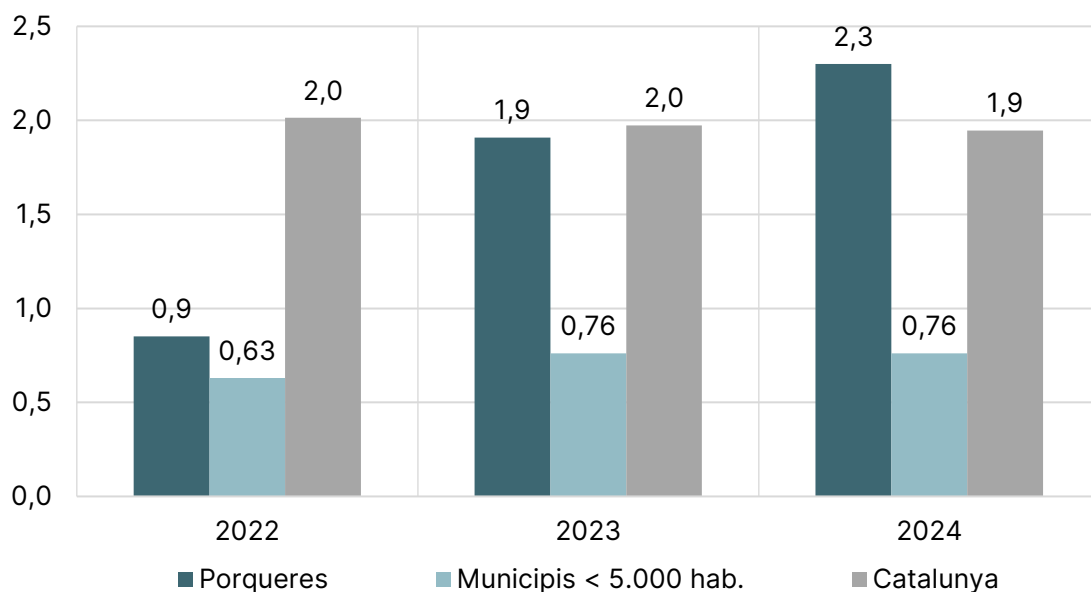
Figura 3. Evolució de la lesivitat de les víctimes, 2022-2024



3.3. Comparativa amb municipis similars

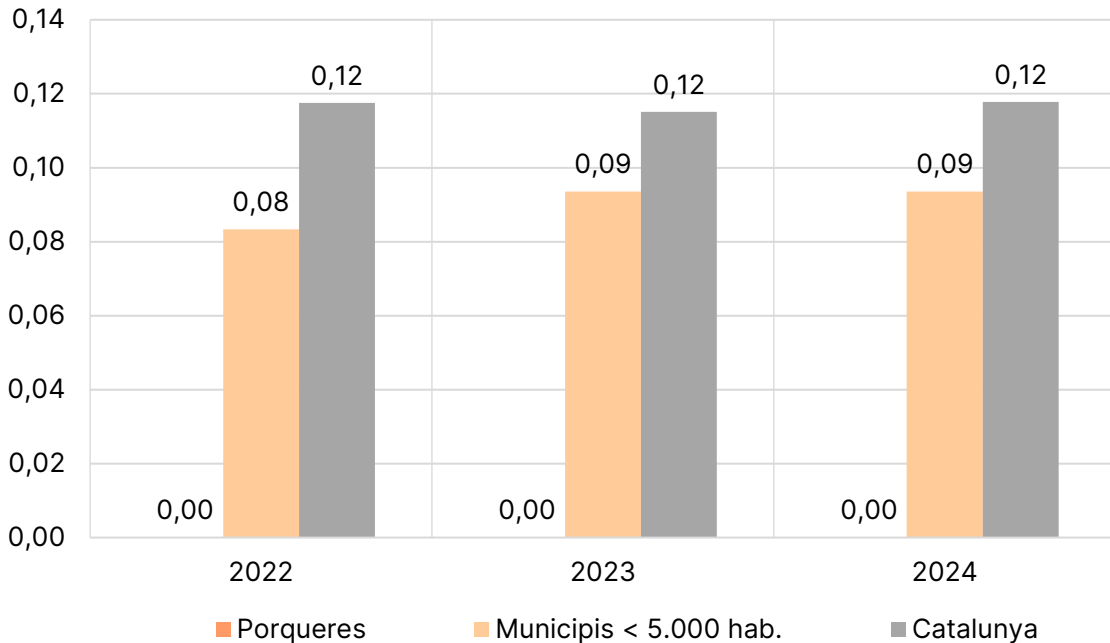
Si es compara la sinistralitat de Porqueres amb la mitjana de municipis de Catalunya similars en nombre de població (municipis de menys de 5.000 habitants), s'observa que el municipi té nivells superiors en tots els casos als de la mitjana seu grup poblacional, i fins i tot supera la mitjana de Catalunya al 2024.

Figura 4. Nombre d'accidents amb víctimes/1.000 habitants a Porqueres, mitjana de municipis de menys de 5.000 habitants i Catalunya (2022-2024).



Es valora positivament l'absència de morts i ferits greus per a tots els anys del període d'anàlisi, que situa Porqueres en una evolució favorable dins d'un escenari de Visió Zero, consolidant l'absència de morts i ferits greus en zona urbana.

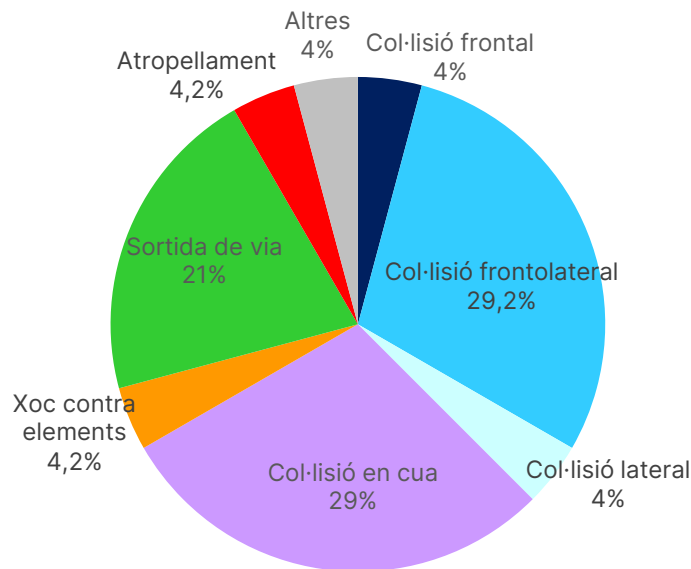
Figura 5. Nombre de ferits greus i morts/1.000 habitants a Porqueres, mitjana de municipis de menys de 5.000 habitants i Catalunya (2022-2024).



3.4. Tipus d'accidents

En el període de referència (2022-2024) s'han produït principalment col·lisions frontolaterals i un xoc Col·lisions en cua i sortides de via. També es registren altres tipus d'accidents en menor mesura com col·lisions laterals, xoc contra elements col·lisions frontals i un atropellament.

Figura 6. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes (sumatori 2021-2024).



Aquesta distribució d'accidents és d'una mostra massa petita com per poder comparar-la amb la distribució del conjunt d'accident en zona urbana a Catalunya. A continuació es descriuen els tres tipus de sinistre amb un percentatge més elevat a Porqueres:

Les sortides de via es poden donar per diversos factors que van des del mal manteniment de la via fins a possibles distraccions al volant, bé sigui per positius en alcoholèmia o altres substàncies o per altres motius com mirar el telèfon o adormir-se al volant.

Els accidents per encalç o col·lisions en cua es produeixen per la col·lisió d'un vehicle a l'altre en la part posterior. Es caracteritzen per ser causats per frenada brusca del vehicle anterior, o acceleració sobtada del vehicle posterior. Són comuns en zones d'elevada densitat de trànsit.

L'element clau per a evitar aquesta tipologia de sinistre és mantenir una distància de seguretat suficient amb relació a la velocitat de circulació.

Les **col·lisions frontolaterals** solen ser freqüents als municipis catalans en zona urbana. Són pròpies d'interseccions i poden indicar una situació general de visibilitat insuficient en cruïlles, una manca de respecte de les prioritats (saltar stop o cedi el pas) o un excés de velocitat.

L'escenari principal d'aquesta mena d'accident acostuma a ser:

- Interseccions, degudes a infraccions com saltar-se un estop, un semàfor o un *cediu el pas*, com per realitzar girs inadequats.
- Avançaments.
- Per pèrdua de control del vehicle i invasió del carril contrari, a causa d'un excés de velocitat o per factors vinculats amb l'error humà (distracció, consum d'alcohol, consum de drogues, etc.)

Els estudis EuroNCAP conclouen que les víctimes d'aquesta mena de sinistres ocupen a Europa el segon lloc en severitat, després de les víctimes d'accident per col·lisió frontal. En el cas de sinistres amb víctimes infantils, a més, la majoria de les morts a Espanya es

produeixen per aquesta mena d'impacte. Comporten elevada lesivitat dels ocupants del vehicle al qual s'envesteix, sobretot per a la persona més pròxima dins del vehicle al punt de col·lisió.

3.4.1. Atropellaments

Els atropellaments són un tipus d'accident en el qual es veuen implicats un vehicle i un vianant o un animal. Són especialment preocupants per les raons evidents de la fragilitat de les víctimes i la gravetat de les lesions que aquestes solen patir, motiu pel qual s'elabora a continuació una anàlisi amb detall d'aquesta tipologia de sinistres.

A les zones urbanes hi ha molts punts de conflicte entre vianant i vehicle i, per tant, és interessant estudiar aquests accidents amb més deteniment.

Durant el període d'anàlisi es produeix un atropellament l'any 2024, que provoca un ferit lleu.

En general, la possibilitat en que es produeixin lesions greus o mortals en el cas dels atropellaments és elevada i, per tant, cal treballar amb mesures específicament orientades a la millora de la seguretat en els desplaçaments a peu, establint mesures per a prevenir aquesta tipologia de sinistre.

Figura 7. Nombre d'atropellaments en zona urbana i travessera (2022-2024).

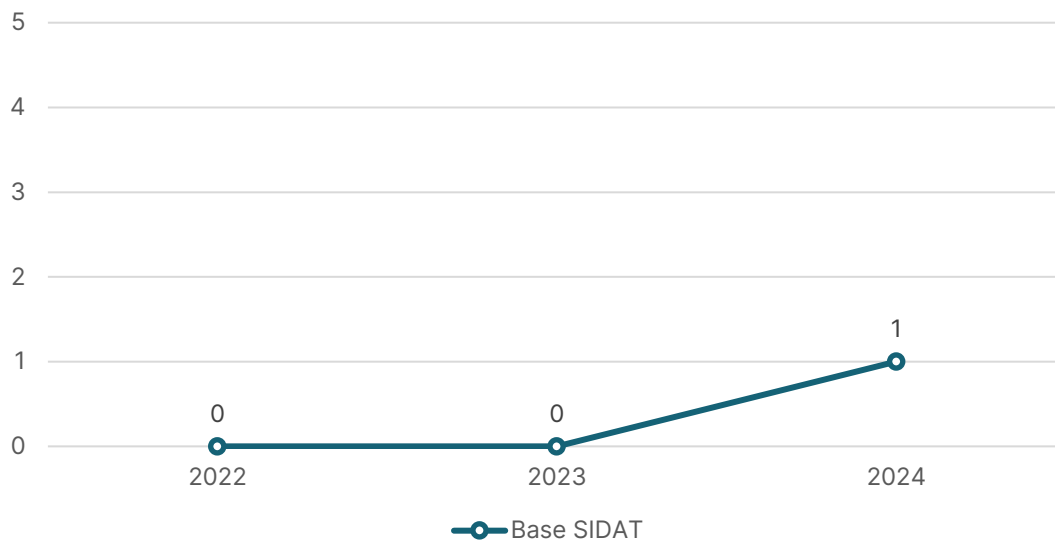


Figura 8. Lesivitat de les víctimes d'atropellament en zona urbana i travessera (2022-2024).

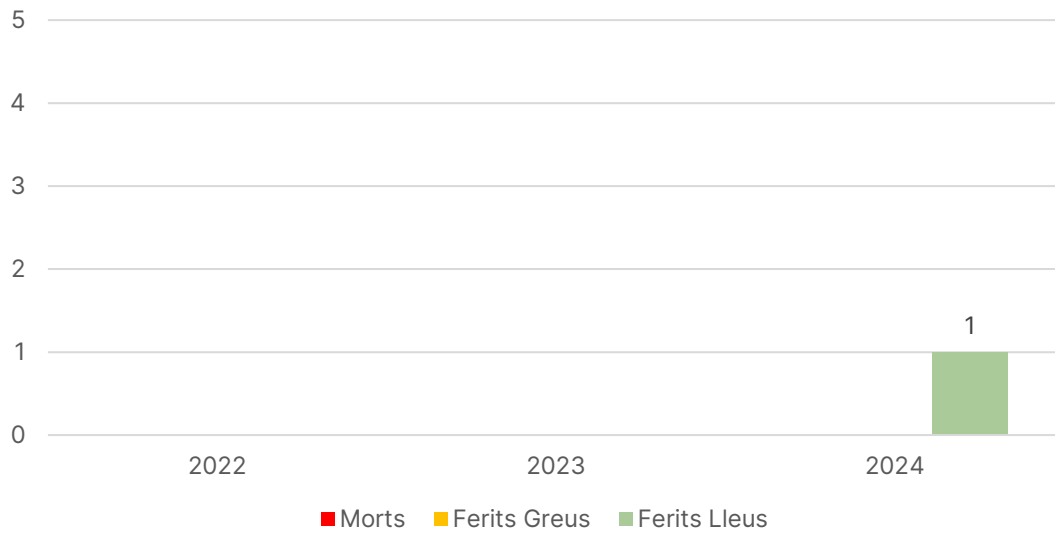
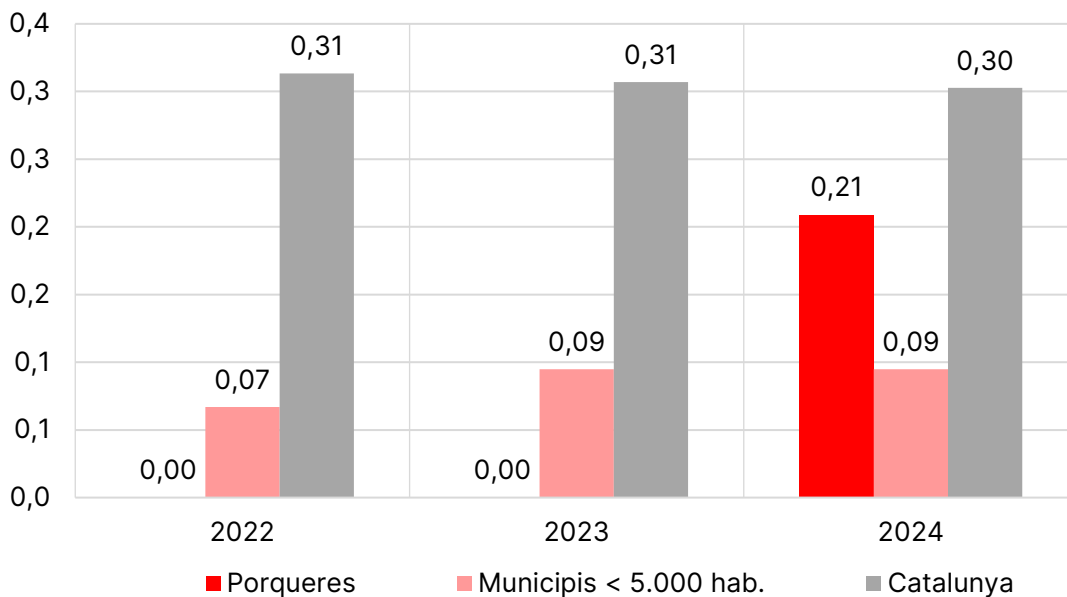


Figura 9. Nombre d'atropellaments/1.000 habitants, Porqueres, mitjana de municipis de menys de 5.000 habitants i Catalunya (2022-2024).



3.5. Factors de risc

S'estudia la relació entre l'accidentalitat del municipi i els factors de risc detectats com a factors concurrents en els accidents. La detecció dels entorns crítics pel que fa a infraccions de la norma permetrà establir entorns o perfils de població prioritàris on actuar per prevenir els comportaments de risc. Per a un mateix accident es pot trobar més d'un factor de risc.

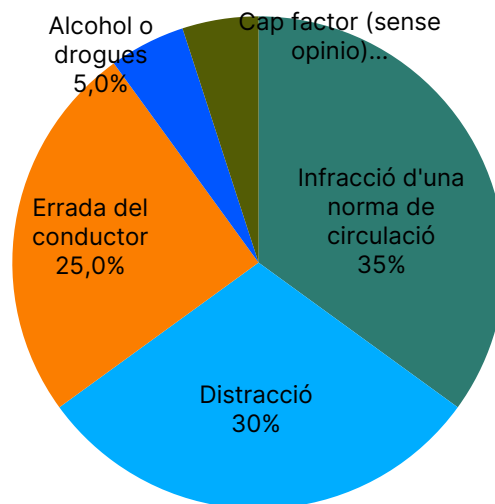
Segons la classificació elaborada del SIDAT, els accidents poden tenir associats 11 factors concurrents de risc:

- Infracció d'una norma de circulació

- Errada del conductor
- Distracció
- Malaltia o cansament del conductor
- Alcohol o drogues
- Velocitat inadequada
- Avaria del vehicle
- Mal estat del vehicle
- Estat o condició de la via
- Tram en obres
- Mal temps
- Altres

Els tres factors més concurrents de risc als últims quatre anys han estat la infracció d'una norma de circulació, una distracció i una errada del conductor, amb el 35%, el 36% i el 25% respectivament. En menor mesura també hi ha hagut el factor recurrent d'alcohol i drogues amb un 5% dels casos.

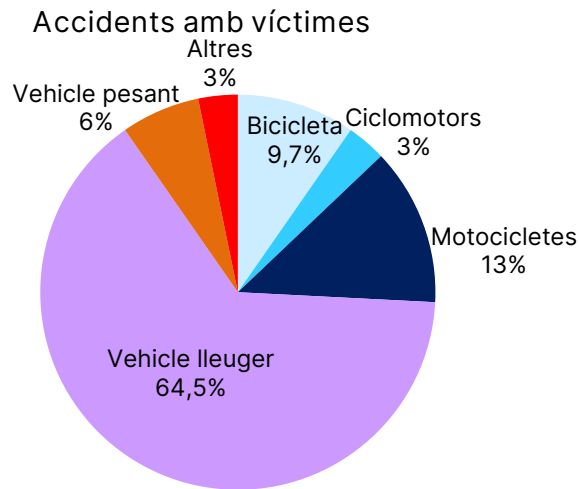
Figura 10. Distribució de l'accidentalitat per factors de risc concurrents (2021-2024).



3.6. Mitjà de transport

Entre 2022 i 2024 el 86,5% dels vehicles implicats en accidents amb víctimes en zona urbana han estat vehicles motoritzats, el 9,7% bicicletes i altres. Dins els vehicles motoritzats, el 64,5% han sigut vehicles lleugers.

Figura 11. Distribució de vehicles i vianants implicats en accidents de trànsit (2022-2023).



En l'accident mortal del període analitzat, els implicats van ser 1 vehicle lleuger i 1 vianant.

3.6.1. Accidents amb vehicles de mobilitat personal (VMP)

L'aparició de nous vehicles de mobilitat personal també ha suposat l'aparició de cert grau de conflictivitat associat. Tot i que es tracta d'un problema de nova aparició i no se'n pot traçar una evolució temporal, els PLSV analitzen les dades en relació en aquells municipis on es registra accidentalitat atribuïda a aquest tipus de vehicle. Per contra, a Porqueres no es registra cap accident amb un vehicle de mobilitat personal implicat durant el període d'anàlisi.

3.6.2. Accidentalitat amb bicicletes implicades

Els ciclistes són considerats com a població usuària vulnerable, per la seva fragilitat en l'encontre amb altres vehicles motoritzats. En el període estudiat es registren 3 accident amb bicicletes implicades, un a l'any 2023 (col·lisió frontolateral) i dos al 2024 (col·lisió en cua i xoc contra elements).

4. CONDICIONANTS DE LA SEGURETAT VIÀRIA

La diagnosi de l'estat actual de seguretat viària al municipi inclou una valoració realitzada in situ d'aquells elements condicionants que fan referència a la senyalització, a la visibilitat, a l'aparcament a la via pública, a les mesures de pacificació de trànsit i, en general, a l'aplicació de criteris de seguretat viària en la configuració urbanística de la ciutat.

La taula següent sintetitza les observacions percebudes durant el treball de camp, que es desenvolupen amb més detall a continuació. Cal considerar que són valoracions genèriques a tot el municipi, que per les seves dimensions i estructura mostra certa heterogeneïtat entre vies i zones. Tot i això, s'intenta posar l'accent en aquells aspectes a treballar en el conjunt del municipi.

Taula 1. Valoració de condicionants de la seguretat viària, zona urbana a Porqueres (2025)

AVALUACIÓ DE CONDICIONANTS DE SEGURETAT VIÀRIA	
Senyalització vertical	
Senyalització vertical correcta (bon estat de manteniment, visible...).	Sí
Hi ha senyalització vertical als passos de vianants sense semàfor.	No
Senyalització horitzontal	
Senyalització horitzontal correcta (dotació, bon estat de manteniment,...).	Millorable
Hi ha senyalització horitzontal per delimitar l'espai d'aparcament.	Sí
Hi ha senyalització horitzontal de separació de carrils/sentits de circulació.	Millorable
Bon estat de manteniment de la pintura en passos de vianants.	Millorable
Velocitat	
No es registren normalment velocitats excessives en zona urbana	Millorable
Els carrils de circulació tenen una amplada adequada	Sí
Hi ha mesures de pacificació del trànsit	Sí
Hi ha mesures físiques de reducció de velocitat	Sí
Hi ha sovint senyals de límit de velocitat	Millorable
Hi ha senyals de control radar	Sí
Accessibilitat dels vianants	
Les interseccions tenen dotació completa de passos de vianants.	Millorable
Els passos estan alineats amb les voreres, en l'itinerari natural de pas.	Millorable
Els passos de vianants tenen gual adaptat per a PMR.	Millorable
Existeixen itineraris adaptats amb paviments podotàctils	Millorable
Hi ha voreres al llarg de les vies.	Millorable
L'amplada de les voreres és suficient.	Millorable
Visibilitat	
La visibilitat en els passos de vianants és correcta.	Millorable
S'han aplicat mesures per millorar la visibilitat en els carrils amb aparcament.	No
S'han aplicat mesures per evitar obstruccions generades per contenidors.	No
Bicicletes	
La xarxa de bicicletes té un disseny adequat i segur.	Millorable
Aparcament	
S'observa aparcament irregular sobre les voreres, passos, doble filera...	Sí
Hi ha aparcament quinquennal.	No
Hi ha aparcament en semibateria amb visibilitat suficient.	Millorable
Semàfors	

Generalment, el temps d'espera dels vianants als semàfors és adequat	Sí
Generalment, el temps de verd és suficient per a creuar la calçada	Sí
Rotondes	
La configuració de les rotondes és correcta (sense traçats tangencials)	Sí
Els passos de vianants en rotonda estan correctament ubicats	Sí

4.1. Senyalització

És important que la senyalització es planegi de forma acurada i que sigui conseqüent amb l'objectiu que persegueix. La desorientació o distracció del conductor és un factor crucial que afecta la seguretat viària. Senyals difícils de veure o d'interpretar, que ofereixen massa informació o aquells situats en llocs inadequats, distreuen i confonen els conductors.

4.1.1. Senyalització vertical

La senyalització vertical a Porqueres en general és correcta, si bé hi ha alguns senyals puntuals que es troben en mal estat de manteniment. S'observa una incorrecta senyalització vertical dels passos de vianants, amb una mancança general de senyals S-13 als passos de vianants del nucli urbà i la falta de més passos de vianants en les cruïlles on no hi ha com a mínim dos punts per creuar.

En la resta del municipi hi ha la senyalització vertical suficient per al bon funcionament del trànsit. La major part del municipi és de doble sentit de circulació i, per tant, hi ha pocs senyals verticals.

La senyalització existent es considera que compleix amb els objectius de claredat, simplicitat i uniformitat per la situació de la informació de la mobilitat actual. La ubicació dels senyals és millorable: es detecten alguns casos on el senyal és poc visible per als conductors dels vehicles que circulen.

Cal tenir cura en la ubicació de senyals. Cal evitar l'excés d'informació en la senyalització, ja que el conductor té un temps limitat per a captar i llegir les indicacions. Una ubicació inadequada dels senyals, de mobiliari urbà o una vegetació crescuda en excés esdevenen obstacles visuals que fan que els senyals no es puguin llegir i, per tant, perdin la seva eficàcia. En arribar a interseccions, aquest tipus de disfuncions incrementen el risc.

Especialment en els carrers del nucli urbà on els amples de vorera siguin escassos, s'ha d'evitar que els senyals constitueixin un més dels obstacles en la marxa a peu per les voreres. Els suports dels senyals, quan es troben a la part exterior de la vorera, s'han de situar a 60 cm de la part exterior de la vorada, deixant una amplada mínima lliure de vorera de 0,90 cm. Si no hi ha prou amplada, cal situar el senyal adossat a la façana.

La forma, la dimensió i els colors de la dotació de senyals municipals s'ajusten a les característiques que estableix el Catàleg oficial de senyals de circulació del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, els quals figuren com a annex al Reglament general de circulació aprovat pel Reial decret 13/1992, de 17 de gener (BOE de 31.12.1992).

Exemples de senyalització vertical adequada

Imatge 1. Senyalització vertical en bon estat al nucli urbà.



Imatge 2. Senyal d'especial èmfasi pel pas de bicicletes al carrer d'Isaac Albeniz.



En vies amb major volum de trànsit, els passos de vianants han de tenir un reforç addicional en forma de senyalització prèvia.

A Porqueres, en la xarxa secundària i carrers veïnals, el passos de vianants en general no disposen d'aquest reforç amb la senyalització vertical S-13.

Exemples de senyalització vertical millorable

Imatge 3. Senyal d'estop amb vegetació dificultant-ne la visibilitat.



Imatge 4. Carrer veïnal amb una senyal en mal estat.



Imatge 5. Senyal amb pintades al carrer de Carreras Candi.



4.1.2. Senyalització horitzontal

La senyalització horitzontal, o marques viàries, engloben el conjunt de línies, caràcters, símbols i xifres marcats sobre el paviment de les vies urbanes amb l'objectiu d'advertir, orientar i ordenar la circulació de tots els usuaris. La seva funció complementa els senyals d'abalisament fixos o variables, dels semàfors i dels senyals verticals, i contribueix a augmentar la seguretat, l'eficàcia i la comoditat de la circulació,

La desorientació o distracció del conductor és un factor important que afecta la seguretat viària. Una bona senyalització horitzontal ajuda els conductors i contribueix a evitar distraccions o a què es produeixin situacions imprevistes que augmentin el risc d'accidents. En circumstàncies desafortunades, una senyalització deficient pot causar accidents evitables. És per això que cal un correcte manteniment de la senyalització horitzontal. En cas contrari oferim una idea de societat poc considerada envers les normes de trànsit i contribuïm indirectament a augmentar la indisciplina i l'accidentalitat.

La inspecció ocular mostra que Porqueres disposa de senyalització horitzontal en tota la travessera, però en la resta del municipi les interseccions estan regulades únicament mitjançant estop o cedi el pas.

En general, l'estat de manteniment de la senyalització horitzontal és millorable amb punts amb deficiències detectades per mal estat de la pintura i del ferm.

Les zones amb més dispersió d'habitatges és on cal reforçar la senyalització, especialment dels passos de vianants, ja que múltiples cruïlles no disposen dels punts mínims per seguir els itineraris dels vianants, així com pintar les marques de separació de carrils per reduir el pas per la meitat del carrer dels vehicles on fos necessari.

La manca de línia de detenció i de marques viàries de prioritat fan menys evident l'aproximació a una cruïlla on el conductor no té la prioritat. La manca d'una bona senyalització pot causar una part important de les col·lisions.

Pel que fa a la delimitació dels espais de calçada, aquesta senyalització és fonamental per evitar l'excés de velocitat a les vies urbanes.

Exemples de senyalització horitzontal millorable

Imatge 6. Senyal d'estop esborrada en una cruïlla amb la travessera.



Imatge 7. Senyalització horitzontal sense manteniment a l'escola Frigolet.



En relació amb les marques transversals: línies de detenció i cedió el pas, passos de vianants, prohibició de parada o d'aparcament, zones i places d'aparcament es troba una senyalització de regulació força completa.

Porqueres té la majoria de carrers bidireccionals dins de la zona urbana sense el pintat de les marques longitudinals de separació de sentits de circulació. En alguns casos els carrers bidireccionals són de seccions inferiors als 6 metres, i això pot generar problemes de circulació.

La majoria dels cordons d'estacionament estan delimitats amb pintura, si bé la secció dels carrers amb el manteniment de doble sentit de circulació fa viable l'aparcament, que juntament amb senyalització horitzontal de separació de carrils queda més ordenat i actua com a reductor de velocitat horitzontal al delimitar bé el límit de la secció del carril de circulació.

La dotació de passos al municipi és necessària encara que hi hagi poca presència de vianants i un trànsit baix. Els passos en cruïlles no només donen seguretat als vianants, sinó que també evidencien l'aproximació a una intersecció, on el conductor ha d'anar més alerta i reduir la velocitat. És important que la seva ubicació es trobi en l'itinerari natural dels vianants. Quan no és així, els passos no s'utilitzen i el vianant assumeix un major nivell de risc travessant fora d'aquests espais.

Exemples de senyalització horitzontal de passos de vianants o necessitats

Imatge 8. Senyalització horitzontal per la parada de l'autobús al entrar a la trama urbana.



Imatge 9. Senyalització del pas de vianants desgastada.



4.2. Mesures de pacificació de la velocitat en zona urbana

La pacificació del trànsit a les vies urbanes consisteix a la intervenció mitjançant un conjunt de mesures encaminades a reduir la intensitat i velocitat dels vehicles per aconseguir un espai públic més amable i tranquil on el vehicle rodat sigui compatible amb els desplaçaments per als vianants de manera segura i confortable.

Les solucions de pacificació donen resposta a diverses disfuncions que es poden apreciar en zones urbanes: inseguretat diària, deterioració de l'entorn urbà, pol·lució sonora i atmosfèrica. Una circulació més lenta permet guanyar fluïdesa, reduir el soroll i la contaminació de l'aire. Incrementa la seguretat de tots els usuaris, tant per als vianants com per als automobilistes. La violència del xoc disminueix de manera exponencial amb la reducció de la velocitat. Així com la lesivitat en cas d'atropellament.

A Porqueres s'observa una aplicació baixa de mesures de pacificació tant al nucli com en zones residencials:

- Mesures de regulació i ordenació del trànsit. El trànsit a Porqueres té la majoria de carrers bidireccionals, tot i que algunes seccions són insuficients per al pas de dos vehicles simultàniament. Al municipi no hi ha una zona amb carrer de plataforma única, carrers de vianants o zona d'exclusió al trànsit.
- "Ciutat 30". No s'ha actuat especialment per transformar Porqueres en ciutat 30. Si bé sí que s'observa l'aplicació de les mesures urbanístiques per transformar els carrers dels barris en espais segurs on els cotxes i motos no puguin agafar velocitats inapropiades a través de reductors de velocitat verticals, no es detecta senyalització en les entrades del municipi limitant la velocitat a 30 km/h.
- Actuacions sobre la trajectòria dels vehicles: no es detecten actuacions de desplaçament de l'eix de la trajectòria, avançament de la vorera o rotondes.
- Elements reductors de la velocitat: el municipi disposa de nombrosos reductors verticals de velocitat en punts de la xarxa viària. Es detecta l'ús principalment d'elements prefabricats i passos de vianants elevats o ressalts. En alguns cas, l'estat de manteniment dels elements prefabricats és millorable.
- A la travessera urbana, el carrer Sant Andreu, es detecta la presència d'elements reguladors del trànsit, com els semàfors i la presència d'un radar pedagògic.

Exemples de configuracions viàries millorables en relació amb l'excés de velocitat

Imatge 10. Carrer de Sant Galderic amb una trajectòria rectilínia sense obstacles.

Imatge 11. Vial sense marques de separació de carrils i amb trajectòria rectilínia sense obstacles.



Exemples de mesures de pacificació de la velocitat

Imatge 12. Coixí berlínès al vial adjacent a la travessera.

Imatge 13. Ressalt abans d'un pas de vianants i aparcament.



Imatge 14. Pas de vianants elevat en un encreuament de carrers bidireccionals.

Imatge 15. Semaforització a la carretera al seu pas pel nucli urbà.



4.3. Accessibilitat

L'accessibilitat en l'entorn urbà, la disponibilitat d'itineraris ben dissenyats, suficients i lliures de barreres, implica major seguretat del vianant, evitant la seva circulació per la calçada quan no tenen alternativa de pas, i alhora incentiva a realitzar els desplaçaments a peu en lloc d'utilitzar altres mitjans de transport.

Entre els diversos aspectes a valorar en relació amb el grau d'accessibilitat de Porqueres es destaca l'estat d'urbanització i tipus de secció del carrer. En molts casos, als entorns urbans de Catalunya, es van dissenyar les àrees residencials prioritant la xarxa viària i la mobilitat motoritzada. Una adequada distribució de l'espai per les diferents mobilitats genera situacions de major seguretat per a tots els usuaris.

Porqueres mostra poques seccions viàries amb un correcte equilibri de la distribució de l'espai viari, amb voreres d'ample major a 2 m (accessibles) i carrils de circulació entre 3,0 i 3,2 m d'ample, mesures recomanades per l'àmbit urbà.

En general a tot el nucli urbà es detecten encara alguns carrers amb voreres molt estretes que, juntament amb l'aparcament de vehicles, fa inaccessible alguns carrers. A més, en aquestes voreres hi solen haver obstacles, com arbres o senyals de trànsit, que afegeixen dificultat als desplaçaments.

Exemples d'accessibilitat millorable

Imatge 16. Pas de vianants sense el gual adaptat i amb element urbà dificultant el pas.



Imatge 17. Itinerari per a vianants sense completar amb un pas de vianants i sense orelles.



La diagnosi de l'estat dels passos de vianants a la Porqueres identifica: dotació incompleta de passos, a algunes interseccions sense tots els passos de vianants necessaris, si bé els que hi ha sí que es troben ubicats dins l'itinerari natural dels vianants. La majoria dels passos de vianants compten amb guals o rebaix accessible, i només alguns incorporen itinerari amb paviment podotàctil.

Les ordenacions de cruïlles que obliguen els vianants a realitzar llargues voltes en lloc de seguir el seu itinerari natural, acaben generant travesses fora de pas, buscant l'itinerari més directe. És un defecte que s'observa amb freqüència a les rotondes i als encreuaments amb travesseres i altres vies principals, quan els passos de vianants se situen molt allunyats de l'itinerari més directe.

Exemples de mesures de millora de l'accessibilitat

Imatge 18. Ampliació de vorera amb orella en una via secundària.



Imatge 19. Vorera amb un ample accessible de més de 2 metres.



4.4. Visibilitat i estacionament en la via pública

Una de les problemàtiques de seguretat viària que es pot contemplar en nuclis compactes, i que explica part de l'accidentalitat a les seves cruïlles (principalment col·lisions frontolaterals, encalços i atropellaments), és la manca de visibilitat en interseccions, entre conductors, i en passos de vianants, entre conductors i vianants.

Com a norma general, cal evitar l'estacionament de cotxes o la ubicació de contenidors de brossa propers al pas de vianants en el costat per on ve el trànsit rodat. També la ubicació impròpia d'altres elements com rètols de publicitat o vegetació excessiva pot afectar la seguretat viària i el desplaçament segur.

S'observen a Porqueres situacions d'obstrucció de la visibilitat en cruïlles i passos de vianants causades per una distribució inadequada d'aparcament de vehicles, que dificulta la visibilitat dels passos de vianants i les cruïlles. Es detecten casos de vehicles estacionats correctament que perjudiquen la visibilitat d'interseccions davant al pas de vianants en el costat per on ve el trànsit rodat.

En general els cordons d'estacionament que arriben a tocar de la intersecció i del pas de vianants generen que el conductor en aproximació no tingui visibilitat dels ramals contraris a la cruïlla i dels vianants creuant fins que no gira i es troba dins de la cruïlla. Si el vehicle estacionat és un vehicle pesant, l'obstrucció de visibilitat és major.

Les interseccions amb configuració en xamfrà poden generar manca de visibilitat per l'estacionament de vehicles a les cantonades o la ubicació de contenidors de brossa, dificultant la visibilitat de les interseccions i dels passos de vianants que es trobin en aquestes.

Com a norma general, cal evitar l'estacionament de cotxes o la ubicació impròpia d'altres elements com rètols de publicitat, vegetació excessiva, etc. que pot afectar la seguretat viària i el desplaçament segur.

Es detecten a Porqueres la falta de mesures per millorar la visibilitat horitzontal, com l'execució d'ampliacions puntuals de vorera ("orelles") o aparcaments de motocicletes i bicicletes abans d'un pas o a prop d'una cruïlla en el sentit de la marxa.

Exemples de visibilitat millorable

Imatge 20. Cordó d'aparcament fins al pas de vianants a un carrer veïnal.



Imatge 21. Cotxe mal estacionat dificultant la visibilitat al vianant.



Les disfuncions de visibilitat són especialment greus en proximitat a entorns sensibles, com centres escolars, centres de salut o residències de gent gran, on es concentra una important afluença de persones, algunes amb necessitats especials.

En el cas de centres escolars, la presència de nens requereix un reforç de la seguretat garantint la visibilitat. A causa de la seva menor alçada els obstacles abans de pas són encara més determinants. També s'ha de considerar que poden trobar-se infants jugant i corrent, que poden envair la calçada i el conductor ha de tenir una visual oberta per poder reaccionar en cas de necessitat.

En el cas de zones amb atracció de gent gran o persones amb mobilitat reduïda, s'ha de facilitar la visibilitat en els creuaments des de la vorera, per tal que es pugui iniciar el creuament amb seguretat i completa visibilitat mútua entre conductors i vianants.

Una altra configuració que comporta problemes de visibilitat és l'estacionament en bateria o en semibateria a tocar del carril de circulació, perquè el seu disseny és per a entrar de cara i sortir marxa enrere i, per tant, sense gaire visibilitat. Amb la disposició de bateria inversa (accés a la plaça marxa enrere i sortida marxa endavant) s'eviten problemes de visibilitat deficient.

Aquesta modalitat d'estacionament més segur (semibateria inversa) s'ha no trobat Porqueres. S'han trobat zones d'estacionament en semibateria que poden convertir-se en semibateria inversa i d'aquesta manera millorar la visibilitat, com per exemple al carrer Ramón Llull.

Exemples d'aparcament irregular

Imatge 22. Cotxe aparcats sobre vorera a un accés a la trama urbana

Imatge 23. Cotxes mal estacionats en vorera en zona industrial



4.5. Infraestructura per a vianants

Sintetitzant els efectes dels elements analitzats prèviament sobre el grup més vulnerable entre les usuàries de la via pública, els vianants, en el nucli de Porqueres s'ha detectat l'existència d'entorns no segurs situats dins dels itineraris per als vianants, derivats de:

1. Elements físics que generen un risc:
 - Una dolenta ubicació del mobiliari urbà: pilons, escocells, jardineres, bancs, semàfors o senyals amb elements sortints o a baixa altura.
 - Elements de perill derivats de defectes de conservació o instal·lació: trencament de paviments, forats o ressalts en mal estat de conservació.
2. Els derivats de la coexistència del vianant amb el vehicle:
 - Mentre existeixi una discriminació d'itineraris, la possibilitat que es produeixin accidents o atropellaments es limita en la majoria de les situacions als punts on es fa inevitable la intersecció dels trànsits, en els encreuaments, en les àrees de plataforma única amb circulació mixta, en les entrades als garatges, etc.
 - Inadequada senyalització dels passos per a vianants.
 - Proximitat de les zones d'aparcament dels vehicles als punts d'encreuament.
 - Vies ràpides que si bé no conviden a la infracció, sí que poden provocar la relaxació per part dels conductors de les obligacions regulades per senyals visuals, semafòriques o passos de vianants.
 - Voreres insuficientment amples. Com criteri vàlid pot establir-se que el 40% de l'espai en els carrers ha de destinar als vianants.
 - Carrers amb amplades inferiors als 9 metres entre façanes sense tractament de prioritat per als vianants.
 - Distància excessiva entre passos per a vianants. Un vianant no s'hauria de desviar més de 50-100 metres de la seva trajectòria normal per motius aliens a la seva voluntat.
 - Inexistència de camins escolars. Ha de ser segur poder caminar des del domicili a l'escola i tant els municipis com les famílies han de treballar per a aconseguir la seguretat i comoditat suficient.
 - Excessiu soroll i contaminació. Això requereix normalment que el volum de trànsit motoritzat en un carrer no hauria de superar l'equivalent a dos carrils de circulació més o menys plens.

Exemples de situacions de risc a la xarxa per a vianants.

Imatge 24. Espai per a vianants segregat per peces de cautxú per millorar l'accessibilitat dels veïns.



Imatge 25. Vorera amb poca amplada i elements urbans.



4.6. Infraestructura de la xarxa pedalable

Porqueres disposa de xarxa pedalable segregada tot i que no hi ha senyalització horitzontal pels carrers de convivència per on les bicicletes puguin circular de forma segura amb prioritat sobre el vehicle privat motoritzat. De la inspecció ocular s'observa un ús regular de la bicicleta i de VMP. S'insta a canviar aquells aparcaments que no són segurs, amb només un punt d'ancoratge, per aparcaments en U invertida.

Una millora de l'oferta per aquests tipus de mobilitat podria generar un increment addicional de la mobilitat i una reducció de mitjans motoritzats, a més de millorar la seguretat d'aquests modes més vulnerables.

Porqueres compta amb carrils bicicleta com el del carrer d'Isaac Albeniz, el del carrer de l'Estació o el del carrer de Carreras Candi, si bé les dimensions del municipi podrien afavorir el desenvolupament d'aquest tipus de mobilitat, a partir de la conversió d'alguns vials bidireccionals a sentit únic, fet que permetria alliberar espai per a destinar-lo a la creació de carrils bici. Altres opcions en vials de secció reduïda és la pacificació d'aquests carrers i la seva regulació com a carrers de convivència.

L'elaboració d'un Estudi de Mobilitat Urbana a Porqueres podria definir no només els espais adaptats a una mobilitat a peu segura, sinó també la possible xarxa de bicicletes o, en aquest cas de baixos volums, de xarxa de convivència d'usos.

Imatge 26. Aparcament de bicicletes no segur, d'una sola roda.

Imatge 27. Aparcament bici segur, en U invertida al pàrquing del Frigolet.



4.7. Rotondes

Porqueres té diverses rotondes als punts més transitats i on conflueixen diverses carreteres i camins locals. Aquestes rotondes estan pensades per millorar la circulació i la seguretat als encreuaments estratègics i tenen una configuració correcta.

Imatge 28. Rotonda amb una configuració correcta en un accés al nucli urbà.

Imatge 29. Rotonda ben il·luminada a la carretera C-150a.



Cal tenir present a l'hora de dissenyar una futura rotonda les petites disfuncions que s'hi poden donar i que poden ser degudes a:

- Visibilitat i llegibilitat d'aproximació: manca tractament específic de la zona d'aproximació, de la senyalització prèvia, disfuncions en la configuració dels illots d'entrada i la col·locació de balises reflectores en zones amb il·luminació insuficient;
- Excés de velocitat a l'entrada a la rotonda. Els elements següents contribueixen a l'excés de velocitat:
 - o El ramal d'entrada rectilini.
 - o El sobredimensionament del/s carril/s d'entrada.
 - o Una insuficient deflexió a l'entrada a l'anella.
 - o Els fluxos circulatoris baixos o desequilibrats.
 - o La bona visibilitat a l'esquerra.
 - o Les dimensions insuficients de l'illot central (per tal que imposi el radi de curvatura a la circulació anular).
- Infracció de la norma de preferència de pas a l'entrada de la rotonda: la geometria de les entrades de les rotondes pot influenciar aquest comportament.

- Visibilitat a l'anella: es recomana que les entrades es dissenyin de manera que permetin una visibilitat mínima de 50 metres cap a l'un costat i l'altre; la calçada anular i l'entrada anterior a aquella en què es troba el vehicle entrant han de ser visibles en una longitud que garanteixi que no hi hagi risc de col·lisió amb els vehicles que transitin per la calçada anular.
- Velocitat a l'anella: En rotondes amb diàmetres grans s'hi recullen velocitats molt més elevades que en rotondes petites. Per tant, cal que el dimensionament de la rotonda en qüestió s'adeqüi a les necessitats de l'entorn on s'ubica. En presència de línies de separació, els conductors tenen una menor tendència a envair el carril adjacent.
- Infracció de la norma de prioritat dins de l'anella: es sol produir en rotondes de doble carril on conflueixen vies d'un sol carril, quan es realitza la transició d'un tipus de secció a l'altre. Pot ajudar a corregir aquest comportament l'habilitació de fletxes de direcció a l'entrada que limitin l'ús del carril interior en funció de les característiques de la rotonda.
- Canvis bruscos de la curvatura, poden causar sortides de via o caigudes.
- Excés de velocitat a la sortida.
- L'allunyament excessiu dels passos de vianants, fet que incrementa el recorregut a peu.
- Manca de solucions per a la continuïtat dels carrils bicicleta en rotonda, ja sigui amb la integració de la bicicleta en calçada o amb la segregació mitjançant carril bici.
- Exemples de disfuncions en rotondes.

4.8. Avaluació de l'ordenació en funció del gènere

En la planificació de les ciutats progressivament s'està treballant per a un urbanisme amb perspectiva de gènere. L'accessibilitat, la planificació de la mobilitat i la seguretat són components que es poden avaluar dins d'aquest Pla, per tal de valorar com s'adequa l'ordenació a les necessitats de les dones i dels homes i de col·lectius pel que fa a aquests paràmetres.

- Accessibilitat: avaluar si es compleix la llei de supressió de barreres arquitectòniques des de la mirada de les dones, que pot aportar elements de mobilitat que encara manquen. Es recomana treballar aquesta qüestió amb el col·lectiu de dones amb mobilitat reduïda.
- Mobilitat: assegurar la mobilitat per a les persones que van a peu i amb elements com cotxets d'infants, cadires de rodes, carrets de la compra, bastons, gossos, etc. Suposa, així, l'eliminació d'obstacles i posar impediments al trànsit, proporcionant seguretat i àrees lliures de trànsit rodat. La planificació de la mobilitat amb perspectiva de gènere suposa també escurçar distàncies dels sectors residencials als d'equipaments i serveis i estacions o parades de transport públic, i intentar evitar que siguin més grans que les que es poden recórrer en 10 minuts a peu.
- Seguretat i ús de l'espai públic: la percepció de la seguretat per part de les dones i els homes de la ciutat és diferent i, per tant, cal tenir-ho en compte. Els vianants han de poder fer una lectura clara de la ruta i orientar-se a la xarxa viària fàcilment, a la vegada que el grau d'il·luminació de les vies i les àrees per a vianants ha d'assegurar bons camps de visió i evitar racons i atzucacs. Finalment, és necessària una configuració dels espais públics que permetin fer-hi activitats com caminar,

jugar, seure, etc., per afavorir que les persones que habiten a prop els utilitzin.
Evitar els espais públics oberts en forma de taca d'oli.

Taula 2. Avaluació de l'ordenació en funció del gènere

AVALUACIÓ DE CONDICIONANTS DE SEGURETAT VIÀRIA	
Accessibilitat	
Es compleix la llei de supressió de barreres arquitectòniques des de la mirada de les dones, que pot aportar elements de mobilitat que encara manquen a la llei. Treballar aquesta qüestió amb el col·lectiu de dones amb mobilitat reduïda.	Millorable
Mobilitat	
Assegurar la mobilitat per a les persones que van a peu i amb elements com cotxets d'infants, cadires de rodes, carrets de la compra, bastons, gossos, etc. Existència d'obstacles i impediments al trànsit.	Millorable
Seguretat i àrees lliures de trànsit rodant.	Sí
Distàncies dels sectors residencials als d'equipaments i serveis i estacions o parades de transport públic, i intentar evitar que siguin més grans que les que es poden recórrer en 10 minuts a peu.	Sí
Seguretat i ús de l'espai públic	
Percepció de la seguretat per part de les dones i els homes de la ciutat.	Sí
Senyalització per a vianants: possibilitat que els vianants facin una lectura clara de la ruta i s'orientin per la xarxa viària.	Millorable
Visibilitat: grau d'il·luminació de les vies i les àrees per a vianants per tal d'assegurar bons camps de visió i evitar racons i atzucacs.	Bona
Configuració dels espais públics que permeten fer-hi activitats com caminar, jugar, seure, etc., per afavorir que les persones que habiten a prop els utilitzin. Evitar els espais públics oberts en forma de taca d'oli, és a dir, implementar mecanismes per controlar el disseny de l'espai públic urbà a favor de les persones que van a peu i de la seva seguretat.	Sí

Recull d'aportacions de la *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística, amb la incorporació de criteris de gènere*, de l'Institut Català de les Dones.

5. MESURES PREVENTIVES

Un altre element a valorar dins de la diagnosi del Pla és l'extensió actual de l'activitat preventiva, tant pel que fa a les campanyes de control com a les activitats d'educació per a la mobilitat segura.

Un dels elements més importants que condicionen el nivell de control i de procés sancionador d'un municipi és el nombre d'agents en plantilla disponibles per a realitzar aquest tipus d'actuació.

Porqueres no disposa de cos de policia local ni tampoc de vigilants o guàrdia municipal, el que suposa una dificultat pel que fa a les possibilitats d'aplicar mesures de disciplina o de sessions d'educació per a una mobilitat sostenible i segura.

5.1. Controls preventius

Els municipis que no disposen de Policia Local poden establir convenis de cooperació per tal que el cos de Mossos d'Esquadra exerceixi, en l'àmbit urbà, a més de les funcions que li són pròpies, les actuacions concretes i de cooperació corresponents a les policies locals. En el cas de Porqueres es demana reforç als MMEE per esdeveniments especials com la festa major.

Implica que les tasques de control i procés sancionador en zona urbana al municipi són assumides pel cos de MMEE. Pot ser d'interès pel municipi mantenir reunions periòdiques de treball per tractar els resultats de les campanyes i planificar-les en punts de risc. A Porqueres hi ha dos radars pedagògics mòbils i es fan controls de velocitat de manera puntual.

L'estimació del risc de ser captat conduint per sobre del límit màxim de velocitat permès, amb alcoholèmia o violant de qualsevol manera les normes de trànsit és un factor clau de la seguretat viària. És a dir, una vigilància intensa, una policia molt present i visible i un freqüent ús de cinemòmetres i etilòmetres contribueixen a la reducció del nombre d'accidents, augmenten el respecte envers les normes i, en definitiva, salven vides. Quan el grau de control i la vigilància són baixos, també disminueix el respecte dels conductors per les normes i augmenta el nombre d'accidents.

5.2. Educació per a la mobilitat segura

L'educació per a la mobilitat segura inclou totes aquelles accions i recursos dissenyats perquè les persones desenvolupin les competències necessàries per a una mobilitat eficaç, és a dir, sostenible per al medi i segura per a tothom, i té com a finalitat que la persona sigui capaç d'exercir el seu dret a moure's per l'espai públic respectant la seva salut i la dels altres.

Un dels objectius que permet assolir l'EDUMS és millorar la seguretat viària, a través del canvi de valors, educació i aprenentatge de la mobilitat segura. Per tant, és un dels pilars de la política preventiva de seguretat viària, i s'ha de poder oferir per actuar sobre el comportament de les persones a la via pública.

Segons les dades facilitades, actualment s'estan fent activitats d'educació viària als centres escolars durant el curs, i a més, existeix el Bicibus gestionat a través de les AFAs.

Caldrà establir acords amb el Servei Català de Trànsit i el Cos de Mossos d'Esquadra per mantenir l'activitat que, segons el municipi, desenvolupen aquests organismes en la tasca d'educació viària.

5.2.1. Recursos per a la realització d'activitats d'EDUMS

En l'educació per a la mobilitat segura conflueixen diversos col·lectius d'àmbits de treball molt diversos, però cal ressaltar el paper dels monitors d'educació viària de les policies locals i del Cos de Mossos d'Esquadra.

La seva implicació, demostrada dia a dia, constitueix un suport fonamental en l'educació i la sensibilització per a la seguretat viària i aporten una visió nova, renovant objectius, continguts i metodologies.

Aquesta visió innovadora també s'ha mostrat en l'ampliació dels destinataris de les intervencions, ja que no només treballen amb infants i joves a escoles i instituts, sinó que també col·laboren en la prevenció de riscos laborals dels treballadors de les empreses i en la sensibilització viària de la gent gran en centres cívics, entre d'altres.

Cursos de formació per a l'educació per a la mobilitat segura

El Servei Català de Trànsit i l'Escola de Policia de Catalunya posen en marxa les edicions de cursos per a monitors/ores d'educació viària.

A través de la reflexió, l'experimentació, l'anàlisi i el treball en grup, els i les participants poden conèixer tècniques i recursos pedagògics i millorar les seves competències en educació per a la mobilitat segura.

Aquests cursos s'adrecen a membres dels cossos de policia de Catalunya i vigilants municipals que porten a terme funcions de monitor/a d'educació viària.

Parcs d'educació per a la mobilitat segura

Els parcs d'educació per a la mobilitat segura són instal·lacions que reproduïxen situacions de circulació amb la finalitat d'educar en la mobilitat segura i que permeten que els infants i els joves s'enfrontin a situacions similars a les reals en un entorn de risc controlat.

Els escolars aprenen i practiquen comportaments adequats al trànsit, de forma amena, per aplicar-los posteriorment a la realitat de la societat. A més d'aquest valor pedagògic, aquesta activitat té un gran atractiu per als nois i noies.

El Servei Català de Trànsit aporta materials i vehicles (bicicletes i ciclomotors) per a la simulació dels carrers d'una ciutat i dona consells pràctics als participants. L'activitat la duen a terme conjuntament el Servei Català de Trànsit i els monitors d'educació viària de les policies que hi prenen part.

Altres activitats

El Servei Català de Trànsit disposa de material imprès, dossiers i guies sobre una àmplia diversitat de qüestions relacionades amb la seguretat en el trànsit: bicicletes, seguretat en el lleure, material per a formació de monitors...

És important que algunes conductes es comencin a treballar en cicles de Primària, ja que és molt més efectiu l'arrelament d'aquests bons hàbits. A més, és molt positiva la iniciació en la consciència del que suposa la mobilitat i els riscos que aquesta té.

D'altra banda, és clau també que es treballi sobre els joves i adolescents en la fase en què estan prop d'incorporar-se o ho acaben de fer al col·lectiu de conductors també per accentuar la percepció i assumpció de riscos propis i el treball i contacte amb altres víctimes d'accidents resulta impactant, però també efectiu.

6. SÍNTESI DE LA DIAGNOSI

Sintetitzant la diagnosi d'accidentalitat del període es destaca:

TENDÈNCIES

- A la xarxa viària urbana i travesseres del municipi de Porqueres es van registrar un total de 24 accidents entre l'any 2022 i l'any 2024.
- Aquests accidents van causar 32 víctimes lleus, cap víctima greu ni víctima mortal.

TIPOLOGIES D'ACCIDENTS

- En el període de referència (2022-2024) s'han produït principalment col·lisions frontolaterals, col·lisions en cua i sortides de via. També es registren altres tipus d'accidents en menor mesura com col·lisions laterals, xoc contra elements col·lisions frontals i un atropellament.
- Amb un baix nombre d'accidents amb víctimes i donada la dispersió de tipologies, no és possible parlar sobre situacions generalitzades de l'urbanisme o l'ordenació que afavoreixin un tipus o altre d'accident a dins del nucli, però sí que cal analitzar les possibles causes de les col·lisions frontolaterals i en cua i les sortides de la via.
- Durant el període d'anàlisi es produeix un atropellament l'any 2024, que provoca un ferit lleu.

CONDICIONANTS DE LA SEGURETAT VIÀRIA

De la inspecció ocular es detecta:

- La senyalització vertical existent és correcta, si bé hi ha alguns senyals puntuals que es troben en mal estat de manteniment. S'observa una incorrecta senyalització vertical dels passos de vianants, amb una mancança general de senyals S-13 als passos de vianants del nucli urbà i la falta de més passos de vianants en les cruïlles on no hi ha com a mínim dos punts per creuar.
- La inspecció mostra que disposa de senyalització horitzontal en tota la travessera, però en la resta del municipi les interseccions estan regulades únicament mitjançant estop o cedi el pas. L'estat de manteniment es millorable.
- Pel que fa a la velocitat, hi ha una correcta aplicació de mesures de pacificació. No obstant, aquesta es realitza bàsicament amb elements físics, com elements reductors prefabricats i passos de vianants elevats. Caldrà continuar avançant per a la configuració d'un municipi pacificat.
- En l'accessibilitat, Porqueres mostra la majoria de seccions viàries amb un un correcte equilibri de la distribució de l'espai viari, amb voreres d'ample major a 2 m (accessibles) i carrils de circulació entre 3,0 i 3,2 m d'ample, mesures recomanades per l'àmbit urbà.
- Pel que fa als passos de vianants, s'identifica la dotació incompleta de passos, a algunes interseccions sense tots els passos de vianants necessaris, si bé els que hi ha sí que es troben ubicats dins l'itinerari natural dels vianants. La majoria dels passos de vianants compten amb guals o rebaix accessible, i només alguns incorporen itinerari amb paviment podotàctil.
- Quant a visibilitat, s'observen a Porqueres situacions d'obstrucció de la visibilitat en cruïlles i passos de vianants causades per una distribució inadequada

d'aparcament de vehicles, que dificulta la visibilitat dels passos de vianants i les cruïlles.

- Porqueres disposa de xarxa pedalable segregada tot i que no hi ha senyalització horitzontal pels carrers de convivència per on les bicicletes puguin circular de forma segura amb prioritat sobre el vehicle privat motoritzat. De la inspecció ocular s'observa un ús regular de la bicicleta i de VMP. S'insta a canviar aquells aparcaments que no són segurs, amb només un punt d'ancoratge, per aparcaments en U invertida.

BLOC II – ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA

7. OBJECTIUS DE MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

L'establiment dels objectius del Pla requereix conèixer quin és el marc de treball que s'ha establert a escala europea i dels estats membres en els pròxims anys.

7.1. Objectius supramunicipals de referència

7.1.1. Objectius desenvolupament sostenible (ODS) i agenda 2030

Després d'un procés de negociació posterior a la Cimera del Clima de Rio l'any 2012 i fruit de l'experiència assolida amb els Objectius del Mil·lenni, es van fixar 17 objectius de desenvolupament sostenible (Sustainable Development Goals – SDG).

Els ODS tenien un caràcter universal i havien de guiar l'anomenada Agenda 2030 de les Nacions Unides aprovada l'any 2015.

Tot i que els àmbits i temàtiques són molt amplis, hi ha un seguit d'objectius que tenen a veure amb la mobilitat i la seguretat viària. Amb l'elaboració i implementació dels plans locals de seguretat viària als municipis, poden treballar en pro d'alguns d'aquests objectius.

S'enumeren tot seguit aquells que hi tenen relació:

- **3. Salut i benestar:** Reduir a la meitat el nombre de morts i lesions causades per accidents de trànsit al món.
- **9. Indústria, innovació i infraestructures:** Desenvolupar infraestructures fiables, sostenibles, resilents i de qualitat (...) en suport del desenvolupament econòmic i el benestar humà, fent especial incidència en l'accés assequible i equitatiu per a tots.
- **11. Ciutats i comunitats sostenibles:** 11.2.- D'aquí a 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a tots i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, prestant atenció a les necessitats de les persones en situació de vulnerabilitat, les dones, els nens, les persones amb discapacitat i les persones grans.



7.1.2. Polítiques de seguretat viària a la Unió Europea

La UE ha reafirmat el seu objectiu a llarg termini consistent en avançar cap a l'objectiu de zero morts per 2050 («Visió zero»). En ratificar la Declaració de La Valletta sobre la seguretat viària de 9 de març de 2017, a les conclusions del Consell, els ministres de Transport de la UE també van establir, per primera vegada, un objectiu per reduir el nombre de ferits greus: reduir a la meitat el nombre d'aquests a la UE d'aquí a 2030 respecte al nivell de referència de 2020.

Per a avançar cap a aquests objectius, en el paquet de mesures «Europa en moviment» de maig de 2018, la Comissió Europea va presentar un nou enfocament de la política de la Unió Europea (UE) en matèria de seguretat viària, al costat d'un pla d'acció a mitjà termini. L'objectiu d'aquest document de treball dels serveis de la Comissió és establir com s'emporta a la pràctica aquesta nova política.

Objectius numèrics

- Per a 2030: Reduir a la meitat el nombre de morts a la UE respecte a 2020.
- Per a 2030: Reduir a la meitat el nombre de ferits greus a la UE respecte a 2020.
- Per a 2050: Zero morts en accidents de trànsit.

Objectius Estratègics

- La mentalitat de l'objectiu «Visió Zero» ha d'arrelar més del que ho ha fet fins ara, tant entre els responsables polítics com en la societat en general.
- Aplicar el «Sistema Segur» a escala de la UE.
- Afrontar noves tendències, com el creixent fenomen de les distraccions causades per dispositius mòbils. Alguns avanços tecnològics, en els àmbits de la connectivitat i l'automatització, generaran en el futur noves oportunitats en matèria de seguretat viària en reduir el paper dels errors humans. No obstant això, les noves màquines encara no són tan bones com els seus homòlegs humans i, en la fase de transició, estan sorgint nous riscos.
- L'automatització, així com l'economia col·laborativa i la constant evolució de noves formes de mobilitat personal també ofereixen noves oportunitats per a lluitar contra la congestió del trànsit, especialment en zones urbanes. Si bé aquestes opcions de transport són interessants i més respectuoses amb el medi ambient, també hem de garantir que siguin segures.
- Els pobles i ciutats en particular estan ben posicionats per a desenvolupar les sinergies entre mesures de seguretat i sostenibilitat: per exemple, un menor ús de cotxes a les ciutats combinat amb uns entorns més segurs per a vianants i ciclistes reduirà les emissions de CO₂, millorarà la qualitat de l'aire, disminuirà la congestió del trànsit i ajudarà a crear una població més activa i sana.
- Permetre un accés a la mobilitat segura i assequible a tots els membres de la societat, en particular a les persones amb discapacitat i a les persones grans, així com prestar més atenció als aspectes de gènere de la seguretat viària.

Línies d'Acció: 4 Àmbits d'Intervenció (dins de l'enfocament de SISTEMA SEGUR):

- Infraestructures: Carreteres i vorals segurs. Avaluació per mitjà del programa EuroRAP.
- Vehicles segurs: Innovacions en la tecnologia dels vehicles.
- Ús segur de les carreteres: Velocitat, alcohol i drogues, distraccions, sistemes de seguretat, retenció i protecció.
- Rapidesa i eficàcia de la resposta d'emergència.

7.1.3. Polítiques a l'estat Espanyol

Estratègia de Seguridad Vial 2030

En línia amb els objectius de Nacions Unides i la Unió Europea, l'Estratègia de Seguretat Viària 2030 es fixa com a horitzó la reducció en un 50% del nombre de persones mortes i ferides greus en sinistres viaris respecte a les xifres de 2019, any en què van morir 1.755 persones, 8.613 van resultar ferides greus i 130.000 ferides lleus. Aquestes xifres representen una taxa de 37 morts per milió d'habitants, per sota de la mitjana de la Unió Europea que està en 51 morts.

Dins de les activitats rellevants que s'han realitzat durant els anys 2020 i 2021 en matèria de seguretat viària, destaca la reducció de la velocitat a 30 quilòmetres per hora en carrers d'un únic carril de circulació a les ciutats; la reforma de la Llei de Trànsit i Seguretat Viària que ha entrat en vigor el 21 de març del 2022; la regulació dels vehicles de mobilitat personal i el seu manual de característiques tècniques, el nou senyal de presenyalització de perill V-16 o el nou títol de Tècnic Superior en Mobilitat Segura i Sostenible de Formació Professional, entre altres.

7.1.4. Polítiques a Catalunya

Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030

El Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i Sostenible és l'acord amb el qual Govern, diputacions, món local i societat civil i econòmica es comprometen a col·laborar i sumar sinergies per construir una resposta de país als reptes de la mobilitat segura, sostenible, saludable i connectada en línia amb els objectius de la Unió Europea, tant pel que fa a la Visió Zero com a la lluita contra el canvi climàtic i tots aquells efectes nocius derivats de la mobilitat.

L'objecte i la visió del document de bases del Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible és garantir la transició cap a una mobilitat segura, sostenible, compromesa amb la lluita contra el canvi climàtic i la millora de la qualitat de l'aire, saludable, connectada i automatitzada que permeti la consecució l'any 2050 d'un escenari de Visió Zero, sense víctimes mortals i sense ferits greus amb seqüeles de per vida.

Els objectius estratègics que es plantegen són els següents:

- Reduir el 50% les víctimes mortals l'any 2030 respecte del 2020.
- Assolir la Visió Zero l'any 2050 en conductors i conductores que compleixin la normativa i utilitzin correctament els sistemes de seguretat circulant per carreteres d'alt estàndard de qualitat.
- Promoure una mobilitat més sostenible, saludable, connectada i autònoma.
- Millorar la qualitat de l'aire.

El desplegament del Pacte consta de 6 eixos:

- Eix 1. Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més sostenible.
- Eix 2. Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat.

- Eix 3. Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per tal d'involucrar tota la societat.
- Eix 4. Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els sectors implicats en la mobilitat intel·ligent.
- Eix 5. Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat.
- Eix 6. Desplegar l'estructura necessària per a la gestió del canvi.

El desenvolupament d'aquests eixos, classificats per subeixos i amb indicació dels agents implicats, especificats en el Pacte, es concreta en el Pla de seguretat viària 2024-2026, de caràcter triennal.

Pla de seguretat viària 2024-2026

Els objectius del Pla de seguretat viària 2024-2026 estan en consonància amb els objectius en l'àmbit mundial i en l'àmbit europeu especificats, quant a la reducció de les víctimes mortals i ferides greus per a sinistres viaris, amb especial atenció a la Visió Zero per tal d'assolir zero víctimes mortals i ferides greus el 2050; i en l'àmbit català en línia amb els objectius del Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible 2021-2030, que estableix com a objectiu de seguretat viària una reducció del 50% de les víctimes mortals el 2030 respecte al 2019.

En coherència amb aquest objectiu, el Pla de seguretat viària 2024-2026 estableix cinc objectius generals:

- Reduir el 2026 les víctimes mortals en sinistres de trànsit en tot l'àmbit territorial.
 - En àmbit interurbà, l'any 2026 reduir un 20% les víctimes mortals en relació amb l'any 2019.
 - En àmbit urbà, l'any 2026 reduir un 5% les víctimes mortals en relació amb l'any 2019.
 - En àmbit urbà, augmentar en els municipis el nombre d'intervencions per a la reducció de la sinistralitat fins a 300 noves intervencions.
- Protegir els col·lectius vulnerables en el conjunt de la xarxa de mobilitat.
 - Reduir un 10% les víctimes mortals per atropellaments el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir un 5% les víctimes mortals en sinistres de motocicleta el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir un 5% les víctimes mortals i ferides greus ciclistes el 2025 en relació amb el 2019.
- Protegir les persones grans i menors d'edat en el conjunt de la xarxa de mobilitat.
 - Reduir un 45% de les persones grans mortes el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir del 15% de les persones menors d'edat mortes el 2026 en relació amb el 2019.
 - Incrementar el nombre de persones ateses en un 15% en els serveis d'atenció a les víctimes i a les seves famílies de l'SCT, en relació amb l'any 2023.
- Reduir la preponderància del consum d'alcohol, altres drogues i psicofàrmacs, l'excés de velocitat, les distraccions i la irrupció de fauna com a principals causes

concurrents en els sinistres i molt especialment en els sinistres amb víctimes mortals.

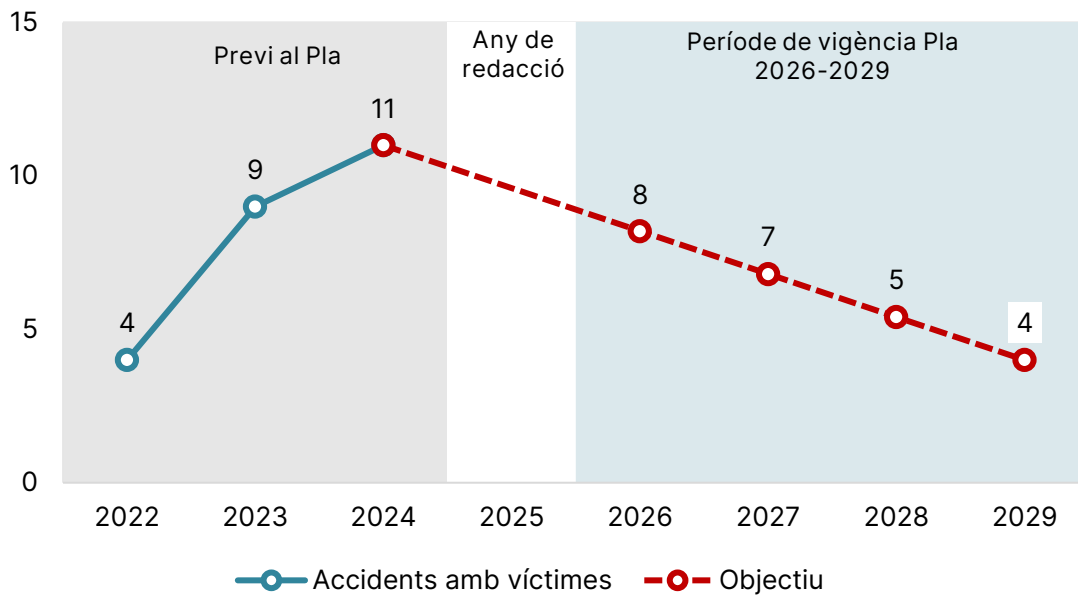
- Reduir en un 10% els sinistres causats per la velocitat com a causa concurrent el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir en un 5% els sinistres causats per la distracció com a causa concurrent el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir un 10% els sinistres provocats per la irrupció de fauna a la carretera el 2026 en relació amb el 2019.
- Millorar la qualitat ambiental i mitigar l'impacte de l'emergència climàtica en la mobilitat.
 - Reduir la quota modal del trànsit privat en la mobilitat de la regió metropolitana en un 10% el 2026 en relació amb 2019.
 - Reduir les emissions del trànsit privat a Catalunya en un 25% el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir els factors de retenció en dies feiners en un 20% el 2026 en relació amb el 2019.
 - Reduir els factors de retenció en caps de setmana en un 20% el 2016 en relació amb el 2019.

7.2. Objectius del Pla Local de Seguretat viària de Porqueres 2026-2029

En aquest marc normatiu es plantegen els nous objectius de seguretat viària per al municipi de Porqueres, pel període 2026-2029.

Les polítiques de seguretat viària municipal a llarg termini han de contemplar l'objectiu europeu de reducció del nombre de víctimes greus i mortals i la visió Zero.

Es planteja l'objectiu principal del Pla local de seguretat viària 2026 – 2029 de anar disminuint la sinistralitat i mantenir la xifra de zero víctimes greus i mortals en sinistralitat en zona urbana i travessera.



7.3. Mesures per l'assoliment d'objectius

L'assoliment dels objectius plantejats en aquest document implica el desenvolupament de mesures diverses en la millora de la seguretat viària urbana.

L'accidentalitat és un problema complex on intervenen multitud de factors. La necessitat d'estructurar el problema redueix aquests factors a quatre: la persona, el vehicle, la via i la gestió de la mobilitat que es fa en cada cas.

Per a solucionar el problema, reconeixent la seva complexitat, cal utilitzar tots els recursos i mesures a disposició. Cal assumir la idea que en seguretat viària els efectes d'una actuació es poden valorar en termes numèrics, però que cap mesura, per petit que sigui l'efecte, és menyspreable.

En l'àmbit local aquesta idea és fonamental perquè es té un contacte directe i molt immediat amb els problemes i les seves conseqüències. En l'àmbit municipal és encara més fàcil comprovar com mesures de poca envergadura econòmica resulten en beneficis ben percebuts pels ciutadans. Així, a l'hora de plantejar solucions s'han de considerar totes les mesures a l'abast, les més costoses i també les més simples; les més concretes i les que

tenen a veure amb la percepció o el comportament del conductor. Totes elles són part d'aquest fenomen complex que és l'accidentalitat en el trànsit.

La resolució de les problemàtiques de seguretat viària s'ha de treballar a dos nivells: en primer lloc, actuant en aquells entorns concentradors d'accidents, on es requereix una actuació concreta i, en segon lloc, amb mesures correctores i preventives generalitzades a tot l'àmbit municipal, aplicant bones pràctiques en seguretat viària.

8. ACTUACIONS EN ENTORNS CONFLICTIUS EN ZONA URBANA

Per a la detecció dels entorns de concentració d'accidents del municipi al Pla actual 2026-2029, s'han localitzat en un plànol SIG els accidents amb víctimes registrats entre els anys 2022 i 2024 (base SIDAT). S'ha representat:

- Ubicació dels accidents
- Distribució per anys
- Lesivitat de les víctimes
- Accidents per tipus

S'han seleccionat de manera consensuada amb els responsables del pla els punts de major conflictivitat d'acord amb els següents criteris:

- Punts amb concentració d'accidents en el període d'estudi.
- Punts amb sensació d'inseguretat pel volum elevat de vehicles i velocitats elevades.
- Punts sensibles degut a la proximitat d'equipaments amb usuaris vulnerables.

Els punts objecte d'estudi són:

- PCA 1. Cruïlla carrer d'Isaac Albéniz amb el carrer de l'Estació
- PSI 1. Cruïlla carrer de Miquel Martí i Pol amb el carrer de Víctor Català
- PSI 2. Cruïlla carrer Carreras Candi amb el carrer de Narcís Monturiol
- PSI 3. Entorn escolar a l'escola del Frigolet

Figura 12. Entorns de risc tractats al PLSV de Porqueres



Es realitza a continuació la inspecció de seguretat en aquests entorns, i les recomanacions d'actuacions allà on s'observin disfuncions. Alguns punts incorporen dibuixos orientatius de les propostes, que no arriben, però, al detall del projecte executiu.

El municipi ha de preveure una partida anual en els seus pressupostos per a l'execució de les mesures previstes, així com establir una calendarització. Aquesta pot prioritzar l'execució de mesures en entorns en funció del volum d'accidents anuals, així com altres factors com la presència d'entorns sensibles propers o itineraris escolars. Així mateix, les propostes poden ser executades a curt termini amb urbanisme tàctic, i a mitjà termini amb obra civil.

De manera addicional es proposa actuar a altres punts on no s'hi fa un detall de propostes o de canvi de configuració dels vials, però que des de l'Ajuntament es demanen plasmar en aquest Pla Local de Seguretat Viària.

PCA 1. Cruïlla carrer d'Isaac Albéniz amb el carrer de l'Estació

Descripció i disfuncions de seguretat observades

La cruïlla del carrer d'Isaac Albéniz amb el carrer de l'Estació és un punt on hi ha un itinerari de bicicletes que ve d'un camí de terra a passa a anar per un carril bici segregat bidireccional. Actualment la bicicleta pot seguir pel carrer d'Isaac Albéniz però no pot fer el gir per anar a la dreta o a l'esquerra amb continuïtat pel carrer de l'Estació.

El tram del carrer d'Isaac Albéniz entre el carrer Riera i Bertran i el carrer de l'estació té una intensitat mitjana de vehicles mitja-alta i, per tant, al arribar a la cruïlla cal que els passos de vianants estiguin ben ordenats i tinguin visibilitat als quatre punts d'encreuament.

Actualment la cruïlla està senyalitzada amb senyals d'estop al carrer de l'Estació sense semaforització i amb la senyalització horitzontal desdibuixada. També hi ha senyalització horitzontal d'estop al final del carril bici abans de creuar el carrer de l'Estació amb un pas de bicicletes apartat del pas de vianants i amb senyalització confusa.

El pas de la bicicleta per seguir l'itinerari des del camí de terra del carrer d'Isaac Albéniz té una rampa poc accessible i la bicicleta ha de creuar el carrer per continuar el línia recta sense cap senyalització de prioritat i passant per un espai de vorera.

Fotografies de l'entorn

Imatge 30. Encreuament senyalitzat amb estop vertical i horitzontalment



Imatge 31. Carril bici bidireccional segregat al carrer d'Isaac Albéniz



Imatge 32. Senyal horitzontal d'estop al carril bici



Imatge 33. Camí per la mobilitat activa d'accés al nucli urbà.



Imatge 34. Pendent per fer la connexió del camí de terra amb la vorera del carrer de l'Estació



Imatge 35. Senyalització vertical especial d'estop i carril bici



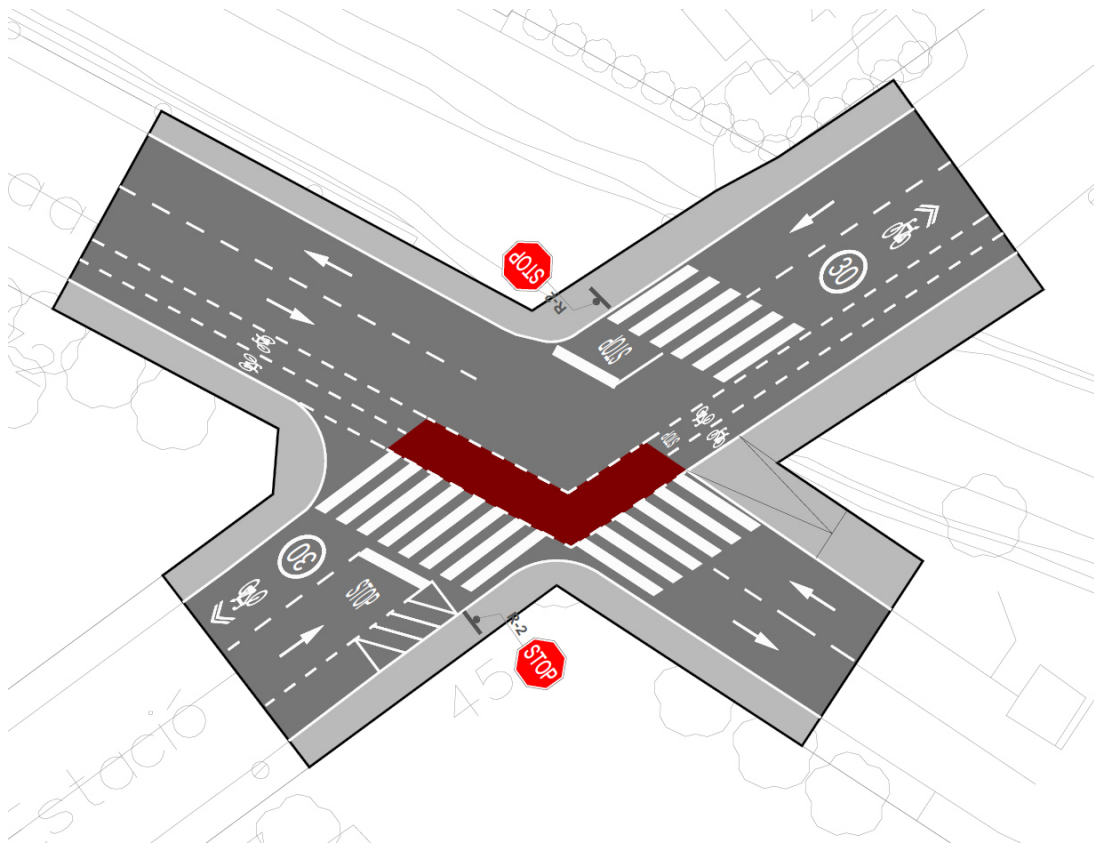
Proposta d'actuació

Es proposa que aquesta cruïlla s'ordini de manera clara per evitar possibles conflictes dels vehicles motoritzats amb el pas de la bicicleta fent una nova senyalització horitzontal clara que millori la seguretat dels creuaments. Així doncs es proposa:

- Allargar la rampa del carrer d'Isaac Albéniz per fer que tingui un pendent més accessible i la bicicleta entri a l'encreuament d'una manera més còmode. La rampa serà un continu des del camí de terra fins al carrer de l'Estació, on hi tindrà el gual adaptat enllaçant amb el pas cap al carril bici.
- Al fer la nova configuració de la senyalització horitzontal s'ajuntaran els passos de bicicletes que creuen els dos carrers i es pintaran de color vermell al seu interior per reforçar l'alerta dels vehicles al punt d'encreuament, juntament amb se senyalització vertical existent.
- Juntament amb el pas de bicicleta es pinten els passos de vianants del carrer d'Isaac Albéniz i del carrer de l'Estació (pas oest) perquè segueixin la línia de vorera, millorant l'itinerari de vianants i fent que el vehicle s'hagi d'aturar al mateix punt tant si passa un vianant com una bicicleta.

- L'itinerari per a les bicicletes queda solucionat pel carrer d'Isaac Albéniz, però per donar continuïtat i ampliar els espais per on circuli la bicicleta amb la senyalització adequada, es proposa senyalitzar el carrer de l'Estació amb el límit de velocitat a 30 km/h i el pictograma del sharrow per cada sentit de circulació. D'aquesta manera la bicicleta pot seguir el seu trajecte compartint calçada, també en sentit est, ja que més endavant la secció de calçada es fa més estreta i no s'hi pot ubicar un carril bici segregat.
- Amb els passos de vianants més propers a la cruïlla és redueix la possible zona de conflicte entre els vianants i els vehicles, però per millorar la visibilitat del pas de vianants del carrer de l'Estació es proposa col·locar un aparcament per a motos o per a bicicletes abans del pas de vianants en el sentit de la marxa.
- La senyalització vertical es mantindrà amb l'opció de reforçar-la amb senyals S-13 per als passos de vianants.

Esquema d'actuació



PSI 1. Cruïlla carrer de Miquel Martí i Pol amb el carrer de Víctor Català

Descripció i disfuncions de seguretat observades

La cruïlla entre el carrer Miquel Martí i Pol i el carrer de Víctor Català se situa en una zona residencial de creixement recent. El carrer Miquel Martí i Pol és un vial d'amplada mitjana, amb voreres segregades d'accés residencial, i el carrer de Víctor Català funciona com a vial secundari que connecta amb altres carrers de la trama recent del nucli urbà, mantenint unes condicions similars d'accessibilitat.

És un punt amb un volum de trànsit mitjà, però es fa servir habitualment per continuar pel Carrer d'Isaac Albéniz i per anar a la travessera. Com que és un punt on pot haver-hi excés de velocitat, s'hi ha instal·lat dos reductors verticals al carrer de Miquel Martí i Pol ocupant els dos sentits de circulació cadascun.

És un encreuament amb sensació d'inseguretat, i molts veïns de la zona s'han queixat perquè hi perceben un baix nivell de seguretat vial, sobretot per al vianant, però també per les possibles bicicletes que passen per la vorera nord del carrer de Miquel Martí i Pol i per la temeritat dels vehicles motoritzats.

Per aquest espai s'han descartat intervencions com la semaforització, ja que es considera una mesura sobredimensionada, i tampoc es baralla amb l'opció de canviar la configuració del vial per fer-lo de sentit únic, ja que és un punt de connexió pels vehicles que accedeixen a la trama urbana mitjançant el carrer d'Isaac Albéniz.

Fotografies de l'entorn

Imatge 36. Cruïlla amb dues bandes reductores prefabricades



Imatge 37. Cruïlla amb passos de vianants no alineats amb l'itinerari del vianant



Imatge 38. Carrer de Sant Ramon. Pas de vianants elevat



Imatge 39. Línia de detenció amb estop després del reductor vertical



Imatge 40. Senyalització d'estop duplicada



Imatge 41. Pas de la bicicleta per creuar el carrer de Víctor Català.



Proposta d'actuació

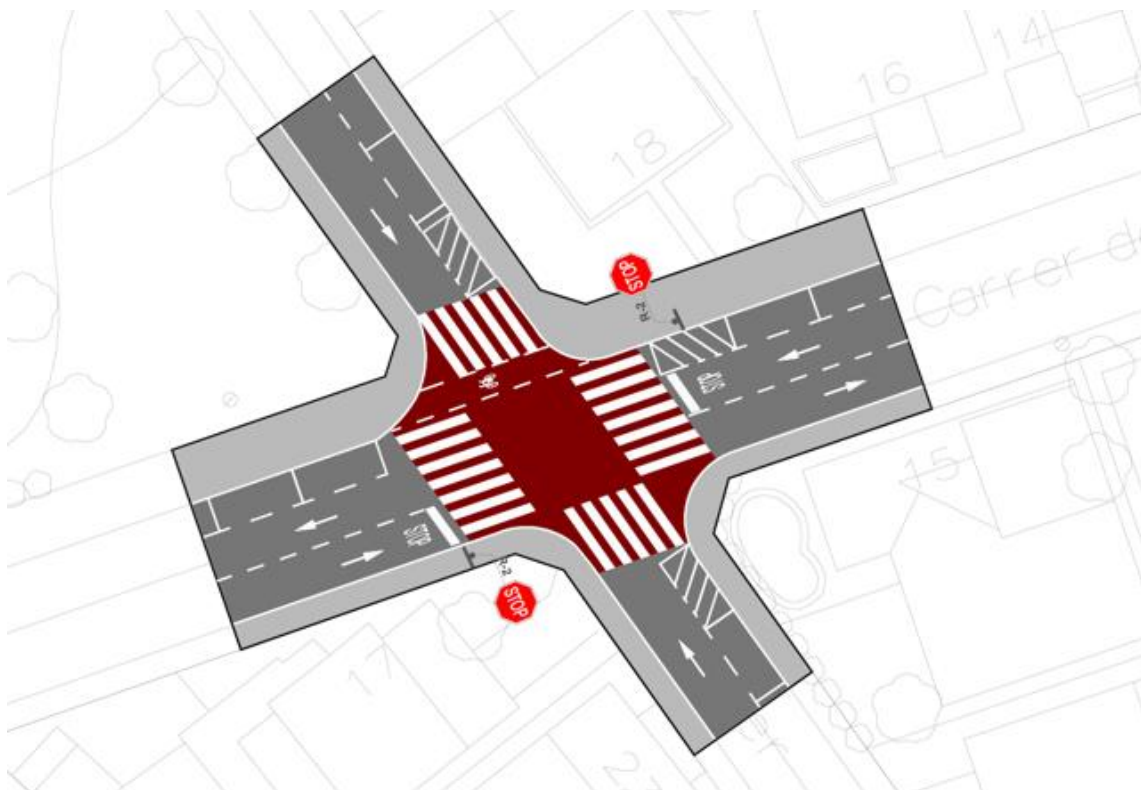
L'objectiu de les mesures proposades en aquest entorn és millorar la seguretat de l'encreuament per als vianants i les bicicletes fent que els vehicles tinguin una senyalització horitzontal d'alerta i hagin de disminuir la velocitat per entrar a la cruïlla elevada. Es proposa:

- La cruïlla elevada té la funció de pacificar el trànsit, augmentant la seguretat viària i facilitant la continuïtat dels itineraris per a vianants i ciclistes. Els vehicles motoritzats han de reduir la velocitat disminuint el risc i la gravetat dels accidents. També serveix de ressalt millorant l'atenció dels conductors cap als usuaris vulnerables donant-los prioritat.
- Tota la cruïlla estarà pintada de color vermell per millorar-ne la seva visibilitat i el seu efecte d'alerta pels vehicles que entren a l'encreuament. El pas de bicicletes també serà de color vermell i es completarà amb la senyalització horitzontal adient dels carrils bici.
- Els passos de vianants estaran alineats amb les voreres minimitzant l'espai de conflicte entre els vehicles i els vianants, seguint un itinerari més recte per als

vianants que vulguin creuar per qualsevol dels quatre punts, millorant-ne la visibilitat i la seguretat. Depenent de com es vulgui executar, abans dels passos pot haver-hi més o menys pendent, depenent de la indisciplina en la velocitat dels vehicles.

- Els senyals d'estop abans de la cruïlla al carrer de Miquel Martí i Pol es repintaran amb la línia de detenció abans dels passos de vianants i aniran acompanyats de la senyalització vertical R-2 corresponent.
- A les dues entrades a la cruïlla des del carrer de Víctor Català i a l'entrada est del carrer de Miquel Martí i Pol es posaran aparcaments per a motos o per a bicicletes abans dels passos de vianants en el sentit de la marxa per millorar la visibilitat dels vianants al creuar.
- Per completar la senyalització horitzontal i ordenar més visiblement la circulació per aquests vials, es proposa pintar la línia separadora de sentits amb les fletxes corresponents, ja que, juntament amb els cordons d'aparcaments, defineixen l'espai dels vehicles, millorant-ne la seva conducció i moderant-ne la velocitat de manera passiva.

Esquema d'actuació



PSI 2. Cruïlla carrer Carreras Candi amb el carrer de Narcís Monturiol

Descripció i disfuncions de seguretat observades

El carrer de Carreras Candi és un eix local amb la funció de distribució del trànsit intern dins de la trama urbana, i el carrer de Narcís Monturiol serveix principalment d'accés als habitatges de la zona.

El carrer de Narcís Monturiol é bidireccional al seu tram entre el carrer de Verge de Montserrat i el carrer de Carreras Candi, tot i que l'estacionament sense regular fa que moltes vegades no hi hagi una amplada de secció de calçada lliure per la bona circulació en els dos sentits.

Pel que fa al carrer de Carreras Candi, és un vial d'un sol sentit amb un element reductor de velocitat a pocs metres de l'encreuament a treballar i amb un carril bici bidireccional segregat al seu costat sud.

La cruïlla té un senyal d'estop al carrer de Narcís Monturiol i un senyal de direcció obligada amb un mirall per veure si venen vianants o bicicletes des del sentit contrari a la marxa. Davant de l'encreuament hi ha un camí privat per accedir-hi només amb el vehicle, ja que no hi ha passos de vianants. Al costat sud del carrer Carreras Candi hi ha un espai estret i poc accessible dedicat als vianants, principalment pels habitatges de les proximitats, tot i que les voreres del carrer de Narcís Monturiol acaben de manera abrupte.

En aquest punt també hi ha la senyalització vertical de la parada del BiciBus, una iniciativa veïnal per promocionar la mobilitat en bicicleta, sobretot en trajectes escolars.

Fotografies de l'entorn

Imatge 42. Senyalització vertical d'estop i d'alerta pel pas de bicicletes al carrer Narcís Monturiol



Imatge 43. Elements urbans a la cantonada del carrer Narcís Monturiol amb Carreras Candi



Imatge 44. Elements urbans a la cantonada del carrer Narcís Monturiol amb Carreras Candi (2)



Imatge 45. Carril bici bidireccional segregat al carrer de Carreras Candi



Imatge 46. Senyalització vertical de parada del Bicibús



Imatge 47. Carril bici bidireccional segregat al carrer de Carreras Candi (2)



Proposta d'actuació

L'objectiu de les mesures proposades en aquest entorn és el reequilibri entre la distribució de l'espai entre vianants i vehicle privat i la millora de l'accessibilitat per als vianants. Es proposa:

- Per millorar el pas de bicicletes i el de vianants al creuar per davant del carrer de Narcís Monturiol es proposa un pas de vianants abans del carril bici que segueixi l'itinerari de l'espai destinat als vianants. Al fer-lo es pintarà l'estop amb la línia de detenció abans del pas mantenint la senyalització vertical. El pas de vianants tindrà la senyalització vertical S-13.
- L'espai que actualment està destinat als vianants es poc accessible, però per fer-lo més visible es proposa fer una senyalització horitzontal especial d'ampliació de vorera que es completarà fent les orelles de les cantonades amb el carrer de Narcís Monturiol.
- La senyalització horitzontal del carril bici es troba desgastada i es proposa fer pintura nova mantenint la segregació amb peces de cautxú. Es pintaran els símbols de la bicicleta per definir la bidireccionalitat del carril i es proposa pintar de vermell

PSI 3. Entorn escolar a l'escola del Frigolet

Descripció i disfuncions de seguretat observades

Als Plans Locals de Seguretat Viària es fa una especial atenció als entorns escolars per la vulnerabilitat dels seus usuaris i per ser equipaments de mobilitat quotidiana. L'accés a l'escola del Frigolet queda apartada del nucli urbà principal de Porqueres, però a petició de l'Ajuntament és té en compte per fer-hi una reordenació de la circulació.

La carretera Paratge del Frigolet es bidireccional, i en el seu tram davant de l'escola disposa d'una rotonda pintada només amb senyalització horitzontal amb un pas de vianants per anar al pàrquing d'asfalt que hi ha davant de l'entrada.

Des de la carretera es pot accedir al pàrquing i a un camí de terra que va en direcció al càmping i a l'estany. Tant la carretera com el camí de terra té molts usos, com per exemple la circulació de ciclistes i l'accés de maquinària agrícola a més de la circulació de vehicles que genera l'escola a les hores d'entrada i sortida dels alumnes.

L'espai d'estada davant de l'entrada de l'escola, tot i que té un element de protecció davant de la porta, és força reduït i això fa que els vianants hagin de caminar a prop del carril de circulació per anar fins al pàrquing.

Fotografies de l'entorn

Imatge 48. Senyalització desgastada de rotonda



horitzontal Imatge 49. Pas de vianants per accedir a l'entrada de l'escola des del pàrquing



Imatge 50. Límit del carril de circulació sense segregació



Imatge 51. Espai d'estada davant de la porta d'accés a l'escola



Imatge 52. Element protector davan de la porta d'accés a l'escola



Imatge 53. Pàrquing d'asfalt amb aparcaments en U invertida per a bicicletes davant de l'escola



Proposta d'actuació

L'objectiu de les mesures proposades en aquest entorn és el reequilibri entre la distribució de l'espai entre vianants i vehicle privat i la millora de l'accessibilitat per als vianants. Es proposa:

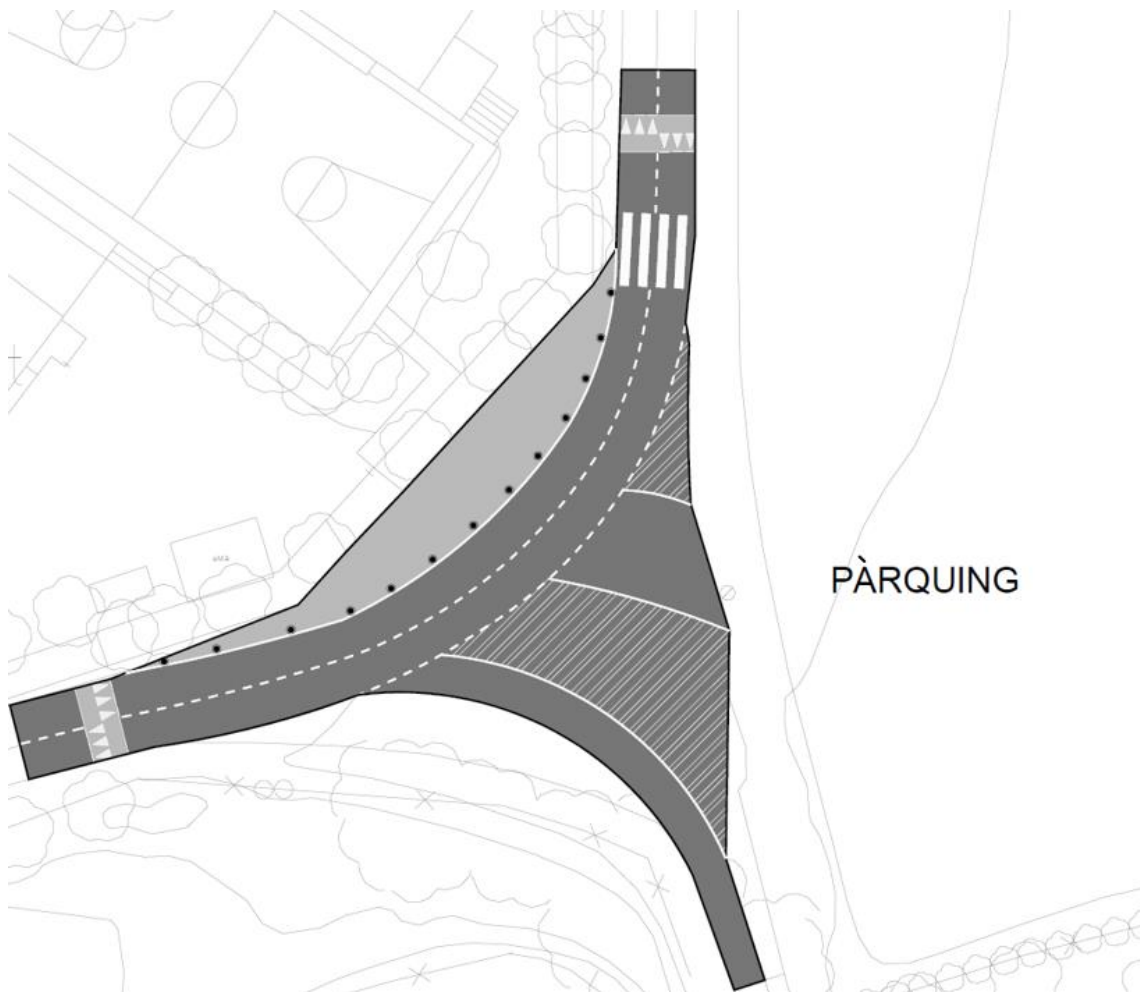
- Es proposa una nova configuració de la corba de la carretera Paratge Frigolet davant de l'equipament eliminant la rotonda que actualment només disposa de senyalització horitzontal. Es mantindrà la bidireccionalitat de la carretera amb un carril d'accés al pàrquing i un altre carril al camí en direcció al càmping i a l'estany.

L'espai d'illes d'asfalt que separen aquestes dues sortides de la carretera es senyalitzarà horitzontalment amb un zebra, que podria ser delimitat si no es respectés la circulació per la nova ordenació.

- Es proposa guanyar un espai d'entre 1 i 1,5 metres davant de la porta de l'escola que faci més accessible l'arribada des del pas de vianants del pàrquing i augmenti la seguretat dels alumnes protegint-lo amb una filera de pilons, que també servirà per la delimitació dels carrils de circulació de vehicles.

- En aquest moment ja hi ha un ressalt abans d'arribar al pas de vianants per fer que els vehicles que venen del nord moderin la velocitat al passar per davant de l'entorn escolar i es proposa fer-ne un altre a l'altre extrem de la carretera dins de l'àmbit d'estudi per controlar la velocitat de qualsevol vehicle que entri en aquest tram.
- Per completar la senyalització horitzontal i ordenar més visiblement la circulació per aquests vials, es proposa pintar la línia separadora de sentits amb les fletxes corresponents, ja que defineixen l'espai dels vehicles, millorant-ne la seva conducció i guiant d'una manera més intuïtiva a seguir la nova corba.

Esquema d'actuació



ALTRES PUNTS D'ACTUACIÓ

A. Cruïlla del carrer Carles Sabater amb el carrer de Montseny

Aquesta cruïlla no té cap accident amb víctimes en el període treballat per aquest document, però en els últims anys ha tingut un vehicle amb bolcada i cal posar-hi una atenció especial.

En el treball de camp s'observa que la cruïlla té la senyalització d'estop al carrer Montseny amb les línies de detenció situades correctament. Tota la cruïlla està dotada de passos de vianants i també hi ha la senyalització de pas de bicicletes des de la vorera en dos punts. Abans d'arribar a l'encreuament per sentit del carrer Montseny que té un baix pendent hi ha instal·lats dos coixins berlinesos com a elements reductor de velocitat i en una secció del carrer Carles Sabater hi ha una banda prefabricada que fa la mateixa funció.

Sense detectar un problema especial en termes de visibilitat es considera que aquest espai té les mesures de seguretat adequades, tot i que es poden recomanar les següents propostes:

- Avançar la senyalització horitzontal dels passos de vianants fent que la línia de detenció dels estops estigui abans del pas per aconseguir una major precaució del vehicle al entrar a la cruïlla i fer coincidir el pas de bicicletes al costat del pas de vianants amb un itinerari més recte i segur per als vianants i els ciclistes.
- Fer-hi una cruïlla elevada amb la mateixa configuració que a la proposta del PSI 1. Cruïlla carrer de Miquel Martí i Pol amb el carrer de Víctor Català.

En tot cas també es recomana fer-hi algun control de seguiment per veure si es generen situacions de risc amb la configuració actual.

B. Carrer de Sant Andreu amb la plaça de l'Estació

Al voltant d'aquest punt hi ha dos accidents amb víctimes en el període estudiat i es considera que evitant un gir a l'esquerra es podrien evitar conflictes dels vehicles que accedeixen a aquest punt de la travessera des del carrer de l'Estació. Per tant es fa la següent recomanació:

- Pintar la línia contínua de la travessera i, si fos necessari, col·locar-hi 4 pilons abatibles per fer evident la prohibició del gir a l'esquerra. També s'hauria de col·locar la senyalització vertical de prohibit el gir a l'esquerra al entrar des del carrer Estació amb la senyalització horitzontal de les fletxes de gir corresponents. A més s'acompanyarà la senyalització vertical amb un cartell on es descrigui que s'ha d'anar a fer el gir en direcció nord-oest a la rotonda que hi ha situada a aproximadament 100 metres.

C. Carrer de Marià Benlliure

El tram del carrer de Marià Benlliure que va des de la carretera de Camós fins al carrer d'Isaac Albéniz té una llargada d'1,2 km, i en aquest recorregut el vehicle es troba amb un total d'onze ressalts que a vegades poden dificultar la circulació.

Es tracta d'un carrer amb una trajectòria majoritàriament rectilínia, característica que fa que els vehicles puguin augmentar la velocitat de manera temerària i, per tant, es necessiten mesures com els ressalts perquè no es donin aquestes situacions.

Als annexos que s'entreguen en aquest document tenen les solucions generals per aplicar en aquestes casuístiques i des del treball de camp s'ha observat que aquests ressalts es poden substituir o complementar amb altres mesures que tinguin el mateix efecte i siguin més acceptades a l'hora de circular per aquest vial. Entre elles se'n destaquen les següents:

- En la majoria de la secció de calçada se superen els 6 metres d'amplada. Al tractar-se d'un carrer amb doble sentit de circulació es pot pintar la línia separadora de carrils amb un espai d'aproximadament 1 metre pintat de vermell estretint els carrils de circulació controlant de manera passiva la velocitat.
- Col·locar elements reductors de velocitat del tipus coixins berlinesos abans d'alguns encreuaments per fer disminuir la velocitat dels vehicles lleugers i facilitar el recorregut dels vehicles pesants que no tenen tanta indisciplina de velocitat.

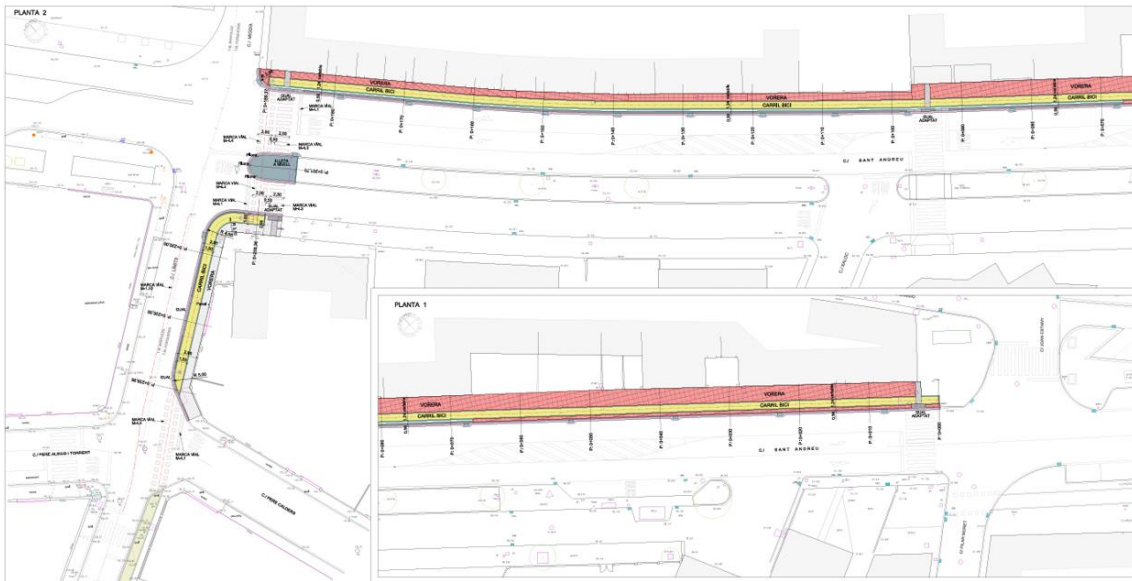
En qualsevol cas es recomana mantenir la solució dels passos elevats en alguns punts i fer una actuació més concreta com una cruïlla elevada en aquells punts on es detectin accidents als últims anys com a la cruïlla amb el carrer de Sant Dalmau.

D. Tram del carrer de Sant Andreu entre el carrer del Migdia i el carrer de l'Església

En aquest tram de la travessera hi ha una activitat més comercial i als voltants hi ha un sector en desenvolupament que podria portar més volum de trànsit, fet que insta a treballar per millorar la bona circulació i la seguretat del tram.

Des del Departament de Carreteres han fet una petició a l'Ajuntament per un carril bici al carrer Sant Andreu i carrer Límits, des del carrer Joan Estany fins al carrer Pere calders del municipi de Porqueres. La cruïlla entre el carrer Sant Andreu i el carrer límits es regularà mitjançant un sistema semafòric amb el pas per a bicicletes corresponent.

Figura 13. Proposta des del l'Ajuntament de carril bici amb cruïlla semaforitzada.



Complementant aquesta actuació per la bicicleta es fan un seguit de propostes per millorar la mobilitat d'aquest tram:

- Elevar els passos de vianants que hi ha actualment en aquest tram amb la intenció de seguir pacificant la travessera i millorant la seguretat pels itineraris de vianants controlant la velocitat en cada encreuament.
- Eliminar el carril central de gir entre el carrer de Xaloc i el carrer de Joan Estany i fer-hi una mitjana amb elements urbans com poden ser jardineres fent que els vehicles que fan aquest gir utilitzin altres opcions properes com el carrer de l'Església o el carrer Migdia.

Amb aquesta actuació també se simplificarà la semaforització de la cruïlla del carrer Joan Estany amb la travessera fent que el temps d'espera del vianant per creuar sigui menor i que l'espai de conflicte entre vehicles sigui menor.

9. MESURES ESTRATÈGIQUES PER A LA SEGURETAT VIÀRIA URBANA

Pel global de la zona urbana es despleguen un seguit de mesures estratègiques a escala municipal, desenvolupades amb les recomanacions necessàries per a la seva implantació. S'ha estructurat en quatre blocs:

1. Mesures físiques

- 1.1. Establir una jerarquia de la xarxa viària i adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària.
- 1.2. Moderar la velocitat en zona urbana, amb mesures físiques de reducció de la velocitat i amb mesures de control.
- 1.3. Adequar la senyalització viària a la normativa vigent i millorar-la progressivament en l'entorn urbà.
- 1.4. Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa per a vianants.
- 1.5. Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa pedalable.
- 1.6. Aplicar mesures per a la seguretat del trànsit en rotondes urbanes.
- 1.7. Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles.

2. Mesures de gestió

- 2.1. Mantenir coneixement del registre de sinistralitat en zona urbana i travessera, per planificar mesures correctores en la via pública.
- 2.2. Aprovar el Pla local de seguretat viària i nomenar formalment un Responsable del Pla dins de l'Ajuntament.

3. Campanyes de control preventiu

- 3.1. Establir un procés de traspàs de dades sobre tasques de control preventiu entre MMEE i l'Ajuntament.

4. Educació per a la mobilitat segura i conscienciació

- 4.1. Continuar activitats d'educació per a la mobilitat sostenible.
- 4.2. Realitzar campanyes de conscienciació sobre problemàtiques de seguretat viària al municipi.

Els efectes de la seva implementació permetran assolir els objectius plantejats al Pla, en el termini plantejat. Així mateix, aquestes recomanacions poden funcionar com a guia de bones pràctiques per tal d'incorporar criteris de seguretat viària a les actuacions urbanístiques del municipi, en un termini que va més enllà del present document.

La limitada disponibilitat de recursos en els pròxims anys suggereix adoptar una estratègia de maximitzar els efectes de les mesures infraestructurals que es puguin implantar. Aquestes inversions han de realitzar-se a entorns concrets on la concentració d'accidents sigui molt elevada. A la resta de la xarxa, en canvi, s'ha d'actuar amb mesures de baix cost, implantant progressivament millores de configuració, i treballant amb els aspectes de control i prevenció de comportaments perillosos a la via, així com mesures pedagògiques.

9.1. Mesures físiques: criteris de seguretat en el disseny viari urbà

9.1.1. Establir una jerarquia de la xarxa viària i adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària.

Continuar amb el procés de configuració de les vies segons les funcions que se'ls hi assigni en la jerarquitització de la xarxa viària, i de revisió de les seccions viàries d'acord amb els requisits de seguretat viària.

En la configuració de l'espai urbà, han d'incorporar-se alguns principis bàsics de seguretat viària que afectaran el disseny de l'espai. Juntament amb altres elements constructius que tradicionalment s'han aplicat, els criteris de seguretat viària que es desprenguin d'aquest Pla han de quedar incorporats en les directrius del municipi.

El municipi ha de disposar d'una planificació bàsica de mobilitat urbana que n'ordini el plantejament urbanístic, ja sigui un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, un Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible o un pla de circulació del centre. Aquest tipus d'eina de planificació permet definir la xarxa viària del municipi i la seva funcionalitat, així com la projecció d'aquestes estructures al llarg del temps d'acord amb el desenvolupament urbanístic previst.

La configuració física (la secció viària) ha de garantir que cada carrer pugui complir amb la seva funció tot preservant la seguretat dels usuaris. Resulta especialment important per garantir la seguretat dels més febles (vianants, ciclistes, usuaris de vehicles de dues rodes), i evitar els sobreamples de calçada que comporten problemàtiques d'excés de velocitat de circulació i limitacions en la mobilitat dels modes no motoritzats.

Dins dels principis bàsics de disseny urbà al municipi, tant en la planificació prèvia d'una via com en l'anàlisi de situacions d'inseguretat viària, el disseny dels carrers s'ajustarà d'acord a:

- Jerarquia de la via d'acord amb la planificació de mobilitat urbana.
- Dimensionament en funció del vehicle determinant: El dimensionament de la calçada es farà en funció del vehicle determinant, és a dir, del vehicle més gran que es calcula que pot circular per la via amb una freqüència de pas normal.
- Dimensionament ajustat de l'amplada dels carrils de circulació de manera que el disseny del viari incorpori elements per a limitar les velocitats practicades dels vehicles.
- Trajectòries de gir dels vehicles (radis de gir).
- Criteris de cohabitació: per tal de garantir una convivència segura dels usuaris, per a cada tipus de carrer cal definir quines són les activitats permeses i adequades. Per a una cohabitació segura, cal que el disseny urbà actuï sobre la percepció per tal que els usuaris adaptin el seu comportament a l'ús compartit de la via pública.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

- Manual de recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya, PTOP.
- Annex 1 al Pla: recomanacions per a la jerarquitització i configuració de seccions viàries urbanes.

En el cas de Porqueres es proposa una ordenació del trànsit amb les propostes descrites millorant principalment la senyalització horitzontal sense haver de modificar la configuració dels vials principals.

9.1.2. Moderar la velocitat en zona urbana, amb mesures físiques de reducció de la velocitat i amb mesures de control.

Pacificar la velocitat en zona urbana, amb mesures físiques de reducció de la velocitat i amb mesures de control. Millorar el disseny viari per conjugar la configuració del carrer amb el límit màxim de velocitat.

Segons estudis de les autoritats de trànsit, la reducció de la velocitat de 50 km/h a 30 km/h redueix en cinc vegades el risc de morir en un atropellament. En aquest sentit, caldrà dur a terme un esforç adreçat a les persones conductores del municipi pivotant sobre els següents camps:

- Configuració urbana clara en relació amb els límits de velocitat: treball de senyalització específica de la limitació de velocitat, adaptació de les característiques de la via (ample de secció, voreres, paviments, mobiliari urbà, desviacions de l'eix de la trajectòria o elements reductors).
- Desenvolupament de projectes de "Ciutat 30".
- Reforç de les tasques de control i vigilància (radars fixes, mòbils de tram, o informatius/pedagògics, o semàfors de velocitat). És important definir un seguit de vies atenent la major accidentalitat prèvia per a concentrar aquests esforços de vigilància de les velocitats.
- Campanyes informatives i de conscienciació.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

- *Reglamento General de Circulación*

S'inclouen especificacions tècniques relatives a la normativa vigent, i a diferents mesures per introduir elements moderadors de la velocitat, verticals i horitzontals:

- Dossier tècnic de seguretat viària n. 26 Elements reductors de velocitat en l'àmbit urbà, del Servei Català de Trànsit.
- Manual de recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya, PTOPI.
- *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana. Alfonso Sanz, Ministerio de Fomento (2008)*
- Annex 2 al Pla: Recomanacions per a la pacificació de les velocitats urbanes.

9.1.3. Adequar la senyalització viària a la normativa vigent i millorar-la progressivament en l'entorn urbà.

Adequar la senyalització viària urbana i millorar-la progressivament en tot el municipi, i molt especialment en entorns conflictius, pel que respecta la senyalització vertical, horitzontal, i d'orientació.

L'objectiu de la senyalització viària és augmentar la seguretat, l'eficàcia i la comoditat del conjunt d'usos i usuaris de la via pública. Per assolir aquesta meta, els principis bàsics d'una bona senyalització són la seva visibilitat, la llegibilitat de la informació i la comprensibilitat i coherència amb la resta d'elements.

La planificació de la senyalització urbana requereix un inventari exhaustiu dels senyals, que pot realitzar-se ubicant els senyals en el GIS de l'Ajuntament. Aquesta tasca és pròpia d'un Pla de senyalització.

En zona urbana és especialment important treballar per homogeneïtzar la senyalització existent, i cal posar especial èmfasi en la ubicació i visibilitat dels senyals, així com disposar de senyalització específica per vianants, bicicletes i vehicles pesants.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

No existeix normativa jurídica específica per la senyalització urbana, tot i que en alguns casos la normativa bàsica sobre senyalització de carreteres pot donar resposta en alguns elements:

- Norma d'instrucció de carreteres 8.1-IC, per senyalització vertical,
- Norma d'instrucció de carreteres 8.2-IC per marques viàries.

Per aquelles situacions pròpies de la zona urbana, es destaquen diversos manuals, entre d'altres:

- Dossier tècnic de seguretat viària n. 25 Manual de senyalització urbana d'orientació per a vianants, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària n. 24 Manual de senyalització urbana d'orientació, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària n. 23 Marques viàries urbanes, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària n. 21 Senyalització i regulació amb semàfors de cruïlles urbanes, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària n. 20 Senyalització vertical urbana, del Servei Català de Trànsit.
- Manual de senyalització urbana per a la ciutat de Barcelona, de l'Ajuntament de Barcelona.
- Manual de senyalització urbana d'orientació, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (actual Departament de Territori i Sostenibilitat).
- Annex 3 al Pla: Recomanacions i bones pràctiques en l'ordenació urbana.

9.1.4. Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa per a vianants.

Per a la prevenció d'atropellaments de vianants en zona urbana, cal, en primer lloc, continuar l'aplicació de mesures de millora de la infraestructura per a vianants, amb un seguit d'actuacions:

- Ampliació de zona de pacificació del centre urbà.
- Ampliació de les àrees de prioritat invertida, amb circulació restringida, o carrers residencials.
- Pacificació de les velocitats i compliment de la nova regulació de velocitat en trama urbana.
- Aplicació de mesures correctives d'acord amb el diagnòstic del Pla local de seguretat viària:
 - Millora de l'accessibilitat, confort de voreres i espais de vianants

- Millora de la visibilitat de passos de vianants i cruïlles
- Millora de la il·luminació de passos de vianants
- Millora de la seguretat en entorns escolars i itineraris cap a l'escola
- Senyalització d'orientació per a vianants.
- Aplicació de mesures correctores en zones de concentració de risc.

Aplicar criteris d'accessibilitat a la xarxa de vianants d'acord amb la normativa.

Desenvolupar les disposicions en un Pla d'Accessibilitat del municipi. És l'eina bàsica de promoció de l'accessibilitat a l'àmbit municipal per assolir l'eliminació progressiva de les barreres arquitectòniques en els diferents àmbits de la població (via pública, edificis, transports i comunicacions). L'elaboració del pla pot incloure tots els àmbits o algun de manera específica, i és de compliment obligatori segons la Llei d'accessibilitat 13/2014, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques.

En relació amb la via pública, cal actuar progressivament en relació amb:

- Estat d'urbanització i tipus de secció del carrer
- Amplada de les voreres
- Pendents
- Característiques del paviment
- Senyalització relacionada amb l'accessibilitat
- Característiques de rampes, escales, reixes, passos de vianants i mobiliari urbà
- Criteris de construcció de guais de vianants
- Semàfors sonors
- Accessibilitat a places i parcs: itinerari d'accés, itineraris interiors, desnivells i canvis de cota, paviments, senyalització de l'espai i característiques del mobiliari urbà
- Grau d'accessibilitat a parades d'autobús, taxi i reserves genèriques d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

Aplicar els criteris dictats per la normativa:

- Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat
- DECRET 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya.
- Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.

I manuals de recomanació:

- Guia pràctica de facilitats per a la circulació de vianants en zones urbanes, Direcció general de Transports i Mobilitat -Departament de Territori i Sostenibilitat
- Manual de recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya, PTOp.
- Annex 3 al Pla: Recomanacions i bones pràctiques en l'ordenació urbana.

Millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc.

La visibilitat és un element essencial pel que fa a la seguretat. Per aquesta raó, és un concepte indispensable a l'hora de concebre qualsevol projecte d'ordenació de la via pública, i cal seguir incidint amb mesures per a la preservació de la visibilitat prèvia als passos de vianants i cruïlles.

Aplicar mesures progressives correctores en relació amb:

- Visibilitat horitzontal, que depèn principalment de la velocitat del vehicle. Si la velocitat és més baixa, l'angle és més obert, de manera que permet veure els elements situats en els àmbits més perifèrics. S'han de tenir en compte els possibles elements laterals que poden reduir la visibilitat com, per exemple, l'aparcament a les proximitats d'una cruïlla, la senyalització, els elements del mobiliari urbà, les parades d'autobús, etc.
- Visibilitat vertical, que requereix un espai lliure d'obstacles d'entre 60 i 300 cm d'alçada. Per tant, s'ha de cuidar, entre altres aspectes, la disposició del mobiliari urbà, l'elecció i el manteniment de l'arbrat i la supressió de l'aparcament en les àrees on la visibilitat quedi afectada.
- Cas específic de la visibilitat dels infants com a vianants: la menor alçada dels infants i el grau de desenvolupament psicomotriu determina un diferent camp visual, diferent percepció del contrast i una intuïció diferent del perill. Requereix mesures específiques de visibilitat en els seus itineraris freqüents.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

- Guia pràctica de facilitats per a la circulació de vianants en zones urbanes, Direcció general de Transports i Mobilitat -Departament de Territori i Sostenibilitat
- Manual de recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya, PTOp.
- Implantació del pas de vianants a les travesseres urbanes, Diputació de Barcelona (2009)
- Annex 3 al Pla: Recomanacions i bones pràctiques en l'ordenació urbana.

Garantir una correcta il·luminació nocturna en passos de vianants.

En la planificació de l'enllumenat viari s'han de contemplar els requisits de seguretat viària associats a cruïlles i passos de vianants, zones de creuament de fluxos que requereixen especial atenció.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

- Dossier tècnic de seguretat viària núm. 8 L'enllumenat públic, del Servei Català de Trànsit.
- Manual de recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya, PTOp.
- *Guía Técnica de Eficiencia Energética en Iluminación. Alumbrado Público, publicada per l'Institut para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) i el Comité Español de Iluminación (CEI), de l'any 2001.*

9.1.5. Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa pedalable.

Millorar la xarxa de carrils pedalables del municipi aplicant criteris de seguretat viària en el seu disseny i traçat. Fer que els carrils bici existents tinguin un itinerari segur i segregat en tots els casos que es pugui i que siguin coherents entre si pel que fa a la senyalització.

Aplicar millores progressives en relació amb:

- Extensió de la xarxa i continuïtat.
- Configuració segura de la xarxa segregada, senyalització, interseccions i rotondes
- Gestió dels espais on es permet el pas de bicicletes i VMP

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

- La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directrius Nacionals de la Mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on es dona prioritat a la bicicleta, així com al transport públic o en anar a peu.
- El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat dels ciclistes.
- Manual de disseny de carrils bici de Barcelona, Ajuntament de Barcelona (2016)
- Manual per el disseny de vies ciclistes a Catalunya, PTOP (2008)
- Annex 4 al Pla: Recomanacions en la seguretat de la xarxa pedalable.

9.1.6. Mantenir el disseny per a la seguretat del trànsit en rotondes urbanes.

Mantenir el bon disseny i l'ordenació del trànsit a les rotondes urbanes. També cal actuar amb mesures educatives i estructurals per reforçar el compliment de les normes de circulació en rotondes.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

- Dossier tècnic de seguretat viària núm. 19. Millora de la seguretat de les rotondes, del Servei Català de Trànsit.
- Annex 5 al Pla: recomanacions per el disseny de rotondes i la circulació segura.

9.1.7. Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles

Alguns espais urbans amb activitats socials i diversitat d'usos de la via pública, com centres d'ensenyament, residències de gent gran, centres de salut, àrees comercials... mostren uns requisits de seguretat viària específics. Cal actuar de forma prioritària en la millora de la seguretat viària d'aquests espais, amb mesures de disseny i ordenació urbana, però també amb activitats de conscienciació i educació.

Normativa, manuals i dossiers tècnics.

Per aquelles situacions concretes de la seguretat viària en grups de població concrets en zona urbana, es destaquen diversos manuals, entre d'altres:

- Dossier tècnic de seguretat viària núm. 28. Disseny d'entorns i itineraris escolars: anant a l'escola d'una manera saludable, sostenible i segura; del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària núm. 27. Els camins escolars, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària núm. 18. La gent gran: vianants i mobilitat urbana segura, del Servei Català de Trànsit.
- Manual de recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya, PTOp.
- Annex 6 al Pla: recomanacions per a l'anàlisi d'entorns escolars.

9.2. Mesures de gestió

Les mesures de gestió permeten donar continuïtat al Pla i fer-lo actiu al municipi. Disposar de responsable del Pla i mantenir actualitzada la base de dades d'accidents amb víctimes al municipi són dues mesures senzilles d'implantar que poden suposar una millor gestió de la seguretat viària al municipi.

9.2.1. Manténir coneixement del registre de sinistralitat en zona urbana i travessera, per planificar mesures correctores en via pública.

Per tal de detectar possibles camps d'actuació en la via pública, és important disposar de la informació sobre la sinistralitat al municipi. En el cas de Porqueres, no disposant de policia local ni cos de vigilants municipals, es recomana establir canals de comunicació amb Mossos d'Esquadra per disposar de resultats referents al terme municipal, així com altres dades referents a campanyes de control preventiu.

9.2.2. Aprovar el Pla local de seguretat viària i nomenar formalment un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament.

Es recomana l'aprovació del document del Pla per Ple o Junta de Govern, formalitzant el compromís de l'Ajuntament per a la millora de la seguretat viària urbana.

Es nomenarà formalment la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i contínua en aquest tema. La figura del Responsable és fonamental per garantir l'èxit en l'aplicació del Pla.

Serà 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 futures comunicacions relatives al Pla.

9.3. Campanyes de control preventiu

Per reduir el nombre de víctimes d'accidents de trànsit és essencial disminuir el risc de patir un accident. Un punt fonamental en què cal incidir és el comportament del conductor, que garanteixi una reducció de l'exposició a l'accidentalitat.

Per combatre la indisciplina viària cal definir estratègies per lluitar contra els comportaments que són un risc viari clar, com l'excés de velocitat o la conducció sota els efectes de l'alcohol o altres drogues. Les estratègies engloben el reforç dels controls

preventius, així com la divulgació, la sensibilització i l'educació dels usuaris davant del risc de les conductes de risc en la conducció. Es tracta d'una tasca contínua que ha de realitzar la Policia Local amb tot el suport dels responsables tècnics i polítics del Consistori.

9.3.1. Establir un procés de traspàs de dades sobre tasques de control preventiu entre MMEE i l'Ajuntament

L'eficàcia de les polítiques de seguretat viària depèn en gran mesura de la intensitat de la vigilància i el compliment dels requisits de seguretat. Les campanyes de control continuen sent un factor clau en la creació de les condicions per a una considerable reducció en el nombre de ferits.

Donat que el municipi no compta amb cos de policia local ni d'un cos de vigilants, aquesta tasca de control i vigilància es pot fer a través de la col·laboració amb el Servei Català de Trànsit i el Cos de Policia de la Generalitat i Mossos d'Esquadra.

A través de Mossos d'Esquadra es poden acordar algunes actuacions allà on es detectin necessitats d'actuar.

El criteri d'ubicació dels controls tindrà en compte aquells entorns accidentògens on la causa del sinistre és un comportament de risc. Es valoraran les accions de control realitzades i les actuacions de millora infraestructural en aquests entorns prioritaris, valorant si han tingut efectes en la millora de la seguretat viària.

En el cas de Porqueres, s'ha de seguir la cooperació amb accions de controls de velocitat en la travessera per assolir el nivell necessari de moderació de la velocitat de pas.

Igualment, es podem dur a terme periòdicament accions dins del marc de les campanyes coordinades del SCT i que es duen a terme en relació amb:

- Drogoalcoholèmia
- Velocitat
- Distraccions + semàfors
- Seguretat passiva
- Transport escolar i de menors
- Vianants
- Ciclistes i Vehicles de Mobilitat Personal
- Motocicletes
- Camions i furgonetes

9.4. Educació per a la mobilitat segura i conscienciació

La promoció de l'educació de la mobilitat segura i sostenible és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació amb relació a aquests aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir a l'hora de moure's pel municipi de manera més segura, responsable i sostenible.

9.4.1. Realitzar activitats d'educació per a la mobilitat segura al municipi.

Amb la col·laboració del cos de Mossos d'Esquadra, seguir oferint activitat d'educació per a la mobilitat segura al municipi, amb especial atenció als centres escolars i casals de gent gran.

És fonamental que es mantinguin les activitats en centres educatius del municipi amb col·laboració del SCT i el Cos de Mossos d'Esquadra.

També és important realitzar campanyes d'educació per a la mobilitat sostenible a col·lectius especialment vulnerables, com poden ser casals de la gent gran, un grup d'edat que a vegades té dificultats per desplaçar-se amb seguretat per la via pública.

9.4.2. Realitzar campanyes de conscienciació sobre problemàtiques de seguretat viària al municipi.

L'eina més eficaç quan es treballa en prevenció d'accidents passa pel canvi del comportament dels usuaris de la via, aconseguint el seu rebuig enfront de la sinistralitat i afavorint una convivència a la xarxa viària basada en el respecte de la integritat física pròpia i de la resta de ciutadans.

Cal realitzar una tasca de sensibilització en relació amb els accidents de trànsit i altres aspectes de seguretat viària, conscienciar la ciutadania en una mobilitat que sigui segura, saludable i sostenible. S'ha d'incidir en les conductes de risc, i desplegar campanyes de comunicació en relació amb novetats normatives o nous modes de mobilitat.

La difusió d'aquests missatges ha de ser un dels objectius transversals de l'administració pública, així com ho són altres missatges de convivència i respecte de l'espai i el medi ambient. En ocasions els conceptes de seguretat viària queden limitats a l'esfera de la mobilitat, i s'ignoren les seves implicacions en la salut pública, l'educació, el disseny de l'espai públic, o fins i tot com a element amb repercussions en els costos de gestió pública.

Entre les accions que es recomanen s'inclouen:

- Posicionament polític per a la prioritització de la mobilitat sostenible i segura, i la "Visió Zero"
- Difusió de la redacció del Pla local de seguretat viària i de l'aplicació de mesures
- Campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària
- Campanyes de comunicació sobre factors de risc en paral·lel a les accions de vigilància i control
- Foment d'acords amb associacions i entitats per realitzar accions conjuntes de millora de la seguretat viària
- Impuls de la seguretat viària a l'empresa: promoure l'elaboració de plans de seguretat viària als centres de treball.

10. TEMPORALITZACIÓ DE LES ACTUACIONS DEL PLA

L'aplicació de les mesures proposades en l'àmbit de l'actualització del Pla ha de realitzar-se amb unes prioritats en funció de la gravetat dels diferents conflictes de seguretat viària detectats al municipi.

Cada municipi haurà d'establir un calendari de desenvolupament que s'ajusti a les seves possibilitats i disponibilitat de fons. És per facilitar l'aplicació de les mesures infraestructurals que en els entorns de risc, quan procedeix, es diferencien entre mesures a curt termini i a mig-llarg termini.

S'inclou a continuació una proposta de prioritització relativa a l'inici de l'aplicació de les mesures correctores incloses al Pla. Algunes requereixen un període d'aplicació més llarg a causa de la seva extensió i necessitats pressupostàries. Altres mesures orientades a la prevenció poden aplicar-se de forma més immediata, dictant les directrius pel seu desenvolupament en les tasques quotidianes. Aquesta temporització orientativa haurà d'adaptar-se en funció de les possibilitats tècniques i pressupostàries del municipi.

Taula 1. Priorització d'actuacions del Pla

Prioritat alta	Mesures en entorns sensibles o amb sensació d'inseguretat.
Prioritat mitjana	L'objectiu d'una ràpida intervenció és la prevenció de sinistres amb víctimes abans que es produeixin, en entorns on es percep el risc.
	Establir Pla de Controls preventius o coordinar accions amb Mossos en temes de velocitat i altres aspectes, com alcoholèmia, ús de sistemes de retenció infantil, etc.
	Establiment, encara que de manera incipient i progressiva activitats d'educació per a la mobilitat segura (EDUMS) i formació.
Prioritat baixa	Mesures de gestió del Pla: bases de dades i Responsable del Pla.

La prioritat de les mesures queda condicionada a la diagnosi feta en cada municipi. Cada cas mostra uns àmbits amb deficiències més acusades, on cal una actuació prioritària, i altres àmbits on ja s'està treballant, i per tant es requereix un manteniment de les activitats.

11. SEGUIMENT I AVALUACIÓ DEL PLA

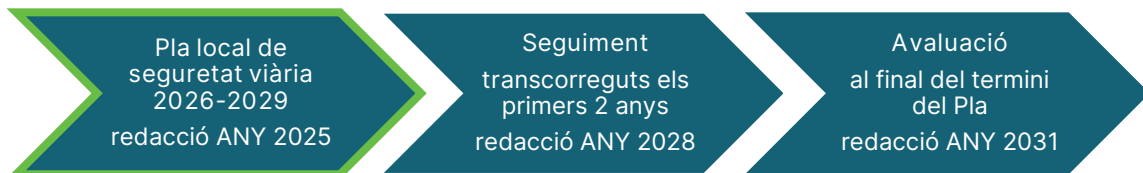
Amb una periodicitat anual, el municipi haurà de realitzar un seguiment del Pla, per tal d'autoavaluar la implementació de mesures del Pla i els resultats obtinguts en termes de reducció d'accidents.

El Responsable municipal del Pla serà la persona encarregada de conduir aquesta tasca i de notificar els seus resultats als tècnics municipals i membres del Consistori Municipal.

Segons els resultats caldrà ajustar el Pla. Pot ser necessari canviar les prioritats establertes per a algunes actuacions o afegir mesures per a donar resposta a noves situacions. Fora interessant comptar amb la participació d'un grup de seguiment en les fases d'avaluació.

El Servei Català de Trànsit sol·licitarà la transmesa d'aquests resultats, per tal de donar suport en els àmbits de la seva competència, durant la fase de Seguiment i la fase d'Avaluació.

Figura 14. Fases del Pla local de seguretat viària 2026-2029



Per a facilitar la tasca de seguiment s'ha configurat una taula de comprovació amb un seguit d'indicadors, que permet confrontar els futurs resultats del Pla amb els objectius definits. Per cada indicador s'inclou una relació de mesures d'actuació que poden haver tingut efectes sobre el mateix.

També es disposa d'un quadre de seguiment de la implantació de les mesures establertes al Pla d'actuació sobre el qual s'indicarà progressivament el seu grau de compliment.

11.1. Indicadors de seguiment

Anualment s'hauran de completar les caselles relatives a l'evolució dels indicadors i la comparativa sobre el compliment, o mancat compliment, dels objectius definits.

Taula 3. Indicadors per a anys del Pla i any de referència (en vermell les dades objectiu)

	INDICADORS	Mesures relacionades	PREVI PLA	RED.	PLA			
			2024	2025	2026	2027	2028	2029
	ACCIDENTALITAT EN ZONA URBANA							
1	Nombre d'accidents amb víctimes	Mesures físiques, de control i EDUMS	11					
	Objectiu del PLSV				Reducció del nombre d'accidents de trànsit			
	Valor objectiu				8	7	5	4
	Compliment (sí/no)							
2	Accidents amb víctimes/1.000 hab.	Mesures físiques, de control i EDUMS	2,3					
	Objectiu del PLSV				Reducció de les víctimes en accidents de trànsit			
	Valor objectiu				1,71	1,42	1,13	0,84
	Compliment (sí/no)							
3	Morts i ferits greus en accident de trànsit	Mesures físiques, de control i EDUMS	0					
	Objectiu del PLSV				Manteniment a 0 morts i ferits greus			
	Valor objectiu							
	Compliment (sí/no)							
4	Morts i ferits greus/1.000 hab.	Mesures físiques, de control i EDUMS	0,00					
	Objectiu del PLSV				Manteniment a 0 morts i ferits greus			
	Valor objectiu							
	Compliment (sí/no)							
5	Atropellaments de vianants	Mesures físiques, de control i EDUMS	1					
	Objectiu del PLSV				Reducció a 0 atropellaments			
	Valor objectiu							
	Compliment (sí/no)							
6	Atropellaments/1.000 hab.	Mesures físiques, de control i EDUMS	0,21					
	Objectiu del PLSV				Reducció a 0 atropellaments			
	Valor objectiu							
	Compliment (sí/no)							
14	N. d'alumnes en cursos EDUMS	Mesures d'EDUMS	-					
	Tendència desitjable				Realitzar activitats EDUMS			
	Compliment (sí/no)							
15	N. d'hores d'activitats EDUMS impartides	Mesures d'EDUMS	-					
	Tendència desitjable				Realitzar activitats EDUMS			
	Compliment (sí/no)							
	ENTORNS DE RISC							
16	Accidents en entorns de concentració d'accidents o d'inseguretat	Mesures físiques	1					

	Tendència desitjable				Realització d'actuacions als entorns amb inseguretat			
	Compliment (sí/no)							

11.2. Implementació de mesures

Així mateix, es farà una avaluació de la implantació de les mesures establertes al Pla d'actuació, indicant un grau de compliment percentual.

Taula 4. Quadre de seguiment de la implantació de les actuacions en entorns conflictius

ENTORNS DE RISC		Mesures		Seguiment 2028	Avaluació 2031
1.	PCA 1. Cruïlla carrer d'Isaac Albéniz amb el carrer de l'Estació	Senyalització	X		
		Pacificació			
		Accessibilitat	X		
		Visibilitat	X		
		Inf. Per a vianants	X		
		Inf. Per a ciclistes	X		
		Millora rotondes			
		Semaforització			
		Altres infraestructurals	X		
		Altres no infraestructurals			
		Total			
2.	PSI 1. Cruïlla carrer de Miquel Martí i Pol amb el carrer de Víctor Català	Senyalització	X		
		Pacificació	X		
		Accessibilitat	X		
		Visibilitat	X		
		Inf. Per a vianants	X		
		Inf. Per a ciclistes	X		
		Millora rotondes			
		Semaforització			
		Altres infraestructurals			
		Altres no infraestructurals			
		Total			
3.	PSI 2. Cruïlla carrer Carreras Candi amb el carrer de Narcís Monturiol	Senyalització	X		
		Pacificació			
		Accessibilitat	X		
		Visibilitat			
		Inf. Per a vianants	X		
		Inf. Per a ciclistes	X		
		Millora rotondes			
		Semaforització			
		Altres infraestructurals			
		Altres no infraestructurals	X		
		Total			
4.	PSI 3. Entorn escolar a l'escola del Frigolet	Senyalització	X		
		Pacificació	X		
		Accessibilitat	X		
		Visibilitat			
		Inf. Per a vianants	X		
		Inf. Per a ciclistes			
		Millora rotondes			
		Semaforització			
		Altres infraestructurals	X		
		Altres no infraestructurals	X		
		Total			

Taula 5. Quadre de seguiment de la implantació de les mesures estratègiques

MESURES ESTRATÈGIQUES		Mesures a valorar		Seguiment 2028	Avaluació 2031
5.	Establir una jerarquia de la xarxa viària i adequar	Disposa de PMUS	No		
		Disposa de Pla de centre	No		

MESURES ESTRATÈGIQUES		Mesures a valorar		Seguiment 2028	Avaluació 2031
	la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària.	Disposa d'un nucli pacificat	No		
		S'han dut a terme mesures de pacificació viària	Sí		
		Ha dut a terme mesures de regulació de sentits	No		
		S'han fet canvis en les seccions viàries	Sí		
		S'han repintat carrils i zones d'estacionament	Millorable		
6.	Moderar la velocitat en zona urbana, amb mesures físiques de reducció de la velocitat i amb mesures de control.	S'han dut a terme mesures de pacificació viària	Sí		
		S'observen mesures de pacificació horitzontal	Sí		
		Hi ha ús correcte de reductors verticals	Sí		
		S'ha repintat carrils i zones d'estacionament	Millorable		
7.	Adequar la senyalització viària a la normativa vigent i millorar-la progressivament en l'entorn urbà.	<i>Vertical</i> Senyalització completa	Sí		
		Estat de manteniment	Sí		
		Correcta ubicació	Sí		
		Senyals normalitzats	Sí		
		Límits velocitat	Millorable		
		<i>Horitzontal</i> Disposa senyalització htal.	Sí		
		Estat de manteniment	Millorable		
		Marques longitudinals	Sí		
		Marques transversals	Sí		
		Fletxes i pictogrames	Sí		
		Colors normalitzats	Sí		
8.	Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa per a vianants.	Equilibri en les seccions	No		
		Espai útil de vorera accessible	Millorable		
		Passos de vianants accessibles	Millorable		
		Altres elements d'accessibilitat	Millorable		
		Mesures de millora de la visibilitat	Millorable		
9.	Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa pedalable.	Xarxa extensa i connectada	Sí		
		Xarxa segura	Millorable		
		Encreuaments i rotondes segurs	Millorable		
10.	Aplicar mesures per a la seguretat del trànsit en rotondes urbanes.	Rotondes amb configuració segura	Sí		
11.	Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles.	Entorns escolars amb mesures de seguretat	Sí		

MESURES DE GESTIÓ		Mesures a valorar		Seguiment 2028	Avaluació 2031
12.	Mantenir coneixement del registre de sinistralitat en zona urbana i travessera, per planificar mesures correctores en via pública.	Estableix un procés de traspàs de dades entre MMEE i l'Ajuntament	Sí		
		S'ha realitzat accions correctores en entorns on es té coneixement de sinistralitat	Sí		

MESURES DE GESTIÓ		Mesures a valorar	Seguiment 2028	Avaluació 2031
13.	Aprovar el Pla local de seguretat viària i nomenar formalment un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament	Aprovar el PLSV	-	
		Existeix un Responsable del Pla	No	

MESURES DE CONTROL		Mesures a valorar	Seguiment 2028	Avaluació 2031
14.	Establir contacte periòdic amb el Cos de Mossos d'Esquadra per tal de disposar d'informació sobre els resultats de campanyes de control en el terme municipal	Existeix un procés de traspàs de dades entre MMEE i l'Ajuntament	Sí	
		S'han realitzat controls preventius al municipi per part de MMEE	Sí	

MESURES D'EDUCACIÓ		Mesures a valorar	Seguiment 2028	Avaluació 2031
15.	Realitzar activitats d'educació per a la mobilitat segura al municipi	Increment del n. d'alumnes	-	
		Increment del n. de cursos on s'imparteixen	-	
		Increment del n. d'hores d'activitats	-	
		Activitats EDUMS a altres col·lectius	No	
16.	Realitzar campanyes de conscienciació sobre problemàtiques de seguretat viària al municipi	Difusió del Pla i de les mesures aplicades	-	
		Difusió de missatges relatius a SV	No	

ANNEX 1: RECOMANACIONS PER A LA JERARQUITZACIÓ I CONFIGURACIÓ DE SECCIONS VIÀRIES URBANES

1. JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional s'associa a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en vies que suportin millor les intensitats elevades de trànsit.

La jerarquització de la xarxa viària facilita l'accessibilitat als diferents sectors alhora que preserva determinades àrees del trànsit rodat.

Els carrers es classifiquen en vies bàsiques (20 a 25% de la longitud) i locals. En les bàsiques es pot permetre, en cas de ser travesseres o tenir més d'un carril de circulació per sentit, o en cas d'establir una excepció a la norma, una velocitat màxima de 50 km/h; en les locals, però el límit serà de 30 km/h.

Xarxa bàsica:

- Es compon per vies que connecten la ciutat amb l'entorn, les vies d'accés amb els punts d'atracció de la ciutat i aquests diferents punts entre si.
- Ha d'absorbir la major part dels desplaçaments en vehicle privat.
- Té prioritat en aquestes vies a l'espai destinat al vehicle motoritzat.
- No és recomanable instal·lar elements elevats en la secció del carrer.
- Cal assegurar el pas de vianants en condicions segures, per exemple mitjançant passos regulats amb semàfor.

Xarxa local:

- Fa funcions de connexió i distribució del trànsit cap a l'interior dels barris.

Xarxa veïnal:

- Té la funció circulatòria interna en les àrees ambientals i possibilita l'accés motoritzat als garatges i edificis.
- Està composta per vies de cohabitació, que han de suportar el trànsit veïnal però no el de pas.
- Ha de disposar de voreres prou amples o amb plataforma única.
- S'ha de guiar adequadament la circulació motoritzada en aquestes vies.
- S'hi poden ubicar tota mena de mesures reductores de velocitat.
- Hi pot circular la bicicleta, per calçada i amb seguretat.

2. CONFIGURACIÓ DE LA SECCIÓ VIÀRIA

La configuració física (la secció viària) ha de garantir que cada carrer pugui complir amb la seva funció tot preservant la seguretat dels usuaris. Resulta especialment important per garantir la seguretat dels més febles (vianants, ciclistes, usuaris de vehicles de dues

rodes), i evitar els sobreamples de calçada que comporten problemàtiques d'excés de velocitat de circulació i limitacions en la mobilitat dels modes no motoritzats.

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en automòbil ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos – nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant.

Cal tornar espai al vianant per a recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura.

Dins dels principis bàsics de disseny urbà al municipi, tant en la planificació prèvia d'una via com en l'anàlisi de situacions d'inseguretat viària, el disseny dels carrers s'ajustarà d'acord amb:

- Jerarquia de la via d'acord amb la planificació de mobilitat urbana.
- Dimensionament en funció del vehicle determinant: El dimensionament de la calçada es farà en funció del vehicle determinant, és a dir, del vehicle més gran que es calcula que pot circular per la via amb una freqüència de pas normal.
- Dimensionament ajustat de l'amplada dels carrils de circulació de manera que el disseny del viari incorpori elements per a limitar les velocitats practicades dels vehicles.
- Trajectòries de gir dels vehicles (radis de gir)
- Criteris de cohabitació: per tal de garantir una convivència segura dels usuaris, per a cada tipus de carrer cal definir quines són les activitats permeses i adequades. Per a una cohabitació segura, cal que el disseny urbà actuï sobre la percepció per tal que els usuaris adaptin el seu comportament a l'ús compartit de la via pública.

Una correcta assignació de l'espai viari resol, en moltes ocasions, problemàtiques d'accidentalitat viària.

Així, en funció de la secció de cada via, aquesta podrà acollir uns espais o d'altres. Per exemple, destinar un excés d'espai al trànsit motoritzat en detriment de l'espai necessari per als vianants, pot acabar comportant un problema de seguretat viària pels usuaris.

A continuació s'inclouen una sèrie de gràfics que mostren les possibles seccions aplicables a la via en funció de la secció total disponible.

2.1 Carrers estrets (ample inferior a 7 metres)

Gairebé totes les ciutats i poblacions de Catalunya tenen un nucli central més o menys gran amb predomini de carrers estrets (amb menys de 7 m d'amplada) on resulta impossible mantenir un carril de circulació i al mateix temps disposar de dues voreres d'amplada acceptable. Quan les vies són molt estretes, s'ha de garantir un recorregut amb un ample mínim d'1,20 m, amb llocs d'intersecció i gir majors o iguals a 1,80 m, lliures d'obstacles. En cas que no sigui possible respectar els valors anteriors pel que fa a amplades mínimes lliures de pas per als vianants, s'integrarà la vorera amb la calçada amb una adequada senyalització.

Generalment, aquests nuclis, no aptes per garantir els desplaçaments en vehicles privats, han de funcionar com a espai de suport a la vida local, el comerç, com a espais de socialització, de passeig... La seguretat viària dels seus usuaris es veurà reforçada per l'establiment d'una zona pacificada, amb carrers de vianants o carrers amb paviment únic i prioritat per als vianants.

Per a la configuració dels carrers estrets amb prioritat invertida existeixen diverses alternatives segons els condicionants de la via.

- Els carrers estrets es poden convertir en carrers per a vianants als quals només podran accedir amb cotxe aquells veïns que disposin de gual. Als carrers més comercials es permet, a més a més, l'accés de vehicles de repartiment durant hores determinades.
- Carrers de convivència, amb prioritat per als vianants. Perquè funcioni aquesta preferència serà imprescindible reduir al mínim el trànsit motoritzat. Els carrers compartits no poden, consegüentment, servir com a vies d'accés a les carreteres o a zones d'aparcament de rotació. Tampoc poden servir per a creuar el centre de banda a banda.

Una sèrie de gràfics mostren les possibles seccions per als carrers estrets amb menys de 7 m d'amplada. Cal ressaltar, que encara que només és imprescindible establir paviment únic als carrers amb menys de 7 m d'amplada, això no implica que no pugui ser convenient fer-lo, també, a alguns carrers més amples (per exemple per a completar algun eix de vianants).

Figura 15. . Possibles seccions per a carrers amb menys de 7 m d'amplada



És convenient recordar que generalment resulta més fàcil i econòmic establir carrers de vianants i no pas carrers compartits amb prioritat invertida. Els del primer tipus (i en un primer moment) només necessiten l'establiment de pilones a les entrades per assegurar el seu estatus com a carrers de vianants, però els del segon tipus comporten generalment una despesa important per a jardineres, videovigilància, etc. que impedeixen al llarg del carrer que l'estacionament irregular dificulti el pas dels vianants.

A llarg termini cal establir paviment únic amb preferència per als vianants en els nuclis amb predomini de carrers estrets, ja que les dues opcions obliguen a una millora estructural. Encara que econòmicament no sigui viable a curt termini reformar tots aquests carrers amb paviment únic, si es considera possible senyalitzar-los com a carrers residencials amb prioritat per als vianants i sense aparcament a la via pública.

Es recomana reduir les places d'estacionament de vehicles dins del centre històric i pacificar-hi el trànsit, per diferents raons:

- S'evita el trànsit d'agitació en cerca d'aparcament.

- Es potencien els desplaçaments a peu, en detriment dels motoritzats. Són coneguts els beneficis que té sobre la reducció de la contaminació atmosfèrica i sobre la salut i el benestar de les persones. Cal evitar els desplaçaments innecessaris en vehicle motoritzat a dins del nucli urbà.
- Es realça el patrimoni arquitectònic i històric del nucli antic.

L'existència d'aparcament a la via pública és un problema general en els nuclis perquè atreu un trànsit important que necessàriament ha de passar per carrers estrets on haurien de tenir prioritat els vianants. Sense aquestes places entrarien molts menys vehicles al nucli antic perquè no trobarien un lloc per aparcar.

Una mesura bàsica per a pacificar el nucli és, per tant, la senyalització de tot el nucli antic com a zona sense aparcament al carrer. Les places existents es convertiran en places de càrrega/descàrrega i places d'aparcament restringit (per exemple per a persones amb mobilitat reduïda). Per assegurar que els conductors saben abans d'entrar que és prohibit aparcar dins el nucli cal concentrar la senyalització a les entrades del centre. D'aquesta manera s'evita també omplir tot el centre amb senyals que només perjudiquen el seu atractiu.

2.1.1 Recomanació en la configuració de carrers de plataforma única

D'acord amb el Reglament General de Circulació, els carrers residencials senyalitzats amb el senyal S-28, són zones de circulació especialment condicionades que estan destinades, en primer lloc, als vianants i en les quals s'apliquen les normes especials de circulació següents:

- La velocitat màxima dels vehicles està fixada en 20 km/hora i els conductors han de concedir prioritat als vianants.
- Els vehicles no poden estacionar més que en els llocs designats per senyals o per marques.
- Els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació.
- Els jocs i els esports estan autoritzats en ella.
- Els vianants no han de destorbar inútilment als conductors de vehicles.
- Per la seva banda, el senyal S-29 és la que indica la finalització del carrer residencial i l'aplicació de nou de les normes generals de circulació.

Una problemàtica detectada en general a Catalunya és que molts conductors desconeixen el missatge del senyal S-28 (carrer residencial). I en molts casos, les administracions responsables de la senyalització dels carrers també la desconeixen i senyalitzen incorrectament aquestes vies, donant missatges contradictoris que confonen a l'usuari de la via.

Pel que fa al seu disseny es recomana:

- Instal·lar a tots els accessos de la zona un tòtem de zona de vianants explicant la normativa de la zona:
 - o Circulació restringida a excepció de veïns,
 - o Prohibit estacionar,
 - o Horari de càrrega i descarrega,
 - o Senyalització S-28 i

- Velocitat màxima de les vies.
- Per regular l'accés dels vehicles es poden instal·lar als accessos pilones d'accés o lector de matrícules dels vehicles de residents empadronats en aquest entorn i altres supòsits que es vulguin incloure (comerços o empreses de la zona, equipaments, PMR...). A les hores de càrrega i descàrrega de mercaderies es pot automatitzar per obrir la pilona per realitzar el servei.
- Reubicar el mobiliari trencant la linearitat del traçat i reduir la velocitat dels vehicles a la zona. Es proposa estudiar la possibilitat d'ubicar jardineres de forma alternada, trencant el traçat rectilini dels vehicles motoritzats obligant-los a fer una ziga-zaga suau.
- Evitar la ubicació de pilones i jardineres molt alineades, creant una sensació de túnel per als vehicles. Aquest fet pot generar un increment de la velocitat per part dels vehicles que circulen per aquest entorn, i una segregació de l'espai per vianants, que va en contra de l'objectiu de la plataforma única (la creació d'una zona d'ús compartit entre vianants i vehicles, i on el vianant té la prioritat en tot l'espai). Aquestes configuracions generen que els vianants circulin al costat de façana, en un espai relativament petit i amb sensació d'inseguretat.

Imatge 54. Exemple de configuració de vies en plataforma única amb ús de mobiliari. Municipi de Premià de Mar





2.1.2 Cruïlles entre vies de plataforma única i vies convencionals

Atès a què als carrers residencials la prioritat de pas és dels vianants, es recomana, en lloc de situar un pas de vianants a la cruïlla, mantenir la continuïtat de la vorera de la via convencional.

A l'àrea d'intersecció entre la plataforma única i la vorera de la via convencional (elevades al mateix nivell) es recomana utilitzar el mateix paviment emprat a la vorera de la via convencional. D'aquesta manera, i atenent criteris de disseny que així o justifiquen², s'aconsegueix:

- Atorgar la prioritat al vianant sense ambigüitats, defugint fer ús de paviment directament associat a la calçada. Utilitzant els mateixos materials que a la vorera de la via convencional, se subratlla de manera clara la prioritat del vianant.
- Moderar les velocitats del trànsit motoritzat, pel fet de saber-se circulant per sobre d'una vorera.
- Facilitar l'accessibilitat universal, simplificant el disseny urbà amb menys paviments tàctils direccionals i de botons.
- Convidar a resoldre el conflicte a través del contacte social, situant el fort (vehicle motoritzat) al territori del feble (vianants).

Si per problemes de durabilitat, les intensitats de trànsit poden malmetre el paviment de la vorera de la via convencional, aleshores s'aconsella fer servir un tercer paviment (diferent de l'emprat a la vorera de la via convencional i diferent del paviment de la zona de la plataforma única destinada al pas de vehicles). Aquest tercer paviment, per exemple de llambordes o formigó (amb tractament superficial o sense), s'aconsella que s'iniciï una mica abans de l'àrea d'intersecció amb la plataforma única.

² NAVAZO, M. (2012) *Criteris de disseny de les cruïlles entre vies de plataforma única i vies convencionals*, Diputació de Barcelona, Barcelona

Imatge 55. Exemple de transició sense continuïtat entre voreres



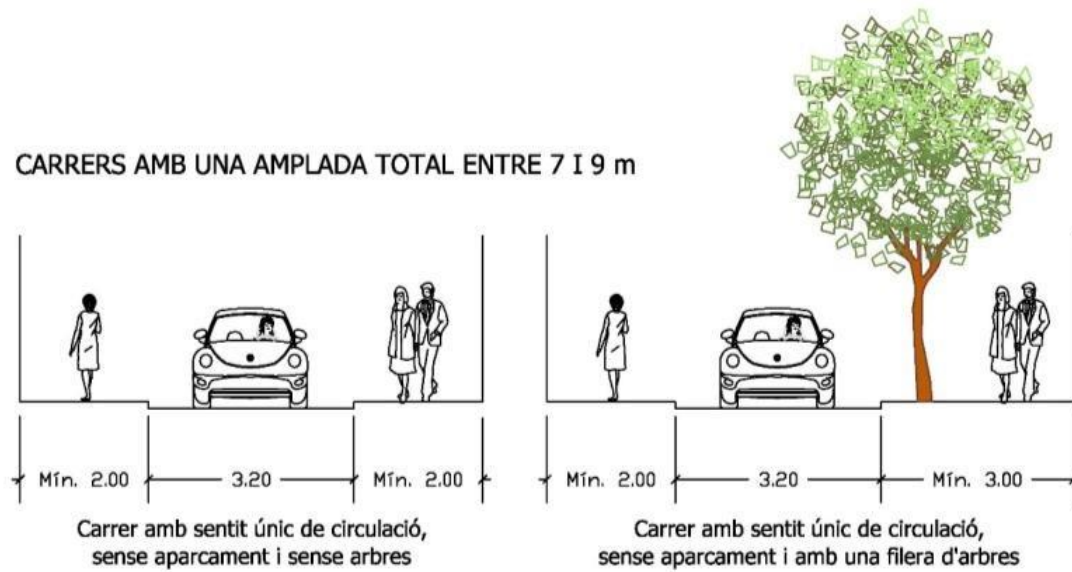
Imatge 56. Fotomuntatge de la continuïtat de la vorera



2.2 Carrers amb amplada d'entre 7 i 9 metres

Sovint, els municipis mantenen vies amb ample entre 7 i 9 metres, on encara es manté el carril d'estacionament i dues voreres d'ample insuficient. Malgrat que el dèficit de places d'aparcament dificulta les previsions del canvi de configuració d'aquestes vies, a la llarga s'ha de tenir present la impossibilitat de compaginar tots els usos en un espai limitat, garantint la seguretat i l'accessibilitat.

Figura 16. Seccions per a carrers amb amplada de 7 a 9 metres

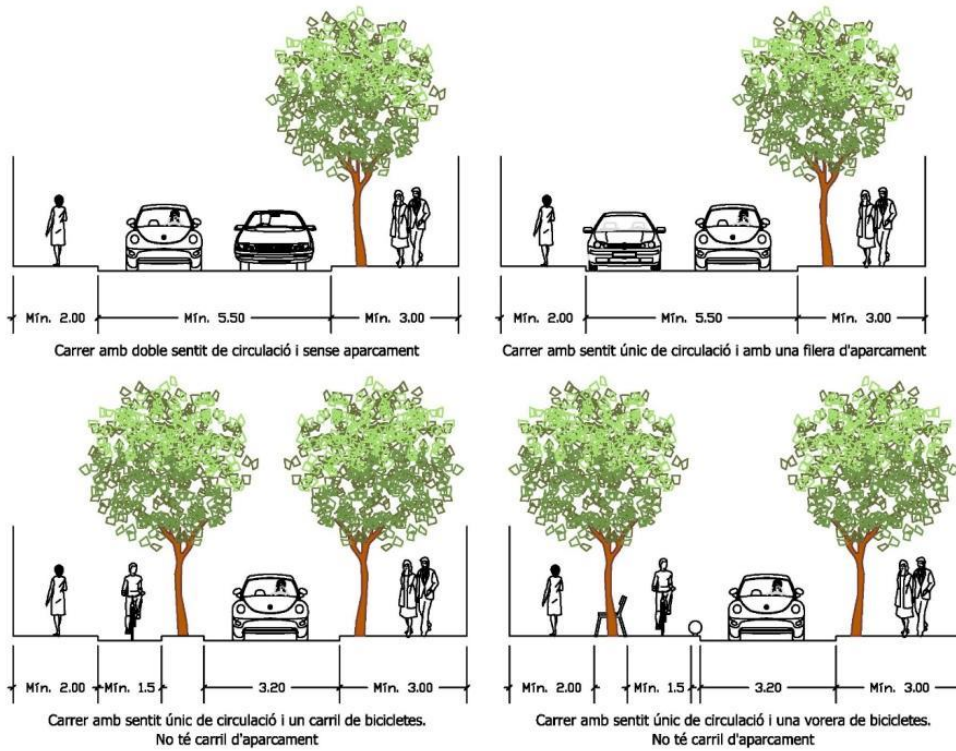


2.3 Carrers amb amplada d'entre 9 i 11 metres

Amb amplades superiors a 9 metres es pot configurar ja vies amb doble sentit de circulació o estacionament en calçada. En alguns casos el manteniment de doble sentit d'estacionament junt amb cordó d'estacionament es realitza en detriment de l'espai de voreres, una situació que s'ha de revertir progressivament, estudiant un pla de circulació municipal que determini els sentits de circulació.

Figura 17. Seccions per a carrers amb amplada de 9 a 11 metres

CARRERS AMB UNA AMPLADA TOTAL ENTRE 9 I 11 m

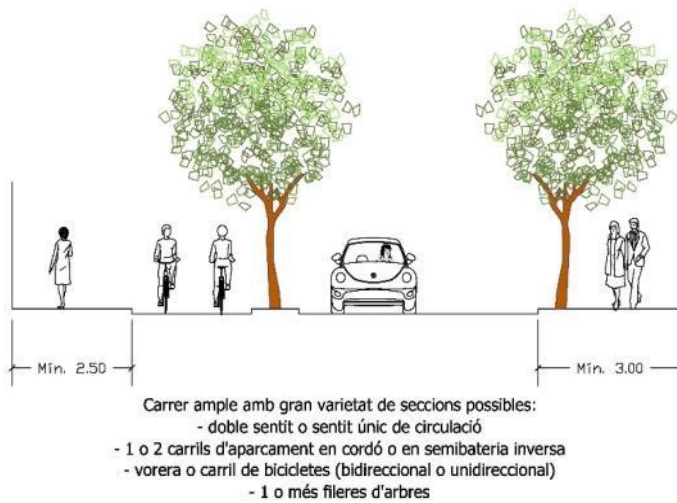


2.4 Carrers amb amplada superior a 12 metres

Amb calçades d'amplada superior als 12 metres les configuracions són múltiples, acollint els diferents usos requerits, mantenint espais per a tots els modes.

Figura 18. Seccions per a carrers amb amplada superior a 12 metres

CARRERS AMB UNA AMPLADA TOTAL DE 12 m O MÉS



ANNEX 2: RECOMANACIONS PER A LA PACIFICACIÓ DE LES VELOCITATS URBANES

3. NOVA REGULACIÓ DE LES VELOCITATS EN ÀMBIT URBÀ

L'11 de novembre de 2020 es van publicar al Boletín Oficial del Estado (BOE) els nous límits genèrics de velocitats en ciutats i travesseres de tot l'Estat i han d'entrar en vigor l'11 de maig de 2021. Aquesta nova regulació suposarà la reducció, entre altres, del límit de velocitat en vies de paviment únic (calçada i vorera) que passarà a ser en tots els casos de màxim 20 km/h. El canvi de més rellevància, però, serà el de calçades d'un sol carril i de doble sentit, les quals passaran a tenir una velocitat màxima establerta de 30 km/h. Això suposa l'alteració del límit genèric dels 50 km/h en àmbit urbà vigent fins ara.

EN CIUDAD, A 30 km/h
Reducir la velocidad en ciudad de 50 km/h a 30 km/h disminuye cinco veces el riesgo de fallecer debido a un atropello. Los nuevos límites de velocidad en ciudades y travесías ayudarán a la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía.

The infographic consists of three panels. The first panel shows a pink car and a pedestrian on a sidewalk, with a '20 km/h' sign below. The second panel shows a yellow car and a pedestrian on a sidewalk, with a '30 km/h' sign below. The third panel shows a blue car and a motorcycle on a road, with a '50 km/h' sign below. A logo for 'Revista de Seguridad Vial' is visible in the top right of the third panel.

20 km/h para las vías en las que estén unificadas calzada y acera.

30 km/h para las vías con un solo carril por sentido.

50 km/h para las vías de dos o más carriles por sentido.

Fuente: DGT

En detall, el *Reglamento General de Circulación*, estableix a l'article 50:

Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travесías.

1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travесías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límit genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

Segons estudis de les autoritats de trànsit, la reducció de la velocitat de 50 km/h a 30 km/h redueix en cinc vegades el risc de morir en un atropellament.

En aquest sentit, caldrà dur a terme un esforç informatiu adreçat a les persones conductores del municipi pivotant sobre els següents camps:

- Treball de senyalització específica d'aquells carrers que modifiquen la limitació de velocitat per afegir senyalització específica o substituir la senyalització anterior existent, i adaptació de les característiques de la via (ample de secció, voreres, paviments, mobiliari urbà, desviacions de l'eix de la trajectòria o reductors).
- Reforç de les tasques de control i vigilància per tal de conscienciar sobre els canvis que s'introdueixen. Així, davant, l'envergadura de la tasca, seria important definir un seguit de vies atenent l'accidentalitat més gran prèvia per a concentrar aquests esforços de vigilància de les velocitats.
- Difusió per diversos mitjans locals sobre els canvis que suposa la nova regulació en la xarxa viària del municipi. Caldrà dur a terme una campanya amb mitjans de comunicació locals que estableixin la nova definició de xarxa atenent aquestes noves velocitats.

4. AVANTATGES DE LES "CIUTATS 30"

En aquelles ciutats on s'ha implantat el límit de 30 km/h s'observen avantatges clars que beneficien la reducció del trànsit, de la contaminació atmosfèrica i acústica, i el confort dels vianants:

- Reducció del trànsit.

A la ciutat de Pontevedra, un exemple punter en pacificació urbana, s'ha reduït el trànsit en un 30% a tota la ciutat i un 70% a la zona del centre. Es va crear una zona lliure de cotxes que inclou el nucli antic i l'eixample, i es va aplicar mesures de pacificació a les àrees circumdants amb un límit de velocitat de 30 km/h.

A Europa, on hi ha més de 1.000 ciutats que compten amb zones 30, els resultats també avalen la mesura. A Londres, la implantació d'aquesta iniciativa ha arribat a produir descensos del trànsit de l'ordre del 15%, mentre que a Berlín s'ha registrat una reducció dels nivells de diòxid de nitrogen (NO₂) entre un 10 i un 15%.

- Menys velocitat, menys ferits greus.

Segons l'estudi que la Xarxa de Ciutats que Caminen ha efectuat en els municipis que han limitat la velocitat màxima de les seves vies a 30 km/h, aquesta mesura és realment efectiva a l'hora de prevenir ferits greus en un 80%.

Destaquen els resultats obtinguts en ciutats com Pontevedra, Irun (Guipúscoa) i Ansoáin (Navarra), ciutats que lideren l'Aliança Ciutats 30 km/h (un grup de treball amb l'objectiu de facilitar i estimular la implantació d'aquesta limitació en tots els municipis).

A Pontevedra, segons dades de la policia local, el nombre de ferits greus en els carrers de centre de la ciutat ha baixat un 82%. Dels 17 lesionats greus produïts entre octubre de 2012 i setembre de 2013, s'ha passat a 3 (d'octubre de 2013 a setembre de 2014). En el cas d'Irun (Guipúscoa), el nombre de ferits greus registrats es va reduir un 76,92%: dels 13 ferits greus de 2011, es va passar a 3 ferits greus en 2013. A Ansoáin (Navarra), per la seva banda, la introducció de la velocitat màxima de 30 km / h va significar una reducció dels accidents de trànsit del 80%.

- Com a norma general, en pacificar el trànsit es redueixen els accidents entre 3 i 4 vegades (de 400 l'any 2011 a 100 sinistres en l'actualitat, Irun). En ciutats petites pots semblar insignificant, però en ciutats més denses, suposa reduir els accidents en diversos centenars o milers.
- La probabilitat de morir atropellat es redueix dràsticament. En una col·lisió a 50 km/h el vianant té un 85% de probabilitat de morir mentre que a 30 km/h no arriba al 5% i el 30% surt il·lès.
- També es redueix el soroll que causa el trànsit (menys velocitat, menys trànsit).

Segons un estudi de l'Institut DKV de la Vida Saludable, d'un 33% de soroll a 50 km / hora es passa a un 6% a 30 km / hora.

- Si no existeix cap infraestructura viària per la bicicleta, una zona o carril 30 aporta més seguretat envers res, sobretot si va acompanyada d'elements reductors de trànsit motoritzat i de la velocitat de la via.

Però aquestes reduccions no s'aconsegueixen només amb un canvi de senyalització. Aquestes ciutats han realitzat campanyes de sensibilització a través de la policia local, instal·lant radars informatius i també, modificant traçats de carrers amb elements pacificadors.

4.1 Mesures per tirar endavant el projecte de "Ciutat 30".

- Cal tenir aprovada la modificació l'ordenança municipal de mobilitat sostenible amb els continguts de la proposta "Ciutat 30".
- Impulsar una campanya de comunicació per donar a conèixer aquest i altres canvis importants de la nova ordenança.
- Canviar la senyalització a totes les entrades del municipi amb el senyal de 30 km/h, en lloc del senyal de 50.
- Continuar amb les mesures urbanístiques per transformar els carrers dels barris en espais segurs on els cotxes i motos no puguin agafar velocitats inapropiades.

- Implantar mesures de control per part de la policia local per garantir el compliment dels límits de velocitats a la ciutat.

4.2 Configuració de carrers a 30

Les mesures de gestió del trànsit com ara la regulació de la velocitat, han d'anar acompanyades de mesures físiques que ho facin viable i que passen inevitablement per adaptar l'espai a les característiques de la via tractada.

Als carrers que passin a tenir velocitat 30, les mesures de reforç poden passar per:

- Ampliació de voreres que fomentin els desplaçaments a peu, i redueixin l'ample de secció de calçada (amplades de carril no superiors a 3 m).
- La utilització de mobiliari urbà que delimiti els diferents espais amb elements vegetals, constructius o decoratius, i testos d'obra que a més milloren l'aspecte de carrer.
- La implantació de paviments especials que afavoreixen una disminució de la velocitat a més de segregar la calçada i vorera.
- La desviació de l'eix de la trajectòria.
- Col·locar al mig de la recta una "xicana" per forçar el canvi de trajectòria realitzant petits girs...

5. ELEMENTS REDUCTORS DE TRÀNSIT I VELOCITAT

1.- Per a reduir volums de trànsit:

- Obstacles transversals: elements constructius que trenquen la continuïtat del traçat viari (fitó abatible, barrera mòbil, pilona retràctil).
- Obstacles a les cruïlles: elements que pretenen interrompre parcialment o totalment el trànsit en un o més moviments.

2.- Per a reduir la velocitat:

- Estrenyiment de calçada, amb illots centrals (mitgeres o refugis) o estrenyiment lateral. Aquesta mesura no haurà de superar mai els 30 metres de longitud.
- Desplaçament de l'eix de la calçada - xicana. És una bona mesura per millorar la velocitat i a més permet integrar places d'aparcament com a part de l'ordenació (conservant normes mínimes de distància a passos de vianants, etc.)- Es pot realitzar amb desplaçament de l'eix de la trajectòria, amb desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb les places d'aparcament, o amb el desplaçament de l'eix de la trajectòria només en proximitat d'una cruïlla.
- Elevacions de la calçada.
- Instal·lació de radars.

5.1 Criteris per a la selecció del tipus de reductor

La selecció dels tipus de reductor ha de ser fruit d'una valoració de:

- Registre de velocitats.
- Observació de comportaments i de riscos potencials.
- Anàlisi del trànsit (intensitats, percentatge de pesants).
- Anàlisi dels accidents.
- Presència de centres d'atracció sensibles (escoles, centres esportius, centres d'atenció mèdica...).
- Estudi d'itineraris de vianants i de ciclistes.
- Seran d'aplicació a la xarxa secundària, tot i que en casos excepcionals en vies de xarxa bàsica es poden adoptar mesures de reducció de la secció transversal.

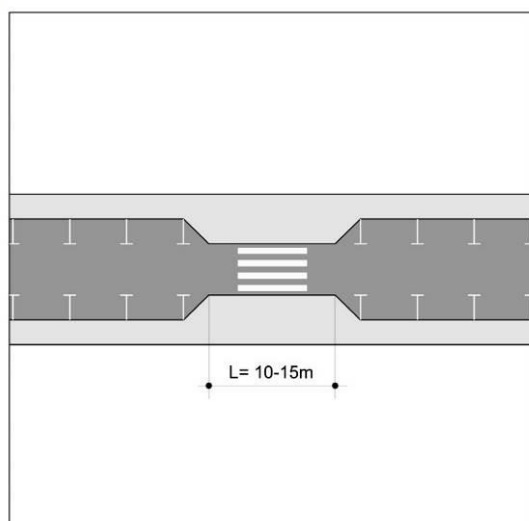
A més a més, cal tenir en compte que:

- Les mesures han de permetre el trànsit de vehicles de serveis municipals i d'emergència.
- Els elements han de ser fàcilment visibles i estar senyalitzats de forma adequada.
- Per evitar accelerades i canvis de velocitat sobtada cal l'ús freqüent i homogeni dels elements. S'estima com a distància adequada entre elements no menys de 30 metres i no més de 150.

La combinació d'alguns elements reforça l'eficàcia (per exemple fer coincidir passos de vianants amb plataformes elevades de reducció de velocitat).

5.2 Estretament de la calçada

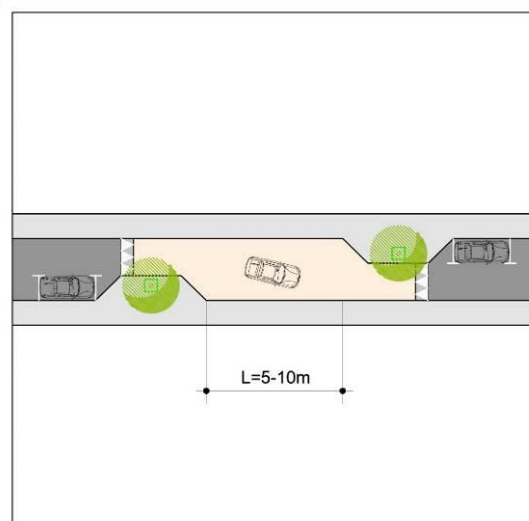
Com ja s'ha mencionat, un excés d'ample de calçada té una relació directa amb la velocitat de circulació dels conductors. Existeixen diverses configuracions per estrènyer un tram viari, amb illots centrals o estrenyiments laterals.



ESTRETAMENT DE CALÇADA

Indueix al conductor a reduir la velocitat.

(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)



ZIG-ZAG SIMPLE

Indueix al conductor a reduir la velocitat.

(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

Però, amb un cost molt menor, aquest mateix efecte es pot obtenir senyalitzant amb pintura l'ample de carril, definint, per exemple, les zones d'aparcament. Altres mesures poden ser la creació de mitjanes pintades, en vies bidireccionals, amb un ample de la mitjana adaptat a mantenir una secció de carril adequada.

Imatge 57. Exemples de mesures de fàcil aplicació per l'estretament d'amples de calçada



Exemple de mitjana pintada, estrenyent els carrils de circulació per moderar la velocitat. Aquí s'ha combinat amb trencament horitzontal de l'eix de la trajectòria.



Exemple en què s'ha establert una mitjana pintada, estrenyent els carrils de circulació.

L'excés d'ample de calçada comporta una sensació d'amplitud visual lliure d'obstacles, que en vies molt rectilínies incita a circular a velocitats excessives. El conductor perd percepció de la mateixa velocitat.

Adicionalment, l'ample es pot veure incrementat per la manca de definició dels carrils i els cordons d'estacionament amb pintura. La manca de delimitació fa que, en absència de vehicles estacionats, l'ample de calçada que percep el conductor sigui encara major.

En zones residencials amb voreres estretes, el vianant pot tenir una important sensació d'inseguretat associada en aquesta situació. També se sent desprotegit en els encreuaments de la via, agreujat si troba elements que obstaculitzen la visibilitat en els passos (contenidors, vehicles estacionats arran de pas).

L'ample de les vies ha de ser determinat per un seguit de factors com la velocitat, les característiques de l'entorn i el volum de trànsit pesant. Però en zona urbana, en general, es recomana mantenir amplades de carril no superiors a 3 -3,2 metres, i cordons d'aparcament de 2,25 m.

5.3 Desplaçament de l'eix de la calçada

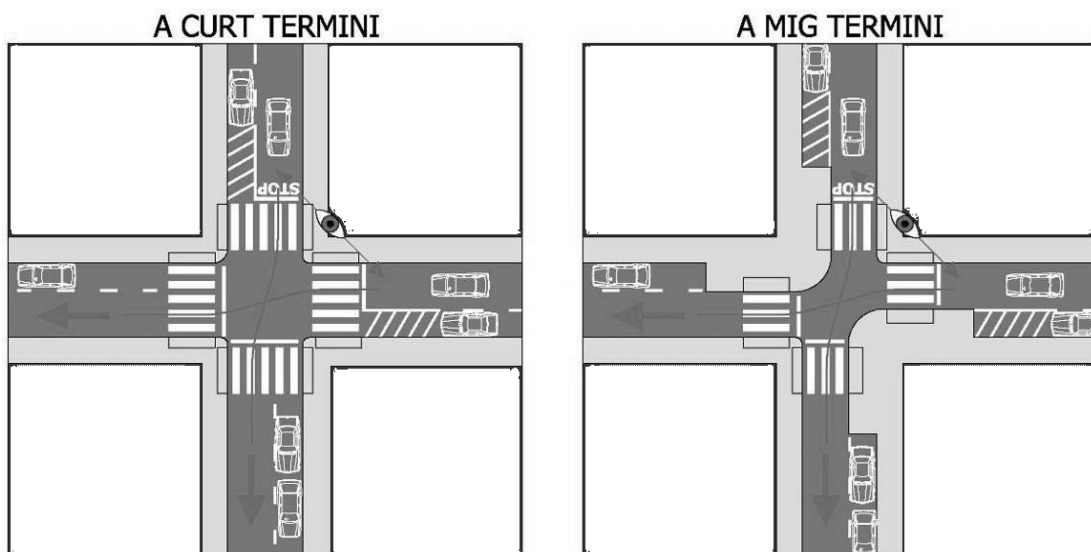
Una mesura menys agressiva i igual d'eficaç que els elements elevats per a reduir la velocitat dels cotxes és el reductor horitzontal que s'estableix alternant l'aparcament de costat i trencant l'eix de la calçada.

És una mesura molt econòmica i pot funcionar bé, tot i que la seva implantació no pot ser extensiva. En les fitxes d'actuació ja es proposa l'aplicació d'aquesta mesura en un punt en concret.

El mode d'aplicació està condicionat a l'ample de via:

A carrers amb calçades entre 5 i 6 m d'ample repartits entre un carril de circulació i un d'aparcament, aquesta mesura s'aplicaria segons mostra el gràfic adjunt. Per tal d'optimitzar l'eficàcia del disseny i evitar que cotxes mal estacionats redueixin la visibilitat caldrà – a mitjà termini – delimitar els carrils d'aparcament amb orelles a les cantonades. A curt termini, i per atenuar el cost econòmic o fer la inversió progressiva, es pot aplicar el sistema sense orelles.

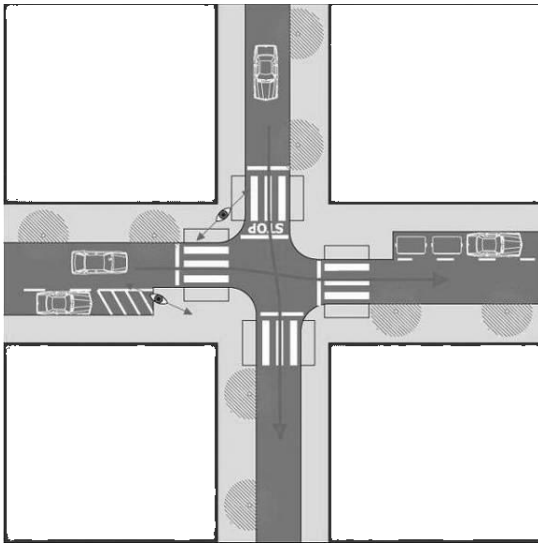
Figura 19. Aparcament alternat de costat per a reduir la velocitat. Solució provisional i solució definitiva



En alguns carrers massa estrets per a permetre l'aparcament a la via pública pot resultar impossible utilitzar la distribució de l'aparcament per a aconseguir un itinerari en forma de ziga-zaga (que obligaria els conductors a reduir la velocitat). Per obtenir un efecte semblant en la majoria dels casos es poden establir voreres asimètriques, alternant de costat la vorera més ampla.

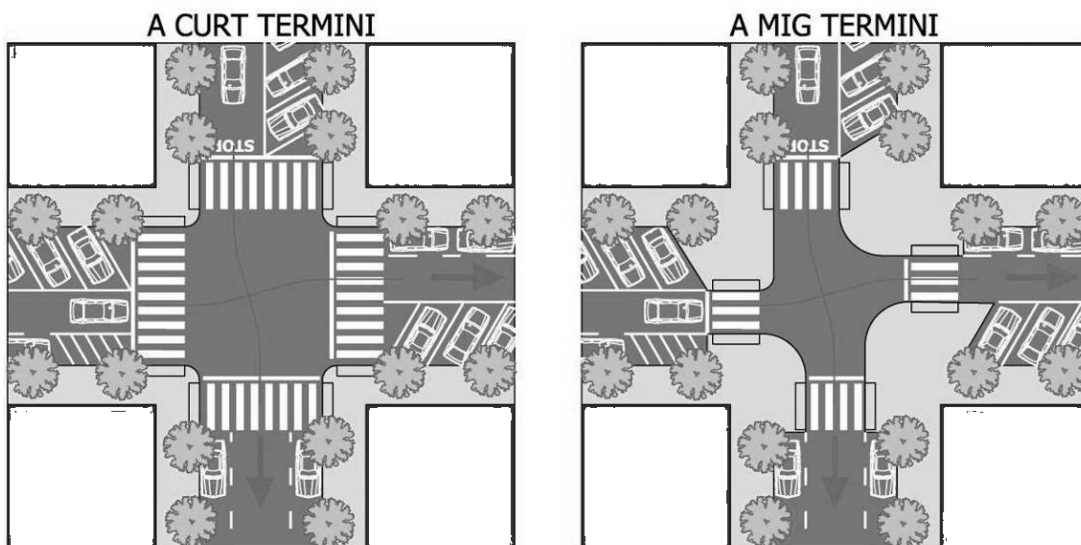
Si un carrer té 8 m d'amplada i una calçada de 3 m caldria establir una vorera de 2 m i una altra de 3 m. En aquesta última es podria aprofitar l'espai sobrer per a millorar l'atractiu de l'espai dels vianants amb la instal·lació de bancs i altre tipus de mobiliari urbà i plantant una filera d'arbres. En el gràfic adjunt es pot observar l'aplicació d'aquest disseny en una intersecció entre un carrer de 8 m d'amplada i un altre amb una secció de 10 m.

Figura 20. Aplicació de reductors horitzontals de velocitat a carrers d'entre 8 i 10 m



A carrers amb una calçada superior als 10 m d'amplada es pot aconseguir el mateix efecte de ziga-zaga alternant entre diferents combinacions d'aparcament en cordó i aparcament en semibateria inversa (vegeu el gràfic a continuació).

Figura 21. Aplicació de reductors horitzontals de velocitat a carrers amb calçades amples



5.4 Elevacions a la calçada

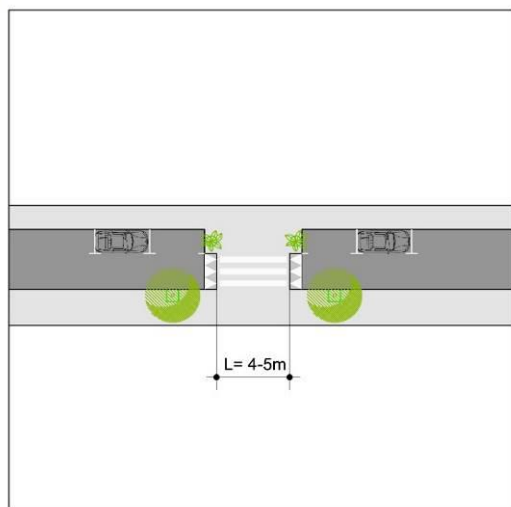
És la més eficaç de les mesures reductores de velocitat en moltes situacions i, a més de la moderació, en alguns casos millora l'accessibilitat dels vianants. El disseny, angle de les rampes, longitud, etc. s'ha d'adequar a la velocitat màxima del carrer.

Una de les modalitats, els passos de vianants de ressalt, és molt indicada per a carrers de zona 30, entrades i vies perimetrals de les zones 30 o residencials, a la sortida de rotondes per impedir l'acceleració excessiva.

Altres configuracions són les plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera), les cruïlles elevades o elevacions que funcionin com a porta d'entrada a zones pacificades (elevació en continuïtat de les voreres).

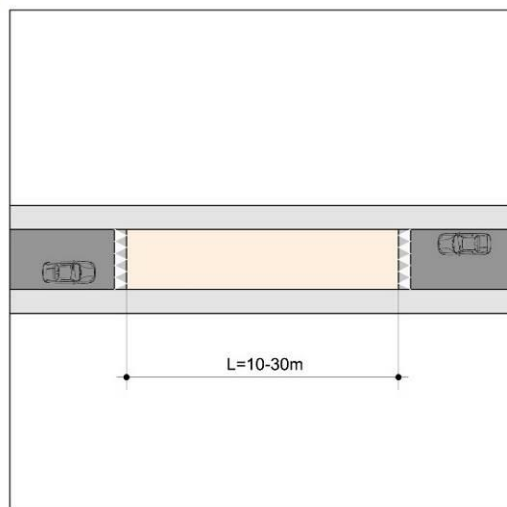
Cal evitar les elevacions en itineraris de transport públic, en vies amb trànsit superior a 100 vehicles pesants/dia o en accessos a centres d'emergència (hospital, bombers, policia); també en vials amb pendents superiors al 4, durant els 200 metres després del senyal d'entrada en aglomeració urbana, interior de revolts amb radi inferior a 200 m i en ponts i als 25 m anteriors i posteriors a un pont.

Figura 22. Elevacions a la calçada



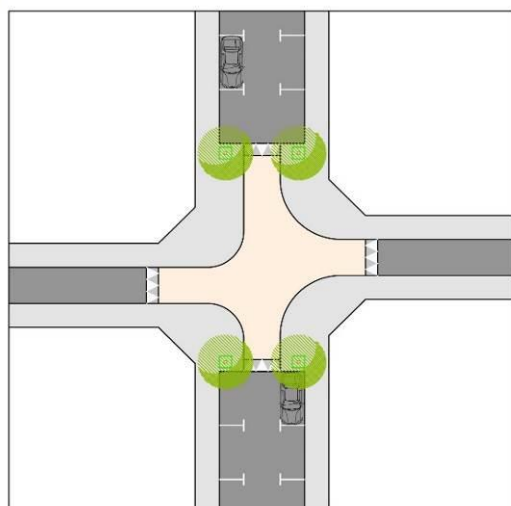
PAS DE VIANANTS ELEVAT

Indueix al conductor a reduir la velocitat.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)



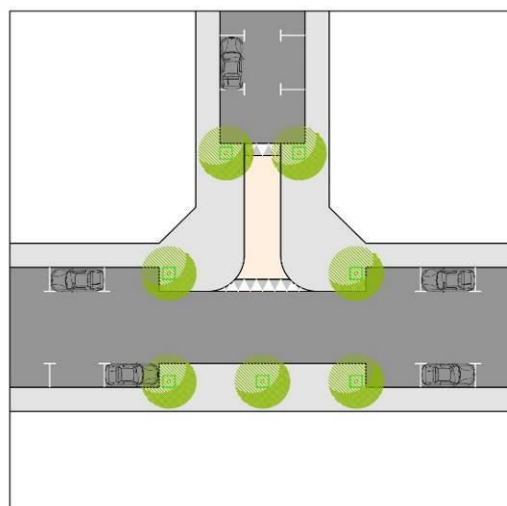
PLATAFORMA EN SECCIÓ DE CARRER

Preferència de pas per a vianants.
(Font de consulta: "Dossier tècnic de seguretat viària, Servei Català de Trànsit, Generalitat de Catalunya.)



PLATAFORMA A LA CRUÏLLA

Indueix a reduir la velocitat, i millora la visibilitat a la cruïlla.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)



PORTA D'ACCÉS A UNA ÀREA DE MODERACIÓ DE TRÀNSIT

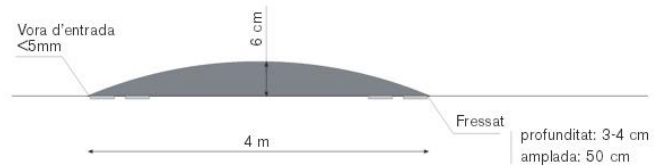
Mitjançant una plataforma elevada.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

Esquenes d'ase. L'esquena d'ase és un element reductor de velocitat que presenta un perfil transversal en forma de llom i amb pendent a banda i banda.

La secció de l'esquena d'ase té forma arrodonida i ha de tenir les dimensions següents:

Altura 6 cm \pm 1 cm.

Longitud: 4 m \pm 0,20 m.



Per a la construcció de l'esquena d'ase es consideren materials adequats:

- El formigó amb textura superficial compresa entre 0,6 i 0,9¹.
- Materials de component asfàltic, garantint que presenti un coeficient de fregament superficial almenys del 65%².

La qualitat de la pintura ha de garantir el coeficient de fregament que exigeix la normativa de carreteres.

¹ Segons la norma NLT-335. Aquesta norma d'assaig descriu el procediment que s'ha de seguir per determinar la profunditat mitjana de la microtextura superficial d'un paviment, mitjançant l'aplicació d'un volum conegut de material granular a la superfície i la mesura subsegüent de l'àrea total coberta.

² Segons l'especificació per a la qualitat d'obra acabada que indiquen els articles 540, 542 i 543 del PG3 i la norma NTL-336/92. Aquesta norma descriu el procediment que s'ha de seguir per determinar, amb un dispositiu de mesura continu, la resistència al fregament de les superfícies humides de paviments de carretera.

Coixí berlinès. És una elevació sobre la calçada, però no s'estén a tota l'amplada de la secció. El coixí suposa un obstacle en funció de la distància de les rodes respecte de l'eix del vehicle. Així, permet la circulació de vehicles de transport públic o camions sense que adverteixin l'efecte de l'elevació. S'evita d'aquesta manera l'efecte sobre els passatgers i la càrrega de camions, a més d'evitar el soroll de la caixa de càrrega. Les motos i bicicletes poden evitar l'obstacle però no els turismes.

Cal evitar-los en calçades amb més d'un carril de circulació, en vials de servei d'un centre d'urgència (sanitari, bombers o policia), als primers 200 metres d'accés a un centre urbà, a l'interior de revolts amb radi inferior a 200 m i 40 abans i després dels mateixos, amb vials amb pendent superior al 6 i en ponts i 25 m abans i després d'aquests.

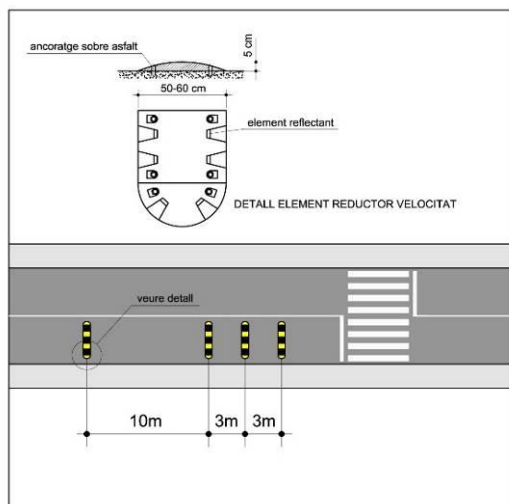
Respecte al material utilitzat, hi ha municipis que opten per instal·lar coixins berlinesos d'asfalt perquè, a diferència dels de cautxú, tenen un menor cost de manteniment i generen menys molèsties als autobusos i vehicles de grans dimensions.

Imatge 58. Exemples de coixins berlinesos d'asfalt. Municipi de Sant Cugat del Vallès



1. Bandes prefabricades. Elevació de la calçada en tota una franja transversal, a partir de mòduls prefabricats que es munten i es fixen al paviment in situ. Entre els seus principals inconvenients està que generen problemes de soroll a l'entorn, i que requereixen un elevat grau de control i manteniment.

Figura 23. Elements transversals de reducció de velocitat

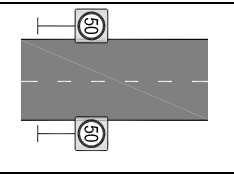

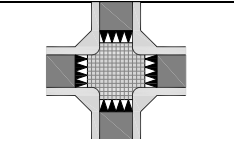


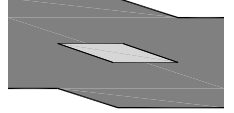
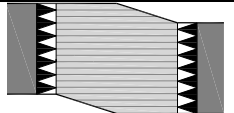
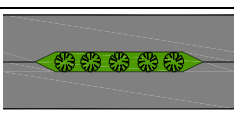
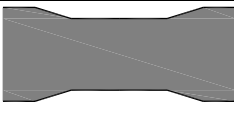
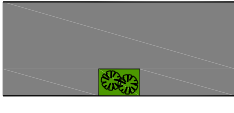
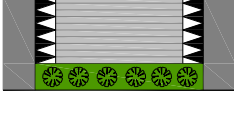



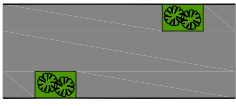


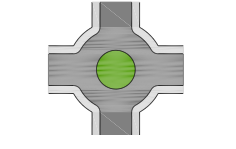
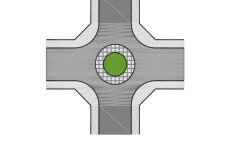
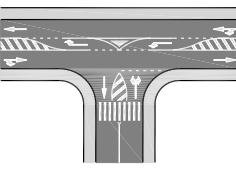
ELEMENTS TRANSVERSALS DE REDUCCIÓ DE VELOCITAT
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

2. Bandes transversals d'alerta. Bandes estretes amb relleu, i sovint d'una textura especial, que disposades transversalment a la superfície de la calçada alerten els conductors quan són ultrapassades mitjançant un soroll característic i vibracions a l'interior dels vehicles. Poden utilitzar-se com a complement dels elements reductors de velocitat.

A tall de síntesi s'inclou la bateria de possibles elements reductors i la seva aplicabilitat a la xarxa.

Taula 6. Diferent tipus de mesures reductores de velocitat

Element	Tipus de via (límit velocitat)		
	Xarxa bàsica	Secundària	Veïnal
 Pòrtic entrada a zona urbana	•	•	•
 Plataforma elevada en secció de carrer		•	•
 Plataforma elevada en intersecció		•	•
 Llom		•	•
 Bandes sonores	•	•	•
 Trencament horitzontal de trajectòria	•	•	•
 Trencament horitzontal de trajectòria amb plataforma elevada		(•)	•
 Estrenyiment de calçada amb element físic central	•	•	•
 Estrenyiment de calçada amb reducció als laterals	•	•	•
 Estrenyiment de calçada en un costat		•	•
 Estrenyiment a un carril amb plataforma elevada		(•)	•
 Estrenyiment de calçada en un costat amb llom		(•)	•

Element		Tipus de via (límit velocitat)		
		Xarxa bàsica	Secundària	Veïnal
	Trencament horitzontal de trajectòria amb elements als costats		(●)	●
	Trencament horitzontal de trajectòria amb elements als costats i plataforma elevada		(●)	●
	Trencament horitzontal de trajectòria amb elements als costats i llom		(●)	●
	Rotonda	●	●	
	Minirotonda	●	●	
	Carril de gir segregat	●		

Els casos marcats amb (●) dependran de factors com l'ample de secció, el volum de trànsit o altres.

5.5 Control de la velocitat per radar

D'acord amb les competències locals, els municipis, a través dels policies locals, podran denunciar infraccions de trànsit per excés de velocitat detectades mitjançant radars fixos o mòbils en vies de titularitat municipal.

En el cas de vies de titularitat no municipal, com travesseres no traspassades a un ajuntament, el municipi no ostenta competències d'ordenació i control del trànsit (que són pròpies de l'administració titular) ni tampoc competències sancionadores (responsabilitat del cos de Mossos d'Esquadra, i el procés sancionador serà gestionat pel Servei català de Trànsit). Per tant, la instal·lació d'un radar en travesseres serà, d'acord amb la normativa vigent, responsabilitat del Servei Català de Trànsit.

Tipologies de control per radar:

- Radar fix. Tal com diu el seu nom, aquest tipus de radar sempre es troba en la mateixa ubicació. Disposat dins d'una cabina, sol estar col·locat en un lateral de la via o bé en els pòrtics. La presència d'aquests dispositius sempre està senyalitzada a través de cartells.

- Radar mòbil. Són aquells que estan en cotxes camuflats o oficials de la policia o sobre un trípod al costat de la via. El seu funcionament és independent de si el vehicle està en marxa o no, de manera que assabentar-te de la seva presència és força complicat.
- Radar de tram. El radar de tram controla la velocitat mitjana amb què el conductor ha circulat entre dos punts. Per això, els usuaris han de mantenir una velocitat similar o inferior a la màxima permesa durant el trajecte.

Així mateix, i sense voluntat sancionadora a priori, es poden instal·lar radars informatius o semàfors de velocitat.

- Radars informatius: panells lluminosos informatius de la velocitat de circulació, que a vegades mostren una imatge verda/vermella segons si se circula correctament/per sobre de la velocitat permesa.
- Semàfor de velocitat: establert un límit de velocitat de la via, en cas de vehicle en aproximació amb velocitat superior, es troba amb un semàfor en vermell.

Imatge 59. Exemples de radars informatius



ANNEX 3: RECOMANACIONS I BONES PRÀCTIQUES EN L'ORDENACIÓ URBANA

Hi ha molts elements i aspectes en la gestió de la mobilitat i en les actuacions en la xarxa viària que es relacionen directament o indirectament amb la seguretat viària. En la redacció de projectes de nova urbanització i de projectes viaris que es duen a terme per raons alienes a la mobilitat i la seguretat viària, com poden ser obres de millora de clavegueram, serveis, restitució del paviment, etc. cal sempre tenir en compte la millora de la seguretat viària.

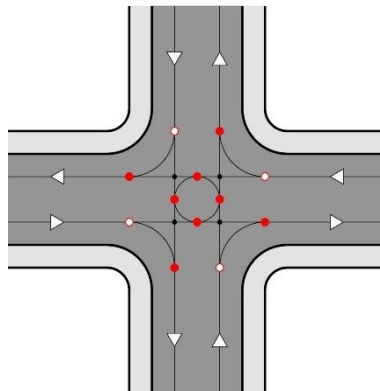
S'inclou els temes següents:

1. Interseccions
2. Voreres i calçades
3. Ordenació de l'estacionament
4. Espai específic per als vianants
5. Accessibilitat
6. Senyalització

6. INTERSECCIONS

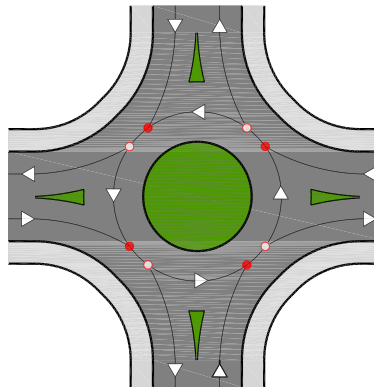
La intersecció de les trajectòries dels vehicles que es troben en una cruïlla es consideren, virtualment, punts de conflicte. S'han de diferenciar els punts de conflicte secants, vinculats al cisallament de trajectòries, de més gravetat, dels punts de conflicte tangents que, en cas de col·lisió entre dos vehicles, comporten l'afectació de les seves parts laterals.

Figura 24. Punts de conflicte en una intersecció en X de doble sentit circulatori



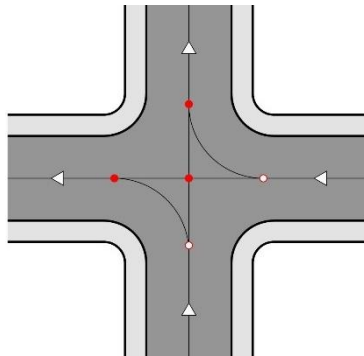
La rotonda és un element efectiu com a reductor de velocitat a les interseccions. Es redueix la velocitat en els accessos a la rotonda, però aquest efecte disminueix gradualment 100-250 m després de la rotonda.

Figura 25. Punts de conflicte en una rotonda



Els sentits únics de circulació i la prohibició de gir a l'esquerra també presenten molts avantatges quant a la millora de la seguretat viària. Comparat amb una cruïlla amb doble sentit circulatori disminueixen els punts de conflicte.

Figura 26. Punts de conflicte en una intersecció en X de sentit únic circulatori

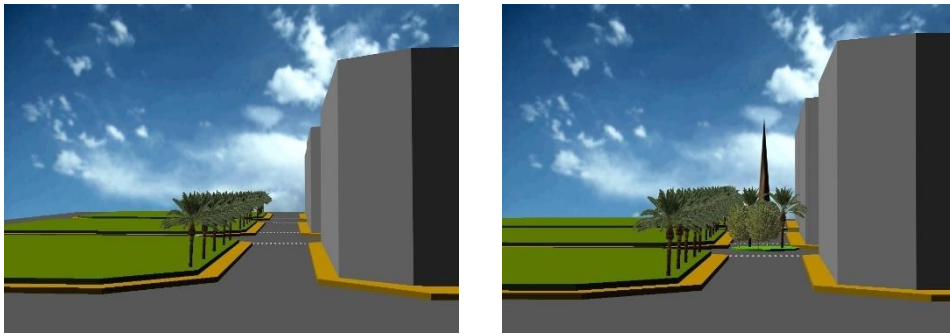


El canvi del doble sentit existent en un carrer a un únic sentit de circulació també permet reordenar l'espai viari augmentant l'espai per al vianant, la bicicleta i per a l'estacionament. En general, la reducció de l'ample de la calçada indueix a una disminució de la velocitat i a la possibilitat d'estacionar il·legalment.

6.1 Visibilitat a les interseccions

Com que una part molt important dels accidents tenen lloc en interseccions és obvi que cal afrontar aquest àmbit. En primer lloc, cal assegurar que els conductors s'adonen que estan arribant a una intersecció. Aquesta visualització es pot fer ressaltant el centre de l'eix (en cas de rotonda o minirotonda), o els accessos (estrenyiment de la calçada, reforç de l'enllumenat, etc.).

Figura 27. Aplicació de mesures de visibilitat



En arribar a la intersecció, també cal assegurar una bona visibilitat. Els gràfics a continuació indiquen les àrees que cal mantenir lliures d'obstacles en interseccions sense regulació amb semàfor.

Figura 28. Àrea de visibilitat en interseccions en X

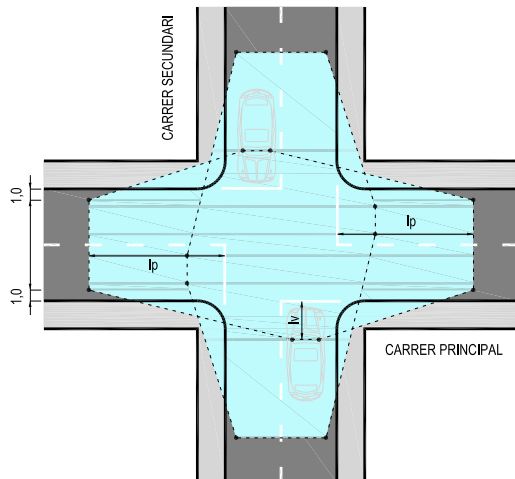
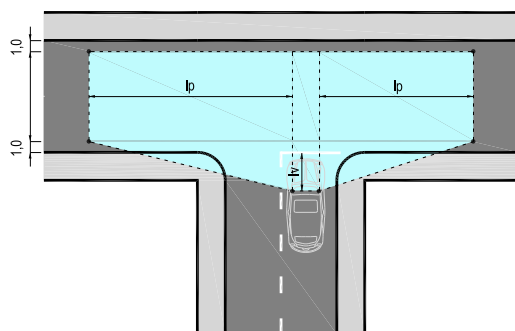


Figura 29. Àrea de visibilitat en interseccions en T



Taula 7. Longitud de l'àrea de visibilitat segons la velocitat de la via

Límit de velocitat (km/h)	50	40	30
Longitud de l'àrea de visibilitat en el carrer principal (m)	95	75	55

Recomanacions:

- Remarcar la ubicació de la cruïlla.
- Assegurar una bona il·luminació.
- Assegurar que els senyals, arbrat, i altres elements no obstrueixen la visibilitat.
- Eliminar l'espai superflu per evitar estacionament no controlat.
- Assegurar passos de vianants en itineraris rectes.
- Mirall per a millorar la visibilitat en una intersecció en carrers estrets o en revolts.

Tot seguit es mostra una sèrie de situacions en intersecció i les seves alternatives d'ordenació amb criteris de seguretat.

6.1.1 Disfuncions i millores en interseccions:

Exemples en una cruïlla amb un carril de circulació i dues línies d'estacionament.

Figura 30. Intersecció no compacta. Pas de vianants fora de la trajectòria idònia del vianant

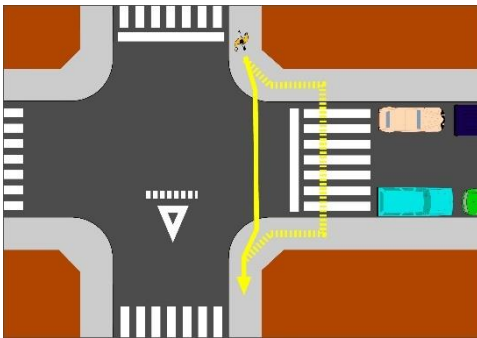


Figura 31. Intersecció igual que l'anterior, amb marques viàries de zona morta

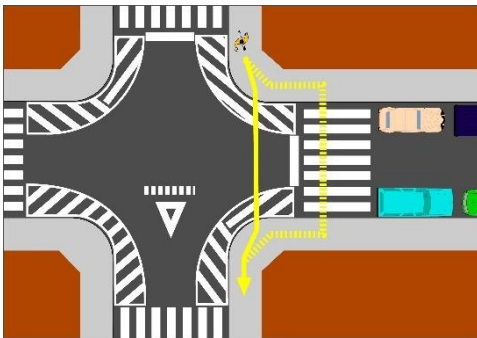


Figura 32. Ubicació correcta de pas de vianants. Possible ocupació del pas i restricció de la visibilitat



Figura 33. Intersecció compacta i segura

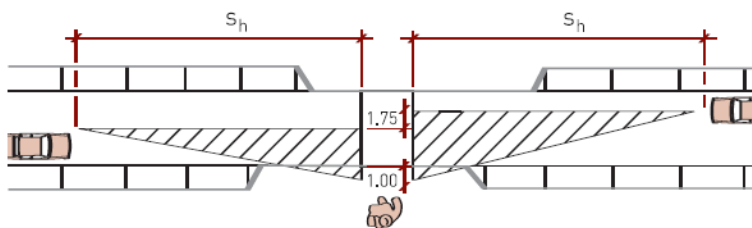


6.1.2 Obstacles visuals

Com a norma general, cal evitar l'estacionament de cotxes o la ubicació de contenidors de brossa prop de pas de vianants, al costat d'on ve el trànsit rodat. Cal aplicar el mateix criteri per a la ubicació d'altres elements com rètols de publicitat, vegetació densa, etc.

Un element a vigilar és el desplaçament dels contenidors de la brossa respecte a la seva posició original, evitant que s'envaeixin espais no adients. La senyalització horitzontal dels espais que ocupen facilita aquesta tasca de vigilància.

Figura 34. Paràmetres pel càlcul de les distàncies de visibilitat dels vianants



V (km/h)	20	30	40	50	60	70
S _h (m)	10	20	30	40	50	60

Font: Recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya. PTOp.

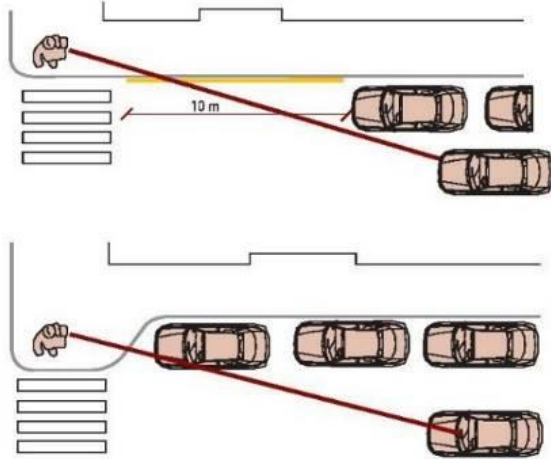
6.1.3 Estacionament

Els vehicles mal estacionats sovint comporten greus problemes de visibilitat per als usuaris, siguin vianants o conductors. Empitjoren la visibilitat i la possibilitat d'abastar visualment amb rapidesa l'entorn viari. Per tal d'evitar aquest fet cal augmentar la vigilància per assolir un major respecte envers les normes.

També és freqüent que vehicles estacionats correctament perjudiquin la visibilitat (passa, en general, a prop d'interseccions i de passos de vianants). Cal distribuir les places d'aparcament a la via pública de manera que no obstaculitzin un bon contacte visual entre els usuaris en general i, sobretot, entre els vianants i els conductors a prop dels passos de vianants.

Es recomana no disposar places d'aparcament en els 10 metres anteriors al pas de vianants i, si és possible, establir una "orella" d'eixamplament de vorera a fi de dificultar l'aparcament il·legal sobre el pas o la cruïlla.

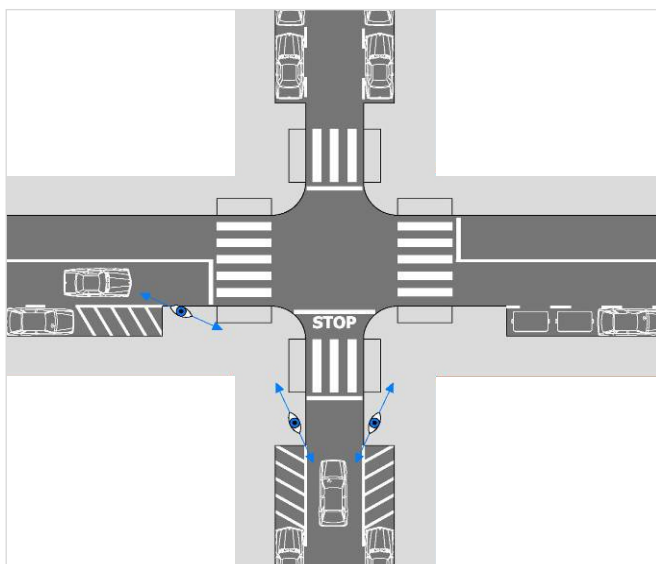
Figura 35. Aplicació de mesures de millora de la visibilitat



Font: Recomanacions de mobilitat per el disseny urbà de Catalunya. Generalitat de Catalunya.

L'establiment d'orelles i la substitució puntual de l'aparcament de cotxes per aparcament de bicicletes o motos abans dels passos de vianants són dues mesures bàsiques de millora de la visibilitat. Aquesta última mesura és molt econòmica i, consegüentment, especialment recomanable de tenir en compte. Les orelles físiques, per contra, són cares, però poden a curt termini ser substituïdes per orelles pintades, reforçades amb pilones o altres elements físics.

Figura 36. Exemple d'aplicació d'orelles als passos de vianants



Aquesta mesura pot reduir la llargada del pas (la part de calçada) i millorar la visibilitat entre vianants i conductors. La substitució puntual de l'aparcament de cotxes per aparcament de bicicletes o motos afavoreix encara més una bona visibilitat. Una aplicació general d'aquesta mesura pot, puntualment, generar un excés d'oferta de places d'aparcament per

a motos o bicicletes. En aquest cas serà millor ocupar el tram a prop del pas amb una jardinera.

6.1.4 Ubicació de les zones de càrrega i descàrrega

L'obstrucció de la visibilitat per vehicles estacionats abans del pas és encara major si el vehicle té una alçada superior als turismes. Així, furgonetes o petits camions de transport de mercaderies són els vehicles menys indicats per establir abans de pas, mentre que es recomana l'aparcament de motocicletes.

La visibilitat en el pla vertical requereix un espai lliure d'obstacles d'entre 60 i 300 cm d'alçada en les àrees on la visibilitat quedi afectada.

6.1.5 Terrasses a la via pública en proximitat a interseccions o passos de vianants

Un element que apareix recentment a molts municipis catalans són les zones terrassades de locals de restauració o bars. En punts amb voreres estretes, es planteja la possibilitat d'instal·lar plataformes elevades a la zona destinada a l'aparcament, enfront de l'establiment.

Aquests elements situats propers a cantonades de la via o passos de vianants poden suposar un obstacle per a la visibilitat. També poden obstruir la visibilitat de senyals de trànsit si la seva configuració no compleix unes dimensions adequades. Es proporcionen criteris per a una implantació segura d'aquestes estructures:

Plataforma

- La terrassa haurà de comptar amb una plataforma construïda amb un material que resisteixi els impactes dels vehicles que estacionin al cordó.
- Ha d'estar enrasada amb el nivell de la vorera, garantint l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda.
- La dimensió màxima d'amplada de la terrassa serà de 2 metres (uns centímetres inferior a l'amplada del carril d'estacionament), per evitar que sobresurti respecte als vehicles estacionats.

Tanca perimetral

- Tot el perímetre exterior de la terrassa es delimitarà amb elements que impedeixin l'accés dels usuaris a la calçada o des de la calçada, havent d'accedir-hi obligatòriament per la vorera.
- La tanca tindrà una primera alçada protectora per als vianants amb un material resistent a possibles col·lisions accidentals. L'alçada d'aquest element pot tenir una alçada màxima de 90 cm, o de 70 cm si és opaca.

Aquesta alçada ha de complir una doble funció de protecció dels usuaris de la terrassa i alhora no impedir la visibilitat dels vianants si la terrassa es troba en proximitat d'un pas. Cal considerar que alçades superiors obstruirien la visibilitat d'un nen (considerant que l'edat per començar a fer petits encreuaments a peu sense la guia d'un adult poden ser els 7 anys, amb una alçada al voltant de l'1,10 m – 1,20 m).

- En cas de terrasses cobertes, l'alçada addicional a partir dels 70-90 cm ha de ser d'un material translúcid, que permeti la visibilitat.
- Al perímetre exterior de la plataforma i de les postes de la barana protectora s'instal·larà una banda reflectant per garantir la visibilitat nocturna de l'estructura.

Localització

- Les terrasses han de deixar una distància lliure fins als passos de vianants si es situen abans d'una cruïlla, per garantir la visibilitat. La distància s'haurà de calcular en funció de la velocitat màxima de circulació dels vehicles a la via. Aquesta distància disminueix si es calcula tenint compte de l'existència d'una orella.

L'espai lliure entre la terrassa i el pas s'ha de garantir que quedi lliure d'altres obstacles visuals com turismes aparcats. Es recomana l'establiment d'aparcament de motocicletes o bicis, o la col·locació d'elements prefabricats a mode d'orella.

- També ha de deixar-se un espai lliure des dels passos de vianants a la terrassa si es situen després d'una cruïlla, per garantir la visibilitat de la terrassa per part d'un vehicle en gir.

Cal afegir que el municipi disposa d'una ordenança reguladora de terrasses a la via pública que especifica el seu disseny, dimensions i localitzacions permeses. Es considera fonamental requerir un informe favorable emès per l'ens responsable de mobilitat i urbanisme com a requisit previ a l'autorització de l'establiment, per estudiar a priori cada situació particular amb criteris de seguretat viària.

6.1.6 Xamfrans

Els problemes de visibilitat són particularment greus a les interseccions dissenyades amb xamfrans. L'estacionament desordenat que acostuma a haver-hi a les cantonades amb xamfrà gairebé sempre perjudica de forma important la visibilitat dels conductors que entren a la intersecció.

Com a norma general, es recomana eliminar els xamfrans petits i substituir-los amb cantonades en corba. Per als xamfrans grans hi ha una altra alternativa que consisteix a ordenar l'aparcament i establir pilones o altres elements físics que impedeixin l'aparcament fora de l'espai senyalitzat.

7. VORERES I CALÇADES

Tot ha de ser dimensionat correctament, voreres, carrils de circulació, carrils de bicicletes i zones d'estacionament.

Les voreres massa estretes fan que no sigui agradable moure's a peu o forcen els usuaris a baixar a la calçada, amb el risc que això suposa. El sobredimensionament de carrils de circulació i d'estacionament pot influir negativament en la seguretat viària, ja que els sobreamples afavoreixen i inciten a excedir la velocitat i a estacionar indegudament.

Recomanacions:

- Construir voreres amb una amplada mínima de 2,0 metres i lliures d'obstacles per oferir al vianant una mobilitat segura.

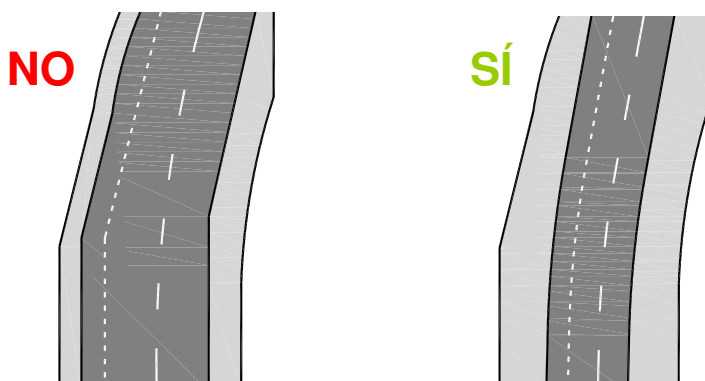
- Instal·lar paviment únic als carrers de menys de 7 m entre façanes i fixar una velocitat màxima de 20 km/h amb prioritat per als vianants. Són carrers de convivència.
- Aconseguir que l'ample de carrils de circulació en zona urbana (amb límits de velocitat de 30 km/h) no sobrepassi els 3,20 m per a un únic carril sense aparcament, els 3,0 m per a 2 carrils o els 2,75 m (valor mínim) en vies amb 3 o més carrils.
- Atorgar a l'estacionament en filera una amplada d'entre 1,8 (valor mínim) i 2,0 m per a turismes i entre 2,2 i 2,5 m per a vehicles comercials.
- Aplicar aquestes amplades, en la distribució de l'espai al trànsit que circula i a l'estacionament i assignar la resta (fins a la façana) per a l'ús dels vianants, sempre que les voreres siguin de 2 m o més d'ample (valor mínim i sense obstacles). Cal no començar mai el repartiment des de la façana marcant l'espai fix de vorera i assignant la resta d'espai als vehicles perquè això pot induir a sobredimensionar els carrils.
- Evitar els espais morts en calçada o els sobreamples i les irregularitats respecte de la trajectòria de pas o l'espai d'aparcament de vehicles. El desordre provocat per l'estacionament irregular i el mal ús dels espais dels vehicles genera risc.

Imatge 60. Vehicles aturats en un carril de circulació pel sobredimensionament



- Delimitar amb la vorada on acaba la calçada per circular o la línia d'estacionament i on comença l'espai per a vianants. Per tant, la vorada ha de seguir la trajectòria d'un vehicle en el seu recorregut, tant en recta com en corba. No ha de ser necessàriament paral·lela a la façana.

Figura 37. Dimensionament dels espais



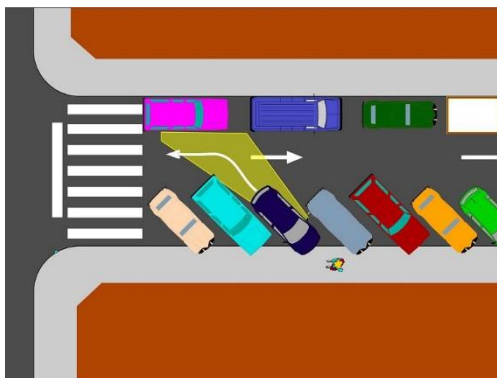
8. ORDENACIÓ DE L'ESTACIONAMENT

L'entrada o sortida d'una plaça d'estacionament és un moment de risc a causa de les diferències en la velocitat dels vehicles que circulen i el vehicle en fase d'estacionament. Un cop aturat, el vehicle també pot causar situacions d'incomoditat o de perill per als vianants.

Recomanacions:

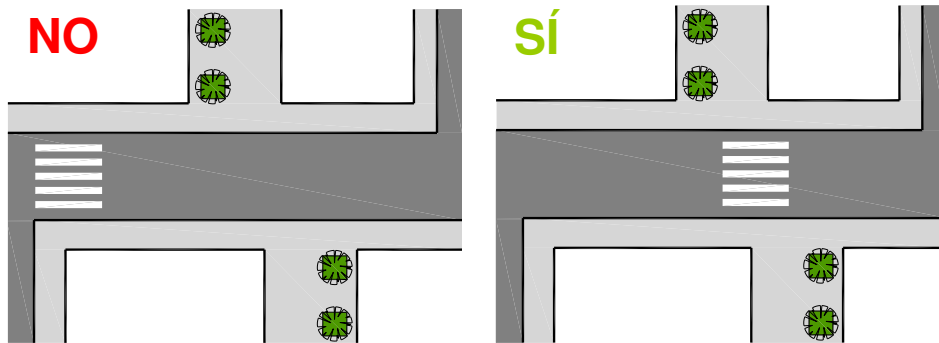
- Assegurar que l'espai d'estacionament quedi ben delimitat i evitar que afecti negativament la visibilitat en interseccions i passos de vianants.
- Evitar l'estacionament en bateria o semibateria en vies de trànsit significatiu.
 - o Aquesta disposició es recomana només en vials de trànsit reduït amb alta demanda d'estacionament.
 - o El fet que les diferències de longitud entre vehicles siguin molt més destacades que les diferències d'amplada genera un escalat d'espais morts i provoca una manca de visibilitat.
 - o Les maniobres d'entrada i sortida tenen més risc.
 - o Els vehicles queden amb part de la carrosseria damunt la vorera, ja que s'acosten fins que la roda topa amb la vorada. Aquest fet provoca una reducció de l'espai disponible a la vorera i una línia irregular en la delimitació de l'espai de vianants per les diferències en les dimensions dels vehicles.
- Adoptar, per als casos d'estacionament en semibateria, la disposició de bateria inversa (accés a la plaça en marxa enrere). D'acord amb criteris de visibilitat (com s'aprecia als dibuixos adjunts) les condicions en la maniobra d'aparcament i en la incorporació al trànsit que circula són millors amb aquesta modalitat
- Evitar el sobredimensionament de les places perquè pot estimular l'estacionament en doble filera.

Figura 38. Sortida semibateria amb visibilitat insuficient



- Donar continuïtat als itineraris per a vianants, és a dir, ubicar correctament els passos per a evitar desviaments respecte del trajecte directe dels vianants.
- No disposar seccions per travessar els vianants de més de 4 carrils sense dotar-les en la part central d'una mitjana-refugi d'un mínim de 2 m d'ample.

Figura 41. Recomanacions d'ubicació de passos de vianants



Cal assegurar que els vianants i ciclistes puguin travessar les vies bàsiques. Els semàfors s'instal·len en vies bàsiques atenent les necessitats de seguretat del pas dels vianants, més que no pas a criteris de regulació del trànsit.

10. ACCESSIBILITAT

L'accessibilitat d'un municipi afecta doblement la seguretat viària dels vianants. La manca de voreres i passos de vianants, l'existència de voreres massa estretes o amb obstacles que impedeixen el pas, són exemples d'accessibilitat deficient que afecten directament la seguretat viària, en obligar els vianants a passar per llocs on no disposen de cap protecció.

Per una altra banda, la manca d'accessibilitat redueix el nombre de persones que opten per realitzar els seus desplaçaments a peu en lloc d'utilitzar mitjans de transport causants d'un major risc d'accidents, com per exemple el cotxe particular. Trams de vorera amb forts pendents o fins i tot amb escales, passos de vianants sense guals són exemples de disfuncions que dificulten i incomoden els desplaçaments. Aquests elements arriben a representar un total impediment perquè alguns vianants puguin desplaçar-se autònomament.

Recomanacions:

- Completar la dotació de passos de vianants i millorar la ubicació d'aquests, acostant-los a les interseccions.
- Establir guals reglamentaris als passos de vianants.
- Establir orelles als passos de vianants amb aparcament al costat, evitant que cotxes mal estacionats sobre el pas n'impedeixen l'ús.
- Establir voreres on manquen.
- Eixamplar i millorar les voreres existents o, alternativament, establir paviment únic amb prioritat per als vianants.
- Reubicar senyals, arbres, fanals i altres tipus de mobiliari urbà que dificulti el pas per les voreres.
- Substituir o complementar escales amb rampes.

A més del compliment de la normativa d'accessibilitat, les dimensions bàsiques de les xarxes per a vianants s'han de planificar amb l'objectiu de garantir el confort i la seguretat del vianant.

- El dimensionament de voreres ha de tenir en compte el volum de vianants que hi circulen, les properes activitats que es desenvolupen (comerços, equipaments, parades de transport públic...), a més de consideracions urbanístiques i paisatgístiques.
- La tria del tipus d'encreuament per a vianants a la calçada també ha de realitzar-se amb una comparativa entre les intensitats de trànsit de vehicles motoritzats i la intensitat de pas de vianants. A més han de considerar-se la velocitat dels vehicles, les condicions de visibilitat o la proximitat d'entorns sensibles (escolars, sanitaris...).

10.1 Ubicació del mobiliari urbà

Cal tractar amb cura la ubicació del mobiliari urbà, ja que pot obstruir el pas dels vianants, reduir la visibilitat de vianants i conductors i, fins i tot, crear situacions de distracció en casos de plafons de publicitat llampants o vistosos.

Imatge 61. Vorera estreta i amb obstacle



Recomanacions:

- Evitar la instal·lació d'elements en voreres inferiors a 2,0 m.
- Instal·lar els elements en línia amb la calçada.
- Assegurar que no suposen un obstacle per al trànsit dels vianants.
- Evitar obstacles visuals en punts crítics.
- Assegurar que són accessibles des de la vorera els contenidors d'escombraries, papereres...

Imatge 62. Mobiliari urbà mal ubicat



11. SENYALITZACIÓ

Part dels accidents de trànsit en zona urbana tenen com a causa l'incompliment de la senyalització, ja sigui la relativa a prioritat en interseccions o bé la de maniobres prohibides. Però no totes les infraccions són causades pel comportament poc cívic del conductor.

Recomanacions:

- Elaborar un pla de manteniment de senyals, marques viàries i sistemes de regulació. Una bombeta fosa de semàfor, un senyal caigut o una marca viària poc visible són poc eficaços pel que fa a seguretat.
- Vetllar per la visibilitat dels senyals, especialment els de prioritat de pas a les interseccions (STOP, Cedi el pas) i els de maniobres prohibides (sentit prohibit, gir prohibit, direcció obligatòria, etc.).

Imatge 63. Senyalització en estat deficient



- Instal·lar de forma fixa senyals verticals (STOP, o Cedi el pas) a les cruïlles amb semàfor, que deixin clara la prioritat quan el semàfor no funciona per la manca de subministrament elèctric o un altre tipus d'avaría.
- Tenir en compte aquelles situacions que varien al llarg del dia, la setmana o l'any i que afectin els senyals:
 - o Vehicles alts en voreres en l'aparcament de càrrega i descàrrega que tapen els senyals.
 - o Senyals ocults darrere d'arbres que treuen fulla de temporada i creixen.

Imatge 64. Manca visibilitat



Imatge 65. Rètol publicitari que redueix la visibilitat

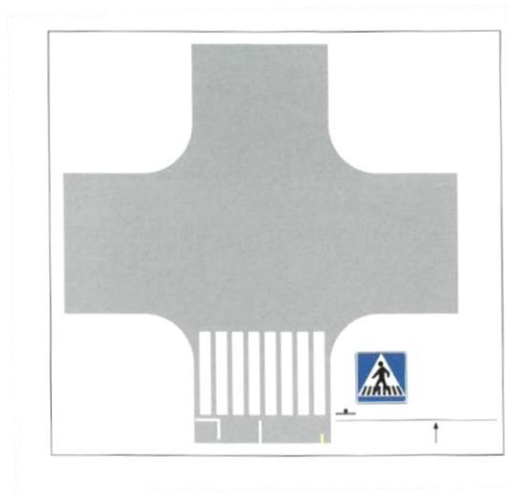


- Afectacions temporals com obres a la via pública, bastides de reforma de façanes, etc.
- Quan hi hagi dificultat de visió, tant si és un punt de concentració d'accidents com si és una cruïlla on la via preferent és en aparença la via menys important, caldrà reforçar la senyalització (senyals d'STOP o Cedi el pas) a dues bandes.
- Utilitzar, quan sigui adient, el bàcul del semàfor per situar el senyal més important.
- Fer un ús correcte del senyal d'STOP:
 - Instal·lar un STOP només allà on calgui una aturada total, i utilitzar el Cedi el pas on aquesta aturada total no sigui necessària.
 - Fer respectar l'STOP, mitjançant, per exemple, controls de policia.
 - No instal·lar un STOP com a indicador de major risc o com a mètode per assegurar que es respecta la prioritat. L'únic que s'aconsegueix és crear confusió i desvirtuar el sentit d'ambdós senyals.
 - Revisar regularment l'estat de conservació de tota la senyalització establerta, en especial la dels senyals d'avertiment de perill i de prioritat, així com el correcte funcionament dels semàfors.

11.1 Senyalització de passos de vianants

El senyal S-13 es col·locarà entre 0,5 i 1 m abans de la marca viària transversal M-4.3 (Norma 8.2-IC "Marques Viàries"), de manera que sigui visible des de més de 30 m. Si la calçada fora de sentit únic, es col·locarà en tots dos marges sent recomanable en altres casos."

Figura 42. Intersecció amb pas de vianants i senyalització vertical

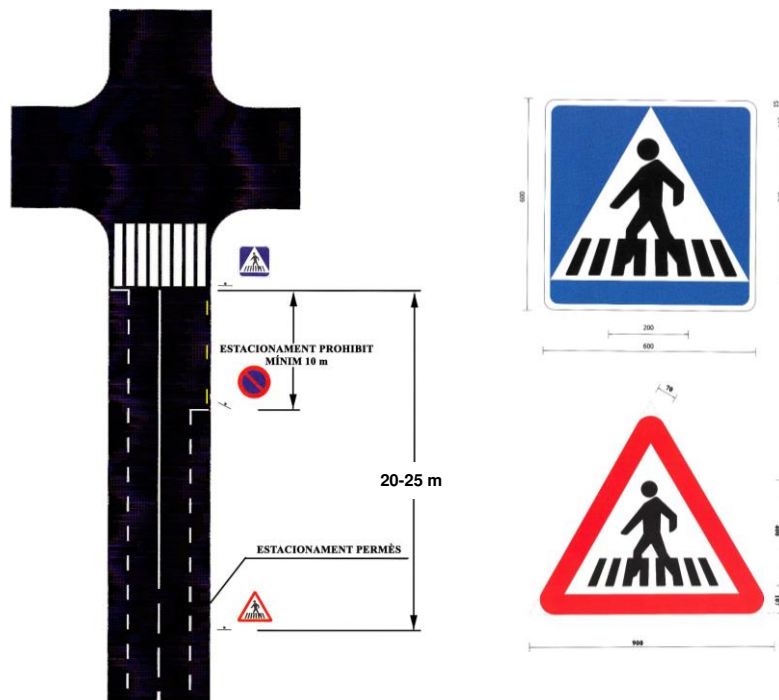


Imatge 66. Exemple d'un pas senyalitzat, d'un municipi català.



En travesseres urbanes, per exemple, es recomana complementar-la amb el senyal P-20 situada uns 20 metres abans del pas.

Figura 43. Senyalització vertical d'un pas de vianants



11.2 Senyalització informativa

La desorientació o la distracció del conductor són factors que intervenen molt sovint en l'accidentalitat. Cal facilitar el manteniment del grau d'atenció en la conducció i la senyalització informativa hi juga un paper important.

Caldria, doncs, aplicar criteris de continuïtat en la senyalització informativa de destinacions d'interès públic (Ajuntament, policia local, jutjats, poliesportiu, mercat, estació de tren o d'autobusos...).

Recomanacions:

- Restringir a 5 els panells/destinacions en els senyals informatius per garantir que el conductor els llegeix en condicions segures.

En la ubicació de senyalització i mobiliari urbà així com en el disseny viari cal tenir presents les recomanacions del *Manual de senyalització urbana d'orientació* del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, i del *Codi d'Accessibilitat de Catalunya* publicat per l'Associació i el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

11.3 Semàfors

La semaforització d'interseccions en zona urbana és important per a gestionar el trànsit rodat, però ho és encara més des del punt de vista de la seguretat viària per a facilitar que els vianants travessin els carrers en aquelles vies amb un cert volum de trànsit o amb velocitats elevades.

Recomanacions:

- Regular amb semàfors les interseccions de la xarxa bàsica, com a mínim en aquells encreuaments on coincideixen vianants o ciclistes amb la xarxa principal.
- Assegurar una regulació que permeti que els vianants disposin de prou temps per creuar el pas regulat, amb una velocitat de referència no superior a 0,8 m/s.
- Fer cicles curts, que redueixen el temps d'espera dels vianants i les infraccions de vianants i de vehicles. La insatisfacció de les llargues esperes pot induir els vianants a arriscar-se a passar en vermell.
- Adequar els cicles segons les necessitats. Els cicles llargs per incrementar la capacitat per als vehicles no són necessaris en períodes nocturns o hores vall.
- Instal·lar semàfors de repetició per a vehicles amb vista a evitar que una bombeta fosa comporti errades i es passi en vermell.
- Establir ona verda o sincronisme a 50 km/h màxim.
- Reduir al màxim l'amplada de l'ona verda per evitar que qui entri a l'ona a la part final pugui incrementar molt la seva velocitat, fins a trobar la capçalera de l'ona verda i haver d'adequar la seva velocitat a la programació establerta (30 km/h com a màxim).

ANNEX 4: RECOMANACIONS EN LA SEGURETAT DE LA XARXA PEDALABLE

La xarxa pedalable ha de contemplar els desplaçaments tant en bicicleta com en VPM, considerant l'increment d'aquests modes amb l'arribada de les bicicletes i patinets elèctrics.

Condicionar una xarxa pedalable que sigui segura, connectada i integrada, tant per als usuaris d'aquesta com per la resta de mitjans, farà més atractiu l'ús d'aquests mitjans pels desplaçaments interns del municipi.

Per acollir aquests mitjans amb garanties de seguretat, cal millorar la configuració de la xarxa:

- Establint criteris de seguretat a l'hora de configurar els carrils pedalables.
- Garantint la connexió dels itineraris, per facilitar els desplaçaments dels usuaris.
- Integrant la xarxa amb carrers pacificats.

Amb l'objectiu d'establir criteris de seguretat a l'hora de plantejar carrils pedalables es desenvolupen diferents solucions a les problemàtiques més recurrents.

12. DEFINICIÓ DE LA XARXA PEDALABLE

Definir una xarxa pedalable que faciliti els recorreguts dels usuaris. Aquesta xarxa hauria de ser uniforme en la seva pavimentació i senyalització, per facilitar l'enteniment per part dels usuaris. En general, es recomana ubicar la xarxa pedalable en calçada, ja sigui en calçada compartida amb vehicles com segregada de la resta d'usuaris.

Amb l'objectiu d'unificar conceptes i classificar els diferents espais de circulació que es poden trobar en l'àmbit urbà municipal es definiran els següents espais:

Vies ciclables

Carril bici: Via per a ciclistes i VMP adossada a la calçada de sentit únic o de doble sentit. El carril bici estarà protegit quan aquest tingui una separació física de la resta de la calçada.

Vorera-bici: Via per a la circulació de bicicletes i VMP senyalitzada sobre la vorera (generalment desaconsellada)

Pista bici: La pista bici és una via reservada a la circulació de bicicletes amb un traçat independent de les vies principals.

Camí verd: El camí verd és una via «multiús» reservada per usuaris no motoritzats i amb un traçat independent de les vies principals, normalment per espais naturals i boscos.

Carrers de prioritat per a vianants

Són espais on la prioritat és dels vianants i la circulació de vehicles es pot permetre de manera excepcional com poden ser l'accés a gualls privats o serveis i, amb horari restringit, la càrrega i descàrrega.

La circulació de bicicletes i VMP es pot permetre sempre que les intensitats de vianants afavoreixin la convivència. De no ser així es recomana incorporar senyalització de desencotjar del vehicle i anar caminant.

En municipis on existeixi una mobilitat de caràcter estacional la senyalització específica pot anar acompanyada d'una placa que indiqui la temporalitat d'aquesta.

Plataformes úniques

Vies on l'espai per la circulació de vianants i vehicles es troben al mateix nivell. La velocitat de circulació en aquest espai serà de màxim 20 km/h.

La circulació de bicicletes i VMP està permesa. Si les intensitats de vehicles motoritzats és baixa (>500 vehicles al dia) es podria permetre la circulació de bicicletes i VMP en els dos sentits de la marxa sempre que s'inclogui senyalització específica.

Zona 30

Es descriuen les zones 30 com a vies tranquil·les, de caràcter local o residencial i amb velocitat limitada a 30 km/h. Són espais que haurien de permetre la convivència en calçada entre vehicles de motor, VMP i bicicletes.

Carrer 30

La recent normativa de circulació limita a 30 km/h la velocitat en aquells vials urbans que disposen d'un sol carril de circulació llevat que s'indiqui el contrari. La velocitat de 30 km/h hauria de permetre una bona convivència amb VMP i bicicletes, però la configuració de la via pot no ser confortable per a circular-hi.

Carrer 50

Vies urbanes on es permet circular a 50 km/h. Són vies on la convivència amb VMP i bicicletes pot resultar complicada i susceptibles d'incorporar un itinerari segregat del trànsit (carril bicicleta en calçada).

Centres històrics o de zones de regulació especial

Alguns municipis presenten trames urbanes amb característiques úniques i la seva ordenació i regulació necessita unes disposicions particulars. En són un exemple els centres històrics on, per garantir la convivència i l'accessibilitat, s'ha de limitar de manera restrictiva la circulació de vehicles i el seu estacionament.

Pel que fa als VMP i bicicletes, es recomana dur a terme una anàlisi d'itineraris i aparcaments per tal d'escollir aquella regulació més adient. S'ha de permetre la continuïtat dels itineraris i, al mateix temps, garantir uns espais per a vianants confortables i segurs.

Amb l'objectiu de prevenir possibles conflictes de seguretat viària entre els usuaris de la via, es recomana:

- Xarxa pedalable en calçada: la configuració de la xarxa està condicionada per la velocitat de la via, la intensitat de trànsit motoritzat i la composició d'aquests. Depenent d'aquestes variables la seva configuració pot variar entre:

- Xarxa segregada: Carrers amb velocitats superiors a 30 km/h, intensitat de vehicles altes i composicions que conviden a incrementar la velocitat. Es recomana per les vies de la xarxa bàsica, on hi hagi un trànsit intens i no es disposi d'un vial alternatiu més tranquil amb la mateixa capacitat de comunicació.
- Xarxa compartida: Carrers de trànsit reduït i baixa velocitat i la composició dels carrers permeti la convivència segura dels diferents vehicles.

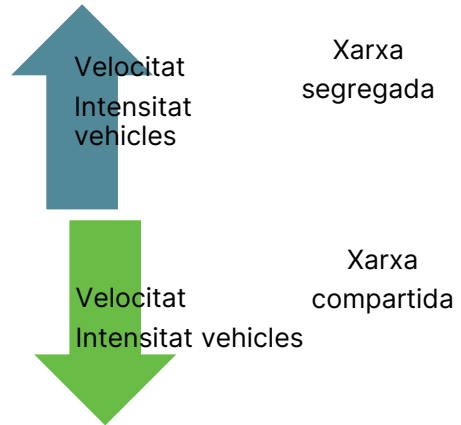
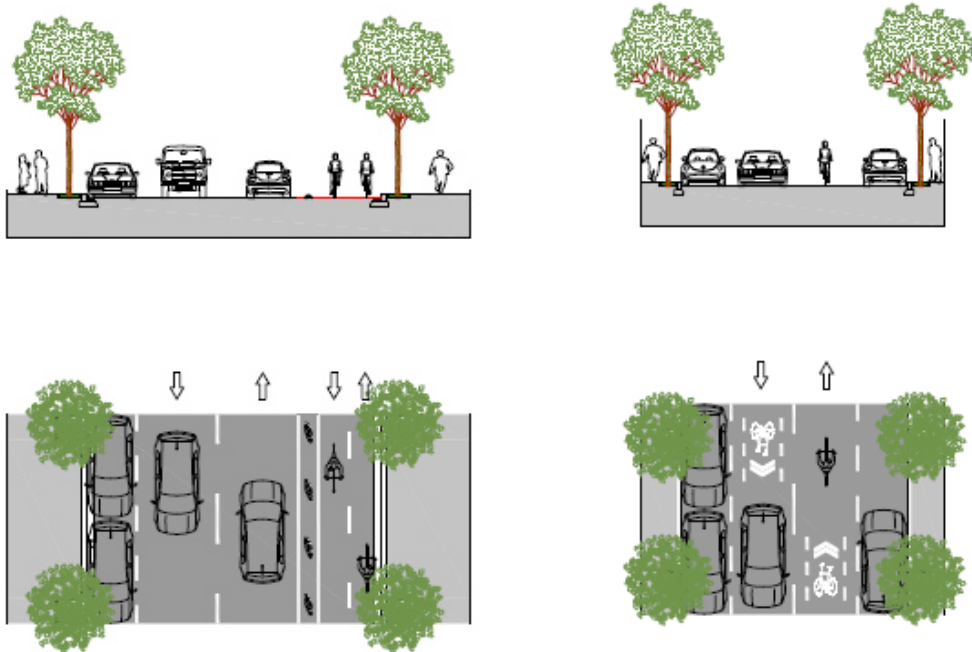


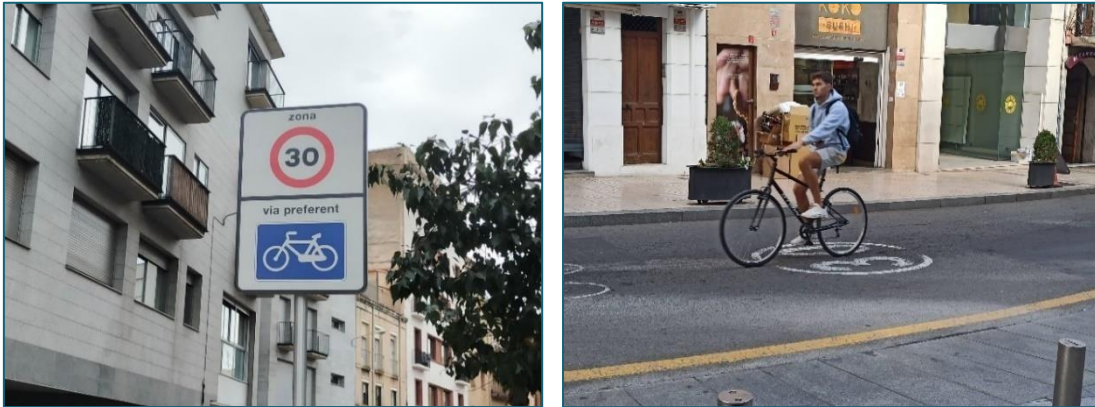
Figura 44. Exemples de seccions de xarxa segregada i xarxa compartida



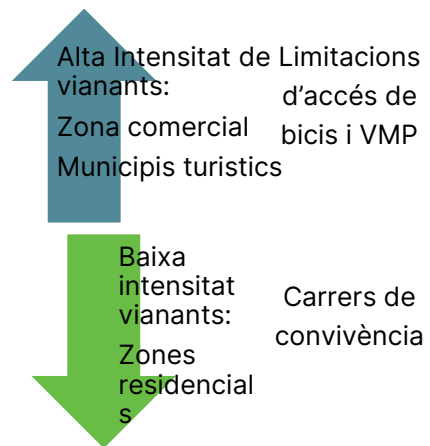
Exemple de secció de carril pedalable segregat en calçada.

Exemple de secció de carrers 30, amb circulació compartida en calçada, i senyalització horitzontal.

Imatge 67. Exemples de senyalització vertical i horitzontal en xarxa compartida en calçada



- Xarxa pedalable en vies de preferència de vianants: en general és possible la convivència entre vianants, bicicletes i VMP en carrers de preferència per vianants. La intensitat de vianants en hores punta i segons l'estació de l'any és el factor limitant, i el criteri a valorar per delimitar l'accés en aquests carrers.
- Limitació de l'ús de VMP: En cas d'alta intensitat de mobilitat de vianants, és convenient fixar un horari o estacionalitat de limitació d'accés de bicicletes i VMP en zones comercials o turístiques.
- Carrers de convivència: zones residencials o amb menor densitat comercial, amb intensitat de vianants més baixa.



Imatge 68. Senyalització per indicar el descens de la bicicleta a determinades hores del dia en zones amb afluència de vianants



Imatge 69. Exemple de carrer per a vianants amb plataforma única on es permet la circulació de bicicletes. Municipi de Reus.



- Xarxa pedalable a vies interurbanas: es poden establir senders compartits entre ciclistes i vianants, especialment en llocs amb escàs volum de vianants. D'aquesta manera es poden millorar les connexions, amb vehicles no motoritzats, entre els diferents nuclis de població d'un mateix municipi.

Imatge 70. Exemple de senyalització per indicar l'itinerari de vianants i bicicletes en una mateixa via. Euskadi

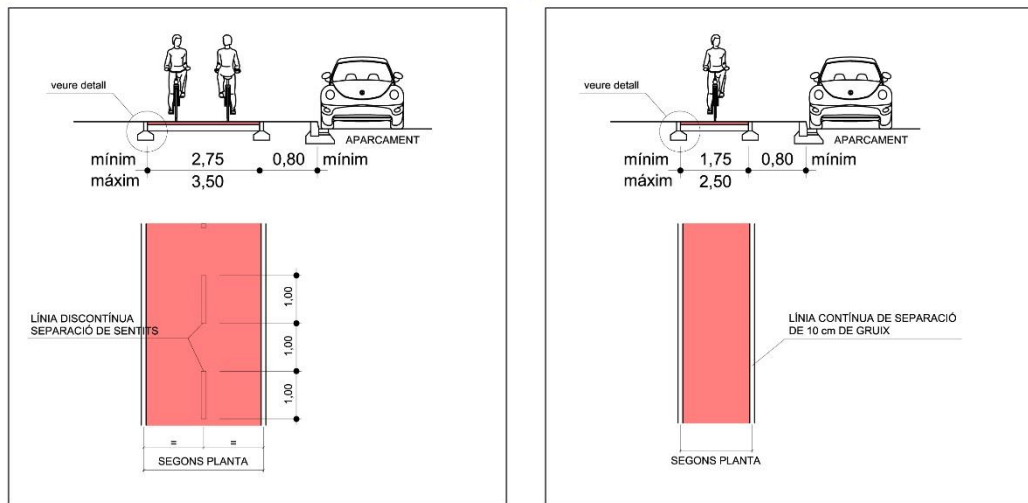


13. CRITERIS D'ORDENACIÓ DE LA XARXA PEDALABLE

Es proporcionen uns criteris bàsics de seguretat viària en el disseny d'espais per a les xarxes pedalables.

- Els carrils pedalables poden ser tant d'un sentit com de dos sentits, però s'ha de mantenir aquesta composició per tot el carrer i evitar canvis de costat. Si una via té una diferència notable entre nombre d'interseccions d'una banda i l'altra, és preferible ubicar el carril pedalable al costat amb menys cruïlles.
- L'amplada mínima per carrils pedalables de doble sentit 2,75 m i per carrils d'un únic sentit 1,75 m. Per garantir la seguretat dels usuaris.

Figura 45. Dimensionament mínim per carrils bicicleta



CARRIL-BICI SEGREGAT BIDIRECCIONAL
(Font de consulta: "La bicicleta en la ciudad",
Ministerio de Fomento.)

CARRIL-BICI SEGREGAT UNIDIRECCIONAL
(Font de consulta: "La bicicleta en la ciudad",
Ministerio de Fomento.)

- Senyalitzar la xarxa pedalable en calçada compartida (màx. 30 km/h): Als carrers amb velocitat reduïda, d'entre 10 km/h i 30 km/h, si s'integra la bicicleta a la resta del trànsit es pot establir senyalització indicativa. Les velocitats permeten la cohabitació entre els diferents vehicles i es recomana que la bicicleta transiti pel mig del carrer i efectui els girs tal com faria un automòbil.

Figura 46. Exemple d'accés a carrer de zona 30: Pas de vianants elevat per reduir la velocitat dels vehicles i senyalització horitzontal



Font: Estret del Manual de disseny de carrils bici de Barcelona.

- Dotar de continuïtat els carrils pedalables, especialment als punts conflictius. Les interseccions o zones de parada d'autobús, són punts on es poden produir accidents. Per millorar la seguretat dels usuaris d'autobús es recomana l'ús de plataformes d'accés i senyalització del pas de vehicles pedalables.

Imatge 71. Exemple de carril integrat a Barcelona. Plataforma per accedir l'autobús i integració del carril pedalable. Solució de Zicla, Sistema Vectorial



- Intersecció de carrers convencionals amb carril pedalable: Al voltant del 70% dels accidents amb bicicleta es produeixen a les interseccions o en proximitat a aquestes, per tant, la configuració d'aquests punts amb criteris de seguretat viària és fonamental.

Per minimitzar el risc cal garantir una bona visibilitat de les cruïlles, reduir la velocitat dels vehicles motoritzats i el disseny d'instal·lacions específiques si són necessàries (illes separadores, plataformes avançades d'espera, carrils de gir...).

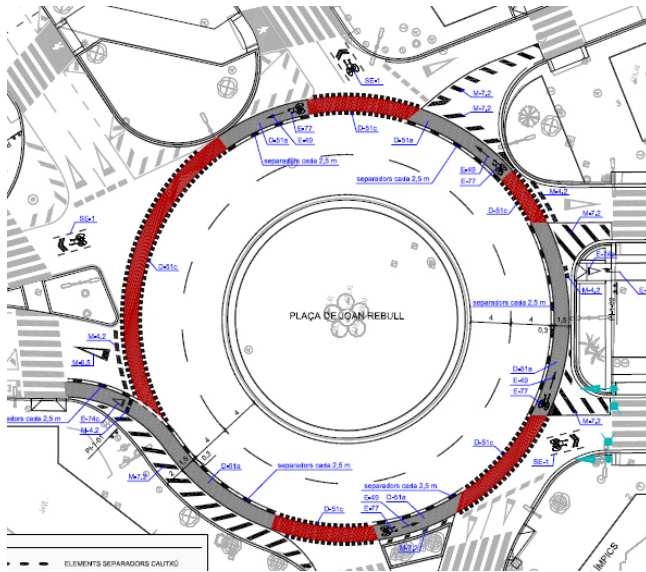
A les interseccions entre xarxa pedalable i vehicles motoritzats, s'ha d'indicar clarament per on poden travessar els ciclistes, es pot assenyalar amb catifa vermella.

Pel que fa al gir indirecte, per tal que s'efectuï amb plenes garanties de seguretat i sense afectar negativament a la resta de trànsit, es recomana la disposició d'un espai de cohabitació bici/vianant per tal que els usuaris que canviïn de direcció puguin girar sense interrompre el trànsit de la via ciclista, alhora que s'elimini la prioritat de pas de la bicicleta en l'itinerari d'accés al pas de vianants.

- Intersecció de carrers convencionals amb carril pedalable i semaforització: Donar continuïtat amb una pintura especial que deixi palesa la prioritat del ciclista davant del conductor.
- Una dificultat especial rau en la realització de girs a l'esquerra. En vies d'alta intensitat i semaforitzades es recomana introduir una línia d'aturada avançada per a les bicicletes, davant dels cotxes, i una fase verda anterior a la fase general. Si això no és possible, es pot fer de manera que comparteixin la fase verda amb els vianants.
- Rotondes: les rotondes són una bona manera de regular el trànsit si tenen una bona configuració. Són un punt conflictiu per la xarxa pedalable. Per poder donar continuïtat a la xarxa pedalable és convenient tractar aquests punts des de la perspectiva de seguretat viària. Així aconseguir que els usuaris puguin realitzar els desplaçaments còmodament.

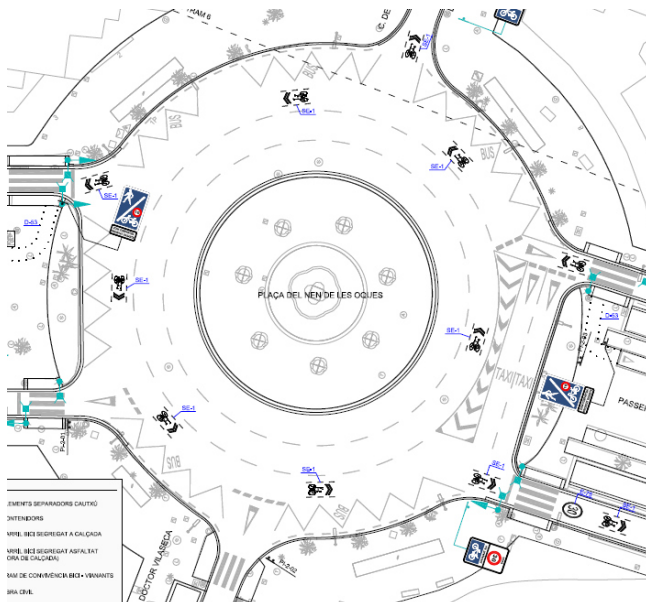
- Carril pedalable integrat i segregat: solució més aplicada a rotondes. Ubicació per l'exterior i amb pintura vermella en els trams de conflicte.

Figura 47. Exemple de configuració de carril pedalable segregat en rotonda



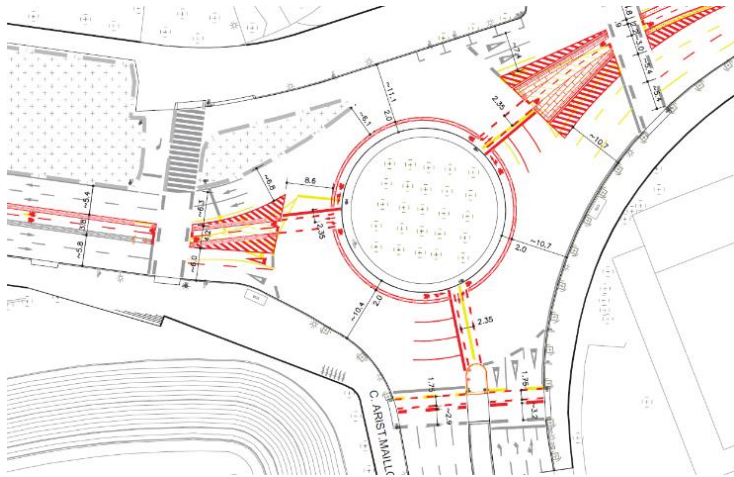
- Carrils compartits: Solució per a situacions amb trànsit de bicicletes molt reduït o si el disseny de la rotonda no permet la solució anterior.

Figura 48. Exemple de configuració de circulació en calçada de bicicletes en rotonda (pictogrames)



- Carril pedalable anular interior: solució per carrils bicicleta centrals i amb interseccions semaforitzades.

Figura 49. Exemple de configuració de carril bicicletes anul·lar (interior)



ANNEX 5: RECOMANACIONS PER EL DISSENY DE ROTONDES I LA CIRCULACIÓ SEGURA

14. RECOMANACIONS GENERALS DE DISSENY

Si el seu disseny és correcte, l'ús de rotondes presenta una sèrie d'avantatges comparats amb les cruïlles regulades amb semàfor:

- Ordenen el trànsit en interseccions complicades amb molts moviments diferents de manera que els conductors només han de controlar els moviments d'un costat. Per tant, es facilita molt la interpretació i la seguretat de la intersecció.
- Obliguen físicament els conductors a reduir la velocitat.
- Minimitzen el temps d'espera dels conductors.
- Són molt flexibles a l'hora d'adaptar-se a fluxos canviants entre els diferents branços.

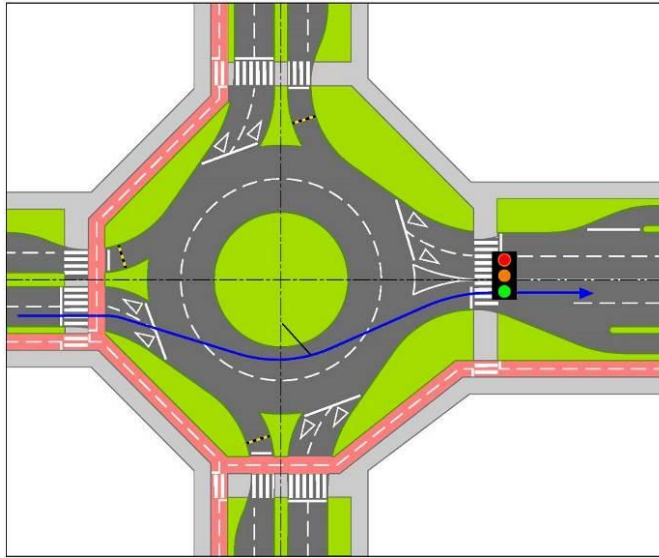
Això no obstant, les rotondes urbanes tenen també una sèrie d'inconvenients:

- Per a aconseguir un disseny correcte es necessita molt espai. Les minirotondes perden molts dels avantatges esmentats anteriorment, especialment la seva funció com a reductors de velocitat.
- Allarguen l'itinerari de vianants i ciclistes i resulta més complicat assolir encreuaments segurs i còmodes per aquests dos grups. El problema s'accentua si l'espai disponible és escàs.
- Se saturen més fàcilment que les cruïlles regulades amb semàfor si la intensitat de trànsit és molt elevada. En aquests casos cal augmentar considerablement el diàmetre de la rotonda per a evitar el col·lapse.

Contraposant avantatges i inconvenients, generalment resulta beneficiós establir rotondes urbanes a les interseccions complicades entre vies primàries de doble sentit. En vies de menor categoria normalment es poden obtenir els avantatges de les rotondes amb mesures menys contundents (disposar sentit únic, instal·lar reductors de velocitat, etc.) evitant a més els inconvenients que les rotondes signifiquen quant als vianants i a l'ocupació d'espai.

Els gràfics següents resumeixen els principis bàsics per al bon disseny d'una rotonda urbana i els defectes més habituals.

Disseny adequat de rotonda



Rotonda diàmetre exterior mínim 28 m en zona urbana

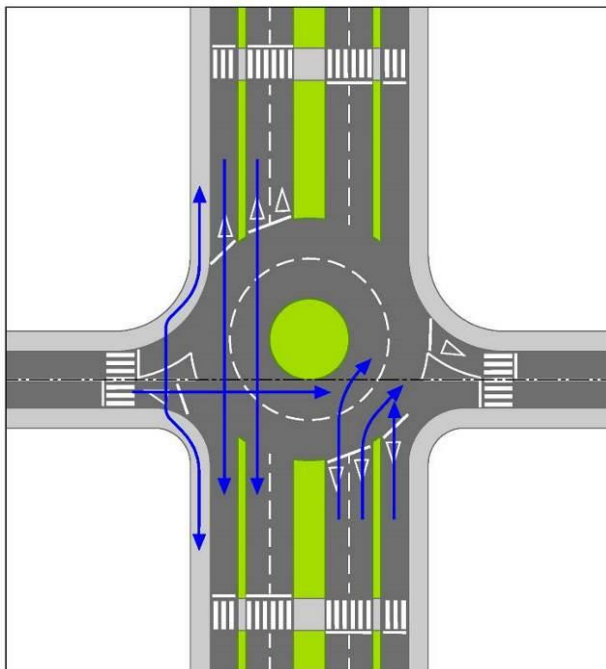
Radis mínims d'entrada i sortida de 10 m i 12 m respectivament

Calçades laterals integrades amb entrada i sortida fora de la rotonda

Passos de vianants senyalitzats amb refugi

Passos de vianants regulats amb semàfor, no cal refugi

Disseny no adequat de rotonda



Calçada lateral entra directament a la rotonda

Illot central dimensions reduïdes

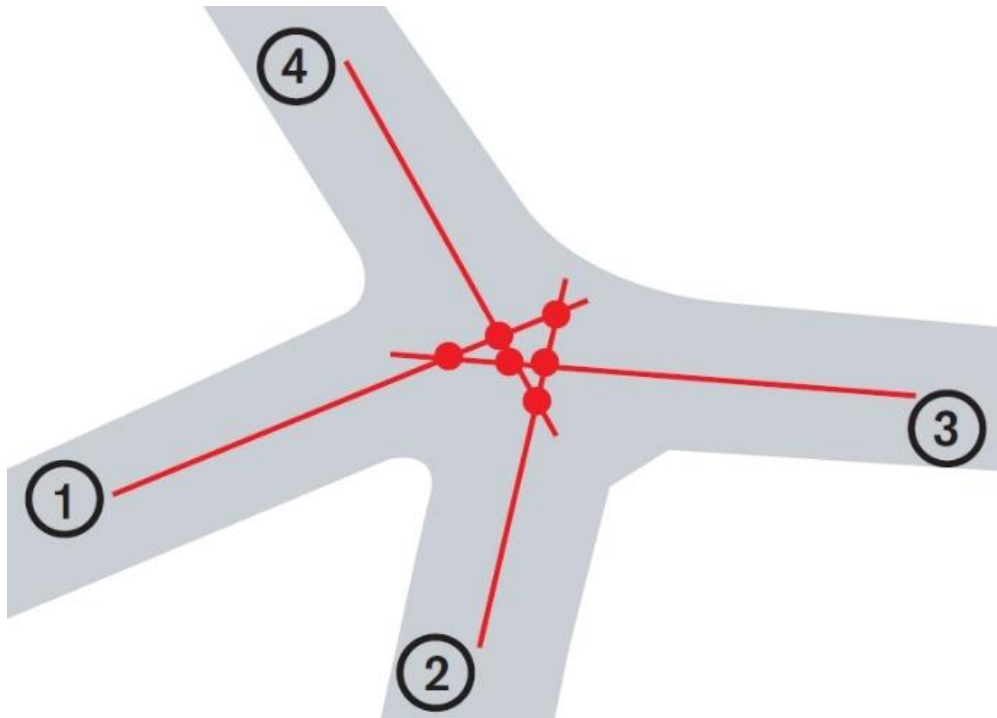
Manca de radis d'entrada i sortida (per tant, no es limita la velocitat)

Passos de vianants no regulats amb semàfor, manca de refugis en l'illot

Passos de vianants massa reculats (4 m màxim)

15. LA FUNCIÓ DE REDUCTOR DE VELOCITAT DE LES ROTONDES

Figura 50. Alineació dels eixos confluent a la rotonda



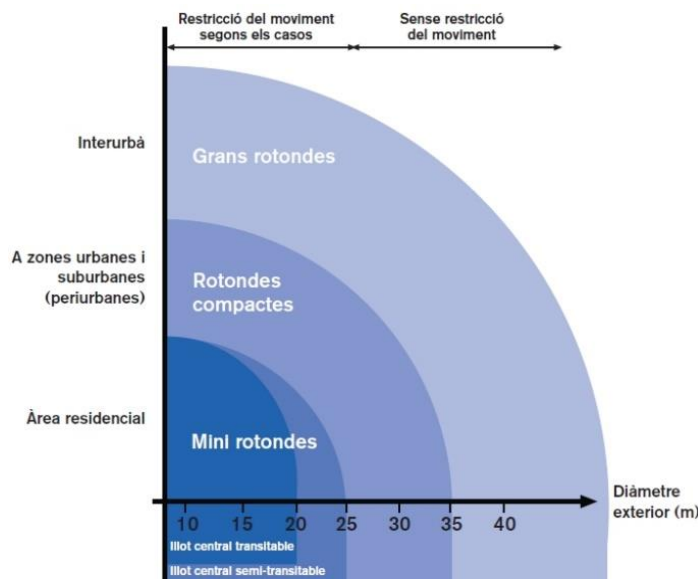
Font: Dossier tècnic de seguretat viària. Millora de la seguretat de les rotondes. Servei Català de Trànsit.

En zona urbana es recomana reduir els radis de curvatura dels girs al voltant de l'illot central amb l'objectiu de moderar les velocitats dels vehicles. A més, la reducció del radi de l'illot central aporta la possibilitat de circumscriure's dins d'un emplaçament urbà de dimensions limitades i un cost d'implantació netament menor.

16. TIPOLOGIES DE ROTONDES

A continuació es mostra un criteri de classificació de les rotondes, en funció del diàmetre exterior i el tipus d'àmbit a què s'adapta millor.

Figura 51. Dimensionament de les rotondes



Font: Dossier tècnic de seguretat viària. Millora de la seguretat de les rotondes. Servei Català de Trànsit.

Mini-rotondes

Es consideren mini-rotondes aquelles que tenen un illot central amb diàmetre exterior d'entre 14 i 24 metres. Per permetre el gir dels vehicles (especialment els de major dimensions), l'illot central s'ha de construir de manera que sigui remuntable (totalment o amb una corona anular trepitjable).



Si existeixen illots separadors de sentits de circulació dels accessos, també solen ser franquejables.

Aquestes estructures requereixen velocitats molt moderades de pas: amb radis de curvatura petits dels ramals d'entrada, un excés de velocitat augmenta el risc de sortides de via.

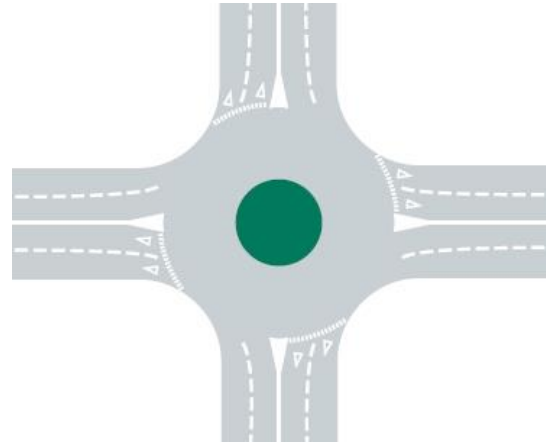
Són sobretot utilitzades en zones de moderació del trànsit i on el trànsit pesant té poca presència.

La rotonda compacta

Resta a un nivell intermedi entre les grans rotondes i les petites i representa el tipus d'intersecció giratòria més emprada en l'àmbit urbà.

Poden tenir un o dos carrils dins de l'anella de circulació, que determinen un diàmetre que va dels 24 als 35 m. L'illot central sol estar format per un obstacle infranquejable.

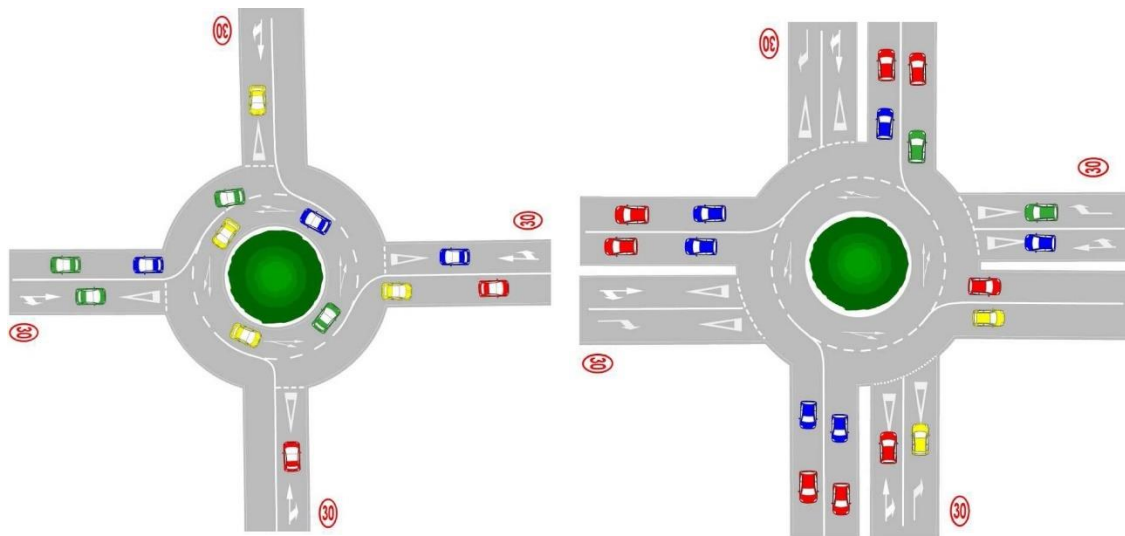
Tots els moviments de vehicles lleugers i pesants són possibles.



17. SENYALITZACIÓ PER MILLORAR LA SEGURETAT DE LES ROTONDES

En alguns països s'ha optat, a fi que els conductors utilitzin correctament els carrils de la rotonda, per unes línies divisòries formades per elements lleugerament realçats o per pintura, per canalitzar els diferents moviments.

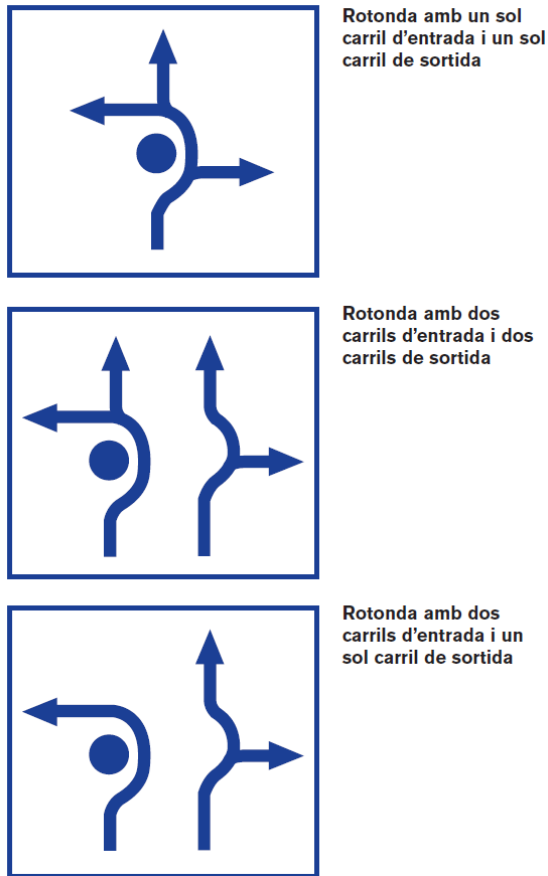
Figura 52. Proposta de senyalització en rotondes intel·ligents



Font: DGT

En rotondes de més d'un carril també pot optar-se per marcar les entrades amb fletxes de direcció, de manera que s'evitin males interpretacions de la preferència dins de la calçada anular. Aquestes fletxes de direcció presenten una geometria específica per fer palès que l'entrada a la rotonda es realitza per la dreta i l'obligatorietat de la direcció entra en aplicació un cop superat l'illot central.

Figura 53. Proposta de fletxes de direcció prèvies a la rotonda



Font: SCT

18. CIRCULACIÓ EN ROTONDES

A més d'un disseny correcte dels giratoris, en els últims anys es percep la necessitat de reeducar els conductors sobre les normes de circulació en rotondes. Sovint es desconeix el mode correcte d'entrar i sortir dels giratoris, posant en perill la seva seguretat i de la resta de conductors. Aquest fet s'ha observat en diversos municipis, que han editat tríptics per a l'educació de la ciutadania. És el cas dels municipis de Palafrugell, Olot o Vilanova i la Geltrú, entre d'altres.

El RACC va publicar un tríptic model que explica la correcta circulació per rotondes, tal com s'inclou a continuació. L'element fonamental que guia la circulació en rotonda és que d'acord amb la senyalització prèvia disponible, el conductor triï el camí i se situï en posició d'agafar la trajectòria adequada, tant pel que fa a l'accés com a la circulació interior.

S'inclou aquest material en cas que fos recomanable la seva difusió al municipi.

Figura 54. Circulació segura en rotondes

Com s'ha de circular en una rotonda

Les rotondes són un element regulador del trànsit, per tant, una **crucial** en cal **tenir** el **camí** a **seguir**. D'acord amb la **senyalització** prèvia disponible, **tri** el **camí** i **situ**is en **posició** d'agafar la **trajectòria** adequada, tant pel que fa a l'**accés**, com a la **circulació** interior.

Per la seva funció d'element regulador del trànsit, la **circulació** per una **rotonda** sol **tenir** una **major** atenció a la **trajectòria** a **seguir** i als **moviments** de la **resta** d'**usuaris** amb els quals es pot **interferir**.



Abans d'accedir-hi:

- Modere la **velocitat** quan s'aproximi a una rotonda.
- Tri el recorregut observant la **senyalització** prèvia i tingui clara la **trajectòria** que haurà de seguir: cap sigui dins la rotonda.
- Col·loqui's al **carril adequat** per a la trajectòria escollida.
- Adequi la **conducció** i **velocitat**, i aturi's si és necessari, quan s'incorpori a la rotonda.
- Respecti les **preferències**:
 - El **vianant** té preferència si hi ha un pas de vianants pravi a la rotonda.
 - Els **vehicles que ja circulen** per la rotonda tenen preferència sobre el que s'incorpora (a la norma de preferència del que ve per la dreta no regix en una rotonda).
 - Si vostè és un **vianant** (o al pas de vianants, vigili als vehicles que li puguin venir dels diferents accessos), en el cas que no hi hagi pas habilitat, **mai travessi per damunt de l'illot!**

A la rotonda:

- Circuli pel carril que li correspongui** segons la direcció que vulgui seguir (vegi la il·lustració).
- Senyalitzi** antipadament amb els intermitents els canvis de carril i la sortida.
- Vigili i respecti** a la resta d'usuaris amb els quals pugui interferir a l'hora de circular, canviar de carril o sortir.
- Senyalitzi la **sortida** per estalviar **espeses innecessàries** als usuaris que es disposen a accedir-hi.
- No hi circuli en diagonal.
- No s'hi aturi.
- En sortir, comprovi que a la seva dreta no hi hagi cap cidista o motociclista a qui pugui tallar el pas o envestir.
- Vigili l'existència de camis bici o bus a l'exterior a l'hora d'abandonar la rotonda.
- Si té dificultats per realitzar una maniobra, rodeg, de nou l'illot i surti amb les màximes garanties.

Si gira a la dreta o segueix recte:

- Accedeixi a la rotonda pel carril dret.
- Mantingui's en el carril extern i senyalitzi amb l'intermitent la seva sortida.

Si gira a l'esquerra o canvia de sentit:

- Accedeixi a la rotonda pel carril esquerre senyalitzant-ho amb l'intermitent esquerre.
- Incorpори's al carril intern.
- Mantingui's en el carril intern.
- Per sortir, senyalitzi amb l'intermitent dret la seva sortida i canvi al carril exterior sense obstaculitzar abruptament la circulació d'altres vehicles.

... quan arribi a una rotonda, fixi's en la senyalització i tingui clara l'opció que vol triar...

... tingui en compte la resta de conductors i senyalitzi els seus moviments...

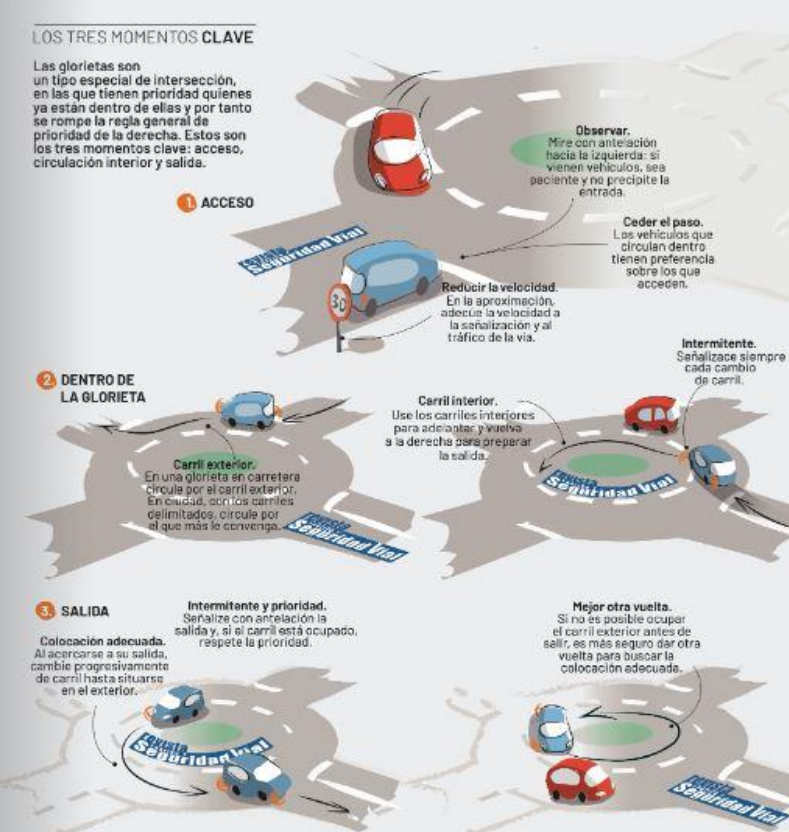
... dependent de la trajectòria, situi's correctament i senyalitzi la seva sortida...

Font: Tríptic del RACC "Rotondes".

Figura 55. Com circular de forma segura

LOS TRES MOMENTOS CLAVE

Las glorietas son un tipo especial de intersección, en las que tienen prioridad quienes ya están dentro de ellas y por tanto se rompe la regla general de prioridad de la derecha. Estos son los tres momentos clave: acceso, circulación interior y salida.



1. ACCESO

Observar. Mire con antelación hacia la izquierda: si vienen vehículos, sea paciente y no precipite la entrada.

Ceder el paso. Los vehículos que circulan dentro tienen preferencia sobre los que acceden.

Reducir la velocidad. En la aproximación, adecue la velocidad a la señalización y al tráfico de la vía.

Intermitente. Señalice siempre cada cambio de carril.

2. DENTRO DE LA GLORIETA

Carril exterior. En una glorietta en carretera circule por el carril exterior. En ciudad, con los carriles delimitados, circule por el que más le convenga.

Carril interior. Use los carriles interiores para adelantarse y vuelva a la derecha para preparar la salida.

3. SALIDA

Intermitente y prioridad. Señalice con antelación la salida y, si el carril está ocupado, respete la prioridad.

Mejor otra vuelta. Si no es posible ocupar el carril exterior antes de salir, es más seguro dar otra vuelta para buscar la colocación adecuada.

Colocación adecuada. Al acercarse a su salida, cambie progresivamente de carril hasta situarse en el exterior.

Font: DGT

ANNEX 6: RECOMANACIONS PER A L'ANÀLISI D'ENTORNS ESCOLARS

L'enfocament de treball que es dona a la mobilitat escolar ha anat evolucionant en els últims anys i adquirint una dimensió multinivell, que no es limita exclusivament a l'anàlisi de l'entorn escolar. Les eines per treballar-ho s'articulen dins d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi, dins del que s'articulen tasques com les activitats d'educació viària i els projectes de camins escolars. Dins d'aquests projectes, un dels aspectes a tractar és l'anàlisi de l'entorn escolar, aplicant criteris de seguretat viària.

S'inclouen a continuació els continguts d'aquestes eines multinivell, com a punt de partida per desenvolupar-les en els propers anys al municipi, a partir de la feina ja feta en anys anteriors. Aquest és un treball que cal fer de manera conjunta amb la comunitat educativa i amb molt més detall del que s'aborda dins del Pla local de seguretat viària.

19. PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT ESCOLAR DE CATALUNYA 2020-2021

Els desplaçaments escolars tenen un gran impacte en la mobilitat dels municipis, tant pel volum de viatges que generen, amb períodes punta molt marcats, com per la seva relació directa amb els desplaçaments realitzats posteriorment per les famílies fins als llocs de feina.

Dins d'aquest procés de canvi, els viatges de casa als centres educatius juguen un paper determinant. Els infants que s'eduquin en hàbits de vida i mobilitat saludable, molt probablement conservaran aquesta visió al llarg de la vida adulta. A més, les polítiques en matèria de mobilitat escolar no només influeixen en els hàbits de mobilitat dels menors, sinó en els de tota la comunitat educativa.

D'acord amb les fases de treball que es proposen en el Pla d'Acció de Mobilitat Escolar de Catalunya 2020-2021, es proposa que els municipis realitzin un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi, que inclogui diverses accions:

1. PLA. Redactar un Pla sobre mobilitat escolar al municipi com a resultat del consens general entre tots els agents implicats. L'acord es traduirà en l'establiment d'uns principis bàsics i unes línies estratègiques d'actuació en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma al municipi.
2. EDUMS. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius per dotar els infants i adolescents amb la confiança i les competències per moure's de forma segura, autònoma i saludable.
3. RESPONSABLE. Avaluar la designació d'una figura de referència dins dels centres educatius per integrar la mobilitat sostenible, activa, segura i autònoma dins del projecte educatiu del centre i actuar d'enllaç entre la comunitat educativa i les administracions.

4. CAMPANYES. Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables entre els agents de la comunitat educativa mitjançant la celebració de campanyes de foment als municipis i als centres educatius.
5. PROJECTES DE CAMINS ESCOLARS. Fomentar la millora de la seguretat, la visibilitat i la dotació d'equipaments per als modes de mobilitat sostenible als entorns i als itineraris escolars mitjançant la redacció de projectes de camins escolars i el desenvolupament de propostes de finançament de les actuacions.

20. PROJECTES DE CAMINS ESCOLARS

Desplaçar-se a peu és la peça clau a la mobilitat sostenible. Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població, però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Els centres escolars són un dels equipaments que han de disposar d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, famílies i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els infants i joves puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels mateixos alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

El Camí Escolar és un projecte participatiu de ciutat que promou que l'alumnat tingui un accés agradable i segur per anar i tornar de casa a l'escola sense l'acompanyament d'un adult. És una oportunitat per al desenvolupament de l'autonomia de l'alumnat, la corresponsabilitat ciutadana i la recuperació de l'espai per convida i compartir un escenari educatiu de valors.

Aquesta acció genera una educació transversal, que uneix l'educació en mobilitat dels estudiants i la millora de la ciutat.

Per aconseguir que els escolars puguin anar sols a l'escola, s'ha de garantir la màxima seguretat, accessibilitat i continuïtat a la xarxa de vianants:

- S'ha de promoure una mobilitat més segura i sostenible: a peu, bicicleta i transport públic.
- Millorar la disciplina viària als entorns escolars.

- Millorar la mobilitat als carrers de l'entorn de les escoles i contribuir, també, a la millora mediambiental d'aquest entorn.
- Promoure la participació i el compromís de les escoles, de les famílies i de l'alumnat per una mobilitat més segura i sostenible.

La clau per garantir l'èxit d'aquestes mesures és fer partícips a tots els agents implicats als centres educatius: l'escola (professorat, alumnat i AFA), famílies, ajuntaments, comerços i associacions. Aquesta acció comporta les següents mesures:

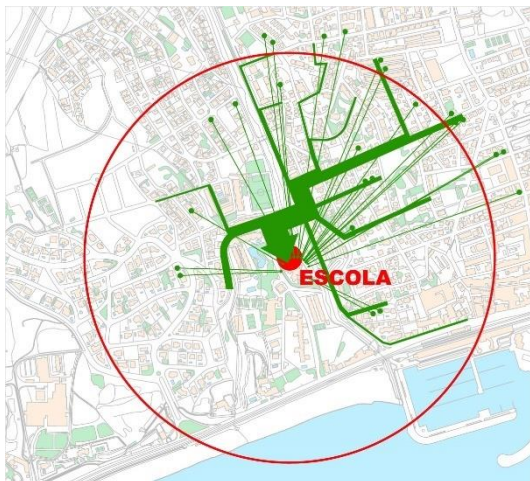
- Creació d'un Servei d'Educació per a la Mobilitat Segura.
- Revisió d'itineraris a peu al voltant de centres escolars
- Campanyes de sensibilització

Per tant, són tres els tipus d'actuació per dur a terme:

- Tècniques, per definir l'entorn, les dificultats i les solucions per fer realitat el projecte. Diferenciant dos àmbits per a la implantació del camí escolar:
 - o L'itinerari cap a l'escola. El camí per on passen la majoria d'escolars des de casa seva fins a la seva escola.
 - o L'entorn immediat a l'escola. Espai on s'apleguen tots els infants i els seus acompanyants.
- Educatives, per garantir la participació dels nois i noies i les seves famílies.
- Comunicatives i de divulgació, per transformar la proposta en projecte d'interès col·lectiu.

Es presenten exemples de les diferents fases d'implantació d'actuacions tècniques: Es confeccionarà un mapa de fluxos d'alumnes mitjançant un treball d'enquesta, que servirà per decidir els itineraris principals on cal fer actuacions.

Figura 56. Exemple de mapa de fluxos de mobilitat cap a l'escola



2. S'analitzarà, posteriorment, tota la informació que aportin les diferents àrees de l'Administració respecte de la mobilitat, l'estat de la via i la seguretat viària en aquests itineraris. La informació que cal considerar és:
 - l'existència d'àrees de pacificació de trànsit
 - la presència de comerços o altres punts d'atracció

- zones verdes
- oferta de transport públic
- interseccions conflictives
- estat i amplada de les voreres
- anàlisi de la senyalització
- aparcament
- velocitats del trànsit rodat
- sentits de circulació
- accidentalitat.

3. S'atendrà especialment als itineraris principals cap a l'escola, tenint en compte les possibles millores que es poden establir per aconseguir voreres amples i en bon estat i encreuaments segurs.

Imatge 72. Carrer amb sentit únic i aparcament alternatiu, que permet l'ampliació de voreres



4. Caldrà, probablement, fer actuacions més contundents a l'entorn més pròxim a l'escola que no pas a la resta de l'itinerari.
 - bandes reductores de velocitat
 - passos elevats de vianants
 - orella o atri a la vorera per reduir l'amplada de la calçada
 - ampliació de vorera
 - construcció de carrils per a ciclistes
 - paviment únic (velocitat màxima 20 km/h)
 - parades adequades per al transport col·lectiu
 - reforç de senyalització de perill
 - senyalització específica d'estacionament
 - barana de protecció entre vorera i calçada o carril bici.

Figura 57. Fotomuntatge proposta d'accés immediat a l'escola mitjançant un pas de vianants elevat i amb reforç de la senyalització



Figura 58. Fotomuntatge proposta de plataforma elevada que cobreixi tot l'entorn d'accés a l'escola i que inclogui parada de transport col·lectiu i diferents elements de mobiliari urbà



Figura 59. Fotomuntatge proposta de pas de vianants elevat i senyalització horitzontal



Figura 60. Fotomuntatge proposta d'atri i pas de vianants elevat, amb elements urbans (com per exemple jardineres) que ajuden a la reducció de velocitat



Figura 61. Fotomuntatge proposta de carrer amb paviment únic i preferència per a vianants. Velocitat límit de 20 km/h



21. L'ENTORN ESCOLAR: RECOMANACIONS DE SEGURETAT VIÀRIA

Tot seguit es relacionen alguns dels aspectes que poden servir de guia amb caràcter general per a millorar la seguretat dels entorns escolars.

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris, i advertir els conductors de l'accés a un entorn sensible.
- Aplicació de mesures de pacificació del trànsit i reducció efectiva de la velocitat dels vehicles en l'àrea escolar.
- Cal dotar l'entorn d'un nombre suficient de passos de vianants, ja sigui davant la mateixa entrada/sortida com a l'àrea més immediata d'espera. La ubicació dels passos de vianants ha de coincidir amb l'itinerari natural dels alumnes – en cas contrari gran part d'aquests i de les persones que esperen creuaran fora dels passos. També és important assegurar una bona visibilitat a prop dels passos de vianants. Si hi ha aparcament al carrer, resulta imprescindible establir orelles als passos i substituir l'aparcament de cotxes per aparcament de bicicletes o motos en un petit tram a prop del pas.

- Ampliació de les voreres i creació d'espais d'espera per a un nombre suficient de persones. Aquests espais poden ser exteriors (reculada de línies de façana), carrers només per a vianants o interiors (patis o espais oberts dins l'escola). Una bona solució és eliminar l'aparcament davant l'escola i establir una orella allargada delimitada a la calçada amb una tanca.
- En carrers d'amplada molt reduïda, on es mantenen voreres estretes i calçada per a vehicles, el resultat és una distribució d'espai sempre precària per als vianants. La presència de la Policia Local és clau en aquests punts de conflicte vianant/vehicle per a evitar problemes de fricció i accidents, a més de regular la mobilitat d'uns i altres usuaris. Sovint la solució òptima implica tallar durant mitja hora un tram del carrer davant l'escola, a l'entrada i la sortida dels alumnes.
- Tanques de protecció. En carrers amb circulació de vehicles cal disposar d'aquestes tanques per evitar el conflicte entre vianants i vehicles. Aquests elements eviten la sortida directa a la calçada i ajuden a controlar el volum d'escolars, que paren més atenció a localitzar l'adult que els espera que al trànsit que hi pugui haver.
- Aparcament. L'existència d'aparcament pot actuar també com a barrera entre vorera i calçada, si bé impedeix la visibilitat dels més petits. Cal evitar maniobres d'aparcament molt a prop de l'entrada de l'escola. Si és possible, és preferible reservar un espai per a l'estacionament dels pares a uns 50-100 m del centre.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres.
- Aparcament de bicicletes. Cal conscienciar pares i alumnes de la conveniència de no usar el cotxe per a anar a l'escola si existeixen altres alternatives més sostenibles i menys perilloses per a la resta de la gent. Una d'aquestes alternatives és la bicicleta, que només resulta una opció real si l'escola disposa d'un lloc segur per a aparcar. Sovint els robatoris i el vandalisme dissuadeixen els alumnes d'utilitzar la bicicleta per a anar a l'escola.

Cal tenir en compte que aquestes obres són costoses i que s'han de realitzar a poc a poc donant prioritat als carrers amb més trànsit d'escolars i amb pitjors condicions.

A més, d'algunes problemàtiques habituals que es troben arreu, hi ha una important part que depèn més del component d'educació per a la mobilitat. Això no fa res més que posar de manifest la necessitat de compatibilitzar les tasques relacionades amb la infraestructura amb la de conscienciació ciutadana. Les mesures infraestructurals no poden suplir el paper que juga l'educació per a la mobilitat sostenible i segura en el comportament de tots els usuaris de la via. Especialment, s'ha de conscienciar els pares dels alumnes de les greus problemàtiques de seguretat viària que suposa l'estacionament irregular i desordenat en entorns escolars.

PLÀNOLS

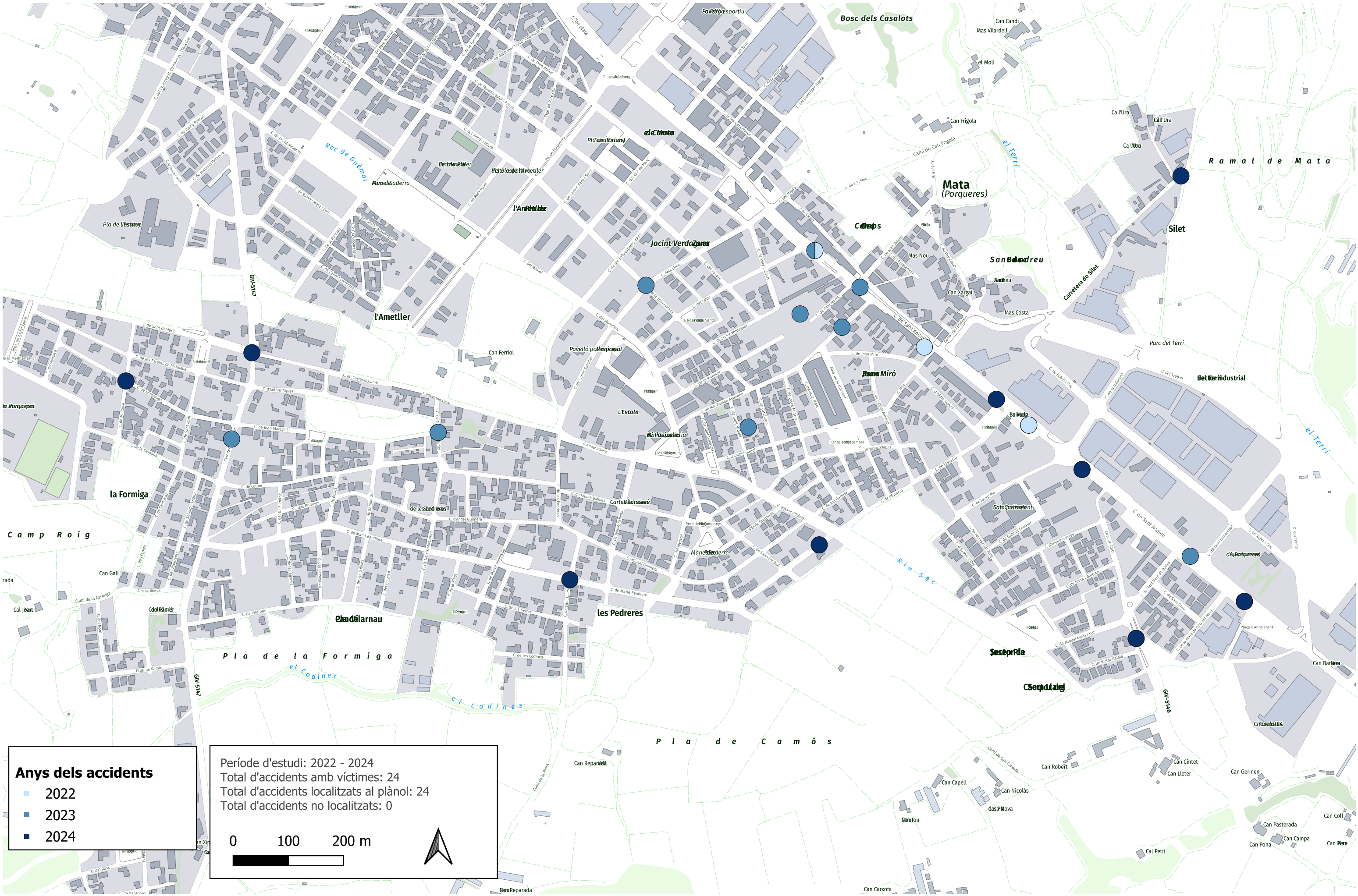


Número d'accidents

- 1
- 2

Període d'estudi: 2022 - 2024
 Total d'accidents amb víctimes: 24
 Total d'accidents localitzats al plànol: 24
 Total d'accidents no localitzats: 0

0 100 200 m



Anys dels accidents

- 2022
- 2023
- 2024

Període d'estudi: 2022 - 2024
 Total d'accidents amb víctimes: 24
 Total d'accidents localitzats al plànol: 24
 Total d'accidents no localitzats: 0

0 100 200 m



Lesivitat

- Morts
- Ferits greus
- Ferits lleus

Període d'estudi: 2022 - 2024
 Total d'accidents amb víctimes: 24
 Total d'accidents localitzats al plànol: 24
 Total d'accidents no localitzats: 0

0 100 200 m



- Tipologia d'accidents**
- Atropellament
 - Encalç
 - Caiguda a la via
 - Resta sortides de via
 - Investida (frontolateral)
 - Col·lisió frontal
 - Fregament o col·lisió lateral
 - Xoc contra objectes
 - Altres

Període d'estudi: 2022 - 2024
 Total d'accidents amb víctimes: 24
 Total d'accidents localitzats al plànol: 24
 Total d'accidents no localitzats: 0

0 100 200 m



Número d'accidents

- 1
- 2

Període d'estudi: 2022 - 2024
 Total d'accidents amb víctimes: 24
 Total d'accidents localitzats al plànol: 24
 Total d'accidents no localitzats: 0

0 100 200 m

¡Error! Utilice la pestaña Inicio para aplicar Título 1 al texto que desea que aparezca aquí.

NOVEMBRE 2025



Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat, S.L.

www.aimsl.com

aim@aimsl.com

+34 93 232 08 80

