

PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA DE TERRASSA 2023-2026

Resum Executiu

Per: Equip tècnic d'INTRA

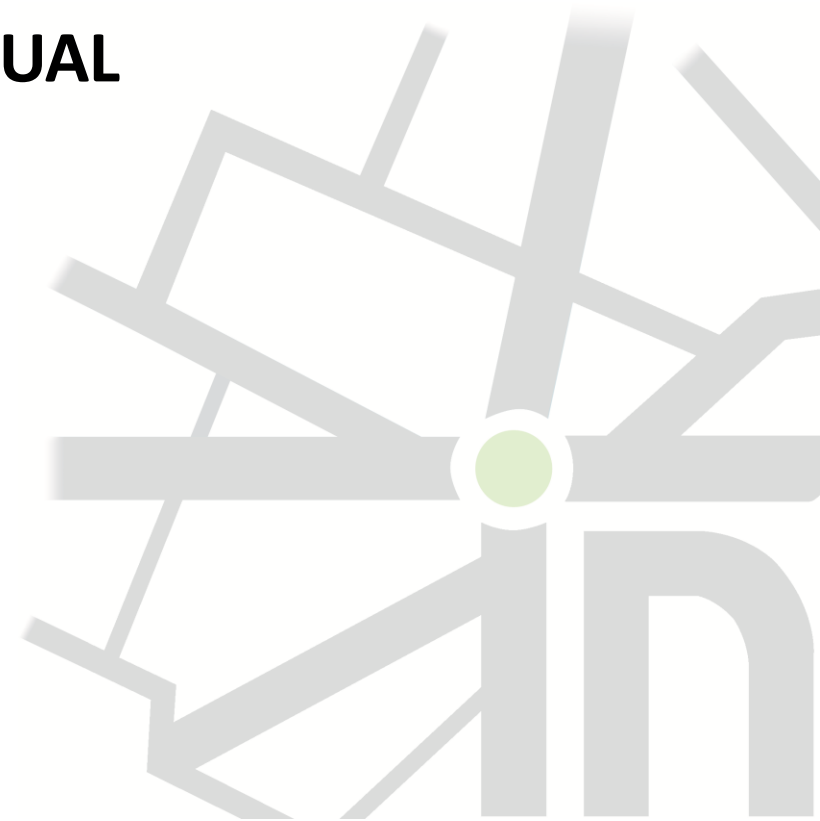
Barcelona, 08 de març de 2023



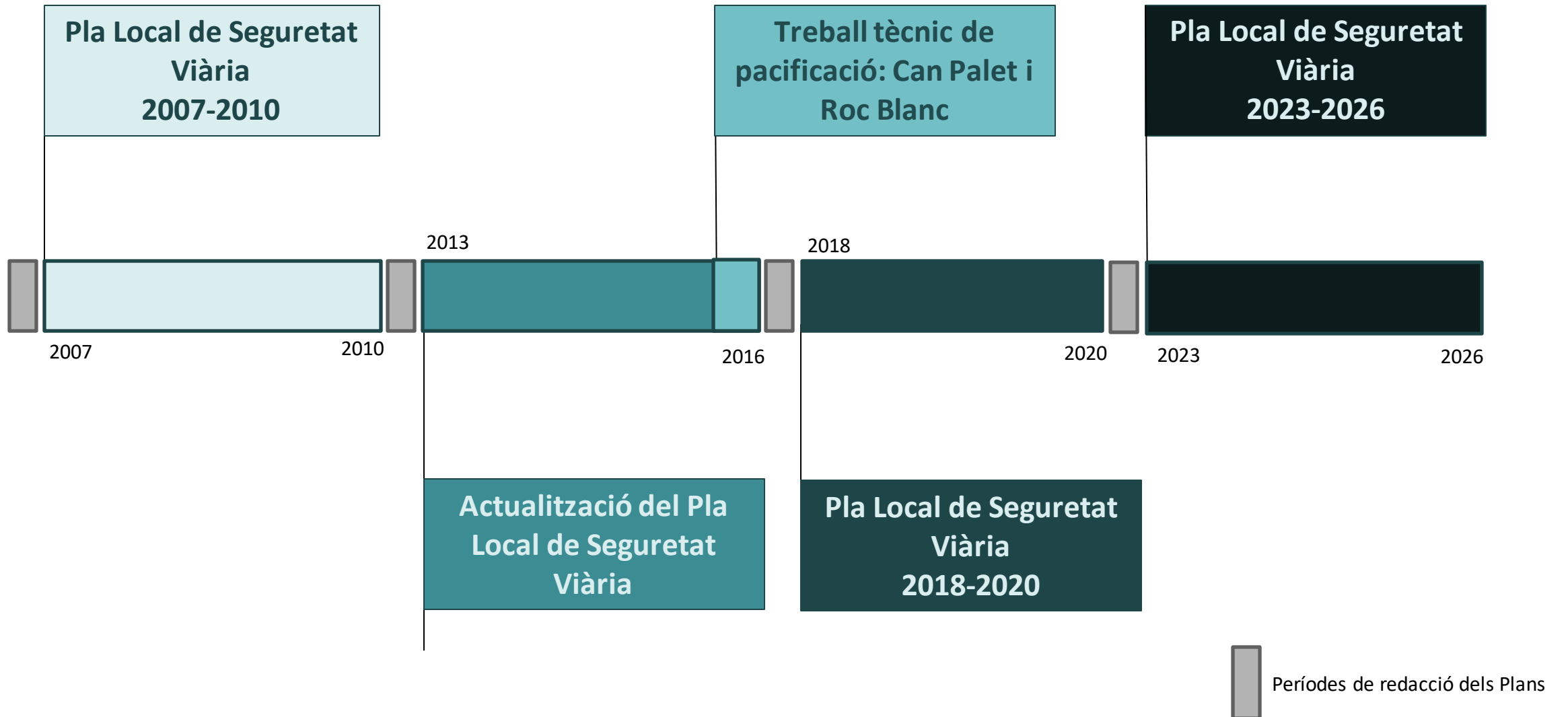
1. Antecedents, plans anteriors i Pla actual
2. Divergència entre fonts de dades
3. Tendència de sinistralitat
4. Diagnosi de la sinistralitat
5. Condicionants de seguretat viària
6. Objectius del Pla Local de Seguretat Viària 2023-2026
7. Síntesi del Pla estratègic
8. Actuacions en entorns de risc



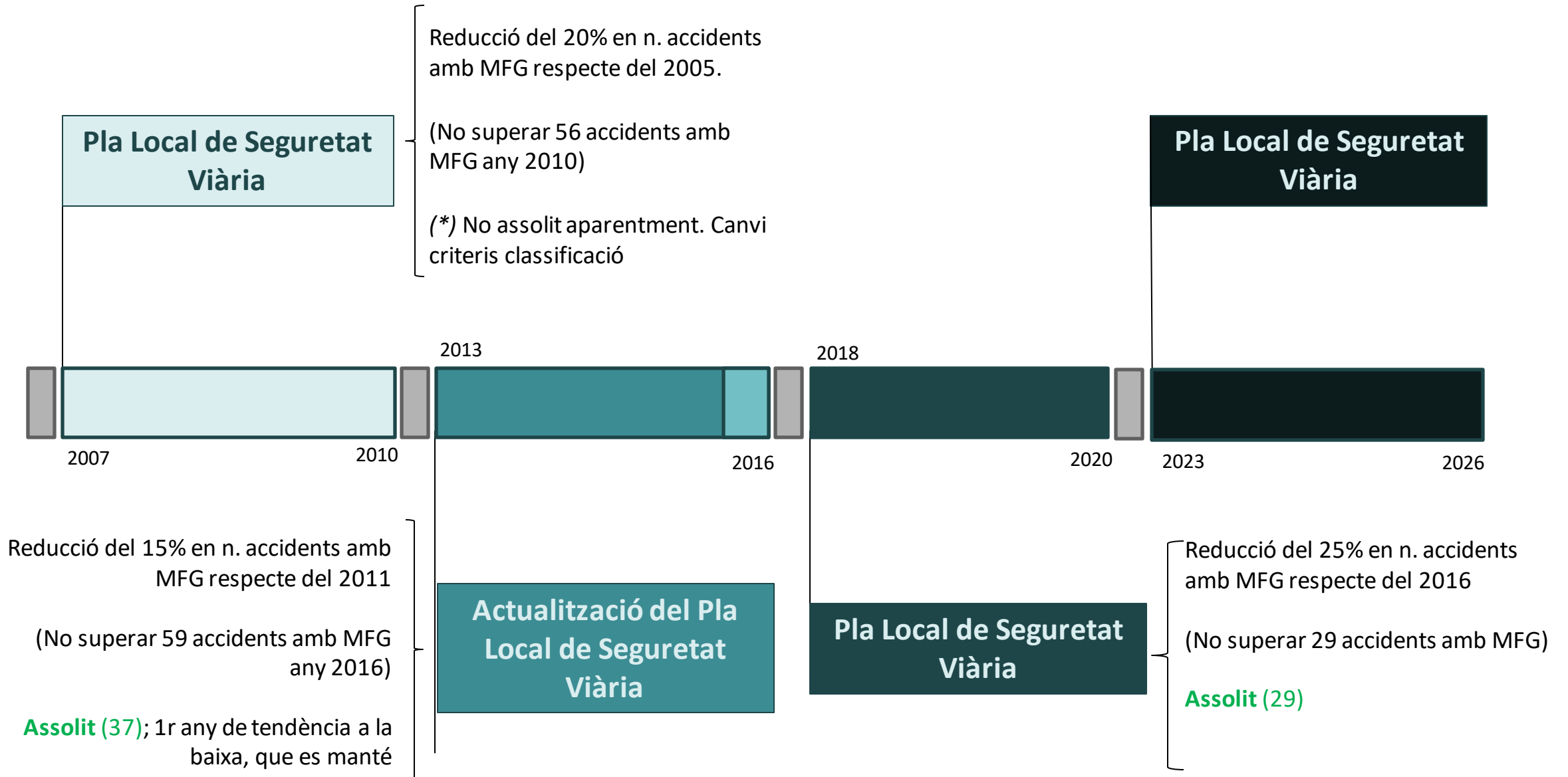
1. ANTECEDENTS, PLANS ANTERIORS I PLA ACTUAL



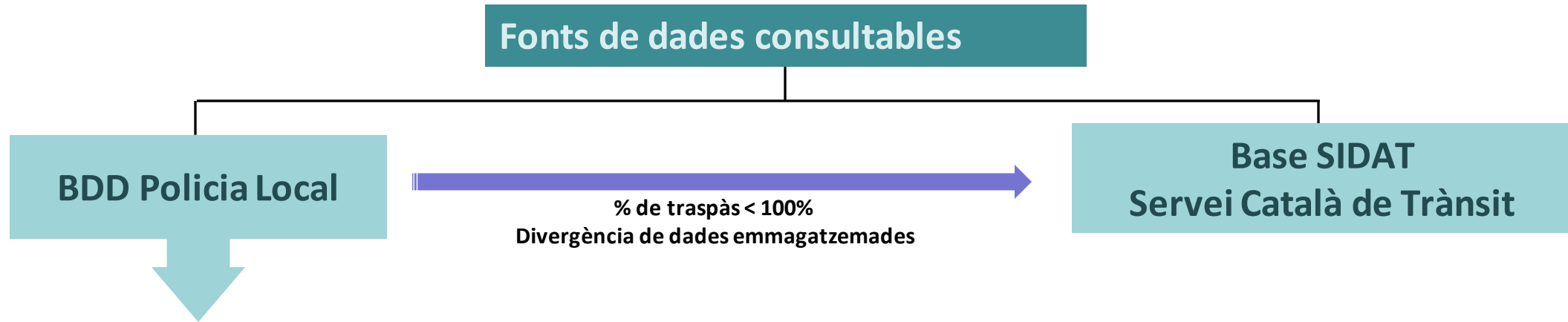
Antecedents: Plans anterior i Pla actual



Antecedents: Plans anterior i Pla actual



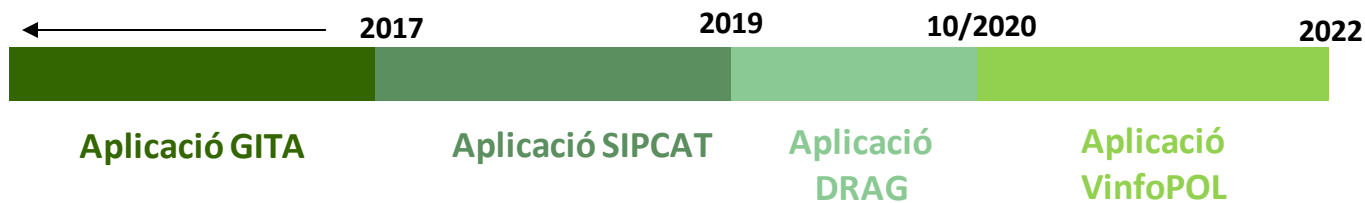
Divergència entre fonts de dades



Mostra 2 canvis importants en el registre

Canvis d'aplicatius de registre de dades

Modificació dels criteris de classificació en funció de la lesivitat (classificació mèdica vs classificació tècnica)



Permeten una correcta extracció de dades per al seu tractament estadístic/anàlisi tècnic?

L'objecte del PLSV 23/26

- El diagnòstic de la situació de la seguretat viària
- La proposta de nous objectius pel període 23/26
- La definició de mesures concretes de millora de la seguretat
- La definició d'una nova estratègia de treball en matèria de seguretat viària



Fases del PLSV 23/26

**Pla Local de
Seguretat Viària**
Redacció ANY 2022



Seguiment
Transcorreguts els
primers 2 anys
ANY 2025



Avaluació
Al final del termini del
Pla
ANY 2028

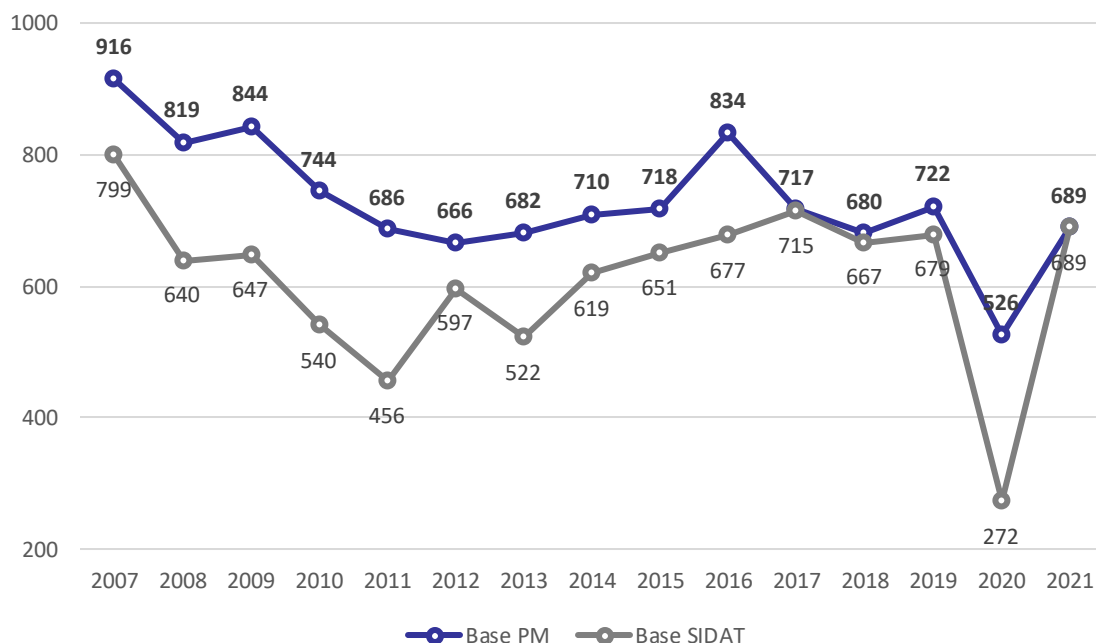
3. TENDÈNCIA DE SINISTRALITAT



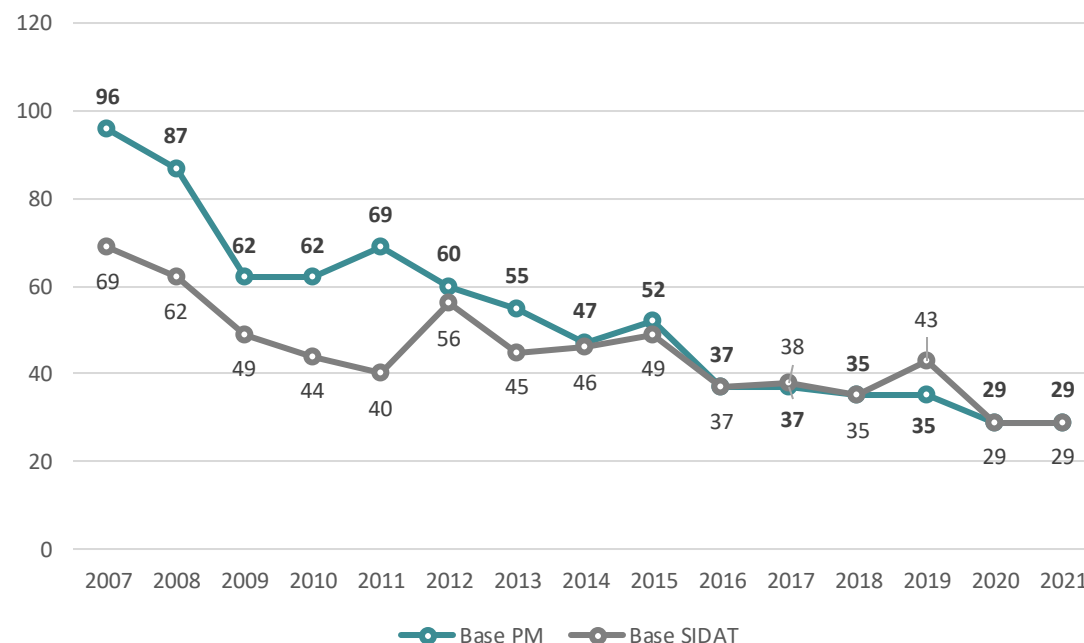
Tendència de sinistralitat

En global, la tendència de sinistralitat és decreixent. L'accidentalitat disminueix un 24,8% entre 2007 i 2021

Nombre d'accidents de víctimes en zona urbana (2007-2021)



Nombre d'accidents amb morts i/o ferits greus en zona urbana (2011-2021)

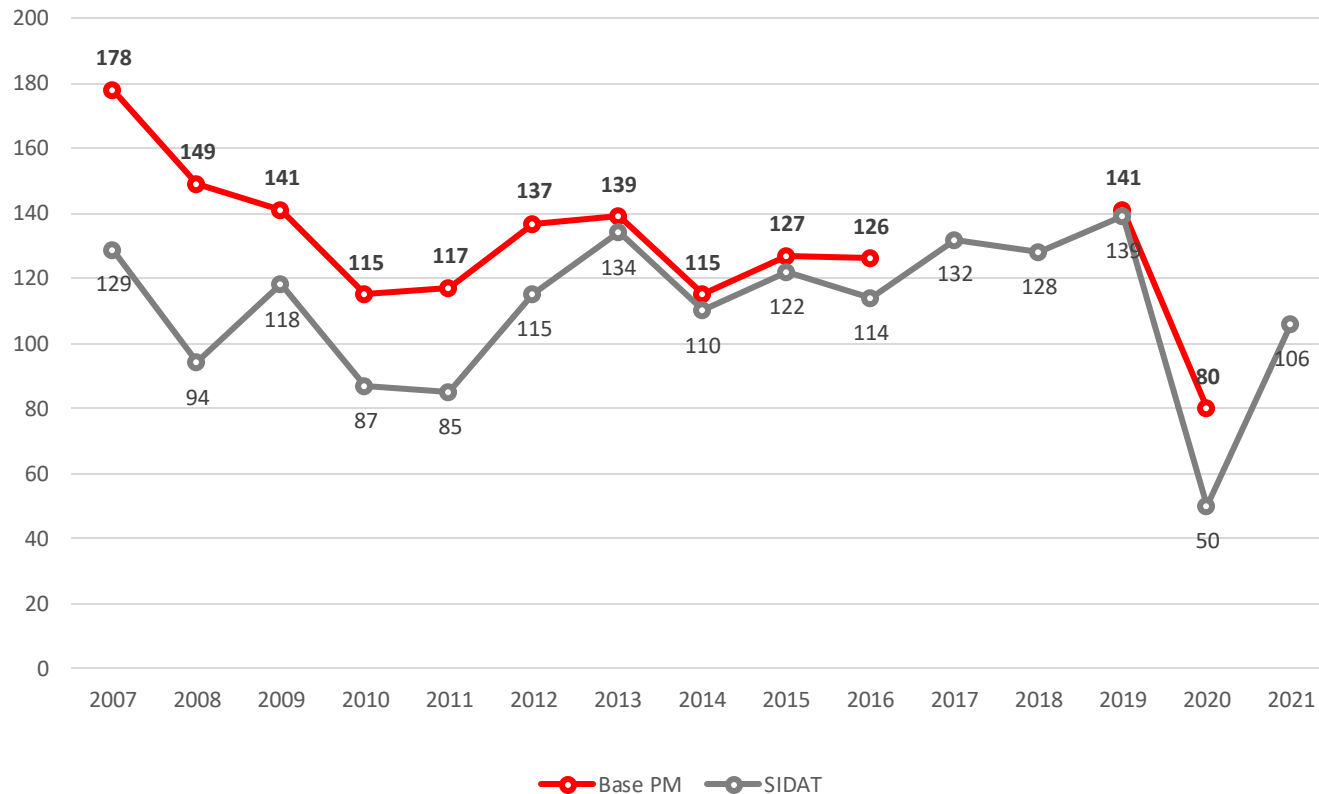


La diagnosi del nou Pla de seguretat viària de Terrassa ha d'identificar aquells aspectes principals amb oportunitat de millora.

El decreixement de l'accidentalitat greu i mortal ha estat del 58% entre 2007 i 2021.

Tendència de sinistralitat; Atropellaments

Nombre d'atropellaments amb víctimes en zona urbana (2007-2021)



Globalment, entre 2007 i 2021 ha disminuït un 40,4% el nombre d'atropellaments

No obstant

Els atropellaments encara causen el 30% de les víctimes de major lesivitat del municipi

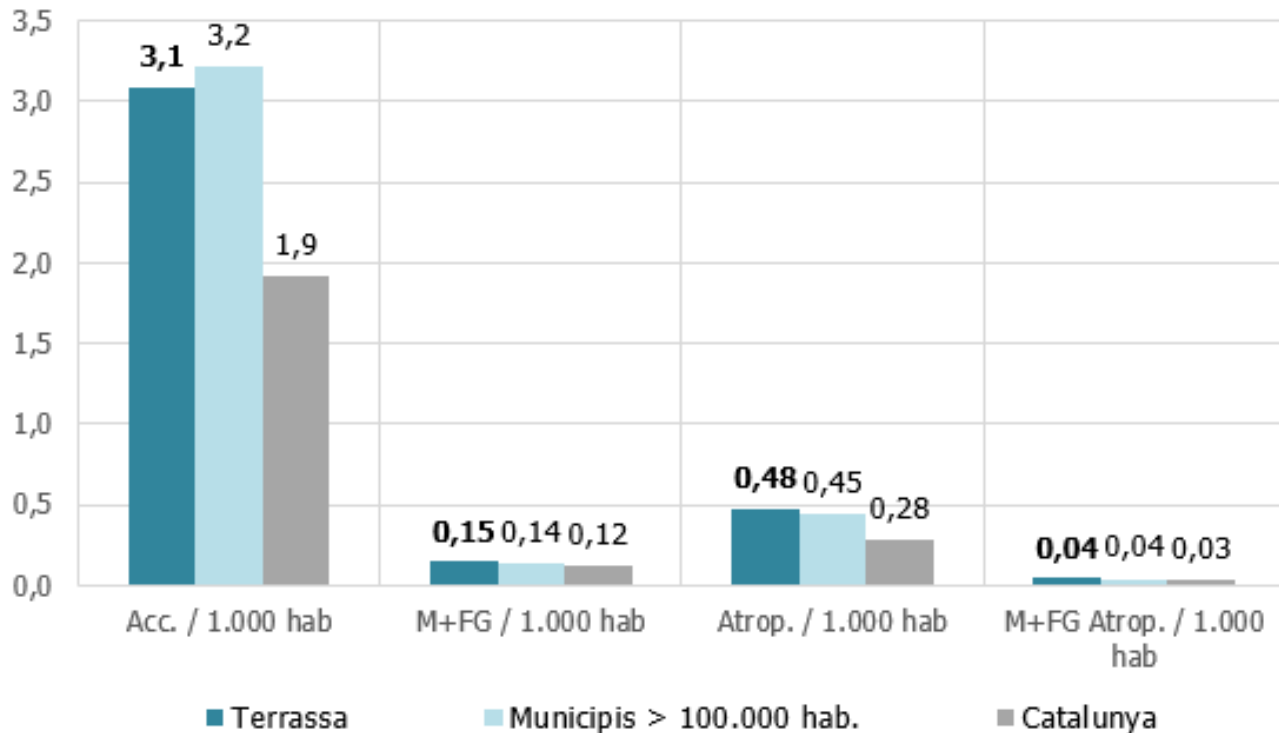
4. DIAGNOSI DE LA SINISTRALITAT



Diagnosi de la sinistralitat; El municipi de Terrassa

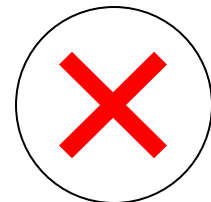
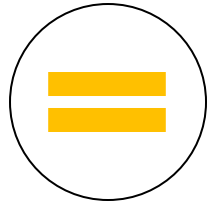
Amb 223.011 habitants (2021), Terrassa és la 3^a ciutat més poblada de Catalunya
I la 2^a ciutat de Catalunya en volum d'accidents amb víctimes anuals

Comparativa índexs de sinistralitat per 1.000 habitants de Terrassa,
municipis de més de 100.000 habitants i mitjana catalana (2021)



L'índex d'accidentalitat i l'índex relatiu a víctimes de major lesivitat es troben en la mitjana de municipis del seu grup de població.

L'índex d'atropellaments està lleugerament per sobre de la mitjana, àmbit en què seguir actuant.



Diagnosi de la sinistralitat; Tipologia d'accidents

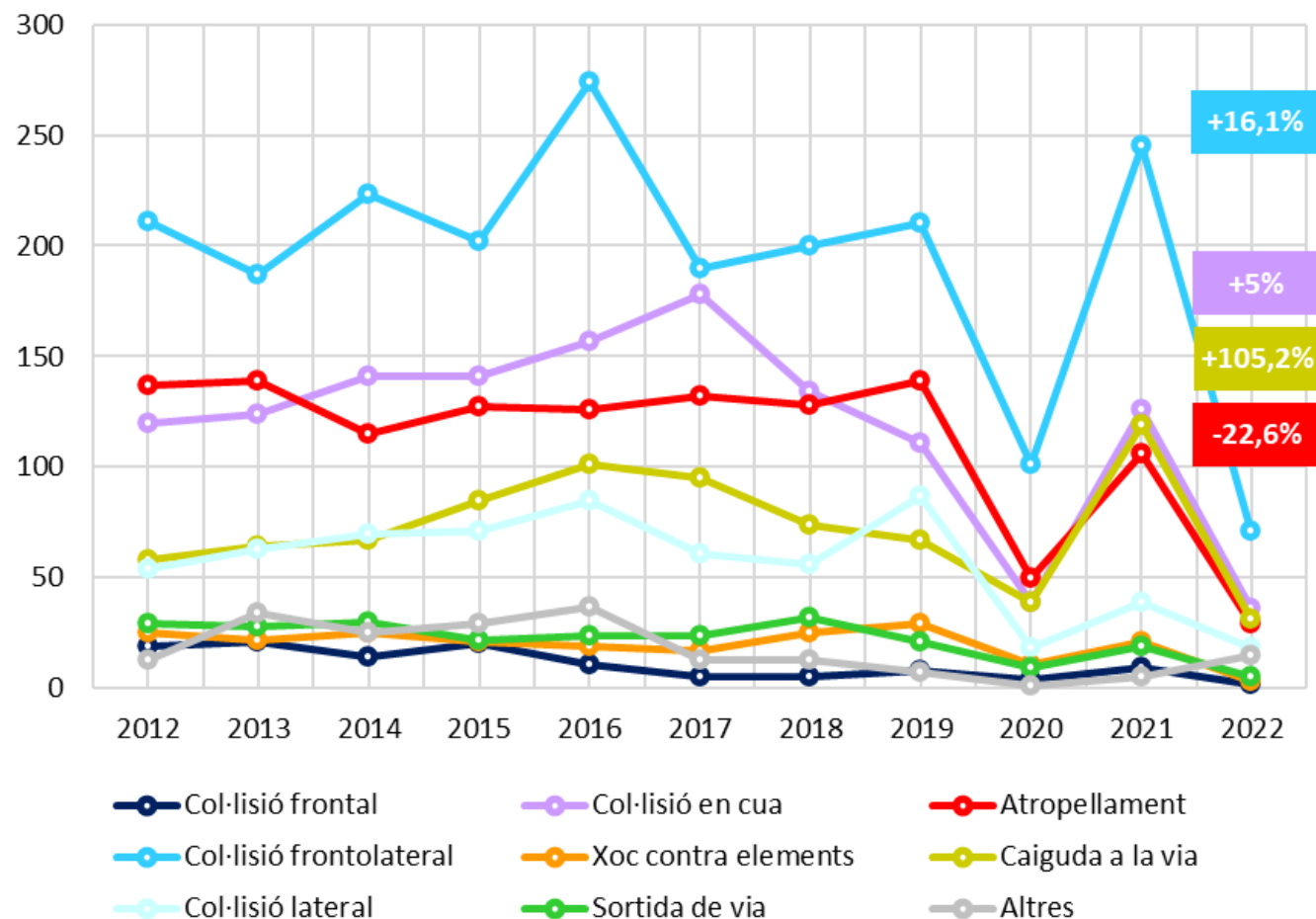
Tipologies d'accident més freqüents (Terrassa, 2021-2022*):

- ❑ les col·lisions frontolaterals (34,7%) ↑
- ❑ les col·lisions en cua (17,7%) ↑
- ❑ les caigudes a la via (16%) ↑↑
- ❑ els atropellaments (14,6%) ↓

Les col·lisions frontolaterals són el 36,6% dels accidents amb lesivitat greu i mortal i els atropellaments el 31,3%, molt per sobre respecte altres tipologies

L'increment de vendes de motocicletes, així com l'augment de la mobilitat ciclista i de vehicles de mobilitat personal, es veu reflectit amb un increment de la sinistralitat de vehicles de dues rodes, traduïda en bona mesura en les caigudes a la via

Nombre d'accidents per tipus i evolució a Terrassa (2012-2022)



(*) Cal recordar l'efecte distorsionador de l'any 2021, i que les dades de 2022 corresponen només a 6 mesos.

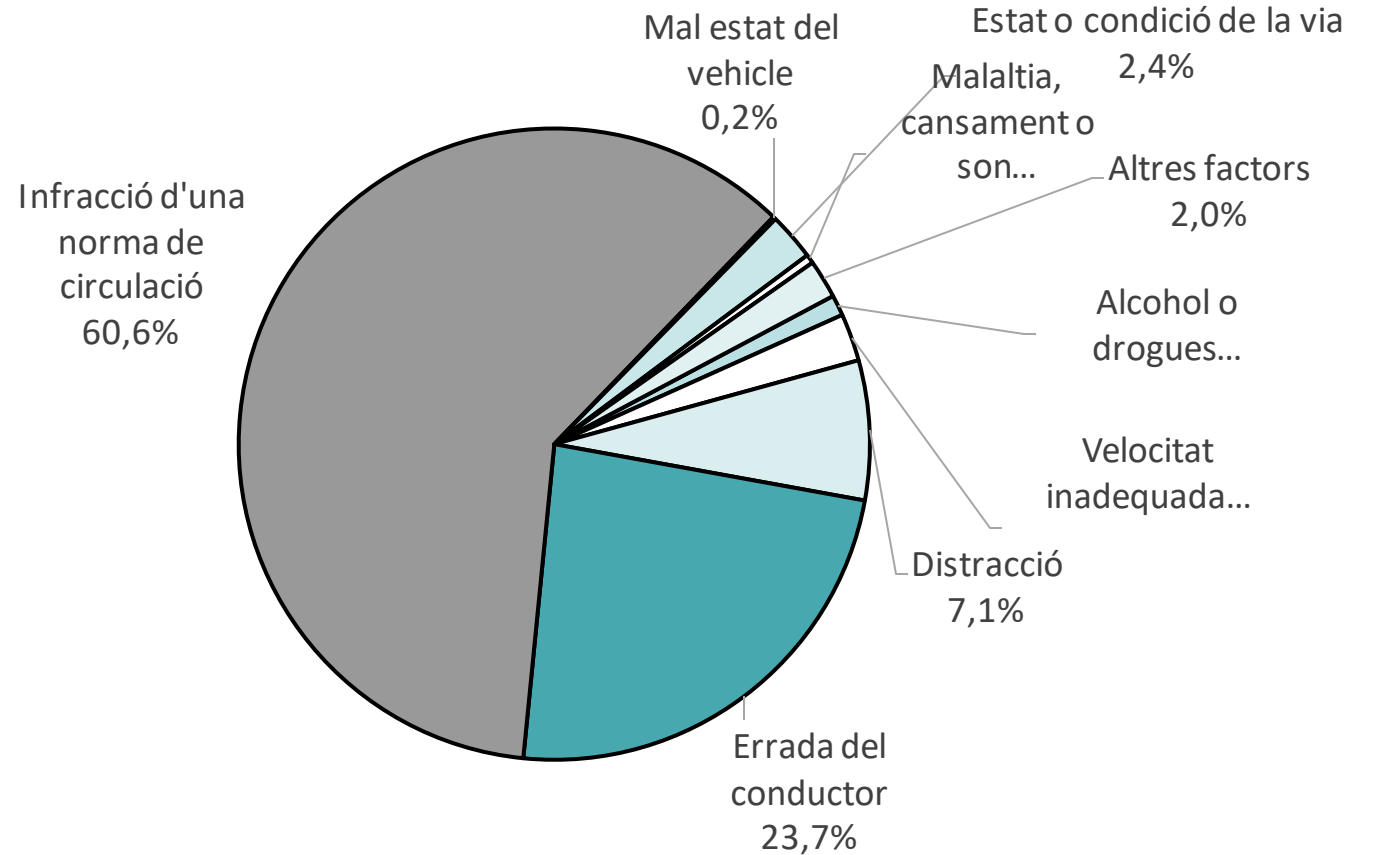
Diagnosi de la sinistralitat; Els factors de risc

Distribució de la sinistralitat per factors de risc concurrents a Terrassa
(2021-2022)

El factor principal de risc del **60,6%** dels accidents en zona urbana a Terrassa és la **infracció d'una norma de circulació** (no respectar senyals o semaforització, circulació prohibida, distància de seguretat, etc.).

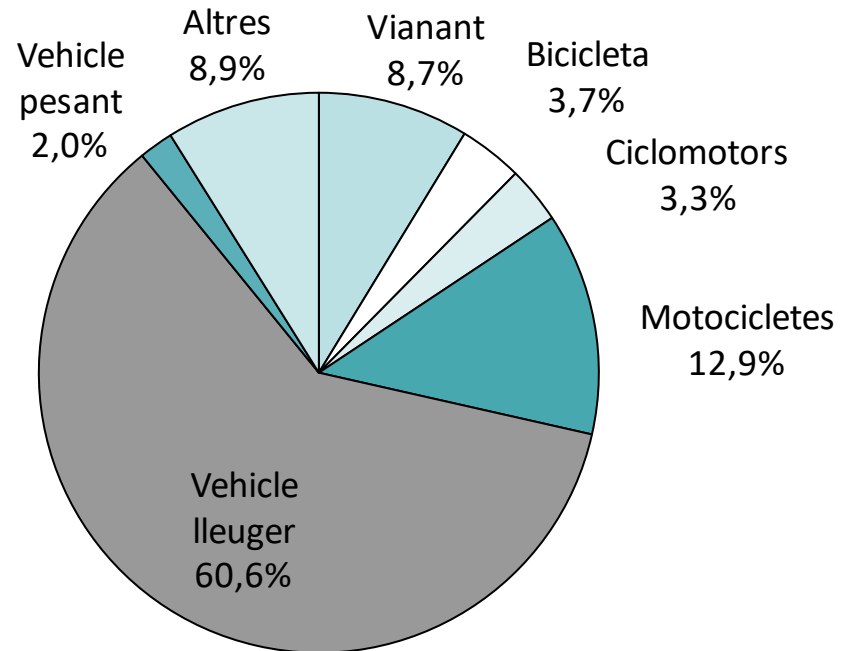
El **23,7%** dels accidents tenen com a causant principal una **errada del conductor**.

El **7,1%**, **distraccions**

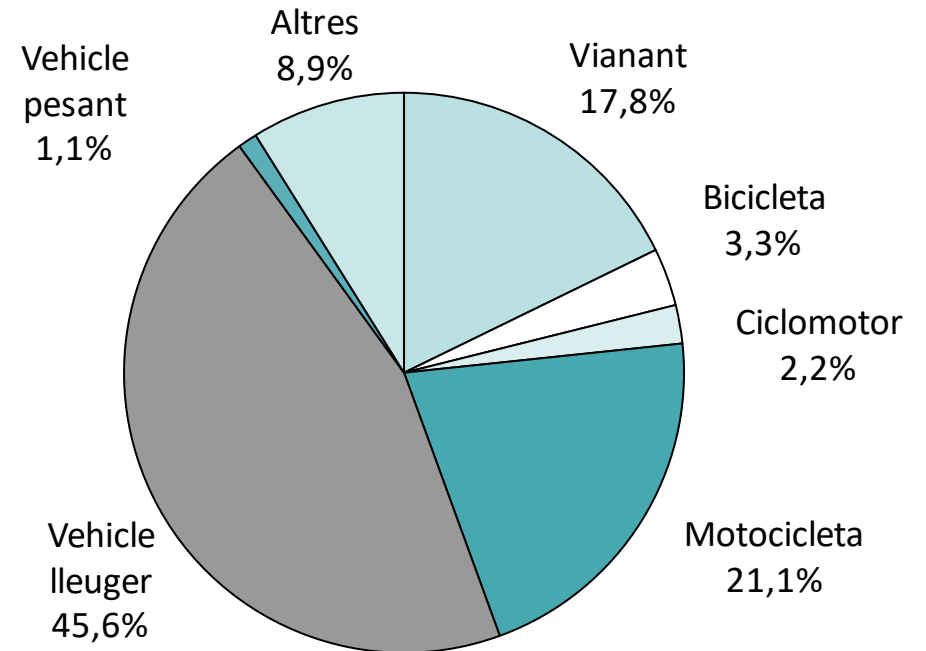


Diagnosi de la sinistralitat; Mitjà de transport

Implicats en accidents amb víctimes



Implicats en accidents amb MFG



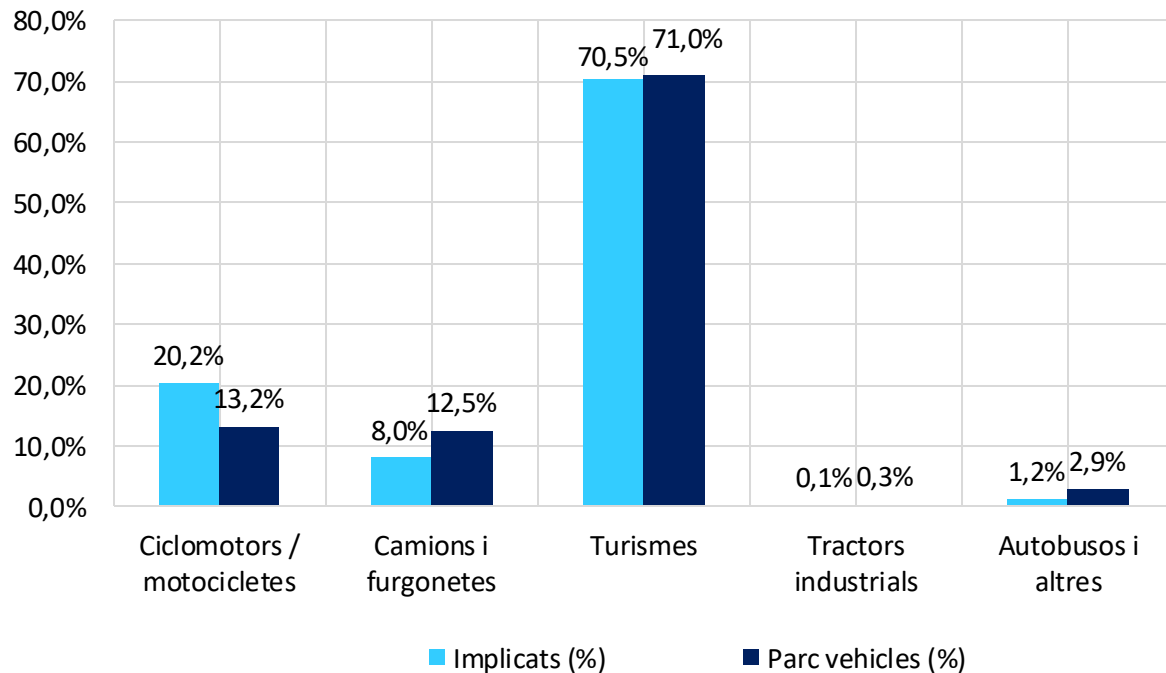
S'observa com en accidents greus i mortals hi ha una major proporció d'implicats que són vianants (fins un 17,8%) i motoristes (21,1%). En canvi hi ha una menor participació de bicicletes, ciclomotors i especialment vehicles lleugers (tot i ser els majoritàriament implicats).

Diagnosi de la sinistralitat; Mitjà de transport

En base al parc de vehicles

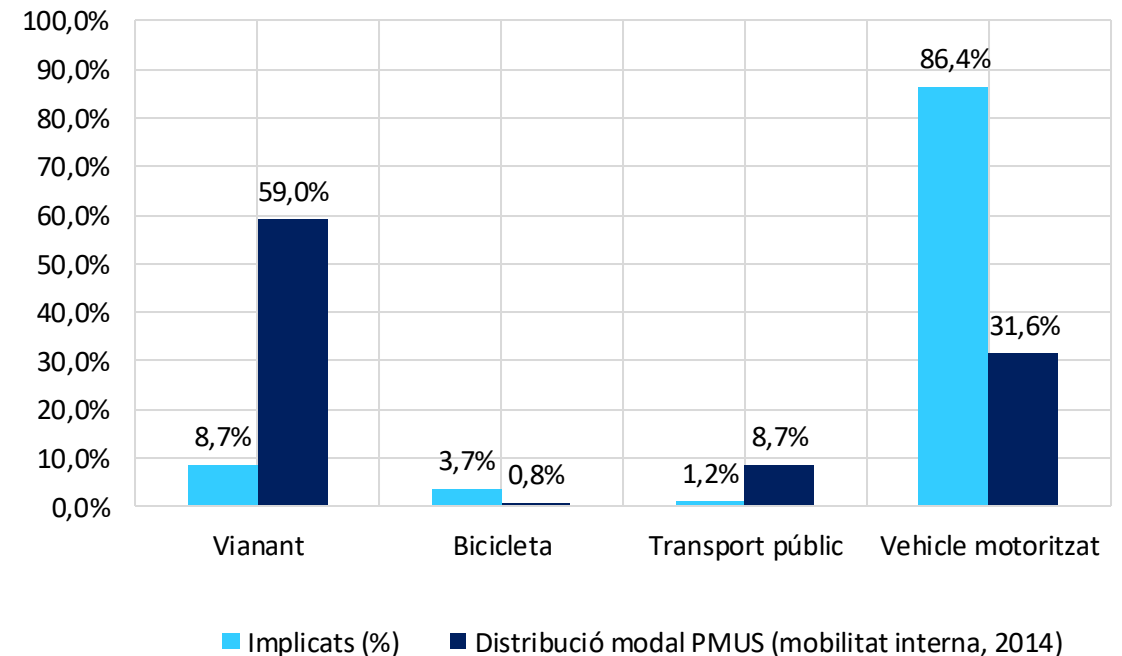
Vehicle motoritzat amb més risc de patir accident de trànsit: **motocicletes i ciclomotors.**

Representen un 13,2% del parc de vehicles però constitueixen el 20,2% dels vehicles implicats en accidents de trànsit.



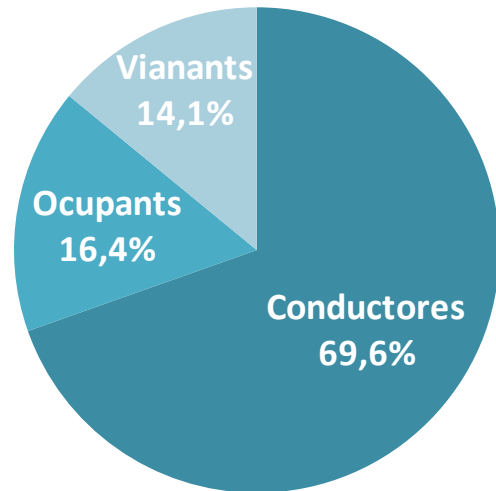
En base a la quota modal

En el cas dels **vehicles privats motoritzats**, representen un 31,6% de la mobilitat, però són el **86,4% dels implicats en accidents de trànsit (2,7 vegades més)**

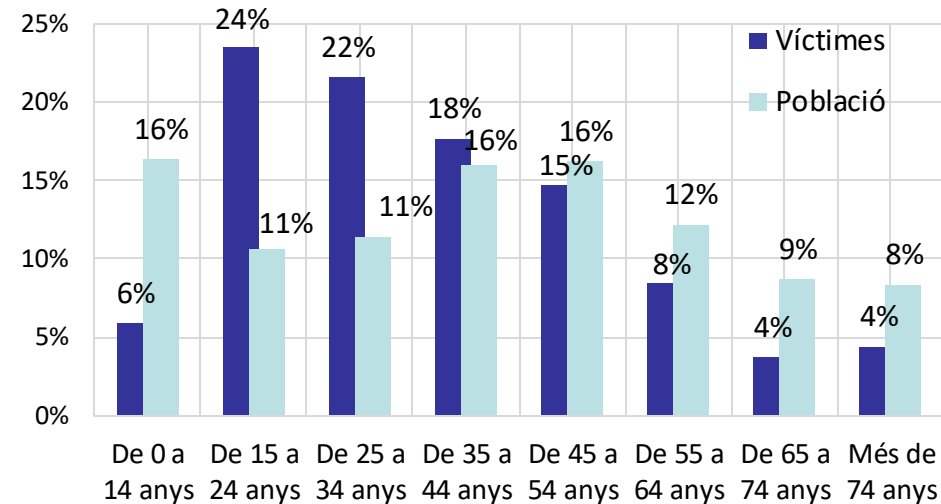


Diagnosi de la sinistralitat; Perfils de persones víctimes en accident

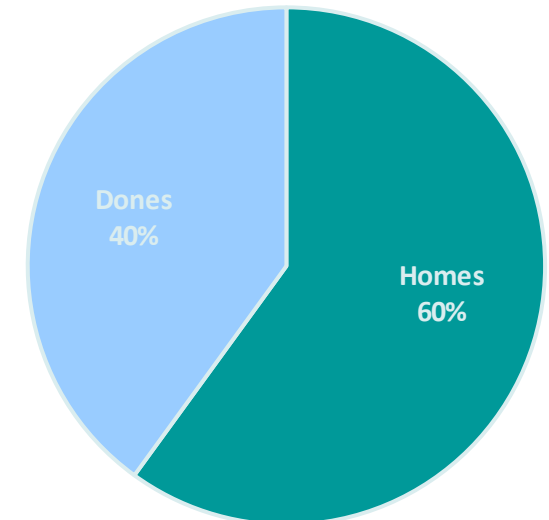
Per posició



Per edat



Per sexe



Per als grups de població entre 15 a 24 anys, entre 25 a 34 i entre 35 a 44, la freqüència amb la qual són víctimes d'accident està per sobre de la proporció que representen en el cens total.

És a dir, estan **sobrerrepresentats** dins del col·lectiu de víctimes

Diagnosi de la sinistralitat; Usuaris vulnerables

A Terrassa el 46% ferits en accidents dels últims 2 anys són persones vulnerables, i aquest percentatge és de fins el 73% dels ferits greus.

El col·lectiu de persones vulnerables està format per:



Persones amb discapacitats, mobilitat i/o orientació reduïda



Usuaris no motoritzats de la xarxa viària



Motoristes

Síntesi de la diagnosi de la sinistralitat

DIAGNOSI DE SEGURETAT VIÀRIA

Tipologies majoritàries d'accidents

Riscos principals (conductes)

Col·lectius vulnerables (usuaris)

Entorns específics de concentració d'accidents

OBJECTIUS DEL PLSV

ACCIONS DE MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

Tipologies de sinistres majoritàries (accidents de 2021):

1. Col·lisions frontolaterals (35,6%), tendència 2012-2021 ↑
2. Encalços (18,3%), tendència ↑
3. Caigudes a la via (17,3%), tendència ↑↑
4. Atropellaments (15,4%), tendència ↓








Factors de risc detectats com a factors concurrents en els accidents (2021-2022):

- 1- Infracció d'una norma de circulació (60,6%)
- 2- Errada del conductor (23,7%)
- 3- Distracció (7,1%)

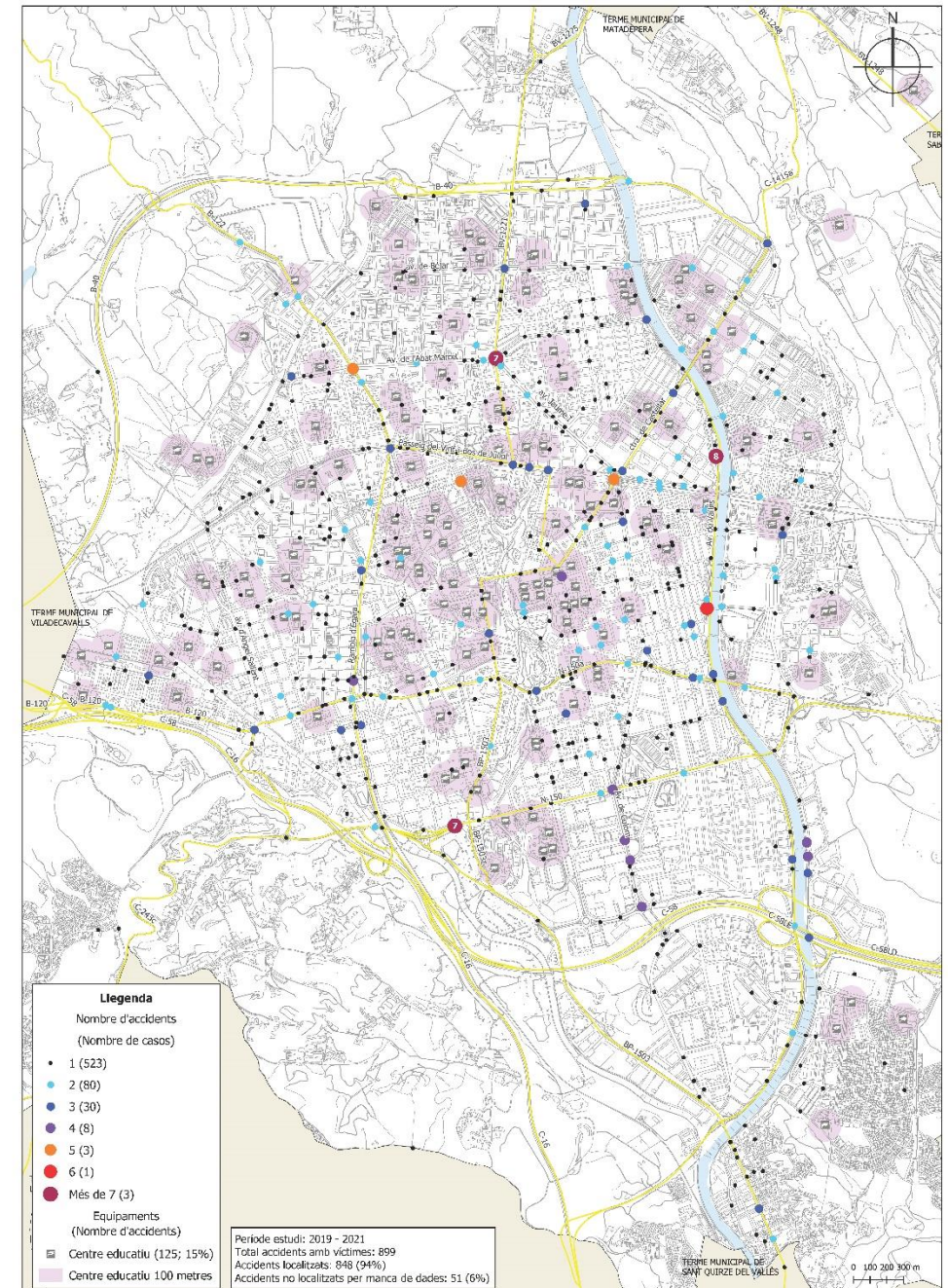
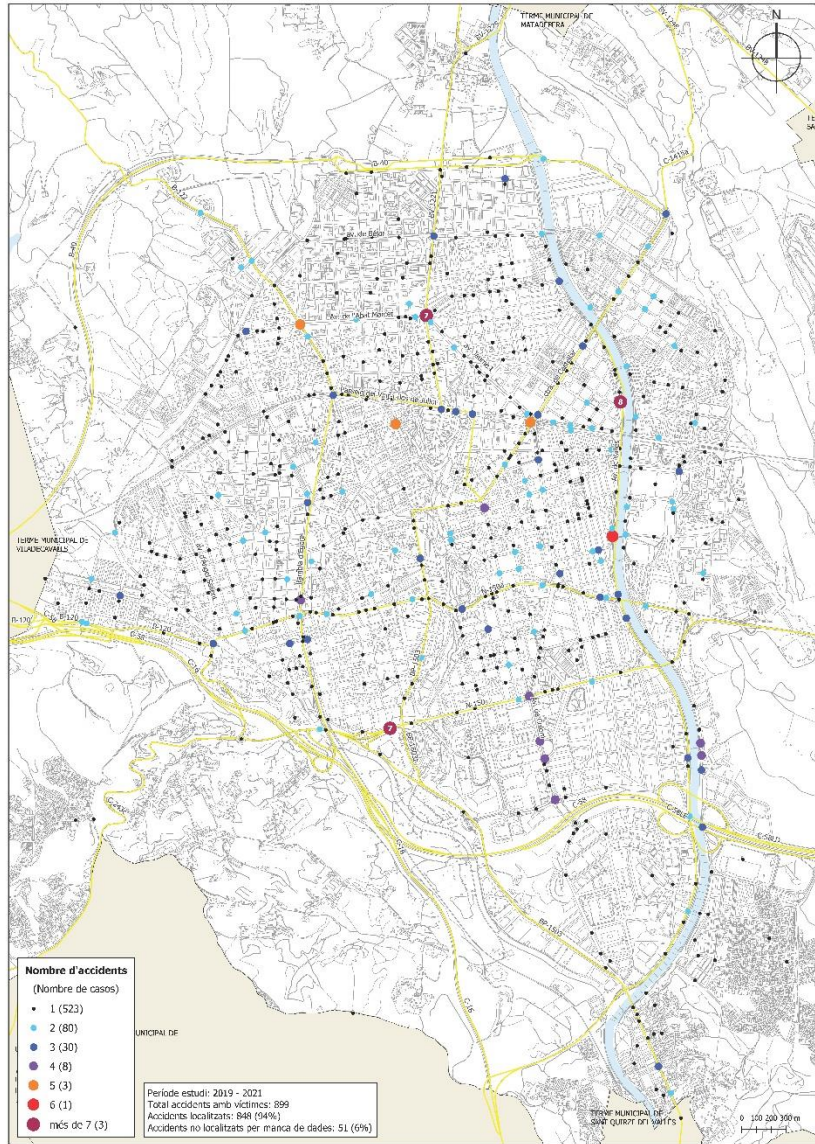
Mitjà de transport:

La tipologia de vehicle motoritzat amb sobrerrepresentació al municipi, i per tant, amb més risc de patir accident de trànsit són les **motocicletes i ciclomotors**, que representen un 13,2% del parc de vehicles envers un 20,2% dels vehicles implicats en accidents de trànsit.

Col·lectius vulnerables:

1.  Usuaris de ciclomotor, homes, d'entre 15 i 24 anys
2.  Usuàries de ciclomotor, dones, d'entre 15 i 24 anys
3.  Usuaris de motocicleta homes d'entre 25 i 34 anys.
4.  Ciclistes homes d'entre 15 i 24 anys
5.  Usuaris de motocicleta homes d'entre 15 i 24 anys.
6.  Vianants homes majors de 74 anys
7.  Vianants dones majors de 74 anys
8.  Ciclistes dones d'entre 15 i 24 anys

Síntesi de la diagnosi de la sinistralitat



Síntesi de la diagnosi de la sinistralitat; Punts de concentració d'accidents

Pla 2007-2010

Punts on s'han registrat 6 o més accidents amb víctimes en el període 2003-2005 (3 anys)

Es van agrupar en trams per proximitat.

Només es van proposar mesures de millora al Pla dels entorns que no disposaven de projecte municipal.

Pla 2013-2016

Seleccionar aquelles cruïlles més conflictives del municipi.

Pla 2018-2020

Els criteris de selecció d'entorns han estat:

Punts on s'han registrat 7 o més accidents amb víctimes en el període 2013-2016 (4 anys)

Punts on s'han registrat 3 o més atropellaments amb víctimes en el període.

Punts on s'han registrat 3 o més accidents amb ciclistes implicats en el període.

No en tots els entorns s'ha redactat una proposta de millora:

Alguns d'aquests entorns ja havien estat estudiats en Plans anteriors, i per tant, disposen de projectes redactats que cal aplicar.

Altres entorns disposen de projectes municipals pendents d'aplicació, o ja s'hi ha actuat i s'està fent un seguiment de l'efectivitat de mesures aplicades.

PLSV 2023-2026

Punts amb 3 o més accidents 2021-1r semestre 2022 (1,5 anys)

Punts amb 2 o més ATR

Punts amb 2 o més ciclistes

Punts amb víctimes greus

Prioritàriament: que compleixin més d'una de les condicions

Alguns entorns es descarten perquè ja disposen de projecte de millora

I com a àmbits destacats de treball, en referència a:

- Total d'accidents
- Accidents amb major lesivitat
- Atropellaments
- Accidents amb ciclistes implicats
- Entorns no estudiats en Plans anteriors

Entorns estudiats	2021	2022	suma	F.GREUS	F.LLEUS	ATR	A.BICI
PCA 1. Intersecció entre c. de Topete i c. Sant Quirze	3	0	3	0	3	1	3
PCA 2. Intersecció entre av. Barcelona i c. Mare de Déu de la Llum.	3	0	3	2	4	0	3
Avinguda del Vallès	69	24	93	3	108	5	69

5. CONDICIONANTS DE LA SEGURETAT VIÀRIA



Diagnosi in situ, per districtes; Mesures de control preventiu i pedagògiques

Valoració realitzada in situ d'aquells elements condicionants fan referència a la:

- senyalització,
- visibilitat,
- aparcament a la via pública,
- mesures de pacificació de trànsit,
- Infraestructura per a vianants i per a ciclistes,
- aplicació de criteris de seguretat viària en la configuració urbanística de la ciutat.

+ Diagnosi de Mesures preventives:

- Recursos personals i materials
- Campanyes de control
- Procediment sancionador
- Educació per a la Mobilitat Sostenible i Segura
- Altres mesures pedagògiques: web – taula mobilitat – protocol assetjament a ciclistes i VMP

AVALUACIÓ DE CONDICIONANTS DE SEGURETAT VIÀRIA		
Senyalització vertical		
Senyalització vertical correcta (bon estat de manteniment, visible...)	Si	
Hi ha senyalització vertical als passos de vianants sense semàfor	Si	
Senyalització horitzontal		
Senyalització horitzontal correcta		Millorable
Hi ha senyalització horitzontal per delimitar l'espai d'aparcament		Millorable
Hi ha senyalització horitzontal de separació de carrils/sentits de circulació	Si	
Bon estat de manteniment de la pintura en passos de vianants		Millorable
Passos de vianants		
A les interseccions hi ha dotació completa de passos de vianants senyalitzats	Si	Millorable
Els passos estan alineats amb les voreres, en l'itinerari natural de pas	Si	Millorable
Els passos de vianants tenen qual adaptat per a PMR	Si	Millorable
La visibilitat en els passos és correcta	Si	Millorable
S'han aplicat mesures per millorar la visibilitat en els carrils amb aparcament	Si	Millorable
S'han aplicat mesures per evitar obstruccions generades per contenidors	Si	Millorable
Voreres		
Hi ha voreres al llarg de les vies	Si	
L'amplada de les voreres és suficient	Si	
Bicicletes		
La xarxa de bicicletes té un disseny adequat i segur	-	-
Aparcament		
No s'observa aparcament irregular sobre les voreres, passos, doble filera	Si	
Hi ha aparcament en semibateria inversa amb visibilitat suficient	Si	
Semàfors		
Generalment, el temps d'espera dels vianants als semàfors és adequat	Si	
Generalment, el temps de verd és suficient per a creuar la calçada	Si	
Rotondes		
La configuració de les rotondes és correcta (sense traçats tangencials)	Si	
Els passos de vianants en rotonda estan correctament ubicats		Millorable
Velocitat		
No es registren normalment velocitats excessives en zona urbana	Si	
Els carrils de circulació tenen una amplada adequada	Si	Millorable
Hi ha mesures de pacificació del trànsit	Si	
Hi ha mesures físiques de reducció de velocitat	Si	
Hi ha sovint senyals de límit de velocitat	Si	
Hi ha senyals de control radar	Si	

6. OBJECTIUS DEL PLSV 2023-2026



Objectius de millora de la seguretat viària; Referents supralocals

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



Objectius de desenvolupament Sostenible (ODS)



5th EU Road Safety Action Programme 2021-2030 "Next steps towards Vision Zero"

Centrat en prendre accions per avançar cap a l'objectiu zero morts per 2050
I el Sistema Segur



Estrategia de Seguridad Vial 2030

- Objectius generals (2030)
 - Reduir el nombre de persones mortes en un 50% respecte al valor base de 2019.
 - Reduir el nombre de persones ferides greus en un 50%.
- Prioritaris:
 - Els col·lectius i mitjans vulnerables,
 - Les persones majors de 64 anys,
 - Les vies urbanes.

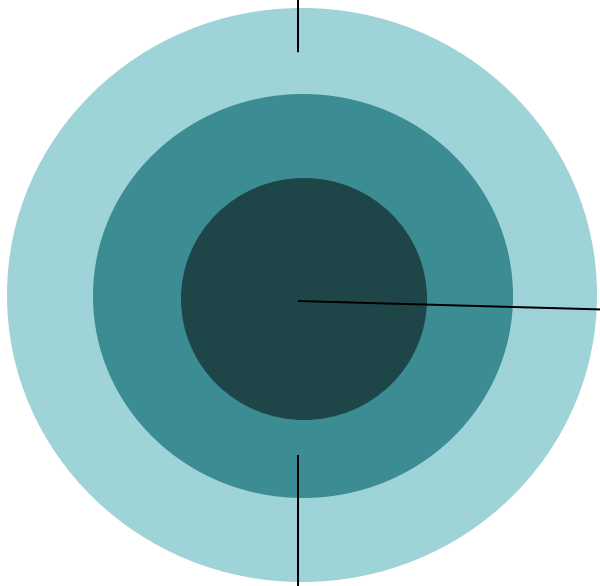


Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030

- Reduir el 50% les víctimes mortals l'any 2030 respecte del 2019.
 - Assolir la Visió Zero l'any 2050
- ### Pla de Seguretat Viària 2021-2023
- Reducció del 15% de les víctimes mortals l'any 2023 en relació amb 2021 i del 12% de víctimes ferides greus.
 - + objectius específics.

Objectius de millora de la seguretat viària; Terrassa

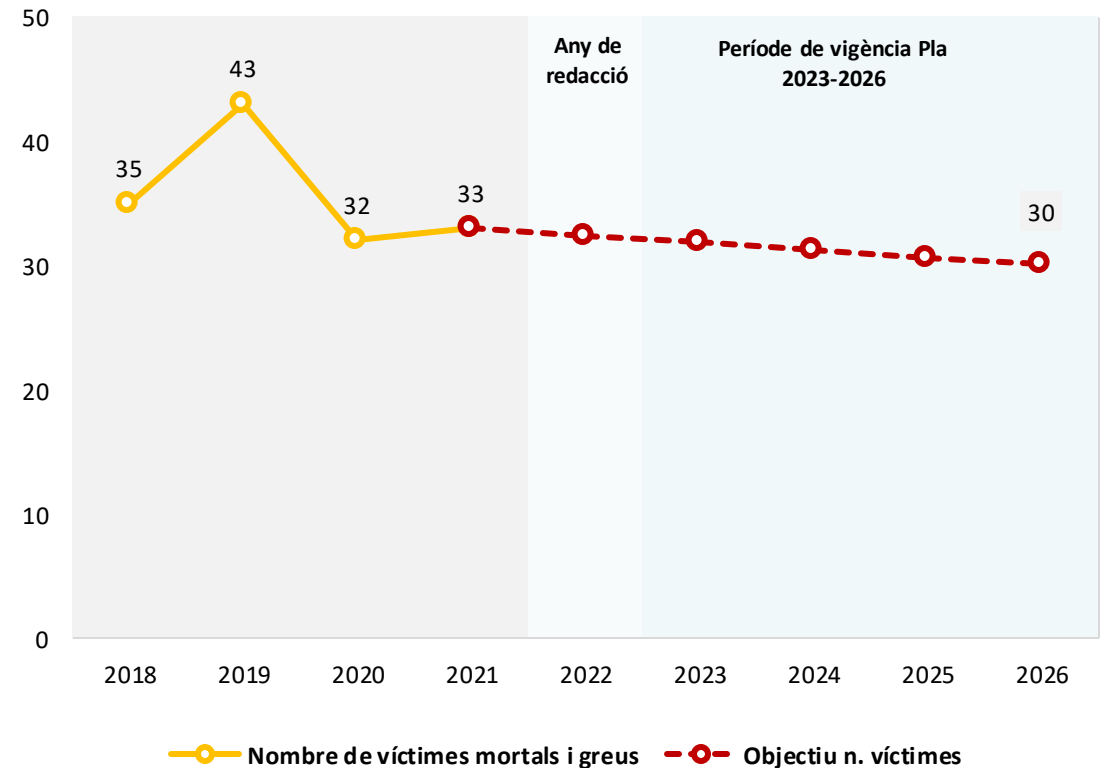
Reduir la sinistralitat en zona urbana i reduir la lesivitat de les víctimes



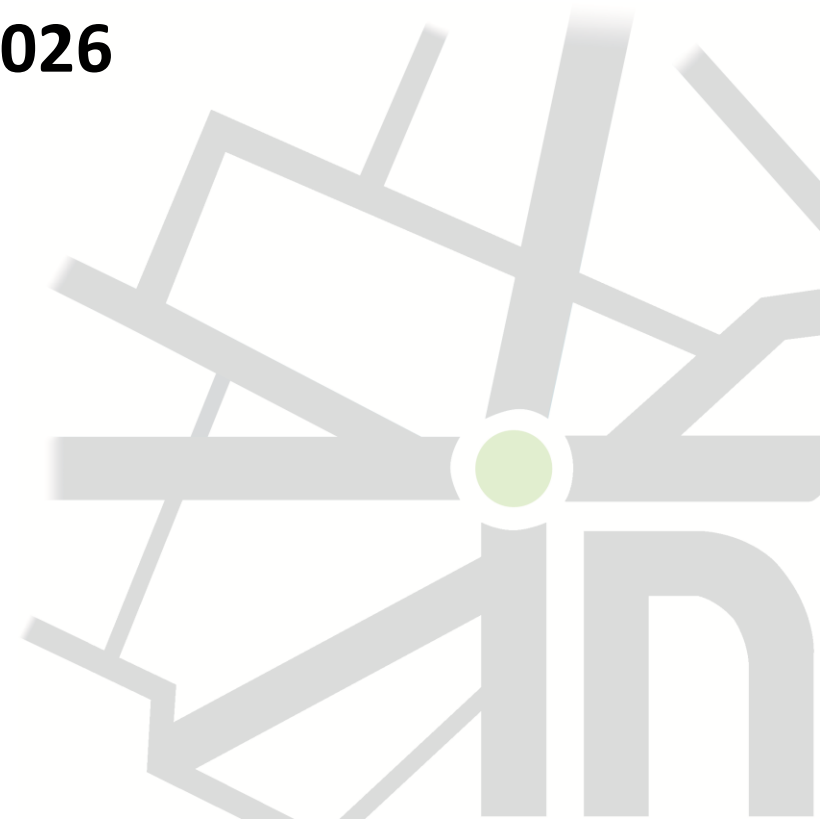
Reduir un 30% el nombre de **persones** ferides greus i mortals en zona urbana el 2026 en respecte el 2019

Assolir l'objectiu Visió Zero l'any 2050: Zero morts i Zero ferits greus amb seqüeles per tota la vida causats en accidents de tràfic

Objectiu del Pla Local de Seguretat Viària 2023-2026



7. SÍNTESI DEL PLA ESTRATÈGIC DEL PLSV 2023-2026



Línies estratègiques del Pla Local de Seguretat Viària 2023-2026

Objectius específics

Línies estratègiques

Accions de millora de la seguretat viària

Objectius específics

Objectiu específic 1- **TRANSVASAMENT MODAL**

Objectiu específic 2- **ACONSEGUIR UNA XARXA VIÀRIA MÉS SEGURA I EFICIENT PER ALS USUARIS**

Objectiu específic 3- **PROTEGIR ELS USUARIS DE LA MOBILITAT I CONTROL EFICAÇ DE LES CONDUCTES DE RISC**

Objectiu específic 4- **FACILITAR L'APRENTATGE DE LA MOBILITAT SEGURA AL LLARG DEL CICLE VITAL**

Objectiu específic 5- **INVOLUCRAR I COORDINAR ENTITATS PÚBLIQUES I PRIVADES EN LA MILLORA DE LA MOBILITAT SEGURA**

Objectiu específic 6- **MILLORA DE LA GESTIÓ DE LA INFORMACIÓ I PROCESSOS D'ANÀLISI DE L'ACCIDENTALITAT**

Agents implicats al Pla



Objectiu específic 1- TRANSVASAMENT MODAL

Línia estratègica (1.1): Millorar la seguretat viària dels modes més sostenibles

- (1.1.1) Impuls de mesures de potenciació d'anar a peu i en bicicleta
- (1.1.2) Fer més competitiu el transport públic respecte el privat
- (1.1.3) Millores de seguretat viària previstes al PMUS en relació amb els modes més sostenibles.

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 2- ACONSEGUIR UNA XARXA VIÀRIA MÉS SEGURA I EFICIENT PER ALS USUARIS

Línia estratègica (2.1): Millores en entorns amb concentració d'accidents o sensació d'inseguretat

(2.1.1) Detecció anual d'entorns de concentració d'accidents o amb sensació d'inseguretat.

(2.1.2) Auditoria de seguretat viària en entorns de concentració d'accidents

(2.1.3) Auditoria de seguretat viària en cas d'accident amb víctimes mortals i/o greus

Línia estratègica (2.2): Millora preventiva de les tipologies amb major concurrència a la xarxa urbana del municipi

(2.2.1) Prevenció de col·lisions frontolaterals

(2.2.2) Prevenció d'encalços

(2.2.3) Prevenció de caigudes en la via

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 2- ACONSEGUIR UNA XARXA VIÀRIA MÉS SEGURA I EFICIENT PER ALS USUARIS

Línia estratègica (2.3): Millora de la infraestructura específica per usuaris vulnerables.

(2.3.1) Millora de la seguretat de la infraestructura per a vianants

(2.3.2) Continuitat a les actuacions de millora de l'accessibilitat a la via pública

(2.3.3) Millora de la seguretat de la infraestructura ciclista

(2.3.4) Integració a la ciutat de noves modalitats de mobilitat emergents (vehicles de mobilitat personal)

Línia estratègica (2.4): Integració de la seguretat viària en la planificació de l'ús del sòl i de la mobilitat.

(2.4.1) Catàleg d'actuacions amb criteris de seguretat viària

(2.4.2) Check-list de nous projectes urbanístics amb criteris de seguretat viària

(2.4.3) Aplicar mesures de disseny urbà d'acord als nous límits de velocitat en zona urbana

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 3- PROTEGIR ELS USUARIS DE LA MOBILITAT I CONTROL EFICAÇ DE LES CONDUCTES DE RISC

Línia estratègica (3.1): Reducció del consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs en la conducció.

(3.1.1) Campanyes de vigilància i control sobre consum d'alcohol i drogues

(3.1.2) Controls aleatoris d'alcohol, drogues i psicofàrmacs

Línia estratègica (3.2): Vigilància i control dels comportaments de risc (velocitat, infraccions, ús de dispositius durant la conducció).

(3.2.1) Vigilància de la velocitat de circulació

(3.2.2) Control de les infraccions per manca de respecte de les senyals de Cedit el pas o Stop, i semàfors

(3.2.3.) Vigilància de les distraccions durant la conducció

Objectiu específic 3- PROTEGIR ELS USUARIS DE LA MOBILITAT I CONTROL EFICAÇ DE LES CONDUCTES DE RISC

Línia estratègica (3.3): Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat.

(3.3.1) Campanya de control de prevenció d'atropellaments

(3.3.2) Campanya de control adreçades a ciclistes i usuaris de VMP

(3.3.3) Campanyes de control adreçades als motoristes

(3.3.4) Campanyes de control en entorns escolars

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 4 - FACILITAR L'APRENTATGE DE LA MOBILITAT SEGURA AL LLARG DEL CICLE VITAL

Línia estratègica (4.1): Desplegament i promoció d'un currículum de mobilitat segura que acompanyi les persones en la seva trajectòria com a usuaris de la mobilitat.

(4.1.1) Mantenir les activitats d'educació per a la mobilitat sostenible i segura

(4.1.2) Educació per a la seguretat viària per a col·lectius específics

Línia estratègica (4.2): Millora de les competències dels conductors.

(4.2.1) Formació específica dirigida a comportaments de risc

(4.2.2) Formació orientada a mobilitat laboral

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 5 - INVOLUCRAR I COORDINAR ENTITATS PÚBLIQUES I PRIVADES EN LA MILLORA DE LA MOBILITAT SEGURA

Línia estratègica (5.1): Definir una política municipal amb un posicionament sobre la seguretat viària. Campanyes de difusió periòdiques per part de l'Ajuntament.

(5.1.1) Posicionament polític per a la prioritització de la mobilitat sostenible i segura

(5.1.2) Aplicació transversal del Pla local de seguretat viària

(5.1.3) Campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària

(5.1.4) Campanyes de comunicació sobre factors de risc en paral·lel a les accions de vigilància i control

(5.1.5) Campanyes informatives en relació a l'aplicació de mesures a la via pública derivades del Pla local de seguretat viària

Línia estratègica (5.2): Foment d'acords amb associacions i entitats per realitzar accions conjuntes de millora de la seguretat viària.

(5.2.1) Mantenir reunions periòdiques de la Taula de la Mobilitat.

(5.2.2) Mantenir sessions de treball i col·laboració amb administracions i entitats

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 5 - INVOLUCRAR I COORDINAR ENTITATS PÚBLIQUES I PRIVADES EN LA MILLORA DE LA MOBILITAT SEGURA

Línia estratègica (5.3): Impuls de la seguretat viària a l'empresa.

(5.3.1) Promoure l'elaboració de plans de seguretat viària als centres de treball.

Objectius, línies estratègiques i accions

Objectiu específic 6 - MILLORA DE LA GESTIÓ DE LA INFORMACIÓ I PROCESSOS D'ANÀLISI DE L'ACCIDENTALITAT

Línia estratègica (6.1) Millora de l'anàlisi de l'accidentalitat de la ciutat.

(6.1.1) Investigació i estudi de l'accidentalitat

(6.1.2) Mapes SIG d'accidentalitat de la ciutat

Línia estratègica (6.2) Altres eines de treball en seguretat viària.

(6.2.1) Publicació de la Memòria anual d'accidentalitat

(6.2.2) Definició de noves temàtiques d'estudi prioritari en l'àmbit de l'accidentalitat urbana

8. ACTUACIONS EN ELS ENTORNS DE RISC



Actuacions en entorns de risc

Es treballa sobre 3 punts de concentració d'accidents (PCA)



PCA 1: Intersecció entre C/ de Topete i C/Sant Quirze

PCA 2: Intersecció entre av. Barcelona i C/Mare de Déu de la Llum

Avinguda del Vallès

	2021	2022	Accidents (21+22)	Atropellaments (21+22)	F. Lleus	F. Greus
PCA1	3	0	3	0	3	1
PCA2	3	0	3	2	4	0
Av. Vallès	69	24	93	3	108	5
Total	75	24	99	5	115	6
Total general	689	210	899	135	997	52
%	10,9%	11,4%	11,0%	3,7%	11,5%	11,5%

Actuacions en entorns de risc

PCA 1: Intersecció entre C/ de Topete i C/Sant Quirze

Accidentalitat de les víctimes

Nº ac. amb víctimes (21-22)	Lesivitat	Tipus d'accident	Ac. amb bicicleta
3	3 FLL 1 FG	Col·lisió frontolateral	0

Disfuncions de seguretat

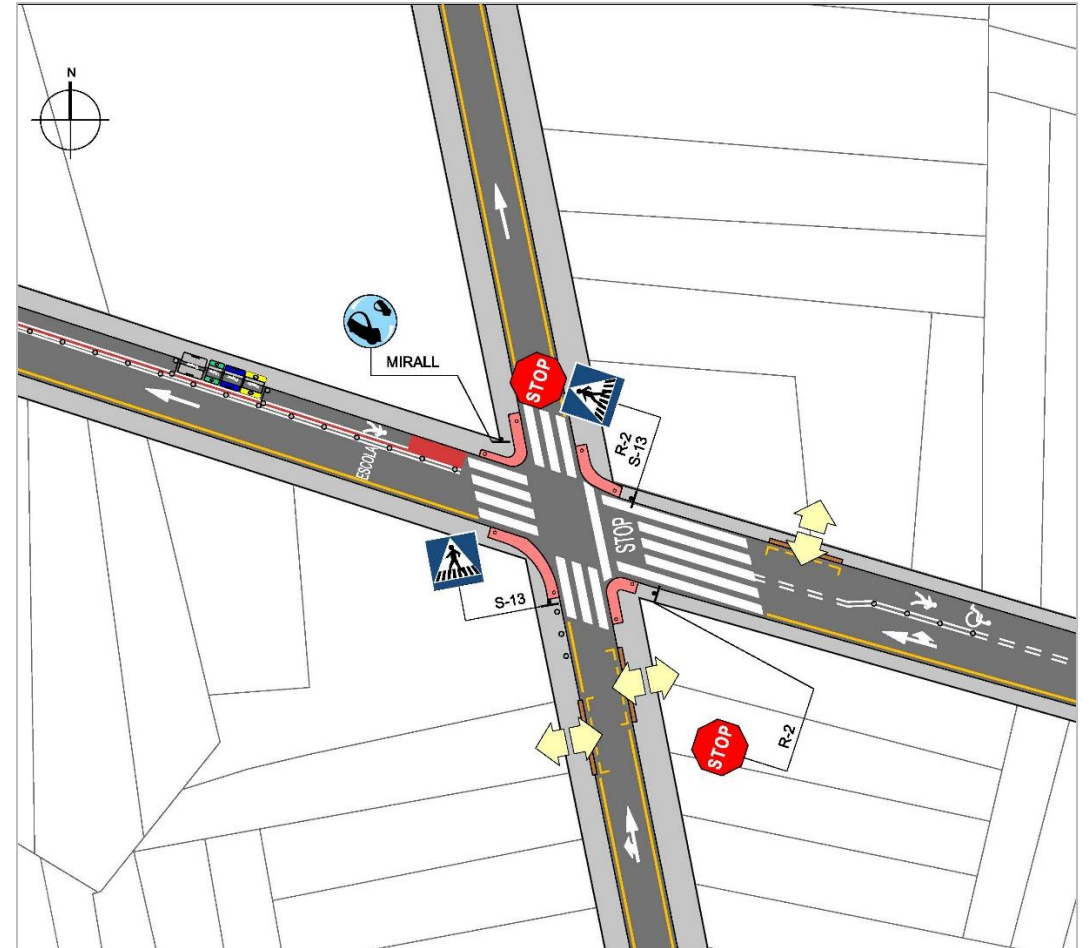
- Forta indisciplina d'aparcament sobre la vorera carrer Sant Quirze i sobre el carril de vianants en el carrer Topete → inseguretat per la pèrdua de visibilitat
- STOP molt allunyat de la cruïlla (11 metres)



PCA 1: Intersecció entre C/ de Topete i C/Sant Quirze

Proposta d'actuació

- Reubicar la senyal horitzontal STOP davant del pas de vianants amb línia de detenció, integrant les lletres en el zebra. L'objectiu és recordar al conductor l'obligatorietat de parada prevenint les col·lisions frontolaterals registrades.
- Ubicar dues pilones per evitar l'aparcament sobre la vorera davant del comerç, evitant les obstruccions de visibilitat.
- Opcionalment duplicar el senyal vertical STOP en les dos cantonades.



Actuacions en entorns de risc

PCA 2: Intersecció entre av. Barcelona i C/Mare de Déu de la Llum

Accidentalitat de les víctimes

Nº ac. amb víctimes (21-22)	Lesivitat	Tipus d'accident	Ac. Amb bicicleta
3	4 FLL	<ul style="list-style-type: none">Xoc contra obstacle: 1Atropellament:2	0

Disfuncions de seguretat

- Es detecta una millora en la cruïlla per reduir el sobreample d'espai per efectuar el gir a la plaça
- Considerant que el volum de transit que vol seguir el moviment recte en el gir de la plaça és molt reduït, amb un sol carril es podrien efectuar totes les maniobres de seguir recte o efectuar el gir, millorant la seguretat de la cruïlla.
- El moviment recte, presenta doble problemàtica ja que a part del creuament amb el vehicles de l'avinguda de Barcelona han de creuar el carril bicicleta.

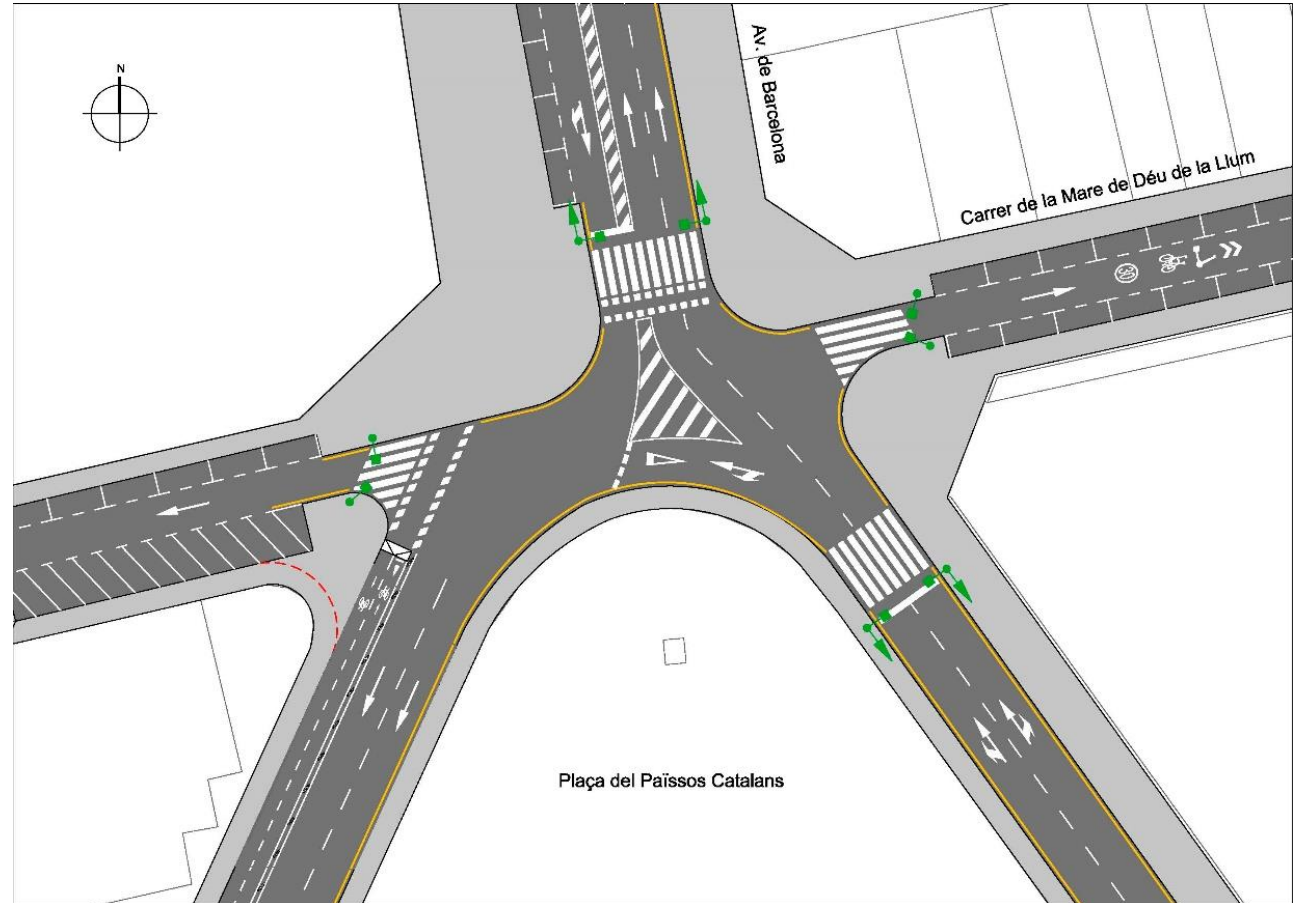


PCA 2: Intersecció entre av. Barcelona i C/Mare de Déu de la Llum

Proposta d'actuació

Opció A:

- Eliminar un carril de la cruïlla i deixar un sòl carril amb fletxa de gir i recta. Avançar la senyal de CEDIU el pas i ampliar el Zebrat separador de carrils.
- Adequar amb línia de separació de carrils en l'avinguda Catalunya i incloure fletxes d'orientació.
- Fer orelles per reduir espai de calçada i millorar el pas de vianant.

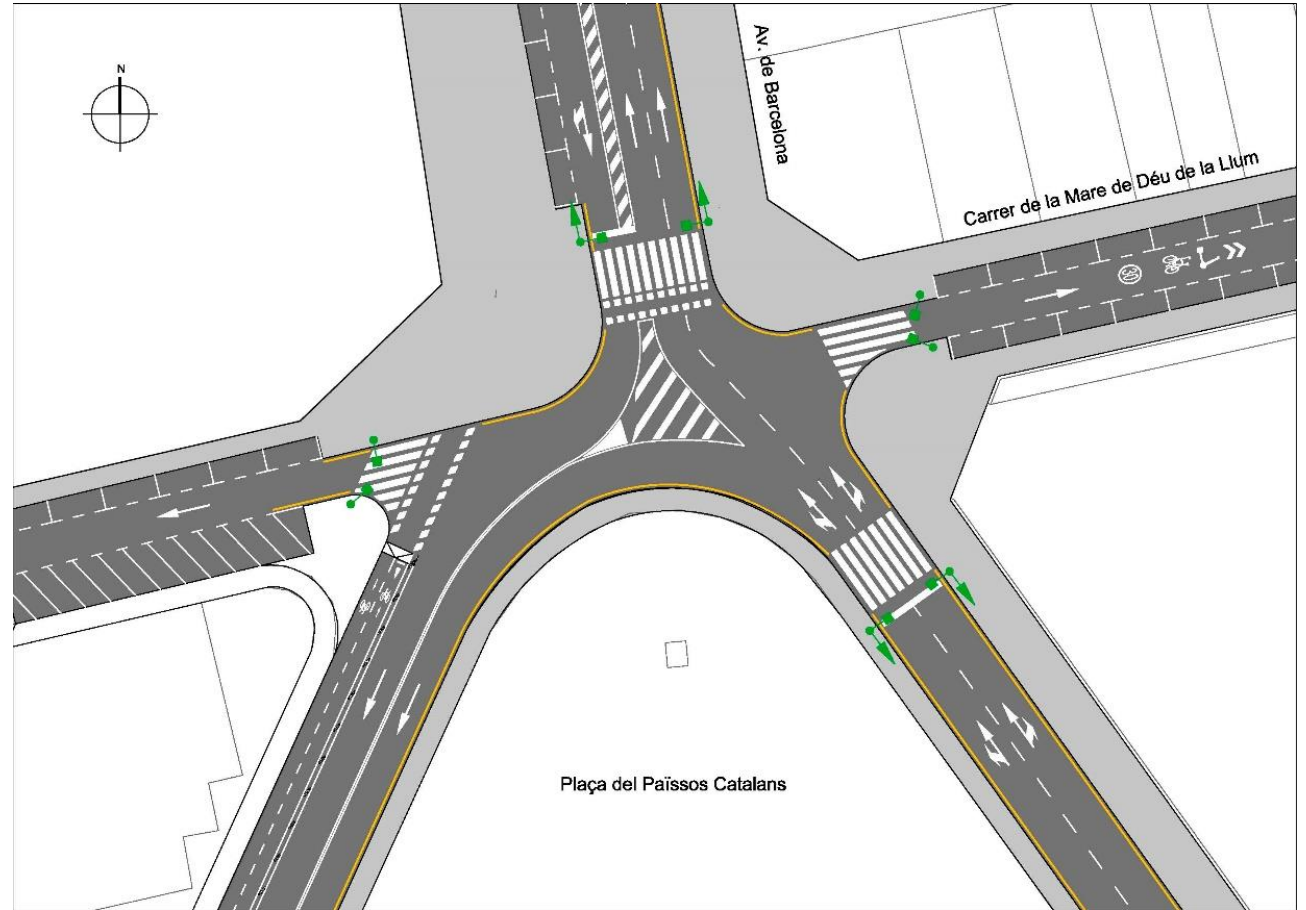


PCA 2: Intersecció entre av. Barcelona i C/Mare de Déu de la Llum

Proposta d'actuació

Opció B:

- Eliminar el moviment recte (aquest moviment només es efectiu per aparcament) i canalitzar el gir amb un carril sense el Ceditu el Pas, millorant la seguretat del ciclistes i evitant el creuament.



Avinguda del Vallès

L'avinguda del Vallès és un itinerari de connexió nord-sud de la ciutat i que facilita l'accés a les zones industrials existents a l'est-sud del terme municipal. Actualment està dissenyat pel vehicle privat, com a ronda perifèrica, però molt poc adaptat a la mobilitat no motoritzada.

Accidentalitat de les víctimes

Nº ac. amb víctimes (21-22)	Lesivitat	Tipus d'accident	Ac. amb bicicleta
69	108 Ferits Lleus 5 Ferits greus	<ul style="list-style-type: none">• Col·lisió frontal: 1• Col·lisió frontolateral: 29• Col·lisió lateral: 7• Encalç: 28• Sortida de la via: 6• Atropellament: 3• Caigudes: 3• Altres: 15	3

Actuacions en entorns de risc

Avinguda del Vallès

Localització de punts i trams de concentració d'accidents

Punts i trams de concentració d'accidents o amb percepció de risc, a avinguda del Vallès, estudiats en detall

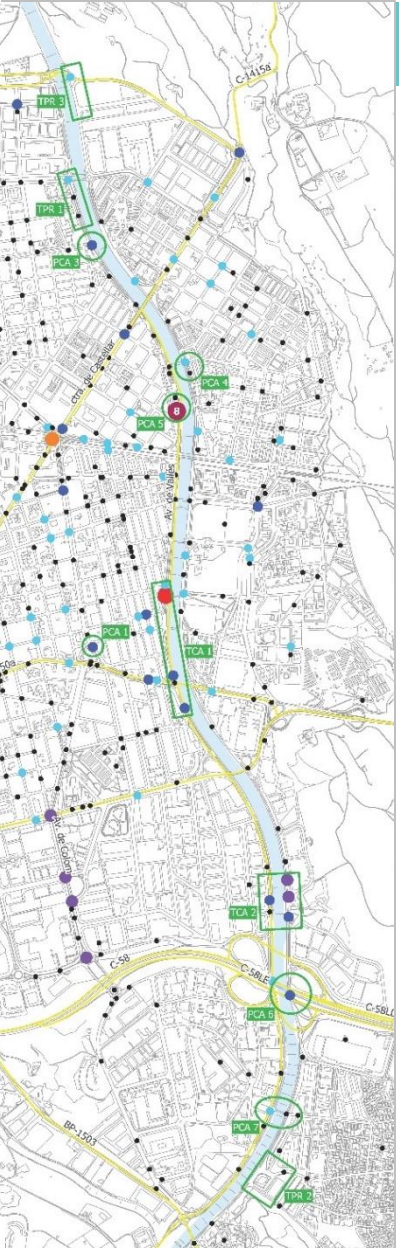
PCA 3	Av. del Vallès amb c. Francesc Macià
PCA 4	Av. del Vallès amb c. del Matagalls
PCA 5	Av. del Vallès amb c. Granada i c. Huelva
TCA 1	Av. del Vallès tram entre Sant Honorat i Mare de Déu de la Llum
TCA 2	Av. del Vallès tram amb c. Aigua
PCA 6	Av. del Vallès sota C-58
PCA 7	Avinguda del Vallès amb c. França
TPR 1	Entorn Llar d'Infants Oreneta i escola Marqués Casals
TPR 2	Plaça Joan Santamaria
TPR 3	Carril bicicleta, av. del Vallès enllaç amb av. Font i Sagué i av. de Portugal

Nombre d'accidents

(Nombre de casos)

- 1 (523)
- 2 (80)
- 3 (30)
- 4 (8)
- 5 (3)
- 6 (1)
- Més de 7 (3)

PLSV 2023-2026



PCA 3: Av.Vallès amb C/ Francesc Macià

Disfuncions de seguretat

- La cruïlla registra 2 col·lisions frontolaterals i una caiguda a la via (2021-2022)
- Intersecció amb regulació semafòrica només el pas de vianants d'av. Vallès
- Aparcaments restant visibilitat a la cantonada vial d'entrada (1)
- Resultats dels amidaments de velocitat (n=50)
 - Max 67 Km/h; Min.30 Km/h

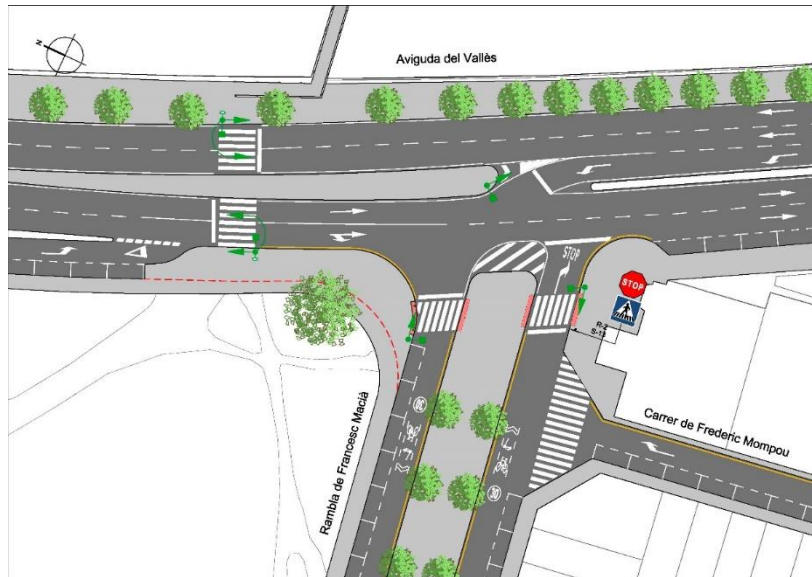


Actuacions en entorns de risc

PCA 3: Av.Vallès amb C/ Francesc Macià

Proposta d'actuació

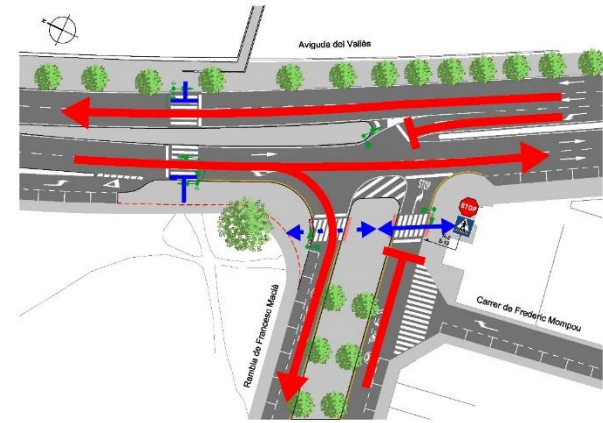
- Semaforitzar tota la cruïlla
- Compactar la intersecció: Reduir espai d'asfalt, eliminar aparcament cantonada i reconduir sortida del lateral al central.



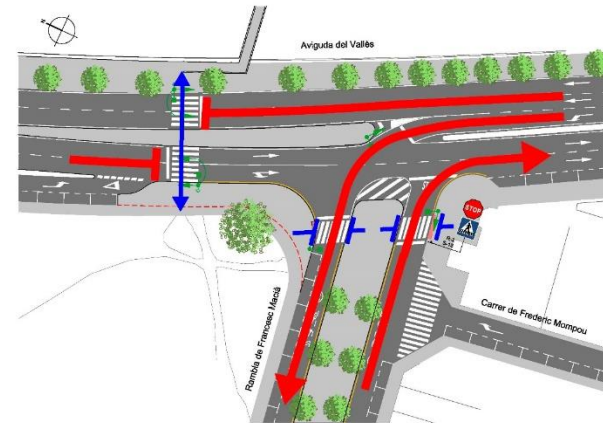
(en vermell discontinu, perímetre actual de vorera)

Proposta de fases semafòriques

FASE A 60%



FASE B 40%



PCA 4: Av.Vallès amb C/ Matagalls

Disfuncions de seguretat

- ❑ Es registra un encalç i una caiguda a la via (2021-2022).
- ❑ En el moment de la inspecció visual es detecta:
 - Intersecció amb regulació semafòrica, s'observa una sortida de lateral amb contradicció de disposició de fletxes (recte i gir en el central i lateral). Tot i la regulació semafòrica es produeix una situació de risc.
 - Aparcament en les cantonades i davant de passos de vianants que dificulten la visibilitat.



PCA 4: Av.Vallès amb C/ Matagalls

Proposta d'actuació

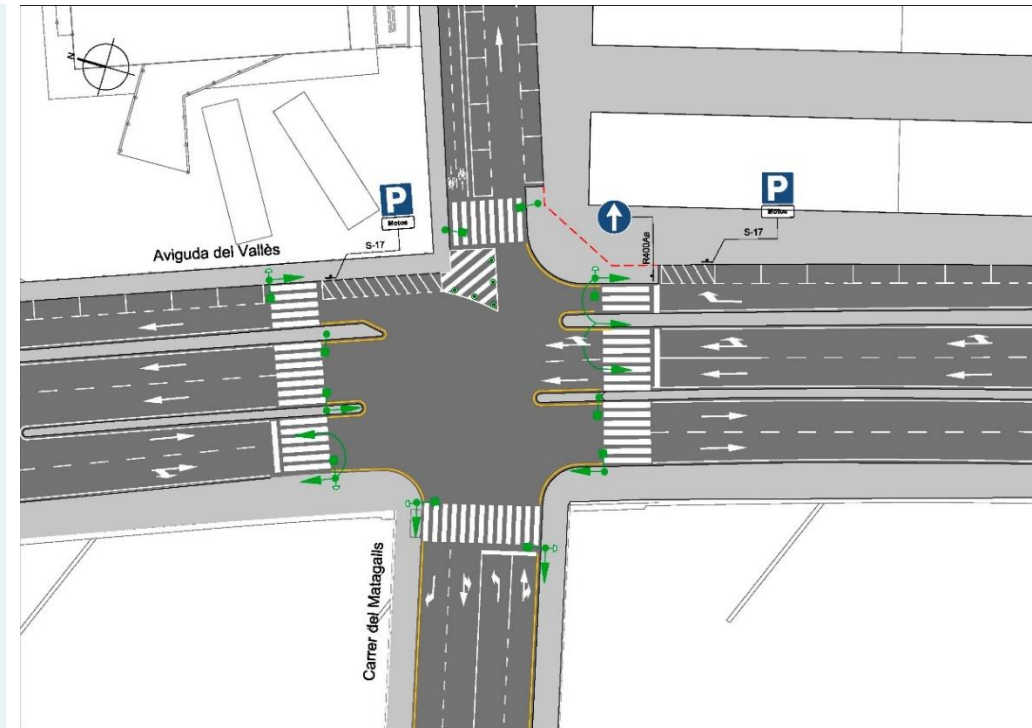
- ❑ Reordenar els girs, creant gir obligatori des del lateral. Reforçar aquesta indicació amb illeta zebrada
- ❑ Reordenar espai aparcament del lateral: pintar les places i prohibir-lo en les cantonades i davant passos de vianants (substituir per aparcament de motocicletes).
- ❑ Reforçar fletxes d'orientació

També es detecten elements normatius relacionats amb la pintura horitzontal, que es tenen en compte en el pintat (millores a curt termini):

- Falten les fletxes de moviment, seguir un criteri normatiu
- Eliminar línia discontinua dintre la cruïlla amb c. Almeria

I altres a valorar a mig termini en tot el tram de via:

- La senyalització horitzontal de separació de carrils no segueix la normativa de senyalització de velocitat 50 Km/h
- Senyalitzar i delimitar l'espai d'aparcament tot el tram lateral costat nord



(en vermell discontinu, perímetre actual de vorera)

PCA 5: Av.Vallès amb C/ Granada i C/Huelva

Disfuncions de seguretat

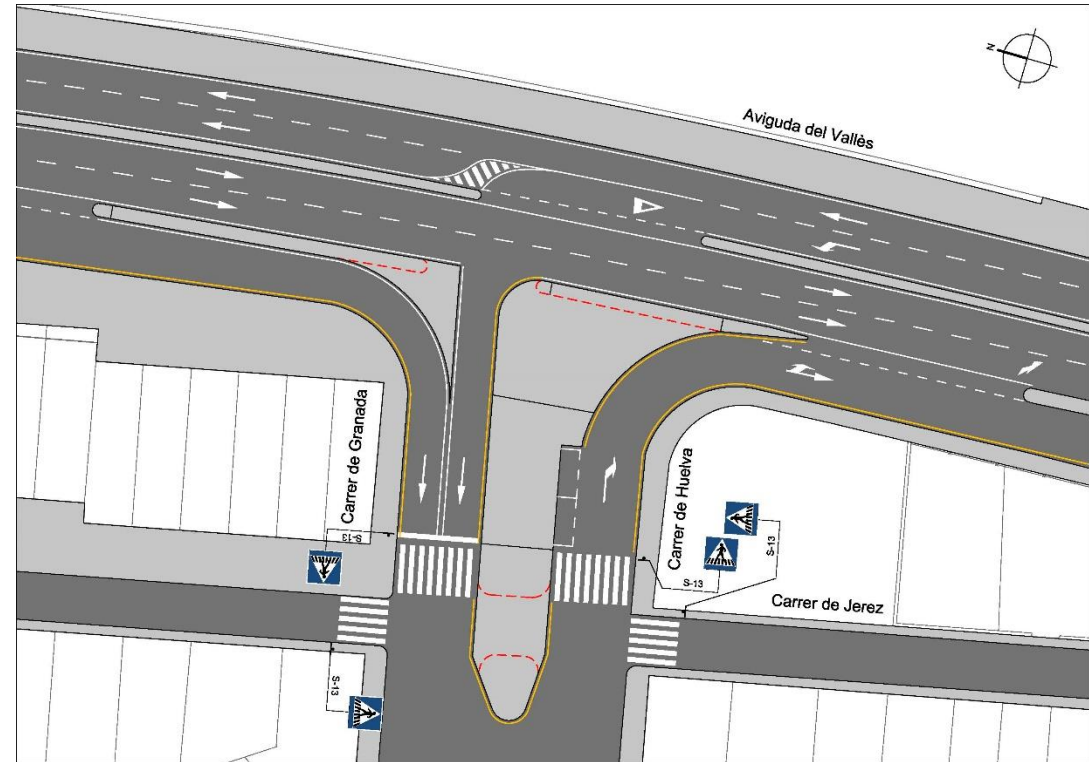
- ❑ Es registren 4 col·lisions frontolaterals, dos laterals, una frontal, i un atropellament.
- ❑ En el moment de la inspecció visual es detecta:
 - Intersecció sense regulació semafòrica.
 - Gir esquerra des de Av. Vallès sentit C. Granada ha de creuar 3 carrils.
 - El carrer Huelva s'incorpora al lateral i al central.
 - La cruïlla genera 5 punts de conflicte.



PCA 5: Av.Vallès amb C/ Granada i C/Huelva

Proposta d'actuació

- Eliminar continuïtat del lateral: es pot fer el moviment entrant al carrer Granada i sortir per c. Huelva.
- Amb aquesta configuració la cruïlla genera 3 punts de conflicte.
- Tancament de la continuïtat de c. Jerez.
- A mig termini: valorar la possibilitat de semaforitzar la cruïlla, per dotar el gir a esquerra de semàfor.
- A llarg termini: valorar en estudi de trànsit quins girs a esquerra s'han de mantenir.



Actuacions en entorns de risc

TCA 1: Av.Vallès Tram entre Sant Honorat i Mare de Déu de la Llum

Disfuncions de seguretat

- Es registren al tram 15 accidents (2021-2022): 5 col·lisions frontolaterals, 6 encaços, 3 caigudes a la via, 1 un altre accident de tipologia no definida.
- En el moment de la inspecció visual es detecta:
 - Tram amb regulació semafòrica en les interseccions. No es detecten irregularitats en la configuració, excepte velocitats altes.
 - Amidaments de velocitat en 50 vehicles:
 - Velocitat màxima registrada: 65 Km/h
 - Mínima: 44 Km/h
 - Mitjana 56 Km/h



Proposta d'actuació

- Ubicació de Radar com a moderador de la velocitat

TCA 2: Av.Vallès Tram amb C/ Aigua

Disfuncions de seguretat

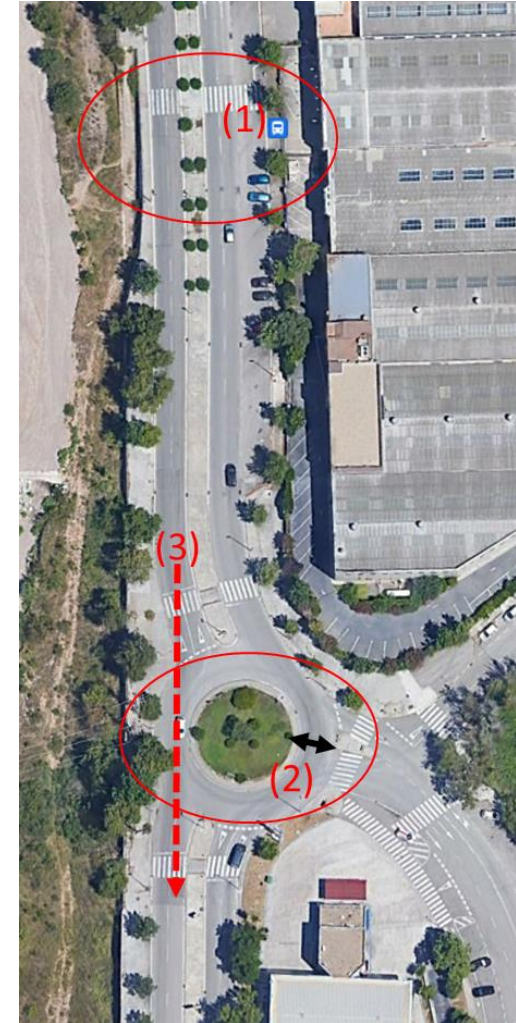
- ❑ Es registren un total de 15 accidents al tram (2021-2022): 3 col·lisions frontolaterals, 3 encalços, 3 xocs amb obstacle, 4 caigudes a la via i 2 sortides de via.

- ❑ En el moment de la inspecció visual s'observa en el costat dret de la riera:
 - Pas de vianants al mig de un aparcament en bateria, sense senyalització vertical, no accessible amb falta greu de visibilitat (1)

 - Rotonda amb ample de l'anell anular de circulació de 7 metres; seria recomanable per a dos carrils 8 metres ja que l'entrada i sortida de la rotonda és de dos carrils (7 metres) i és zona industrial (presència de pesants). En les observacions no poden circular en paral·lel dos vehicles (2).

 - Entrada tangencial a la rotonda sentit sud amb velocitats altes, ample insuficient per entrada en paral·lel de dos vehicles (3). Vorera amb marques de xoc de vehicles.

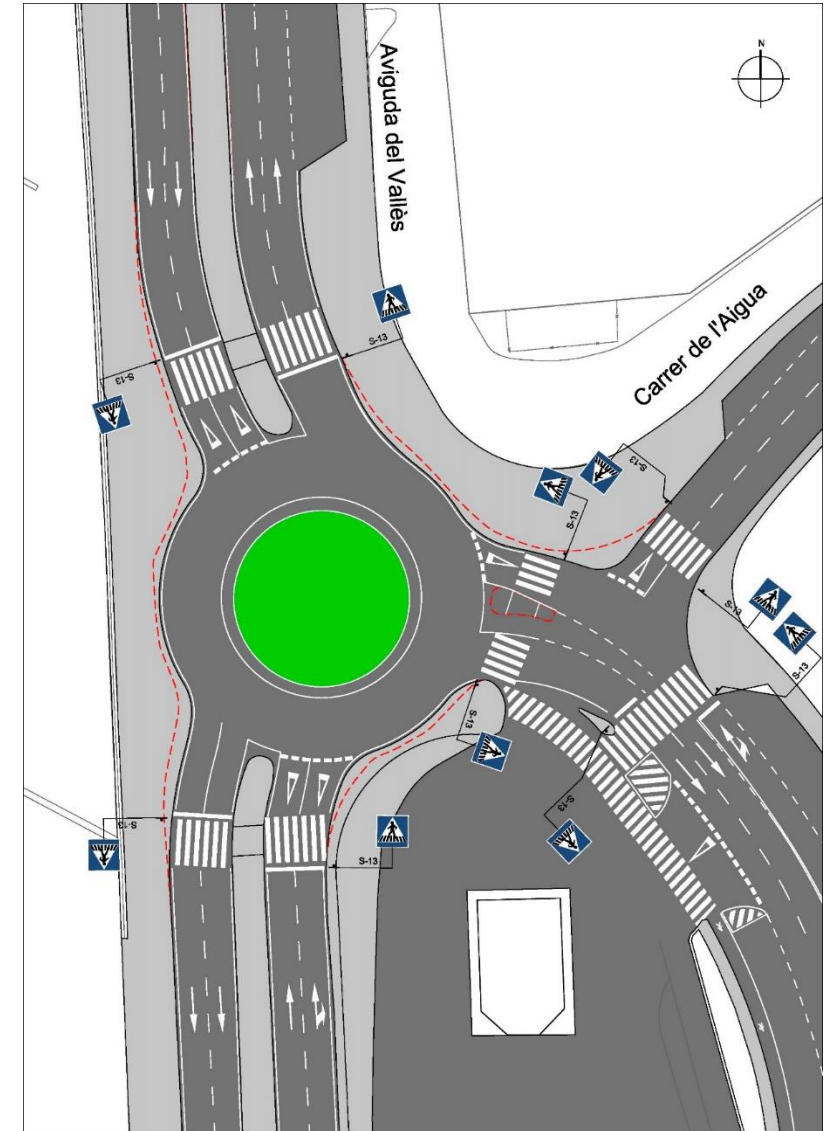
 - Passos de vianants sense senyal vertical S-13.



TCA 2: Av.Vallès Tram amb C/ Aigua

Proposta d'actuació

- Fresat del pas de vianants sense visibilitat; queda sense servei per anul·lació de parada d'autobús, i tancament del pas sobre la riera.
- Repintat de les línies del ramal d'accés a la rotonda, per evitar l'efecte tangencial i el xoc amb la vorera i re-col·locar cediú el pas.
- Reduir a un carril el ramal d'entrada a la gasolinera, i creació d'una illeta deflectora més gran. Permetre gir a esquerra.
- Pintar illots separadors en trompetes de la rotonda.
- Instal·lar senyals verticals S-13 abans dels passos de vianants.



PCA 6: Av.Vallès sota C-58

Disfuncions de seguretat

- Es registren 3 accidents (2021-2022): dues caigudes a la via i un xoc contra element.
- Tram on es detecta velocitat.

Proposta d'actuació

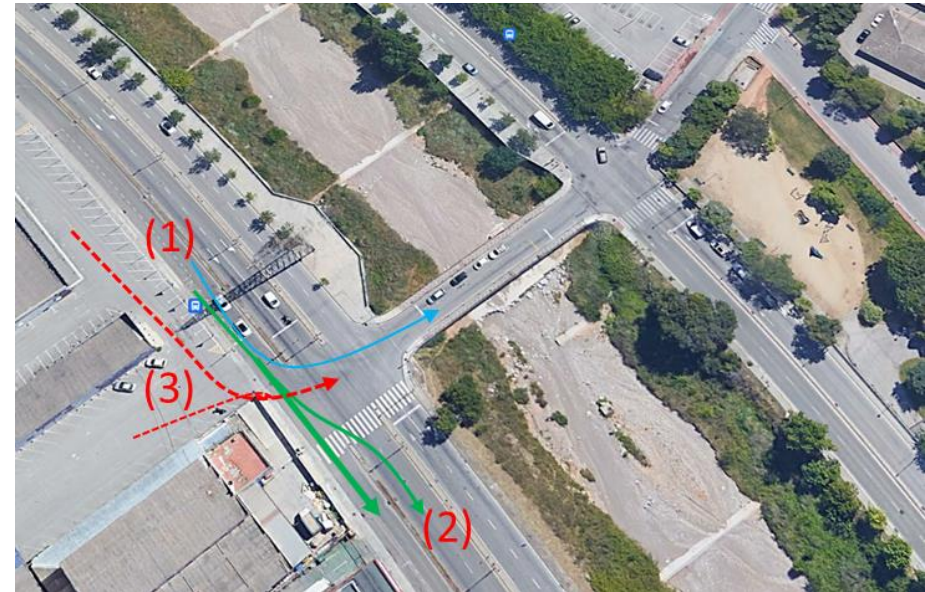
- Prevista reforma amb pintat de doble línia contínua, estrenyent el carril i millorant el guiat dels vehicles, es valida aquesta actuació.



PCA 7: Av.Vallès amb C/França

Disfuncions de seguretat

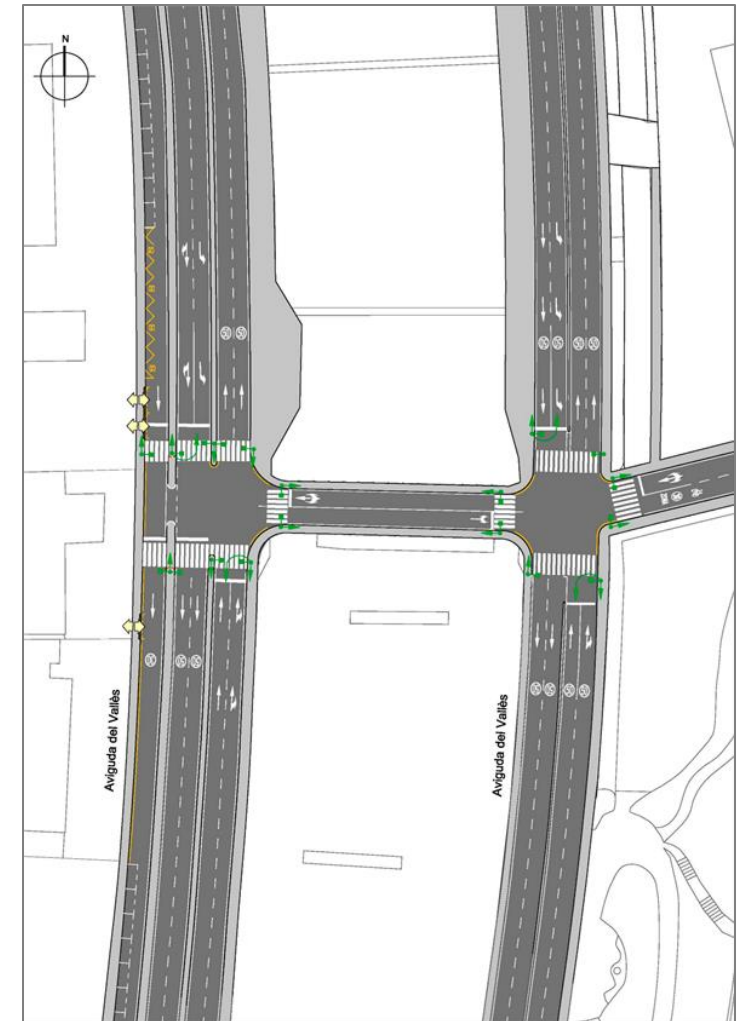
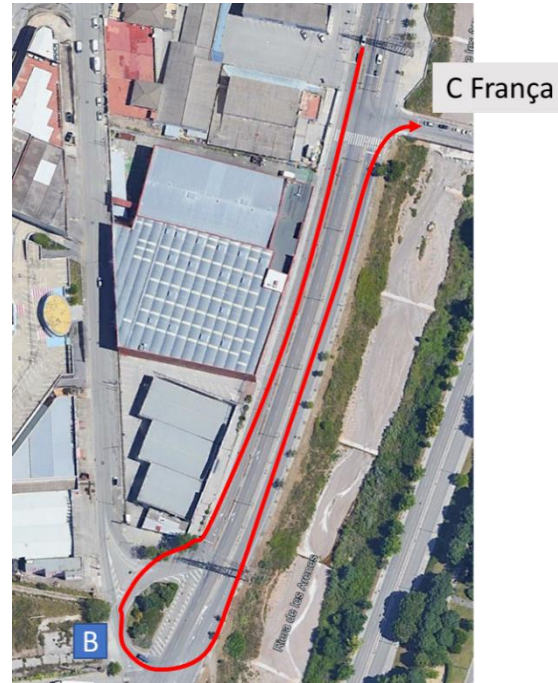
- ❑ Fresat del pas de vianants sense visibilitat; queda sense servei per anul·lació de parada d'autobús, i tancament del pas sobre la riera.
- ❑ Punt amb 4 accidents registrats (2021-2022). 2 col·lisions frontolaterals i 2 laterals.
- ❑ En el moment de la inspecció tècnica s'observa:
 - Cruïlla regulada per semàfor.
 - En el lateral només els autobusos poden efectuar el gir a esquerra sentit carrer de França (urbà línia 4 i 14). (1)
 - Els vehicles del lateral han de seguir recte i efectuar el gir pel carrer Saturn o entrar al central en sentit sud. Aquesta maniobra presenta certa perillositat a la incorporació (2).
 - En l'interval del treball de camp cap vehicle ha efectuat cap maniobra no permesa, però es possible que algun vehicle de sortida de la zona comercial efectuï alguna maniobra de gir a esquerra sentit carrer de França junt amb la fase del bus. (3)
 - En el central es disposa de gir a esquerra regulat en fase semafòrica (4)
 - Falten passos de vianants en les interseccions.



PCA 7: Av.Vallès amb C/França

Proposta d'actuació

- Per evitar moviments de girs que presentant inseguretats es recomana tancar el lateral per evitar la incorporació cap al tronc central, i efectuar el gir del bus i vehicles per el carrer de Saturn (aprox. 500 metres)
- Es mantindria la possibilitat d'accedir al lateral des del pont, però no de sortida des del lateral.
- Crear nova parada d'autobús al c. Saturn, ampliant la cobertura.
- Completar els passos de vianants de les dues interseccions.



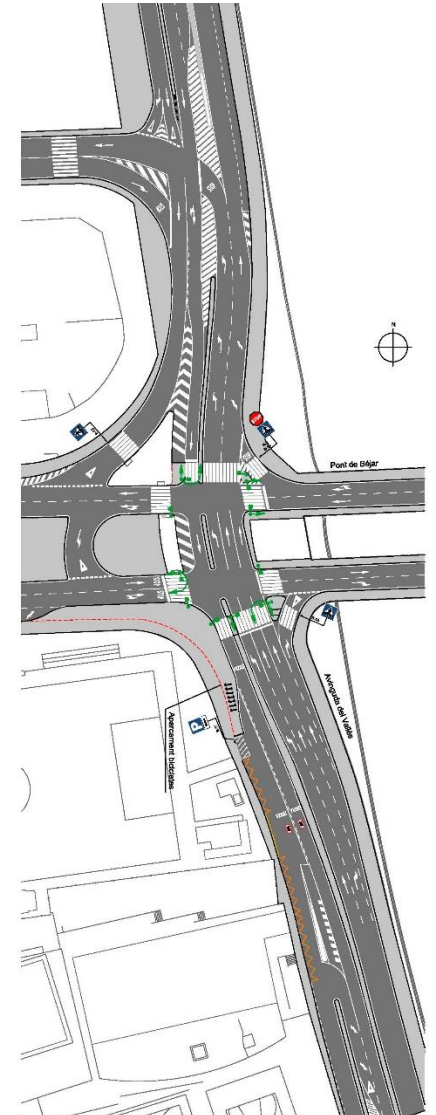
TPR 1: Entorn llar d'infants Oreneta i Escola Marqués Casals

Disfuncions de seguretat

- Es registren 3 col·lisions i un atropellament en el període 2021-2022.

Proposta d'actuació

- Es valida el projecte previst, amb modificacions puntuals.
- A la cruïlla amb Béjar:
 - Es proposa millora dels carrils de gir: Vial Lateral i carrer Vallespir incorporació al central per carrer Béjar.
- A la zona escolar:
 - Eliminar carril de gir obligat al carrer Béjar. Deixar 2 carrils: carril de gir i recte
 - Fer orella, ampliar espai de vorera i reduir pas creuament vianants, incloure espai per bicicletes en el lateral escolar.
 - Permetre l'entrada però no la sortida en els primers metres del lateral escolar. Guia els vehicles de sortida un cop superada la zona escolar, evitant creuaments de maniobres.



TPR 2: Plaça Joan Santamaria

Disfuncions de seguretat

- Es registra un accident en proximitat, al carrer Itàlia (col·lisió frontolateral)

Proposta d'actuació

- Proposta del PLSV de reordenar la plaça de Joan Santamaria:
 - amb un sol sentit únic de circulació
 - reduint punts de conflicte de les cruïlles (de 24 a 6)
 - reordenant l'espai d'aparcament
 - ampliant la zona d'estar



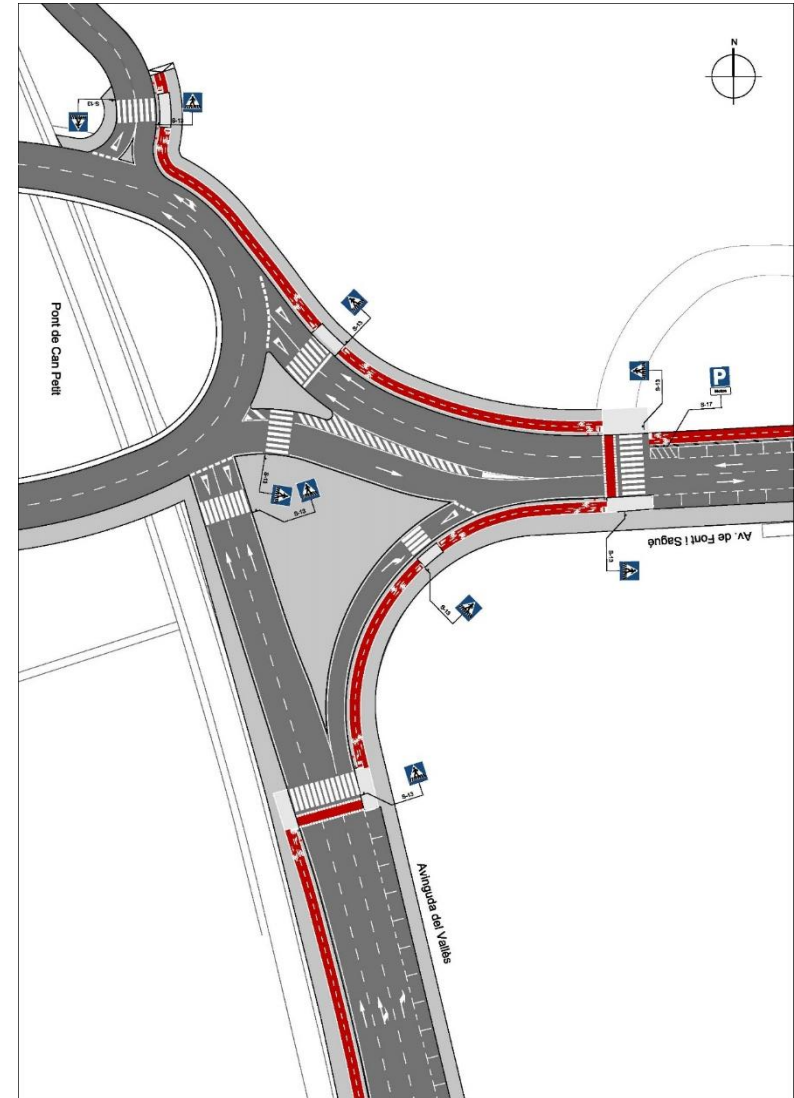
TPR 3: Carril Bicicleta, Av. Del Vallès enllaç amb Av. Font i Sagué i Av. De Portugal

Disfuncions de seguretat

- S'han registrat dues col·lisions frontolaterals al punt (2021-2022)

Proposta d'actuació

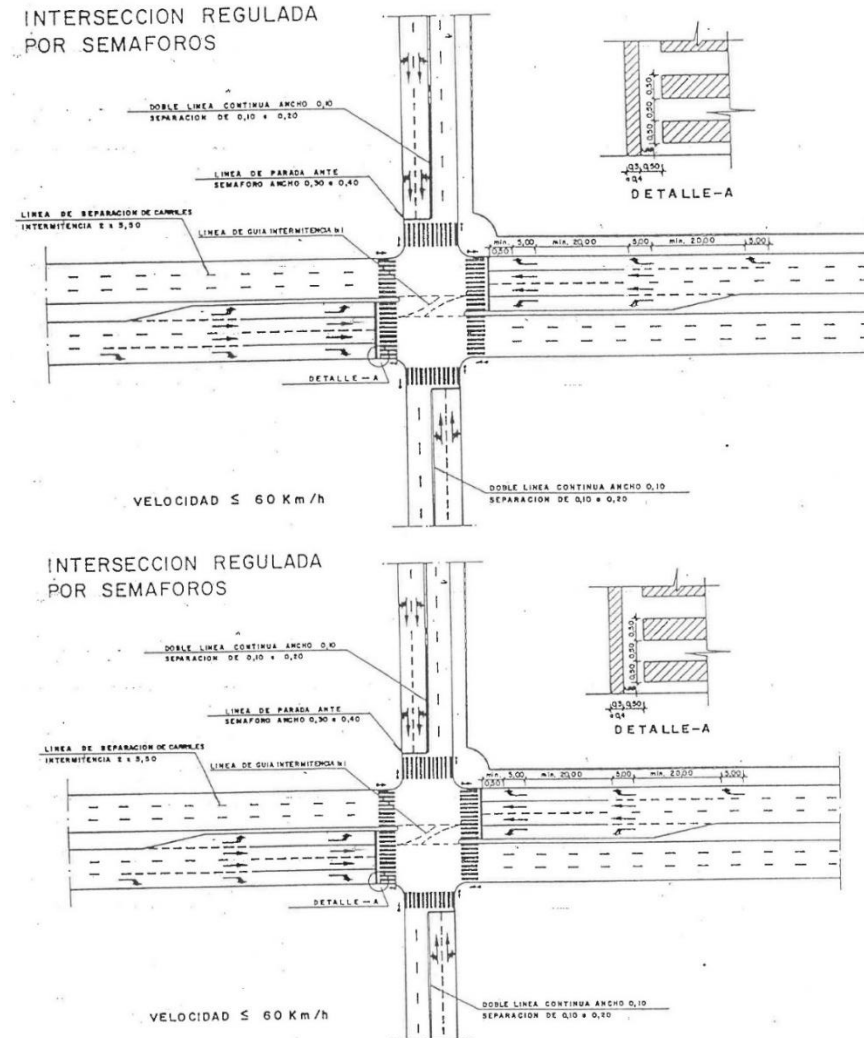
- Proposta d'itinerari ciclista i punts de creuament.
- Millora dels itineraris peatonals.



Propostes de Repintat

Descripció

- ❑ Previ a les tasques de repintat de l'avinguda s'ha fet una revisió del projecte en termes de seguretat viària.
- ❑ A la revisió feta caldria afegir a mig termini la valoració d'alguns elements de senyalització horitzontal:
 - Senyalitzar i delimitar l'espai d'aparcament vehicles i de motos al lateral, en tot el tram, i zones on està prohibir aparcar.
 - Modificació del pintat de les línies de separació de carril d'acord amb les recomanacions de la Federació de municipis. Per zones de 50 km/h seria recomanable intermitència de 2x 5,5m (actualment 3,5 x 4,0). [Mesura a aplicar en cas de reasfaltat]



Gràcies

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Consultors de mobilitat
els primers en seguretat viària

www.intrasl.net

intra@intrasl.net

+34 93 301 37 78

