



POLICIA LOCAL

Av. Barcelona, 11 43892 Miami Platja
tel. 977 838873 Fax 977837405
plocal@mont-roig.com



Ajuntament
de Mont-roig del Camp

S/REF: EXP.

N/REF: APG/

EXP. GESTIONA 13381/2025

ASSUMPTE: SOBRE PETICIÓ DE DADES PERT PART DEL DEPARTAMENT DE RECURSOS HUMANS

DESTINATARI: RRHH

S'informa al departament de recursos humans de les següents dades segons la seva petició, via email.

Quadrant:

Consisteix en un Q20, adjunta el mateix. s'adjunta annex

Els tors de treball actuals son en horari 05.45 a 14.00 hores , més 15 minuts comptabilitzats per canviar-se a l'entrada i la sortida.

Els agents interins realitzen un quadrant Q4, en horari de matí i tarda, sent en horari de mati de 7 a 14 hores i 14 a 21 hores de tarda.

Guals: actualment tenim un total de 1.822 guals

L'Any 2025 es van fer un total de 46 retirades amb grua.

No existeix servei de grua pròpia, el servei es troba gestionat de manera externa a través d'un acord de junta de govern local, es cobra per servei realitzat, i gestiona pupil·latge i destrucció si s'escau, dels vehicles declarats com a residu.

Unitats i/o especialitats al cos:

Existeix unitat de Dron.

Junta Local de Seguretat, l'ultima es va celebrar al 2020, s'adjunta Powerpoint amb les dades.

En referència a la estadística de l'any 2025, s'adjunta annex serveis de 2025

S'adjunta annex pla local de seguretat viària 2025-2028

S'adjunta annex amb els plànols de les dependències policials

En referència al recinte de grua, existeix un recinte al costat de la policia local per retirades de grues, no es té dipòsit municipal.





POLICIA LOCAL

Av. Barcelona, 11 43892 Miami Platja
tel. 977 838873 Fax 977837405
plocal@mont-roig.com



Ajuntament
de Mont-roig del Camp

No es té cap programa de gestió, però s'està tramitant una licitació .
No es gestionen xarxes socials.
S'utilitza aplicació BQAIT pels desperfectes a la via pública.

Flota vehicles policials:

Vehicles

- 1 Vehicle Toyota Land Cruiser (rentin)
- 2 Ford kuga híbrids (rentin)
- 1 Ford Kuga dièsel
- 1 Furgoneta Peugeot expert
- 1 Toyota Hilux (retolació protecció civil)
- 2 Motocicletes Suzuki burgman 200

Inventari de material:

Informàtic:

- 2 pantalles multi funció amb processador sala control
- 1 Pantalla de control càmeres de seguretat comissaria
- Ordinadors 10:
 - 2 portàtils
 - 2 Tauletes
 - 3 impressores, dos multi funcions
 - 5 impressores de denúncies
 - Tel mòbils 9

De comunicació:

- Emissores xarxa rescat ,19 en total:
 - 15 portàtils
 - 6 mòbils
 - 1 fixa
- Emissores de protecció civil PENTA:
 - 2 Fitxes
 - 7 Portàtils

De Gestió de la seguretat:

- 13 càmeres de vigilància externa interna a la comissaria
- 14 Càmeres en total, 1 de seguretat ciutadana, i 13 de foto placa.
- Ubicacions adjuntades per annex.





POLICIA LOCAL

Av. Barcelona, 11 43892 Miami Platja
tel. 977 838873 Fax 977837405
plocal@mont-roig.com



Ajuntament
de Mont-roig del Camp

Armes, dipòsit i seguretat:

- 29 pistoles H&k USP Compack 9m/m pb
- 1 Rifle anestèsic1
- DCE Taser
- 2 Armer INFAC per 22 armes amb clau individualitzada.
- 1 Armer INFAC per 6 armes llargues, i per munició de la unitat
- 29 Armilles antibala per tota la plantilla, els de dona fets a mida
- 6 Castos electrònics per realització pràctiques que tir
- 1 Calaix Fred, per manipulació armes de foc
- 4 Cascos operatius balístics per intervencions policials
- 1 Manta balística per intervencions policials

Material específics de controls:

- 2 Drogotest evidencials
- 2 Etilòmetres evidencials, amb impressora portàtil
- 1 Radar Velolaser

Operatius:

- 1 Dron DJI Mavic 2 Enterprise, amb tot el material necessària per poder operar

Varis:

- 2 Prismàtics
- 8 Paranyes Vehicles
- 25 Extintors
- 1 Màquina de plastificar.
- 2 Odometre
- 1 Visor nocturn

Tot el que li comunico pel seu coneixement i efectes adients.

Antonio Pacheco García
El Sotsinspector cap de la Policia Local

Document signat electrònicament al marge





POLICIA LOCAL

Av. Barcelona, 11 43892 Miami Platja
tel. 977 838873 Fax 977837405
plocal@mont-roig.com

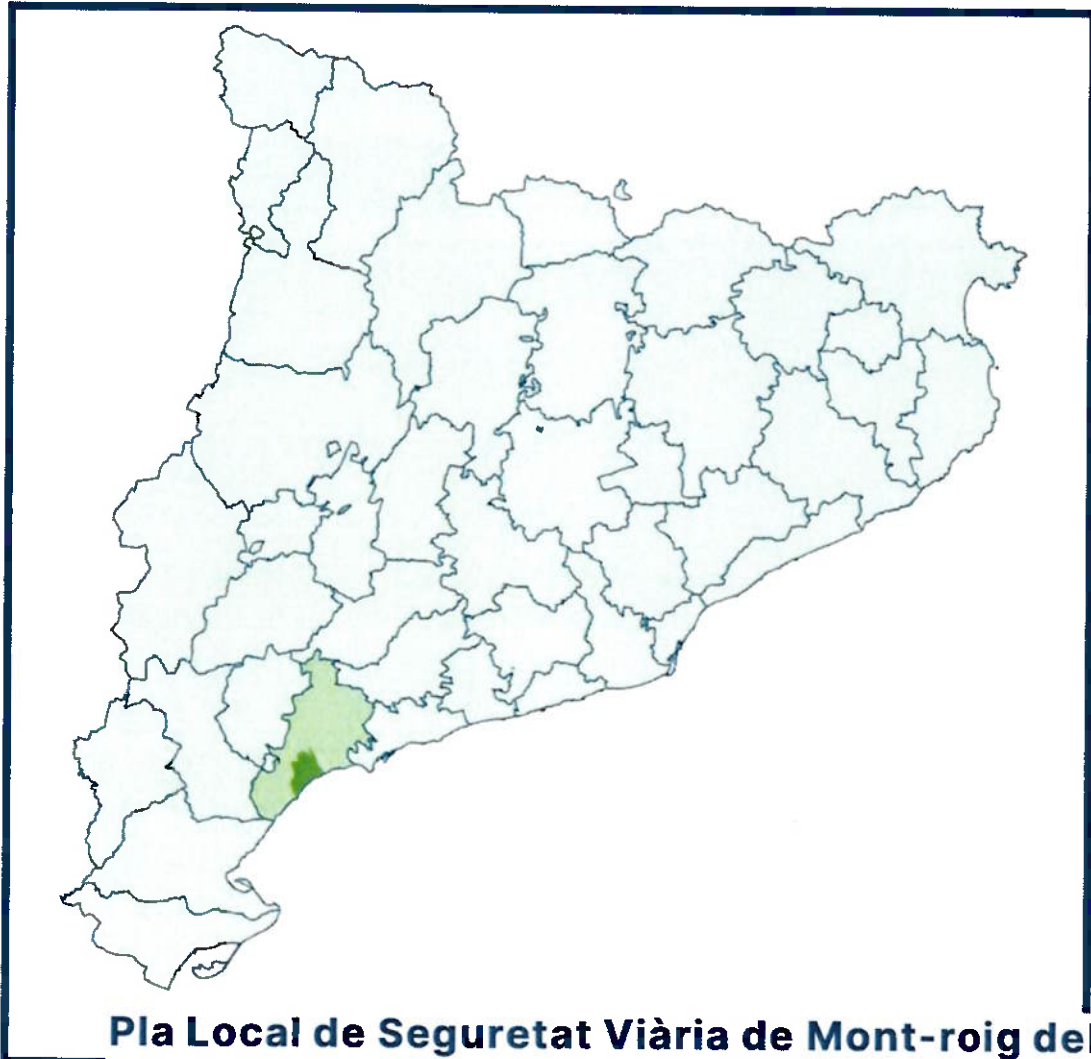


Ajuntament
de Mont-roig del Camp

ANNEX ESTADÍSTICA DE L'ANY 2025 DELS SERVEIS REALITZATS.

Actas	- Cuenta de ACTES	Diligencia	+ Cuenta de DILIGPL
A-101 Acta de destrucció de material	1	ACCIDENT	33
A-11 Acta de constatació	3	ALCOHOLEMIA	26
A-16 Acta de recollida i lliurament d'efectes personals	3	ALTRES	27
A-17 Acta de manifestació	20	AMENACES	12
A-22 Acta de precintament d'un comptador	52	AUTORITZACIÓ MENOR VIATJARESTRANGE	40
A-27 Acta genèrica d'alcoholèmia i/o drogues tòxiques, estupefaents o substàncies psicotròpiques	2	COACCIONS	1
A-34c Acta recollida/lliurament d'animals	25	DANYS	126
A-59 Acta d'esbrinament de domicili/parador i designació de domicili per a notificacions	34	DELICTE CONTRA LA SALUT PÚBLICA	2
ALCOHOLEMIA	4	DELICTE D'ODI	1
ALCOHOLEMIA ADMINISTRATIVA	1	DELICTE SEGURETAT VIAL (PERMÍS DE COMI	24
ALTRES	32	DESOBEDIÈNCIA	2
CITACIÓ JUDICIAL	1	DETINGUT	1
D-10 Denúncia per presumptes infraccions a la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, de protecció de la seguretat ciutadana	43	DILIGÈNCIES INFORMATIVES	14
D-102 Acta denúncia ordenança obres (OCOMM qualitat obres, sorolls i horari)	1	DIVERSOS	1
D-10b Acta d'intervenció temporal a l'empara de la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, de protecció de la seguretat ciutadana	8	ESTAFA	120
D-20b Acta/denúncia a la Ordenança Municipal de Tinença d'Animals	26	FALSIFICACIÓ DOCUMENTAL	2
D-33 Denúncia per infraccions administratives contra la llibertat sexual	1	FALTA AL RESPECTE AGENTS	1
DANYS A IMMOBLE	2	FURT	164
ENTREGA MENOR	10	LESIONS	14
GENÈRICA	233	OCUPACIÓ IMMOBLE	11
HURT	2	ORDRE CRIDA, CERCA I DETENCIÓ	18
INSPECCIÓ OCULAR	15	PÈRDUA	154
LLIURAMENT D'OBJECTES	20	PÈRDUA GOS	3
LLIURAMENT MATERIAL	1	RECUPERACIÓ EFECTES	28
MINUTA	15	RECUPERACIÓ VEHICLE	6
NOTIFICACIÓ CITACIÓ JUDICIAL	44	ROBATORI	130
Ordre cerca, detenció i personació	1	TRENCAMENT DE CONDEMNIA	15
RECOLLIDA GOS SPAC	25	USURPACIÓ ESTAT CIVIL	2
T-11 INSPECCIÓ AUTOBUS ESCOLAR	3	VIOLACIÓ DOMICILI	5
T-39 Full informació persona implicada accident de trànsit	39	VIOLÈNCIA DE GÈNERE	5
VEHICLE	155	Total general	988
Total general	822		

Pla Local de Seguretat Viària



**Pla Local de Seguretat Viària de Mont-roig del
Camp 2025-2028**

Per a:



servei català de

Trànsit

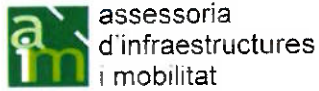


**Generalitat
de Catalunya**



AJUNTAMENT DE
MONT-ROIG DEL CAMP

Redacció



José Antonio Malo Gaona
Director

Laia Sanz López-menchero
Geògrafa

Macarena Ferrari Zanini
Arquitecta

I 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	DÈSEMBRE 2024

ÍNDEX DE CONTINGUTS

BLOC I – DIAGNOSI DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA	5
1. Introducció.....	5
2. Planificació de seguretat viària al municipi.....	5
3. Tendències d'accidentalitat durant la vigència dels plans	7
3.1. Font de les dades d'accidentalitat	7
3.2. Assoliment d'objectius dels Plans	7
4. Caracterització de l'accidentalitat	10
4.1. Evolució de l'accidentalitat i lesivitat en zona urbana.....	10
4.2. Comparativa amb municipis similars	11
4.3. Estacionalitat.....	12
4.4. Tipus d'accidents.....	15
4.5. Factors de risc	20
4.6. Mitjà de transport	20
5. Punts de concentració d'accidents	23
5.1. Primer PLSV 2015-2018	23
5.2. Actualització del PLSV 2020-2023.....	24
5.3. Segon PLSV 2025-2028	32
6. Condicionants de la seguretat viària.....	33
6.1. Senyalització.....	34
6.2. Mesures de pacificació de la velocitat en zona urbana.....	37
6.3. Accessibilitat	39
6.4. Visibilitat i estacionament en la via pública.....	40
6.5. Infraestructura per a vianants	42
6.6. Infraestructura de la xarxa pedalable	44
6.7. Rotondes	45
6.8. Avaluació de l'ordenació en funció del gènere	46
7. Mesures preventives	48
7.1. Recursos.....	48
7.2. Campanyes de control i procediment sancionador.....	48
7.3. Educació per a la mobilitat segura	50
8. Síntesi de la diagnosi	52
BLOC II – ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA.....	55
9. Objectius de millora de la seguretat viària	55
9.1. Objectius supramunicipals de referència	55
9.2. Objectius del Pla Local de Seguretat viària de Mont-roig del Camp 2025-2028	58
9.3. Mesures per l'assoliment d'objectius	60
10. Actuacions en entorns conflictius en zona urbana.....	61
PCA 1. Plaça de Miramar amb carrer de la Pobla d'en Taudell.....	62

ZE 1. Escola Mare de Déu de la Roca.....	64
ZE 2. Escola Marcel·lí Esquiús	68
11. Mesures estratègiques per a la seguretat viària urbana	71
11.1. Mesures físiques: criteris de seguretat en el disseny viari urbà	72
11.2. Mesures de gestió	79
11.3. Campanyes de control preventiu	80
11.4. Educació per a la mobilitat segura i conscienciació.....	82
12. Temporalització de les actuacions del pla	84
13. Seguiment i avaluació del pla	85
13.1. Indicadors de seguiment.....	85
13.2. Implementació de mesures.....	87
ANNEX 1: RECOMANACIONS PER A LA JERARQUITZACIÓ I CONFIGURACIÓ DE SECCIONS VIÀRIES URBANES	91
ANNEX 2: RECOMANACIONS PER A LA PACIFICACIÓ DE LES VELOCITATS URBANES.....	101
ANNEX 3: RECOMANACIONS I BONES PRÀCTIQUES EN L'ORDENACIÓ URBANA.....	117
ANNEX 4: RECOMANACIONS EN LA SEGURETAT DE LA XARXA PEDALABLE	135
ANNEX 5: RECOMANACIONS PER AL DISSENY DE ROTONDES I LA CIRCULACIÓ SEGURA	145
ANNEX 6: RECOMANACIONS PER A L'ANÀLISI D'ENTORNS ESCOLARS	153
PLÀNOLS	161

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 2006-2022 s'han redactat Plans a un total de 281 municipis de Catalunya, i fins a 69 treballs tècnics.

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 vigència**¹.

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

El municipi de Mont-roig del Camp ha disposat de Pla local de seguretat viària amb vigència 2014-2017 i l'actualització del Pla amb vigència 2020-2023, redactats amb la col·laboració del Servei Català de Trànsit.

Figura 1. Plans de seguretat viàries redactats al municipi i períodes de vigència.



Per tal de mantenir un document marc de planificació de seguretat viària urbana es considera necessari que el municipi disposi d'un nou Pla, i per tant es redacta el present PLSV, amb vigència de 4 anys, 2025-2028.

¹ Resultat extret de l'Informe anual d'avaluació dels Plans, agregat (2021), per a municipis amb aplicació mitja-alta dels Plans, amb més de 10.000 habitants.

Aquest Pla dona compliment a l'objectiu de mantenir actualitzada 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 de nous objectius pel període de vigència i la definició de mesures concretes de millora de la seguretat. Es definirà la nova 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.

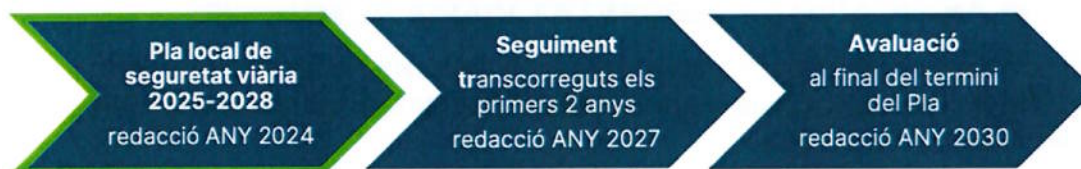
Està previst que el Pla també segueixi un procés de seguiment i avaluació, per comprovar periòdicament que s'estan assolint els objectius plantejats i el grau d'aplicació de les mesures.

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 (2030). En els 4 anys de vigència es preveu l'aplicació de mesures de millora (fins a finalitzar l'any 2028), i s'espera a tenir dades tancades d'accidentalitat d'un any complet (2029) per veure els seus efectes en les tendències de sinistralitat.

Figura 2. Fases del Pla local de seguretat viària 2025-2028



3. TENDÈNCIES D'ACCIDENTALITAT DURANT LA VIGÈNCIA DELS PLANS

L'anàlisi de les tendències de sinistralitat al municipi en relació amb els períodes de vigència de les polítiques de seguretat viària, permeten valorar l'assoliment dels objectius dels diferents Plans, i la correlació amb el grau d'aplicació feta.

Aquesta anàlisi ha de tenir en compte les possibles distorsions causades per canvis en els criteris de registre i en les mateixes bases de dades que es prenen de referència.

3.1. Font de les dades d'accidentalitat

L'anàlisi de tendències s'ha fet amb base de 15 anys per observar el comportament en el període. La base de dades utilitzada ha estat la proporcionada per la base de dades del SIDAT, del Servei Català de Trànsit.

L'anàlisi detallada s'ha fet respecte als últims 4 anys (2021-2023), per detectar la problemàtica més recent.

Taula 1. Accidentalitat amb víctimes, segons fonts

Font	SIDAT
2010	30
2011	29
2012	31
2013	29
2014	26
2015	26
2016	14
2017	11
2018	24
2019	19
2020	18
2021	19
2022	31
2023	31

3.2. Assoliment d'objectius dels Plans

Els objectius del primer Pla de Mont-roig del Camp i la seva actualització van ser formulats en relació amb el nombre d'accidents amb víctimes i el nombre de víctimes. L'any 2013 l'Ajuntament definia com a objectiu fonamental del PLSV 2014-2017 una **reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes i del nombre de víctimes** l'any 2017 respecte de l'accidentalitat registrada l'any 2012.

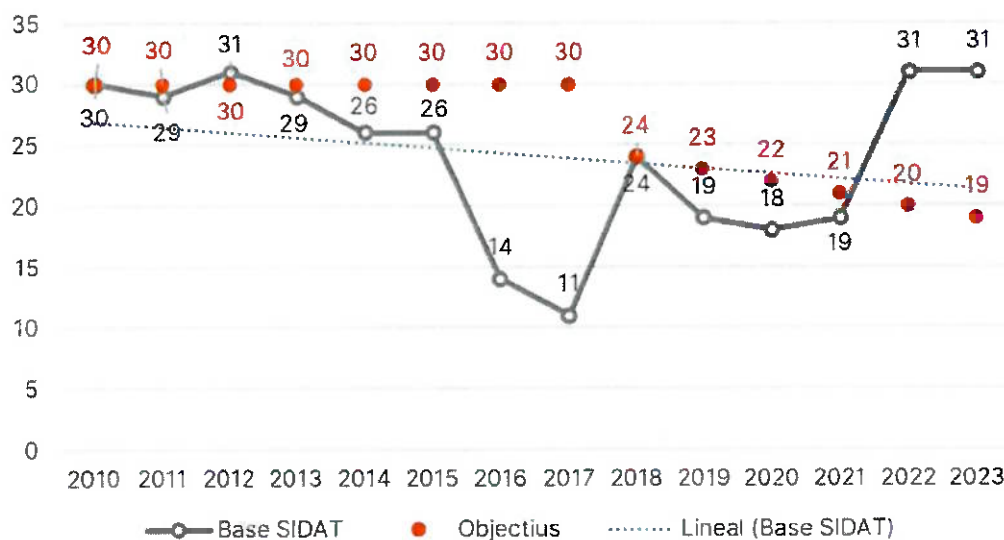
L'accidentalitat urbana va mantenir una tendència a la baixa durant el període de vigència del Pla, essent en tot el període inferiors als objectius fixats. L'accidentalitat l'any 2017 va ser un 63% inferior respecte la mitjana d'entre els anys 2010-2012.

Respecte al nombre de víctimes, la tendència es va mantenir també per sota de l'objectiu, i va tenir un decreixement menor, tot i que alguns anys a l'alça.

Es va assolir, per tant, els objectius d'accidentalitat i de víctimes del Pla local de seguretat viària.

Grau d'aplicació del primer Pla: baix. De l'avaluació de les mesures físiques, de gestió, de control, de procés sancionador i de mesures correctores en entorns de risc, es valorava una aplicació de grau baix, amb marge de millora. En canvi, en relació amb les mesures d'educació per a la mobilitat segura, es valorava una aplicació de grau mitjà.

Figura 3. Evolució de l'accidentalitat amb víctimes i objectius dels plans anteriors, 2010-2023



Per l'actualització del Pla 2014-2017 es plantejava un objectiu principal d'assolir el 2020 una reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2017 respecte de l'accidentalitat registrada l'any 2012.

Cal tenir en compte la situació anòmala de 2020, en conseqüència a la pandèmia per la COVID-19, on la tendència pot estar condicionada per la limitació de la mobilitat.

No s'han assolit els objectius de l'Actualització del Pla:

- La tendència en el nombre d'accidents al municipi de Mont roig del Camp en els últims anys és creixent. Respecte a l'any de referència (2017), l'accidentalitat augmenta un 181,82% l'any 2023, allunyant-se de l'objectiu d'assolir una reducció del 25% dels sinistres.
- L'any 2023 es registren 31 víctimes en accidents de trànsit en zona urbana, un 138,46% més que l'any 2017, on es van registrar 13 víctimes. A causa del augment del nombre de víctimes, no s'assoleix l'objectiu numèric del Pla (màxim de 10 víctimes, reducció del 20%).
- Cal destacar negativament la tendència registrada tant en l'accidentalitat com en el nombre de víctimes els anys 2022 i 2023, on s'observa un augment important en relació amb el 2021. Indicant que aquest any podria no ser completament representatiu dels sinistres del municipi.

Grau d'aplicació de l'actualització del Pla: mitjà. De l'avaluació de les mesures físiques i mesures correctores en entorns de risc s'observa una aplicació baixa de les propostes del Pla, mentre que s'ha millorat en les mesures de control preventiu. No es duen a terme actualment mesures d'educació viària.

4. 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.

4.1. Evolució de l'accidentalitat i lesivitat en zona urbana

S'analiza amb major detall l'evolució en el nombre d'accidents amb víctimes entre 2021 i 2023 en zona urbana.

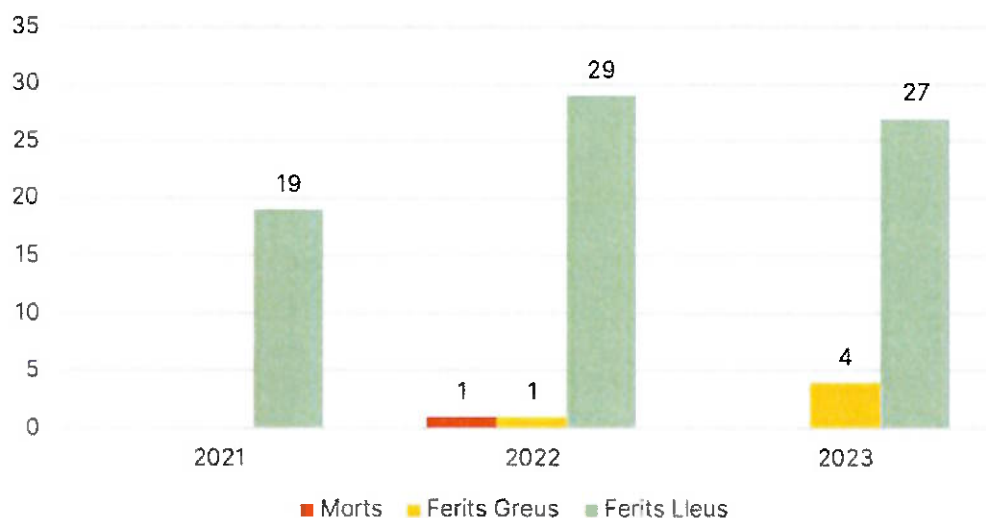
A la xarxa viària urbana del municipi de Mont roig del Camp es van registrar l'any 2022 una xifra total de 31 accidents amb víctimes de diversa lesivitat, representant un increment d'accidents del 63,2% respecte a 2021 (19 accidents).

Figura 4. Evolució del total d'accidents amb víctimes en zona urbana i travessera, 2021-2023



Aquests accidents van causar 5 víctimes lleus, 75 greus i 1 mortal. Es registren víctimes greus anualment i és de lamentar la víctima mortal registrada, sent l'única en tot el període.

Figura 5. Evolució de la lesivitat de les víctimes, 2021-2023

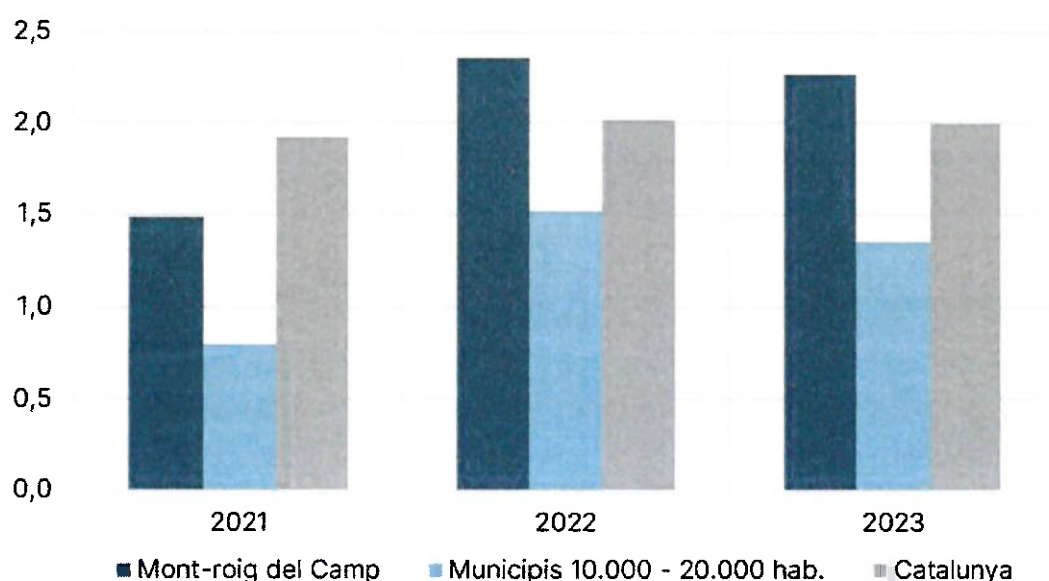


4.2. Comparativa amb municipis similars

Si es compara la sinistralitat de Mont roig del Camp amb la mitjana de municipis de Catalunya similars (d'entre 10.000 i 20.000 habitants), s'observa que el municipi ha assolit durant el període analitzat (2021-2023) uns nivells per càpita superiors als del seu grup poblacional.

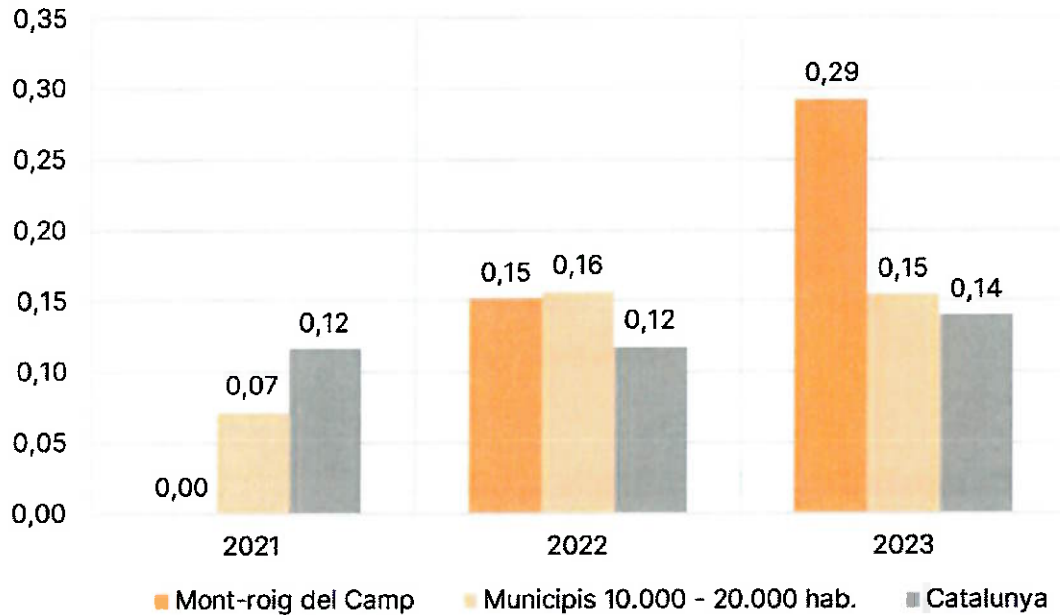
Ha de ser objecte de les mesures preventives perquè Mont roig del Camp disminueixi la seva taxa de sinistralitat per càpita, equiparant-se a la taxa mitjana dels municipis del seu grup poblacional.

Figura 6. Nombre d'accidents amb víctimes/1.000 habitants a Mont-roig del Camp, mitjana de municipis d'entre 10.000 a 20.000 habitants i Catalunya, 2021-2023.



El nivell de morts i ferits greus/1.000 habitants també on es troba per sota de la mitjana del seu grup poblacional i de la mitjana catalana, exceptuant l'any 2023 es troba per sobre.

Figura 7. Nombre de ferits greus i morts/1.000 habitants a Mont roig del Camp, mitjana de municipis de 10.000 a 20.000 habitants i Catalunya, 2021-2023.



4.3. Estacionalitat

En l'anàlisi de l'accidentalitat en funció de l'estacionalitat es considera la distribució en funció del mes de l'any, el dia de la setmana i el moment del dia.

4.3.1. Per mes de l'any

L'accidentalitat a Mont roig del Camp no mostra estacionalitat en època estival, mantenint una accidentalitat elevada generalment cada mes l'any. El mes amb més accidents va ser juliol (concentrant el 17,3% dels sinistres).

Els mesos amb menys accidentalitat de mitjana són gener, març i abril.

Figura 8. Distribució d'accidents per mesos (mitjana 2021-2023)

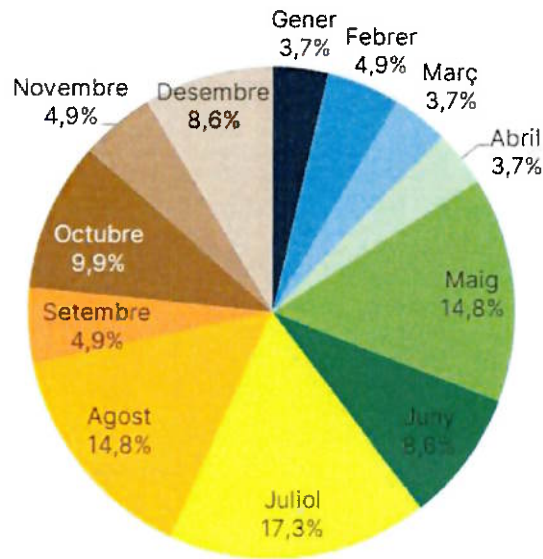
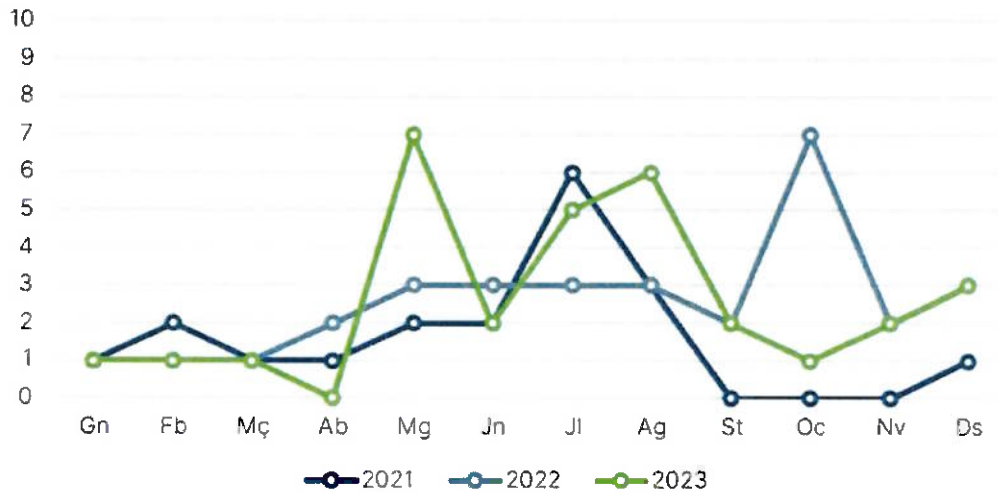


Figura 9. Nombre d'accidents per mesos (evolució 2021-2023)



4.3.2. Per dia de la setmana

No s'aprecia cap patró en l'accidentalitat al Mont roig del Camp; tot i això, es pot observar subtilment una major concentració d'accidents els dilluns-dijous. El dia amb menor accidentalitat és diumenge.

Figura 10. Distribució d'accidents per dia de la setmana (mitjana 2021-2023)

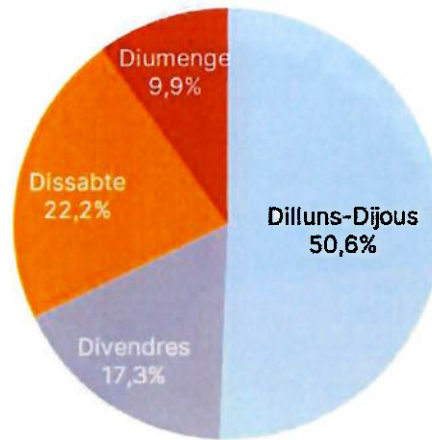
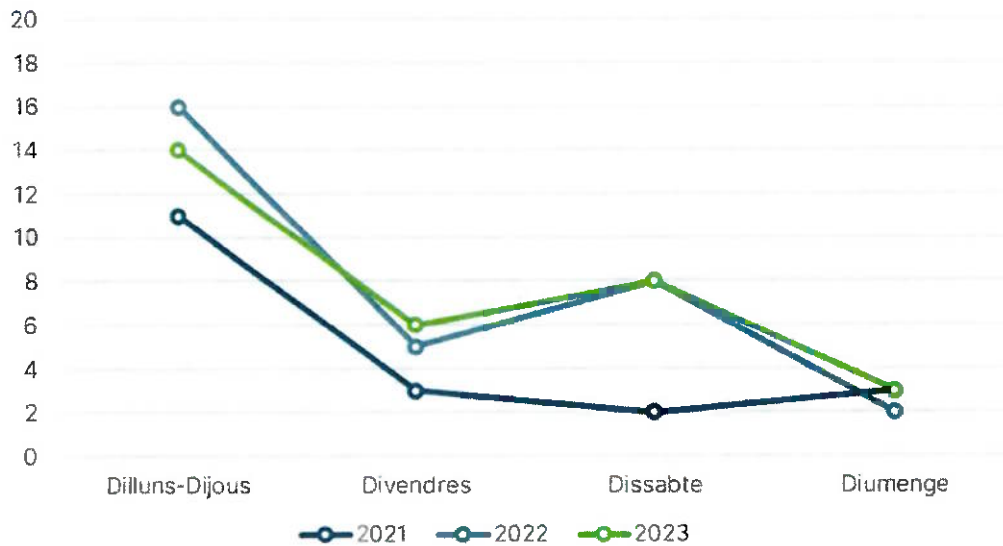


Figura 11. Nombre d'accidents per dia de la setmana (evolució 2021-2023)



4.3.3. Per moment del dia

A Mont roig del Camp, la major part dels accidents es produeixen a la tarda, diferint de la majoria dels municipis de Catalunya, on es produeixen en horari diürn.

El període d'hores amb major accidentalitat de mitjana dels últims 4 anys és la tarda, de 12 a 17 hores, amb un 44,9% dels accidents. Després el segueixen el matí, de 6 a 11 hores, amb el 41,9% dels accidents i el nit, de 0 a 5 hores, amb el 13,2% de l'accidentalitat.

Figura 12. Distribució d'accidents per franja horària (mitjana 2021-2023)

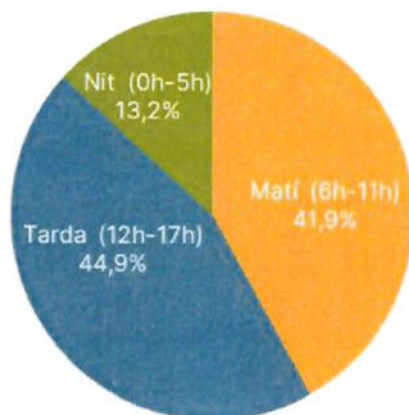
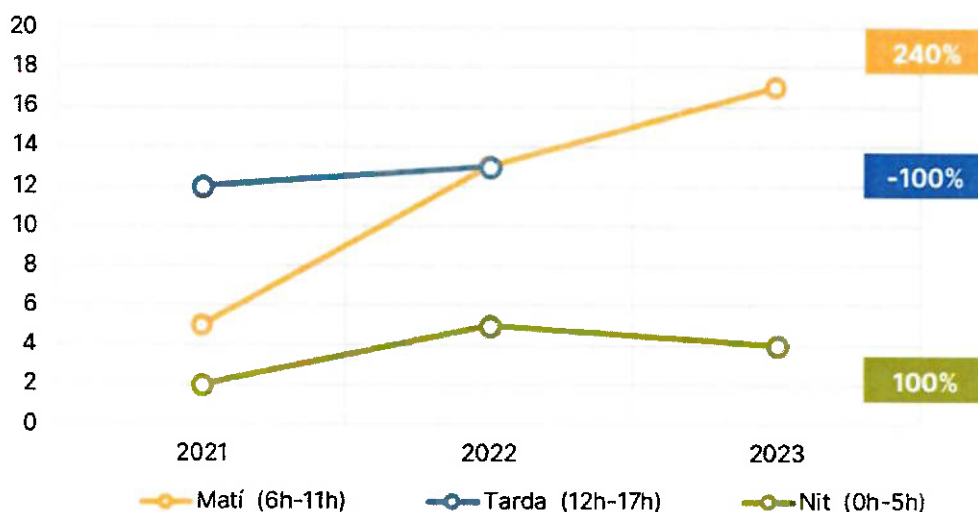


Figura 13. Nombre d'accidents per franja horària i evolució (2021-2023)



4.4. Tipus d'accidents

L'estudi de les tipologies de sinistre més freqüents permet visualitzar els majors conflictes del municipi, i comparar la seva evolució entre el període observat.

Així, s'observa que en l'accidentalitat relativa a al Mont roig del Camp:

En el període de referència els accidents més freqüents al llarg del període són les col·lisions frontolaterals (34,6%), les col·lisions laterals (12,3%) i les xoc contra elements (12,3%).

Dins dels accidents amb víctimes mortals o greus, les caigudes a la via i les col·lisions en cua són la tipologia d'accidents amb major recurrència amb 33,3%.

Figura 14. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes (mitjana 2021-2023)

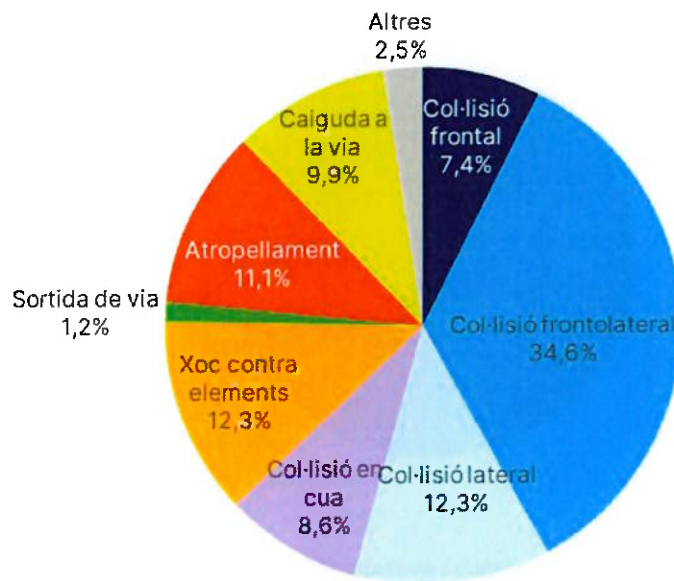
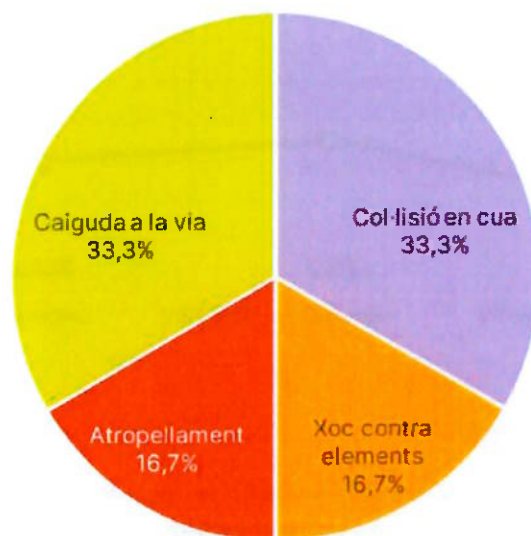
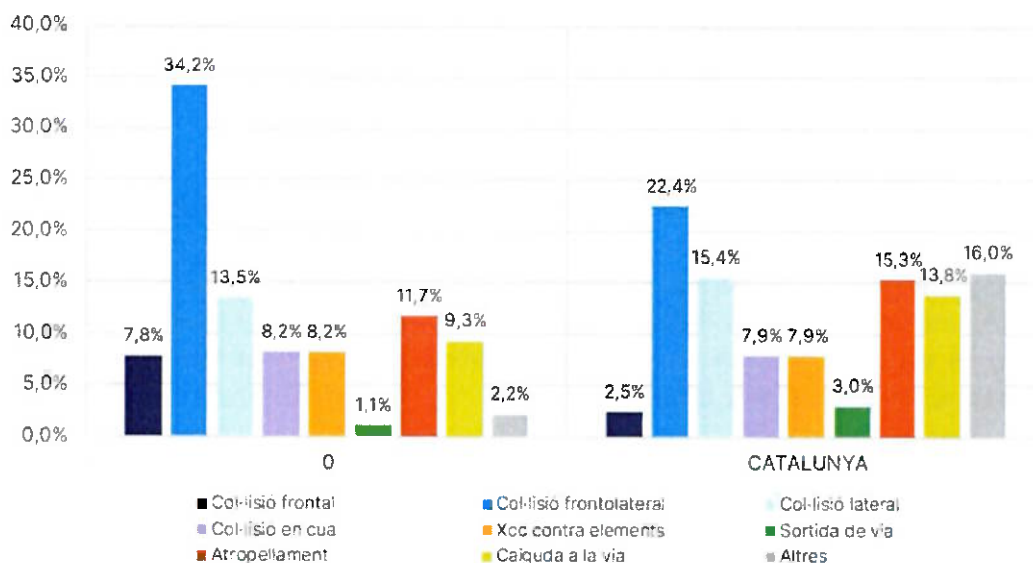


Figura 15. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes greus i mortals (mitjana 2021-2023)



Aquesta distribució d'accidents és similar a la que presenta el conjunt d'accidents en zona urbana a Catalunya en relació amb la tipologia d'accident més comuna, les col·lisions frontolaterals (però a Mont roig del Camp representa el 34,2% i a Catalunya, en canvi, el 22,4%). La segona tipologia més freqüent d'accident és les col·lisions laterals, amb un percentatge del 13,5%, mentre que a Catalunya aquest percentatge és similar, 15,4%, però ocupa el tercer lloc com a tipus d'accident més freqüent, després de altres (16%), que a Mont-roig del Camp no és un accident freqüent.

Figura 16. Distribució dels accidents per tipus, comparativa amb Catalunya (mitjana 2021-2023).



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 cediu 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 Stop, 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 a 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.

Les **caigudes a la via** es produeixen quan té lloc la pèrdua d'equilibri d'un vehicle de dues rodes, que pot ser causat per: successos fortuïts de la circulació (maniobres evasives com pot ser esquivar un vehicle que ha infringit una prioritat de pas), l'estat de la calçada o per manca de perícia del conductor. S'analitza més endavant l'evolució de la sinistralitat dels vehicles de dues rodes, amb relació a l'augment del parc mòbil d'aquests vehicles.

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.

Independentment del tipus de vehicle de dues rodes amb el qual un usuari es desplaça, es tracta d'usuaris de la via pública vulnerables. Ho són especialment en cas de col·lisió amb vehicles amb massa superior, però també s'observa alta lesivitat en accidents d'aquests vehicles en solitari, com poden ser les caigudes en la via.

Els accidents per **encalç** 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.

4.4.1. Atropellaments

Els **atropellaments** són un 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.

En els últims anys es manté el nombre d'atropellaments. Es registren 9 atropellaments en el quadrienni, sent el 2023 l'any amb major registre (4 atropellaments).

Amb aquest tipus d'accident la possibilitat de lesions greus o mortals és alta 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.

Es destaca la concentració d'atropellaments en Miami Platja (6 atropellaments) i al nucli de Mont-roig (2).

Figura 17. Nombre d'atropellaments en zona urbana i travessera (2021-2023).

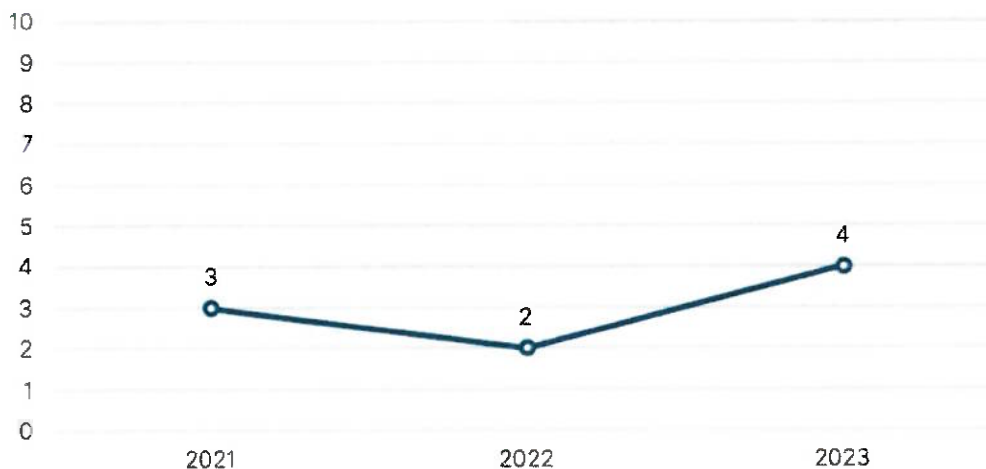


Figura 18. Lesivitat de les víctimes d'atropellament en zona urbana i travessera (2021-2023).

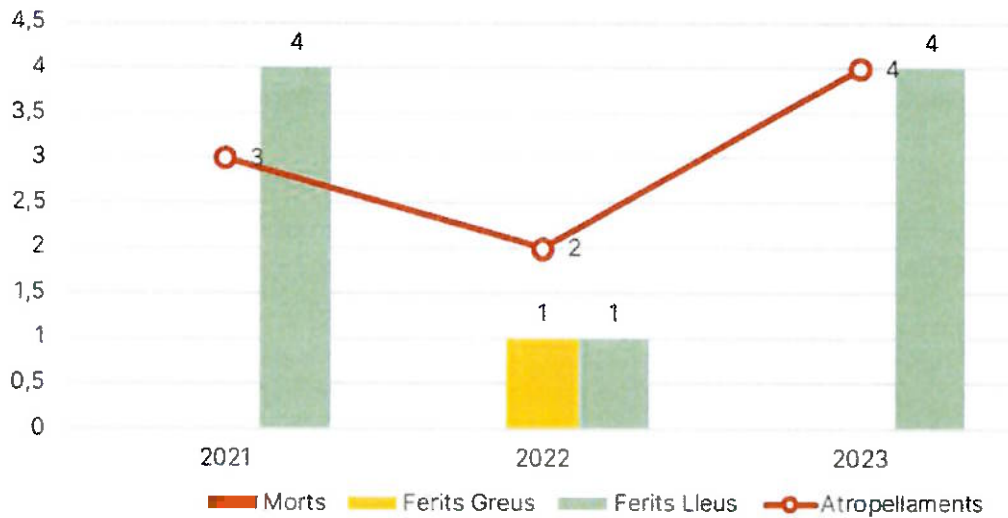
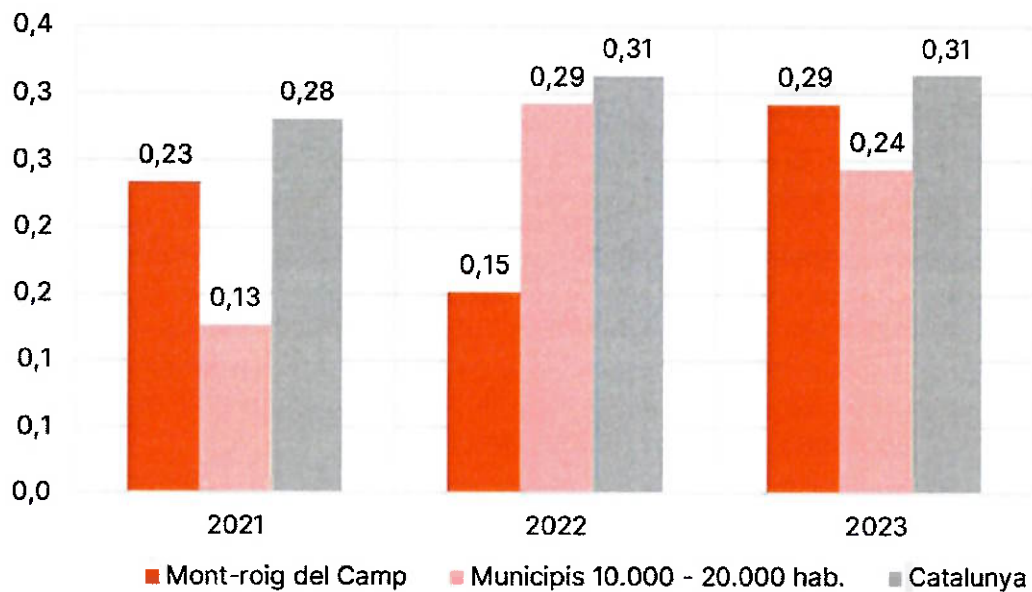


Figura 19. Nombre d'atropellaments/1.000 habitants, Mont-roig del Camp, mitjana de municipis de 10.000 a 20.000 habitants i Catalunya (2021-2023).



4.5. 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:

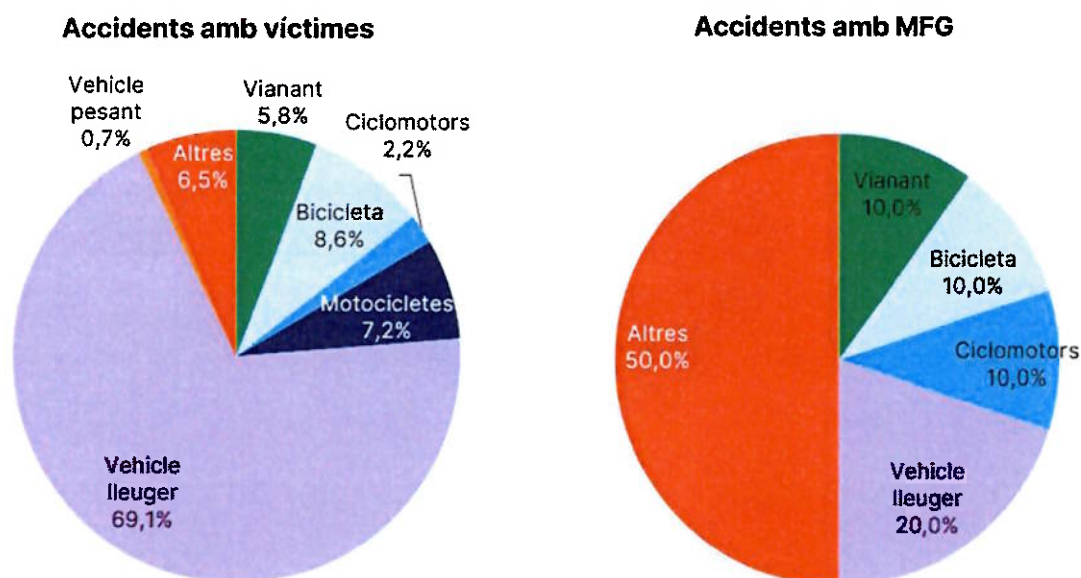
- Estat o condició de la via
- Errada del conductor
- Infracció d'una norma de circulació
- Distracció
- Mal temps
- Velocitat inadequada
- Alcohol o drogues
- Malaltia, cansament o son
- Mal temps
- Altres

4.6. Mitjà de transport

Entre 2021 i 2023 el 79,2% dels vehicles implicats en accidents amb víctimes en zona urbana han estat vehicles motoritzats, el 8,6% bicicletes, i el 5,8%, vianants.

Dins els vehicles motoritzats, el 69,1% han estat turismes o furgonetes, el 7,2% motocicletes, el 2,2% ciclomotors i el 0,7%, vehicles pesants. Hi ha un 6,5% que es classifiquen com a altres vehicles (sent, en part, vehicles de mobilitat personal o patinets; no desagregats com a categoria independent en el període). En els accidents greus del període, els implicats van ser 96 vehicles lleugers, 1 vehicles pesants, 10 motocicletes, 3 ciclomotors, 12 bicicletes, 8 vianants i 9 altres vehicles.

Figura 20. Distribució de vehicles i vianants implicats en accidents de trànsit, i accidents mortals o greus (mitjana 2021-2023).

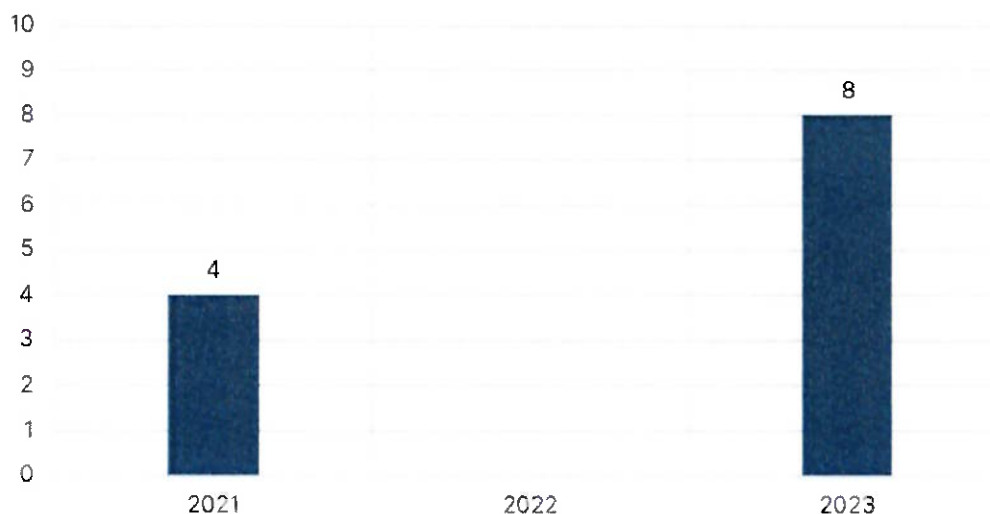


4.6.1. Accidentalitat amb bicicletes implicades

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 12 accidents amb bicicletes implicades, la tendència es manté al llarg del trienni, sent el 2023 l'any que presenta una menor accidentalitat amb bicicletes implicades.

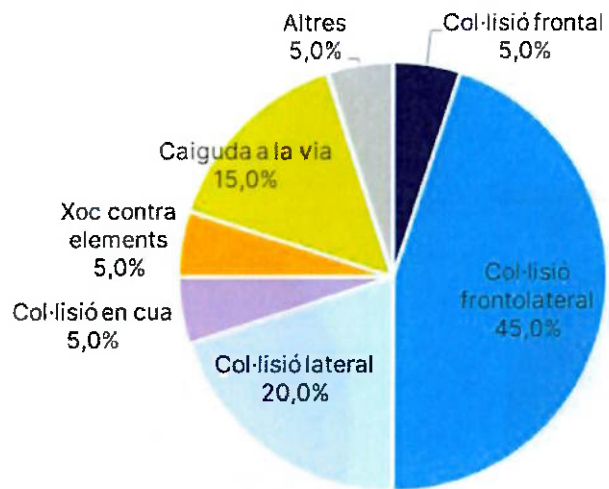
L'accidentalitat registrada ha estat amb víctimes lleus i greus anualment.

Figura 21. Accidentalitat i lesivitat dels accidents amb bicicletes implicades (2021-2023)



D'acord amb les dades, el 45% dels accidents de bicicleta de l'últim trienni són col·lisions frontolaterals, el 20% col·lisions laterals, i un 15% caigudes a la via.

Figura 22. Distribució de les tipologies d'accident amb bicicletes implicades (2021-2023)



5. PUNTS DE CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS

La diagnosi de la distribució dels accidents amb víctimes a Mont roig del Camp permet detectar aquells entorns amb concentració d'accidents on cal actuar de forma prioritària. Aquesta anàlisi es va realitzar als Plans previs, PLSV 2015-2018 i Actualització 2020-2023, establint criteris per seleccionar els entorns de treball prioritari.

A continuació s'elabora una anàlisi dels entorns de concentració d'accidents o percepció de risc del primer i segon Pla, i s'inclou la selecció de nous punts per al present Pla.

5.1. Primer PLSV 2015-2018

L'anàlisi de la distribució dels accidents amb víctimes registrats entre els anys 2015-2018 va permetre detectar els punts de la xarxa viària del municipi amb major concentració d'accidents.

Es van seleccionar 1 tram de concentració d'accidents (TCA) i 2 punts de concentració d'accidents (PCA), per a realitzar una anàlisi dels seus problemes de seguretat i proposar diferents solucions al respecte.

Per a cadascun dels entorns seleccionats es van presentar una sèrie d'actuacions de millora per tal de contribuir a reduir la sinistralitat i millorar la seguretat viària. Aquestes mesures van ser revisades l'any 2016 en l'informe d'avaluació del Pla, on es valorava l'estat de les actuacions i els possibles efectes derivats en termes de reducció de l'accidentalitat.

En finalitzar el termini del pla, l'accidentalitat als entorns de concentració d'accidents assenyalats pel Pla es mostra variable, però **generalment s'havia mantingut en valors relativament baixos. No s'observa una reducció clara de l'accidentalitat en els punts estudiats.**

En relació amb les actuacions proposades, s'havia actuat en 1 dels PCA, parcialment en el TCA i en 1 PCA. **Es valorava un grau d'actuació mitja.**

Taula 2. Entorns de concentració d'accidents del PLSV: accidentalitat en el període del Pla.

	Localització	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	tendència
PCA 1	Cruïlla entre l'avinguda Barcelona, l'avinguda Veracruz i el carrer del' Olivera.	2	1	1	1	3	0	0	Disminució
TCA 2	Carrer de Montblanc entre l'avinguda Califòrnia i el carrer d'Alemanya.	2	0	2	2	0	0	0	Disminució
PCA 3	Cruïlla entre l'avinguda Barcelona, la plaça del Doctor Fleming i la connexió amb la Plaça de Normandia.	0	0	1	1	0	1	1	Manteniment

Taula 3. Entorns de concentració d'accidents del PLSV: tendència i grau d'actuació.

	Localització	Tendència	Grau d'actuació (2016)
PCA 1	Cruïlla entre l'avinguda Barcelona, l'avinguda Veracruz i el carrer del' Olivera.	Disminució	S'hi ha actuat
TCA 1	Carrer de Montblanc entre l'avinguda Califòrnia i el carrer d'Alemanya.	Disminució	S'hi ha actuat
PCA 1	Cruïlla entre l'avinguda Barcelona, la plaça del Doctor Fleming i la connexió amb la Plaça de Normandia.	Manteniment	Parcialment

5.2. Actualització del PLSV 2020-2023

En l'actualització del Pla, la diagnosi de la distribució dels accidents amb víctimes a Mont-roig del Camp també es va dur a terme localitzant en un SIG la totalitat d'accidents amb víctimes, amb dades d'accidents succeïts entre els anys 2020-2023.

Es van seleccionar els entorns concrets de treball, optant el municipi a minimitzar l'accidentalitat amb víctimes. Es va 2 punts de concentració d'accidents (PCA) i 1 punt amb sensació d'inseguretat (PSI), que concentraven el 6,2% de l'accidentalitat amb víctimes del municipi.

Passat el període de vigència del segon Pla (finalitzat 2023), No s'ha actuat en cap dels punts estudiats.

Taula 4. Entorns de concentració d'accidents de l'actualització del PLSV: evolució d'accidents.

	Localització	2021	2022	2023
PSI 1	Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa.	0	0	0
PCA 2	Rotonda c. Oleastrum i Av. Platja Cristall.	0	0	0
PCA 3	Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet.	0	0	0

Taula 5. Entorns de concentració d'accidents de l'actualització del PLSV: mitjana d'accidents, tendència de l'accidentalitat i grau d'actuació.

	Localització	Mitjana 2015-2018	Mitjana 2021-2023	Tendència accidentalitat	Grau d'actuació (2024)
PCA 2	Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa.	0	0	Manteniment a 0	No s'ha actuat
PCA 3	Rotonda c. Oleastrum i Av. Platja Cristall.	1	0	Disminució	No s'ha actuat
TCA 1	Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet.	1	0	Disminució	No s'ha actuat

5.2.1. Notes sobre els entorns treballats

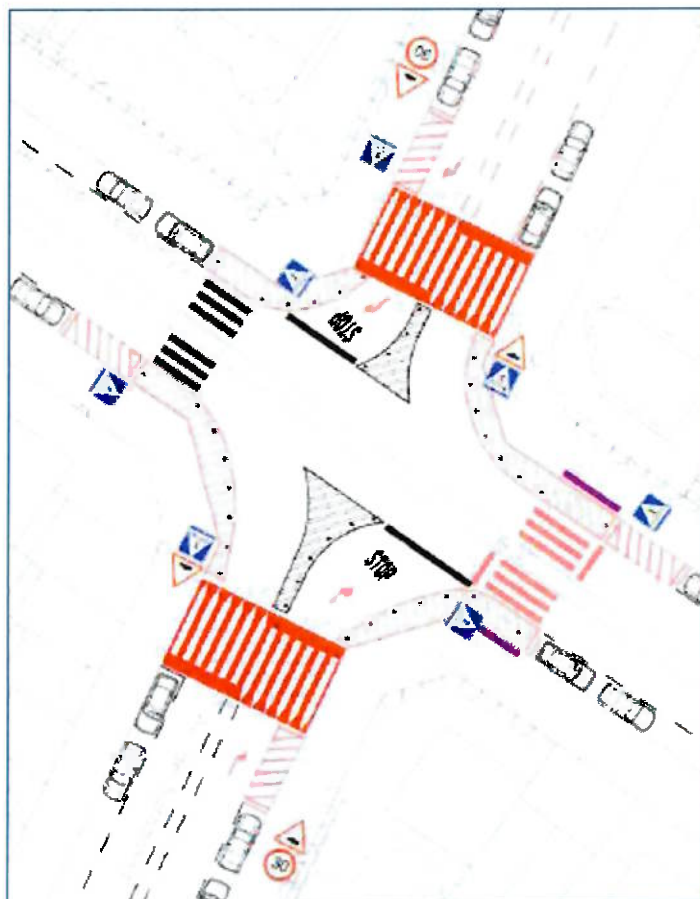
Es repassa a continuació amb més deteniment quines han estat les accions portades a terme als entorns estudiats respecte a les propostes fetes en l'actualització del Pla, d'acord amb l'auditoria conduïda l'any 2024. Igualment, s'acompanyen amb imatges que poden il·lustrar els canvis allà on s'hagin produït.

PSI 1 Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa

Descripció de la proposta

- Disposició de 2 passos de vianants nous. Senyalització vertical dels nous passos de vianants.
- Disposició de fitons als laterals de l'inici de pas de protecció al vianant, per tal cobrir la zona d'estacionament i acurtar la zona de pas. Senyalització horitzontal de zona de vianants.
- Elevació del pas de vianants a l'Av. Saragossa. Senyalització vertical de Zona 30 i ressalt.
- Supressió dels fitons situats a la mitjana al pas de vianants de l'Av. Príncep d'Espanya.
- Reforç de senyalització horitzontal de direcció i disposició de fitons a la mitjana per a conduir als vehicles.
- Senyalització horitzontal d'estacionament de motos previs als passos en sentit de la marxa.

Gràfic de la proposta



Fotografies de l'entorn

Imatge 1. Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa.



Imatge 2. Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa.



Imatge 3. Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa.



Imatge 4. Cruïlla Av. Príncep d'Espanya i Av. Saragossa.



Observacions tècniques de l'execució

No s'ha actuat.

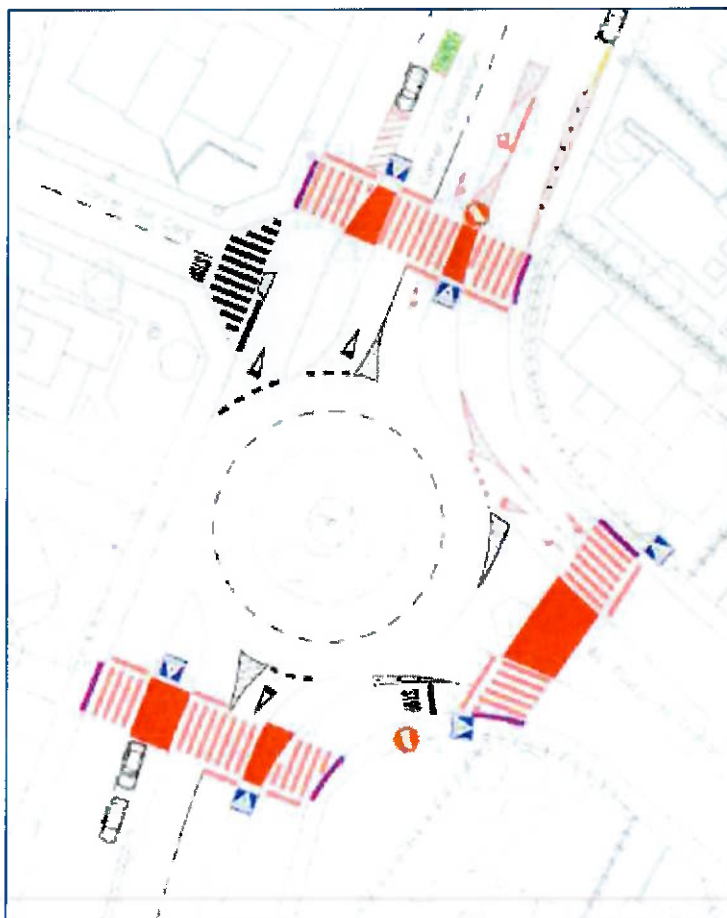
No hi ha previsió d'actuar.

PCA 1 Rotonda c.Oleastrum i Av. Platja Cristall.

Descripció de la proposta

- Creació de passos de vianants per al creuament del c. Oleastrum i Av. Platja Cristall. Senyalització vertical i horitzontal dels mateixos.
- Creació de zebra amb fitons al carril lateral Oleastrum-Platja Cristall per evitar l'entrada indeguda de vehicles a la rotonda.
- Apropament del pas de vianants existent al carrer Oleastrum per tal de disposar-lo més proper a la rotonda. Supressió del pas de vianants antic.
- Supressió de la sortida de la rotonda al lateral de c.Oleastrum direcció Miami Platja. Obertura d'una nova entrada des del carril central al carrer Oleastrum (simètrica al lateral nord). Adequació de la senyalització horitzontal a aquesta nova configuració (zebrats, cadius...).

Gràfic de la proposta



Fotografies de l'entorn

Imatge 5. Rotonda c.Oleastrum i Av. Platja Cristall.



Imatge 6. Rotonda c.Oleastrum i Av. Platja Cristall.



Imatge 7. Rotonda c.Oleastrum i Av. Platja Cristall.



Imatge 8. Rotonda c.Oleastrum i Av. Platja Cristall.



Observacions tècniques de l'execució

No s'ha actuat

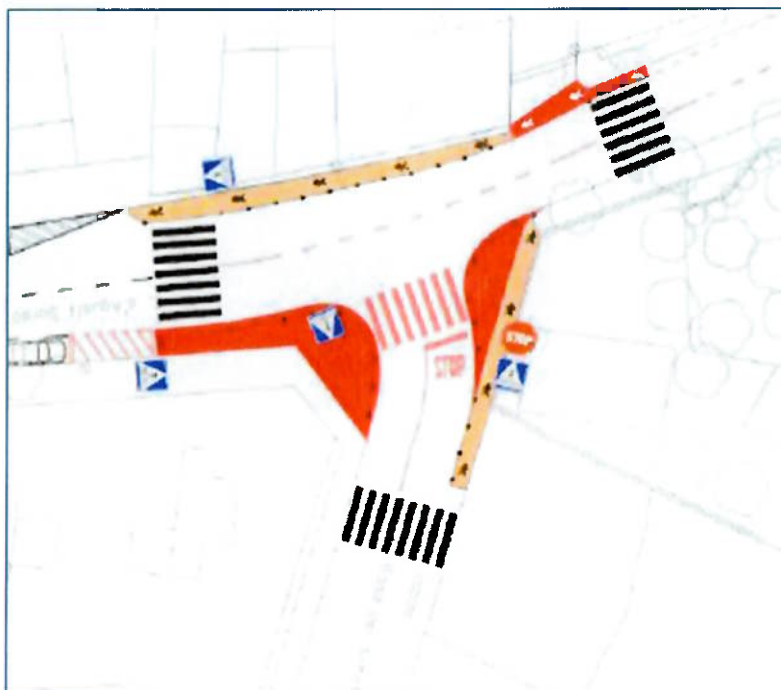
No hi ha previsió d'actuar.

PCA 3 Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet

Descripció de la proposta

- Disposició de zebrats amb fitons per a reduir l'amplada de la cruïlla i ampliar les zones de vianants existents al c. Rasa del Ximet.
- Senyalització horitzontal d'estacionament de motos previs al pas en sentit de la marxa.
- Creació d'un nou pas de vianants proper a la cruïlla. Senyalització d'estop previ al pas.
- Senyalització de zona de vianants al c. Sant Miquel per a donar continuïtat amb la zona de vianants del carrer Agustí Sardà.
- Senyalització de zebrat amb fitó previ a l'allargament de la zona de vianants del c. Sant Miquel per tal de reduir i encaminar el carril de circulació.

Gràfic de la proposta



Fotografies de l'entorn

Imatge 9. Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet.



Imatge 10. Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet.



Imatge 11. Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet.



Imatge 12. Cruïlla c. Agustí Sardà i c. Rasa del Ximet.



Observacions tècniques de l'execució

No s'ha actuat.

No hi ha previsió d'actuar.

5.3. Segon PLSV 2025-2028

Per a la detecció dels entorns de concentració d'accidents del municipi al Pla actual 2025-2028, s'han localitzat en un plànol SIG els accidents amb víctimes registrats entre els anys 2020 i 2023 (base Policia Local). S'ha representat:

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

S'han seleccionat, a partir dels mapes, els entorns de major conflictivitat d'acord amb la percepció dels responsables municipals.

La relació de punts d'estudi consensuada inclou:

- **PCA 1:** Plaça de Miramar amb carrer de la Pobla d'en Taudell
- **ZE 1:** Escola Mare de Déu de la Roca
- **ZE 2:** Escola Marcel·lí Esquius

L'anàlisi dels entorns i les propostes de mesures s'inclou a continuació en el punt 10. Punts de concentració d'accidents.

Taula 6. Accidentalitat de la selecció d'entorns de concentració d'accidents, 2021-2023

	2021	2022	2023	Total	Morts	F. Greus	F. Lleus	Total	Atr.
PCA 1	2	7	7	16	0	2	20	22	1
ZE 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZE 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Els entorns d'estudi en el PLSV 2025-2028 agrupen el 19,75% de l'accidentalitat urbana. Les propostes de millora del Pla, si executades, podrien portar a una significativa reducció de la sinistralitat.

6. 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 i 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 elevada heterogeneïtat entre vies i zones. Tot i això, s'intenta posar l'accent en aquells aspectes a treballar en el conjunt del municipi.

Taula 7. Valoració de condicionants de la seguretat viària, zona urbana Mont-roig del Camp (2024)

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

Generalment, el temps d'espera dels vianants als semàfors és adequat	No aplica
Generalment, el temps de verd és suficient per a creuar la calçada	No aplica
Rotondes	
La configuració de les rotondes és correcta (sense traçats tangencials)	Sí
Els passos de vianants en rotonda estan correctament ubicats	Millorable

6.1. 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.

6.1.1. Senyalització vertical

La senyalització vertical a Mont-roig del Camp en general és **completa** i es troba en bon estat de manteniment. S'observa una correcta senyalització vertical dels passos.

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 generalment correcta: visible per als conductors dels vehicles que circulen, i alhora no disturba la mobilitat a peu dels vianants exceptuant algun senyal.

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 d'altres senyals, de mobiliari urbà o una vegetació creixuda 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 m. 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 13. S-28 al nucli de Miami Platja.



Imatge 14. Senyalització en bon estat al nucli de Miami Platja.



En vies amb major volum de trànsit, els **passos de vianants** han de tenir un reforç addicional en forma de senyalització prèvia. En aquests casos, un element important que s'aplica és la senyalització vertical prèvia en passos de vianants no semaforitzats a la xarxa bàsica.

A Mont-roig del Camp en la xarxa principal els passos disposen d'aquest reforç. Però no la resta del municipi, per la falta de passos pintats.

Exemples de senyalització vertical millorable

Imatge 15. Senyal de cedi el pas en mal estat al nucli de Miami Platja.



Imatge 16. Senyal en mal estat al nucli de Mont-roig.



6.1.2. Senyalització horitzontal

Els senyals horitzontals, 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.

En general, l'estat de manteniment de la senyalització horitzontal és correcte i la definició de l'espai també. Hi ha punts amb deficiències detectades per mal estat de la pintura i del ferm, però és puntual.

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.

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.

Cal, a vegades, corregir la seva ubicació per tal que es trobi dins del natural itinerari a peu. 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 millorable

Imatge 17. Falta de manteniment pas de vianants.



En relació amb les **marques transversals: línies de detenció i cedeu el pas, passos de vianants, prohibició de parada o d'aparcament, zones i places d'aparcament** hi ha certa heterogeneïtat, en general les cruïlles estan regulades.

Els carrils d'estacionament estan delimitats amb pintura. Aquesta senyalització és important per evitar l'excés de velocitat a les vies urbanes.

A Mont-roig del Camp cal que es completi la dotació de passos a les cruïlles. Els passos en cruïlles donen seguretat als vianants, però també evidencien l'aproximació a una intersecció, on el conductor ha d'anar més alerta i reduir la velocitat.

Exemples de senyalització horitzontal de passos de vianants o necessitats

Imatge 18. Pas de vianants al nucli de Miami Platja.



Imatge 19. Pas de vianants al nucli de Miami Platja amb senyalització vertical.



6.2. 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 Mont-roig del Camp s'observa l'aplicació de mesures de pacificació tant al nucli com en zones residencials:

- Mesures de **regulació i ordenació del trànsit**: ordenació en sentits únics, pacificació del nucli (**carrers de vianants, carrers de convivència, zones d'exclusió al trànsit**)
- **Elements reductors de la velocitat**: Elevacions de la calçada, plataformes o places travessants, coixí berlinès, elements prefabricats. Es detecta un ús adequat, amb elements senyalitzats, i en bon estat de manteniment

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

Imatge 20. Carrer al nucli de Miami Platja sense cap mesura reductora de velocitat amb un ample de vial elevat.



Imatge 21. Carrer sense delimitació horitzontal.



Exemples de mesures de pacificació de la velocitat

Imatge 22. Reductor d'obra al nucli de Miami Platja.



Imatge 23. Reductor d'obra al nucli de Mont-roig.



6.3. 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 Mont-roig del Camp 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 prioritzant 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.

Mont-roig del Camp mostra poques seccions viàries amb un correcte **equilibri de la distribució de l'espai** viari, tot i que la majoria de les voreres compten amb un ample major a 2 m (accessibles), molts dels carrils de circulació superen els 3,0 i 3,2 m d'ample, mesures recomanades per l'àmbit urbà.

Al nucli històric, a Mont-roig, es detecten encara alguns carrers amb voreres molt estretes que, juntament amb l'aparcament de vehicles, fa inaccessible alguns carrers. Tanmateix, es destaca el gran esforç fet per l'Ajuntament en els últims anys en adaptar gran part d'aquests carrers a la mobilitat activa, fent-los de plataforma única i, per tant, molt més accessibles.

L'**espai útil de vorera** també s'està corregint lentament, ubicant senyals, arbres, fanals i altres tipus de mobiliari urbà en una posició que no dificulti el pas per les voreres.

La diagnosi de l'**estat dels passos de vianants** a Mont-roig del Camp identifica: **dotació incompleta de passos**, amb moltes interseccions sense tots els passos de vianants necessaris, **i en alguns casos ubicats fora de l'itinerari natural dels vianants**. **La majoria dels passos de vianants compten amb guals o rebaix accessible, i incorporen itinerari amb paviment podotàctil** (en els trams reurbanitzats).

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 d'accessibilitat millorable

Imatge 24. Vorera no accessible i en mal estat a causa d'un arbre.

Imatge 25. Voreres no accessibles al nucli de Mont-roig.



6.4. 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, encaços i atropellaments), és la manca de visibilitat en interseccions, entre conductors, i en passos de vianants, entre conductors i vianants.

L'aparcament al carrer proporciona una separació física entre la calçada i la vorera. També contribueix a reduir la velocitat dels vehicles i permet a les persones accedir a la vorera directament des dels seus vehicles, augmentant l'activitat del carrer. Per aquestes raons, sovint es garanteix l'estacionament al carrer als districtes comercials.

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, vegetació excessiva, etc. pot afectar la seguretat viària i el desplaçament segur.

S'observen sovint a Mont-roig del Camp 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 la ubicació de contenidors de brossa propers a la cruïlla, la disposició de mobiliari urbà, el manteniment de l'arbrat... 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 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. pot afectar la seguretat viària i el desplaçament segur.

No es detecten a Mont-roig del Camp 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.

Exemples de visibilitat correcta

Imatge 26. Nucli de Miami Platja, secció reurbanitzada.



Imatge 27. Carrer pacificat al nucli de Mont-roig.



Exemples de visibilitat millorable

Imatge 28. Estacionament a tocar del pas de vianants.



Imatge 29. Estacionament a tocar del pas de vianants.



Les disfuncions de visibilitat són especialment greus en proximitat a entorns sensibles, com centres escolars, centres de salut, 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.

Exemples de visibilitat a entorns sensibles

Imatge 30. Entrada supletòria de l'escola Mare de Déu de la Roca.



Imatge 31. Vorera poc accessible i no connectada amb l'escola.



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 trobat en alguns indrets a Mont-roig del Camp, com a l'avinguda de Barcelona.

Exemples d'aparcament irregulars.

Imatge 32. Vehicle estacionat sobre el zebra de la protecció del gir.



Imatge 33. Vehicle estacionat sobre la vorera.



6.5. 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 Mont-roig del Camp 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 d'arbrat i jardineria mal situats: branques baixes, troncs desviats...

- Instal·lacions privades deficientes: tendals, elements sortints de la façana o a baixa altura...
- Elements de perill derivats de defectes de conservació o instal·lació: trencament de paviments, sorra escampada, forats, ressalts en tapes o registres...
- Elements de perill derivats de les instal·lacions temporals incorrectament abalisades: bastides, obres en la via pública, exposicions temporals...
- Característiques pròpies dels materials: lliscament, rugositat...
- Defectes de disseny: reixetes d'abellons, escocells, àrees de joc infantil...
- Perill derivat de defectes d'il·luminació o contrast, per la dificultat de detecció que suposen.

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.
- Defectes de visibilitat o il·luminació nocturna.
- Proximitat de les zones d'aparcament dels vehicles de les bandes d'encreuament.
- Temps d'encreuament inadequadament regulats per semàfors, no tenint present la velocitat d'encreuament de les persones amb discapacitat, ancians o nens petits; o temps d'espera que superen els 45 segons per al vianant.
- Vies ràpides que si bé, no conviden a la infracció, sí poden provocar la relaxació per part dels conductors de les obligacions regulades per senyals visuals, semafòriques, passos de zebra...
- Voreres insuficientment amples. Com criteri vàlid pot establir-se que el 40% de l'espai en els carrers ha de destinar-se 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 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.

Tenint en compte que la mobilitat en vehicle privat a la zona urbana representa aproximadament el 25% dels desplaçaments i la mobilitat a peu gairebé arriba al 50% dels desplaçaments urbans, queda clar que s'ha d'intentar canviar la distribució de les seccions dels carrers per tal d'adequar el disseny del carrer a la realitat de la mobilitat urbana.

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

Imatge 34. Pas de vianants molt llarg.

Imatge 35. Desequilibri del repartiment de l'espai. Falten passos de vianants i les voreres son inaccessibles.



6.6. Infraestructura de la xarxa pedalable

En relació amb la xarxa pedalable, Mont-roig del Camp compta amb alguns carrils per bicicletes un sol carril bicicleta com a l'avinguda de Barcelona o Costa Zefir.

Es considera que l'actual xarxa pedalable és:

- Poc extensa (majoritàriament carrils segregats/ circulació compartida en calçada) i connectada
- Segura: amb una configuració que compleix amb els requisits mínims d'amplada, senyalització...
- Disposa de creuaments segurs en interseccions i rotondes

Durant la inspecció ocular es va observar un ús destacable de la bicicleta i VMP. 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.

Mont-roig del Camp compta amb carrils bicicleta si bé les dimensions del municipi podrien afavorir el desenvolupament integral d'aquest tipus de mobilitat

Durant la inspecció ocular es va observar alguns ciclistes encara que no es pot considerar un volum rellevant d'usuaris de la bicicleta o de vehicles de mobilitat personal (VMP). Una millora de l'oferta per aquests tipus de mobilitat, sobretot amb la pacificació de la xarxa interna, podria generar un increment dels desplaçaments en mitjans sostenibles i una reducció de mitjans motoritzats, a més de millorar la seguretat d'aquests modes més vulnerables.

L'elaboració d'un Estudi de Mobilitat Urbana a Mont-roig del Camp 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.

L'Ajuntament hauria de treballar en l'elaboració de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Mont-roig del Camp. En aquest document es trobarà la futura infraestructura ciclista, d'ús exclusiu o bé compartit, del municipi.

Imatge 36. Aparcament de bicicleta, a la Plaça de Miramar.

Imatge 37. Aparcament de bicicleta davant de l'escola Marcel·lí Esquiús, model no recomanat.



Imatge 38. Carril bici al nucli de Miami.



Imatge 39. Carril bici a Costa del Zefir.



6.7. Rotondes

De l'observació dels giratoris del municipi es detecta una configuració segura, i les rotondes no són punts de concentració d'accidents en els últims anys.

Així i tot, cal vigilar petites disfuncions 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.

6.8. 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 de luminància 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 8. 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.	No
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.	No
Seguretat i àrees lliures de trànsit rodat.	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.	Sí
Visibilitat: grau de luminància de les vies i les àrees per a vianants per tal d'assegurar bons camps de visió i evitar racons i atzucacs.	Millorable
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.

7. MESURES PREVENTIVES

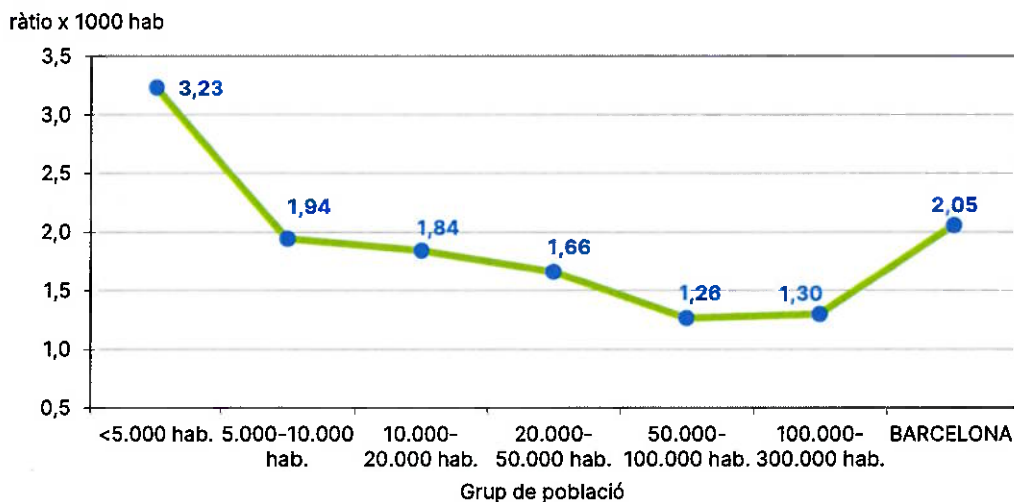
Un altre element a valorar dins de la diagnosi del Pla és l'extensió actual de l'activitat preventiva, tant pel que fa a les campanyes de control com a les activitats d'educació per a la mobilitat segura.

7.1. Recursos

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.

Disposava l'any 2018 d'una plantilla amb un índex d'1,4 agents per 1.000 habitants. No es disposen de dades actuals. La ràtio del municipi es trobava per sota de la mitjana dels municipis del seu grup poblacional (1,84).

Figura 23. Ràtio d'efectius de Policia Local/1.000 habitants segons població dels municipis (2021).



Font: Servei Català de Trànsit

7.2. Campanyes de control i procediment sancionador

7.2.1. Equips de control

Pel que fa als equips de control, i segons la informació facilitada, es disposa d'una dotació d'1 alcoholímetre, 2 etilòmetres evidencials i un radar mòbil.

Taula 9. Equips de control (2024)

	Propietat	Credits	Total
Alcoholímetres	0	1	1
Etilòmetres evidencials	1	1	2
Radars fixos	0	0	0
Radars mòbils	0	1	1

Font: Policia Local.

7.2.2. Campanyes de control preventiu

El municipi de Mont-roig del Camp no disposa d'un Pla de Control municipal. De forma puntual s'adhereixen a les campanyes coordinades del Servei Català de Trànsit. No es disposa de dades dels resultats de les campanyes.

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.

De cara als anys vinents es recomana potenciar l'acció preventiva, perquè la percepció del risc de ser detectat en un control sigui present en la consciència del conductor i no permeti la relaxació de la seva conducta. Un primer pas pot ser realitzar controls en àmbits detectats com a crítics o preocupants:

- campanya coordinada de control a ciclistes i als usuaris dels vehicles de mobilitat personal (VMP)
- campanya dedicada al control de la seguretat dels vianants i la seva protecció.

7.2.3. Procediment sancionador i recaptació efectiva

Respecte al procediment sancionador, l'any 2018 s'han imposat de mitjana 0,05 sancions per habitant, un valor SIMILAR al d'anys anteriors. El nombre de sancions d'estacionament ha augmentat, i les de moviment s'han reduït. En proporció, el repartiment es manté aproximadament igual que al 2015, tot i que el nombre total de sancions és superior.

Una bona disciplina sancionadora envers aquelles infraccions que més atempten contra la seguretat viària, com són les infraccions en moviment, i que generen situacions de risc clares, tindrà un efecte més directe sobre la prevenció d'accidents que no pas l'estacionament. Aquest és un objectiu preventiu dins del Pla, i és recomanable que la situació a Mont-roig del Camp evolucioni en aquest sentit.

El pas que conclou el procediment sancionador és la recaptació de les sancions imposades. La relació entre sancions imposades i cobrades és important perquè la sensació de rigor en les mesures correctives augmenta i contribueix a una major autodisciplina.

L'any 2018, la recaptació de les sancions de trànsit va ser del 55,4% de l'import de sancions imposat, un percentatge baix. No es disposa d'informació per l'any 2024.

Cal contemplar la realització dels controls i la recaptació per sancions com un procés complet. Un procés efectiu en totes les seves fases. Si la fase final de fer efectives les sancions no es compleix, es devaluen els efectes que les mesures de control poden obtenir.

Taula 10. Recaptació de sancions de trànsit (2018)

Via de recaptació	2018	
	Import (€)	% recaptat
Total imposat	73.970€	-

Durant període voluntari (bonificació 50%)	19.146€	47%
Per via executiva (amb recàrrec)	21.840€	53%
Total recaptat	40.986€	55,4%

Font: Policia Local

7.3. 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.

Mont-roig del Camp no disposa d'un Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura (EDUMS) que guï les tasques de formació i d'educació viària del municipi. Des de la Policia Local s'indica que puntualment s'ha realitzat alguna jornada d'un dia, a demanda de centres escolars i per temes concrets, principalment sobre sistemes de retenció.

7.3.1. 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, als que s'han anat sumant altres cossos de seguretat.

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, etc.

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.

8. SÍNTESI DE LA DIAGNOSIS

Sintetitzant la diagnosi d'accidentalitat del període es destaca:

TENDÈNCIES

- A la xarxa viària urbana del municipi de Mont roig del Camp es van registrar l'any 2022 una xifra total de 31 accidents amb víctimes de diversa lesivitat, representant un increment d'accidents del 63,2% respecte a 2021 (19 accidents). Aquests accidents van causar 5 víctimes lleus, 75 greus i 1 mortal. Es registren víctimes greus anualment i és de lamentar la víctima mortal registrada, sent l'única en tot el període.
- L'accidentalitat a Mont roig del Camp no mostra estacionalitat en època estival, mantenint una accidentalitat elevada generalment cada mes l'any. El mes amb més accidents va ser juliol (concentrant el 17,3% dels sinistres).
- No s'aprecia cap patró en l'accidentalitat al Mont roig del Camp; tot i això, es pot observar subtilment una major concentració d'accidents els dilluns-dijous. El dia amb menor accidentalitat és diumenge.
- El període d'hores amb major accidentalitat de mitjana dels últims 4 anys és la tarda, de 12 a 17 hores, amb un 44,9% dels accidents. Després el segueixen el matí, de 6 a 11 hores, amb el 41,9% dels accidents i el nit, de 0 a 5 hores, amb el 13,2% de l'accidentalitat.

TIPOLOGIES D'ACCIDENTS

- En el període de referència els accidents més freqüents al llarg del període són les col·lisions frontolaterals (34,6%), les col·lisions laterals (12,3%) i les xoc contra elements (12,3%).
- En els últims anys es manté el nombre d'atropellaments. Es registren 9 atropellaments en el quadrienni, sent el 2023 l'any amb major registre (4 atropellaments). Es destaca la concentració d'atropellaments en Miami Platja (6 atropellaments) i al nucli de Mont-roig (2).

IMPLICATS

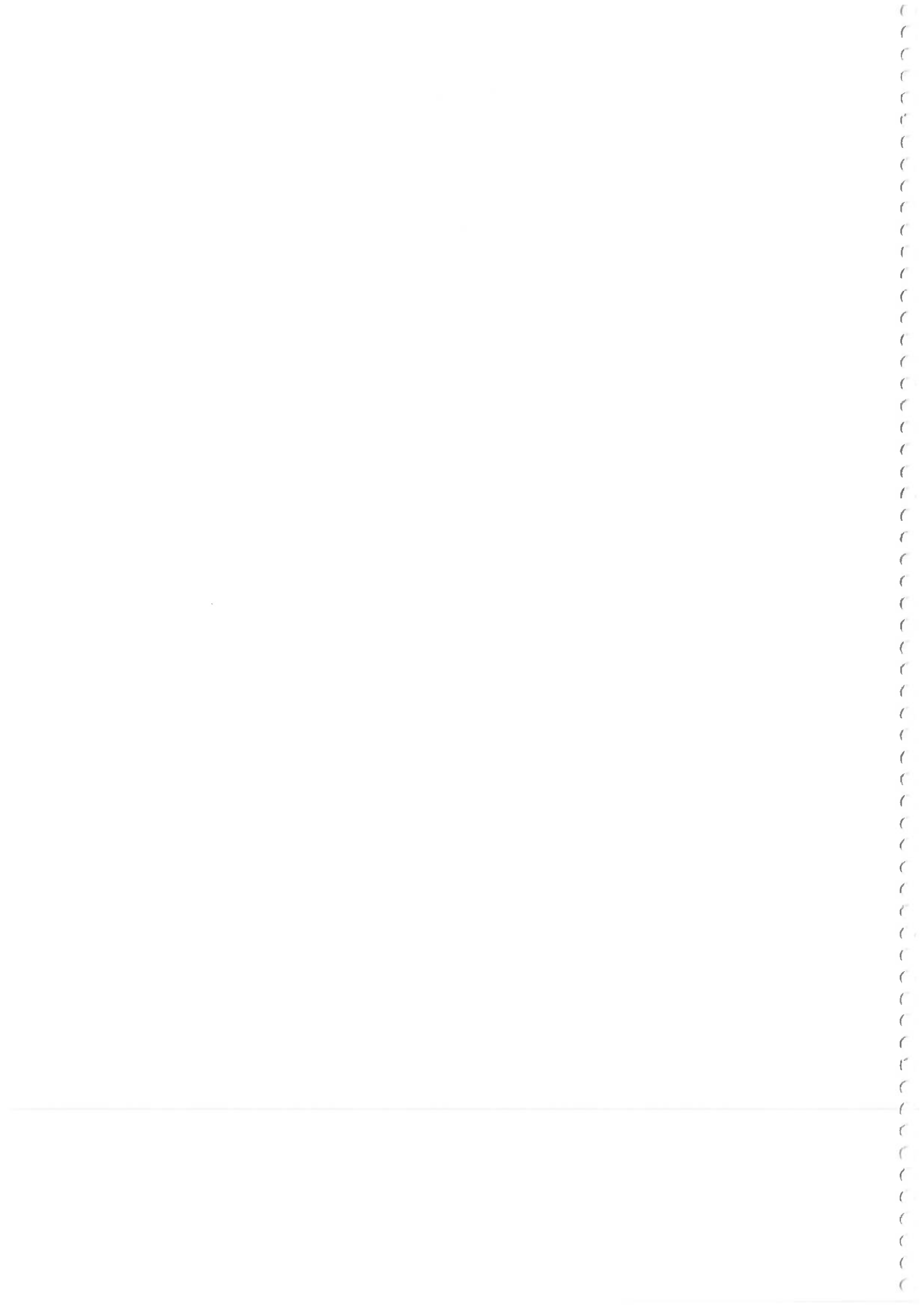
- Entre 2021 i 2023 el 79,2% dels vehicles implicats en accidents amb víctimes en zona urbana han estat vehicles motoritzats, el 8,6% bicicletes, i el 5,8%, vianants.
- D'acord amb les dades, el 45% dels accidents de bicicleta de l'últim trienni són col·lisions frontolaterals, el 20% col·lisions laterals, i un 15% caigudes a la via.

CONDICIONANTS DE LA SEGURETAT VIÀRIA

De la inspecció ocular es detecta:

- La senyalització vertical a Mont-roig del Camp en general és completa i es troba en bon estat de manteniment. S'observa una correcta senyalització vertical dels passos.
- A Mont-roig del Camp en la xarxa principal els passos disposen d'aquest reforç. Però no la resta del municipi, per la falta de passos pintats.
- En general, l'estat de manteniment de la senyalització horitzontal és correcte i la definició de l'espai també. Hi ha punts amb deficiències detectades per mal estat de la pintura i del ferm, però és puntual.

- Mont-roig del Camp mostra poques seccions viàries amb un correcte equilibri de la distribució de l'espai viari, tot i que la majoria de les voreres compten amb un ample major a 2 m (accessibles), molts dels carrils de circulació superen els 3,0 i 3,2 m d'ample, mesures recomanades per l'àmbit urbà.
- Els carrils d'estacionament estan delimitats amb pintura.
- S'observen sovint a Mont-roig del Camp 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



BLOC II – ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA

9. 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.

9.1. Objectius supramunicipals de referència

9.1.1. 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 Agenda2030 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, resilients 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.



9.1.2. 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.

9.1.3. Polítiques a l'estat Espanyol

Estrategia 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% el 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.

9.1.4. 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 2021-2023, de caràcter triennal.

Pla de seguretat viària 2021-2023

Els objectius del Pla de seguretat viària 2021-2023 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 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 2020.

En coherència amb aquest objectiu, el Pla de seguretat viària 2021-2023 estableix com a objectiu general aconseguir l'any 2023 una reducció del 15% de les víctimes mortals en relació amb l'any 2021. Igualment, es vol incidir en polítiques de seguretat viària adreçades als col·lectius més vulnerables de la mobilitat, motiu pel qual s'estableixen els objectius específics següents:

- Reducció del 12% de víctimes ferides greus.
- Reducció del 18% d'infants morts.
- Reducció del 12% de víctimes mortals per atropellament.
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus ciclistes.
- Reducció del 3% de víctimes mortals en gent gran.
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus motoristes.
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus en sinistres viaris durant la jornada laboral i en anar i tornar de la feina.



9.2. Objectius del Pla Local de Seguretat viària de Mont-roig del Camp 2025-2028

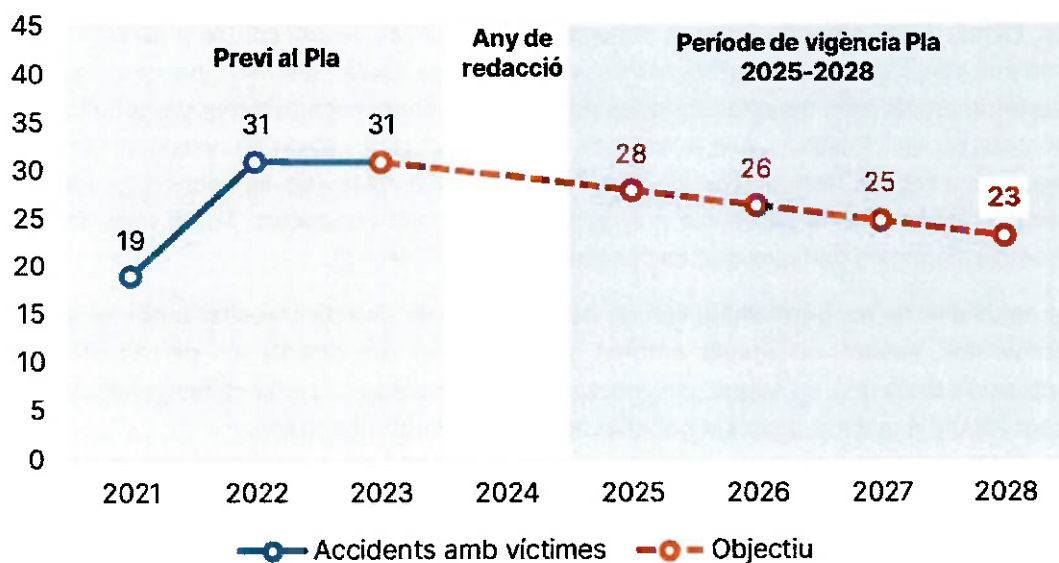
En aquest marc normatiu es plantegen els nous objectius de seguretat viària per al municipi de Mont-roig del Camp, pel període 2025-2028.

Es planteja l'objectiu principal del Pla local de seguretat viària 2025-2028 de **reduir un 25% els accidents amb víctimes en zona urbana l'any 2028 respecte a 2023**. Això suposaria passar dels 31 accidents (2023) a no més de 23 (2028).

Les polítiques de seguretat viària municipal a llarg termini, també han de contemplar l'objectiu europeu de **reduir un 50% el nombre de víctimes greus i mortals l'any 2030 respecte dels valors de 2019**.

L'objectiu general amb el qual s'ha de treballar és el d'assolir la visió 0 l'any 2050: zero morts i zero ferits greus amb seqüeles per tota la vida causats en accidents de trànsit.

Figura 24. Objectiu de reducció d'accidentalitat amb víctimes, PLSV 2025-2028



9.3. 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.

10. ACTUACIONS EN ENTORNS CONFLICTIUS EN ZONA URBANA

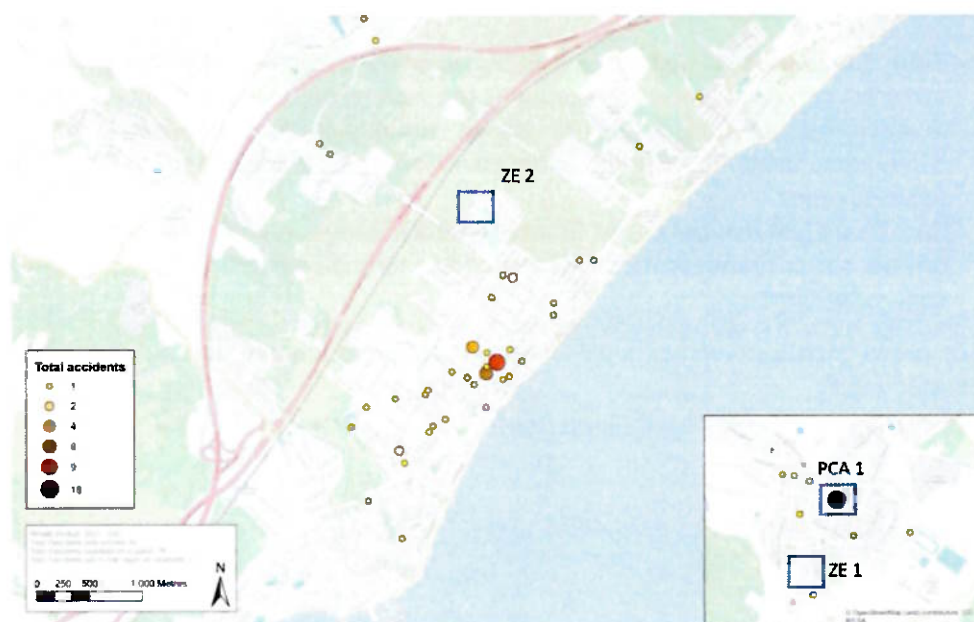
Amb la localització dels accidents 2021-2023 sobre el mapa de la xarxa viària urbana del Mont-roig del Camp es realitza la nova selecció de Punts, com s'ha explicat, que inclou:

- **PCA 1:** Plaça de Miramar amb carrer de la Pobla d'en Taudell.
- **ZE 1:** Escola Mare de Déu de la Roca
- **ZE 2:** Escola Marcel·lí Esquius

Es realitza a continuació la inspecció de seguretat en aquests entorns, i les recomanacions d'actuacions allà on s'observin disfuncions. Els entorns 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 mig termini amb obra civil.

Figura 25. Localització dels entorns de risc, PLSV 2025-2028



PCA 1. Plaça de Miramar amb carrer de la Pobla d'en Taudell

Accidentalitat amb i sense víctimes

2021	Nombre d'accidents			Total	Nombre de víctimes	
	2022	2023	Lleus		Greus	
2	7	7	16	2	20	

Tipologia d'accident	Total
Col·lisió frontal	2
Col·lisió frontolateral	5
Col·lisió lateral	1
Col·lisió en cua	1
Bolcada	2
Xoc contra elements	3
Atropellament	1
Altres	1

Descripció i disfuncions de seguretat observades

S'observen les següents disfuncions:

- Tram compartit bidireccional estret al carrer de Cambrils. Es tracta d'un tram de carrer on circulen vehicles en ambdues direccions, però l'espai és molt estret per a la circulació de dos fluxos de trànsit simultanis. Això pot donar dificultats d'integració amb altres modes de transport, risc d'accidents, dificultat per a vehicles grans.
- Radi de gir just des del carrer Francesc Riba i Mestre. Els vehicles que volen girar des del carrer Francesc Riba i Mestre poden tenir dificultats per fer-ho de manera segura i eficient.

Ambdós casos impliquen elements d'infraestructura que poden afectar el flux de trànsit i la seguretat viària.

Fotografies de l'entorn

Imatge 40. Carrer de la Pobla d'en Taudell.



Imatge 41. Plaça de Miramar amb carrer de la Pobla d'en Taudell.



Imatge 42. Carrer de Francesc Ribas Mestre.



Imatge 43. Plaça de Miramar.

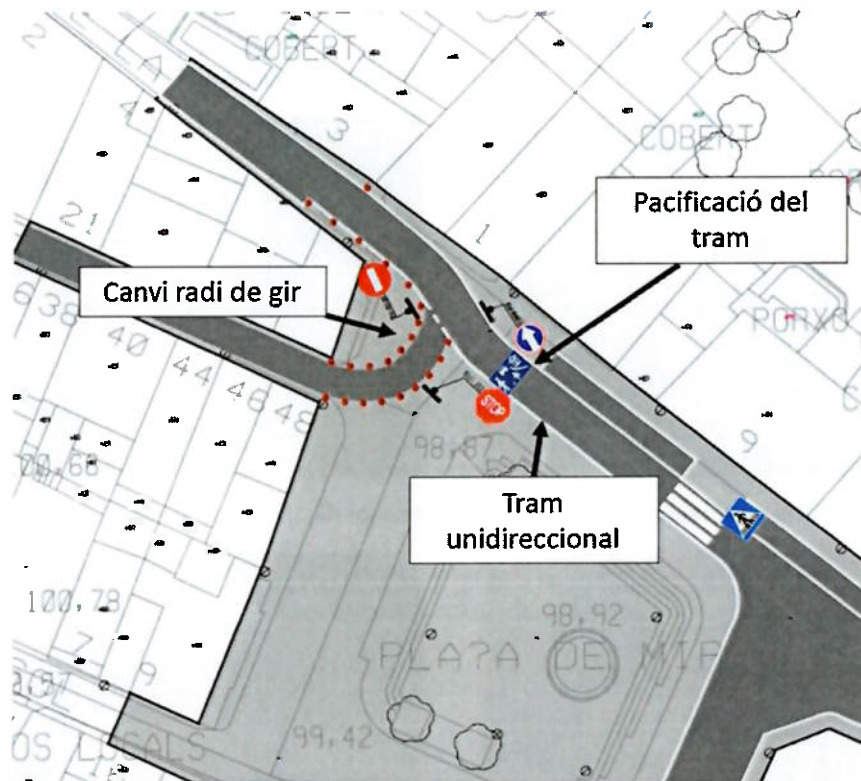


Proposta d'actuació

És proposen les següents actuacions:

- Transformar el tram compartit bidireccional estret al carrer de Cambrils en sentit únic amb reforç de la senyalització vertical. D'aquesta manera s'evita la convivència de dos vehicles en el mateix tram.
- Canvi en el radi de gir des del carrer Francesc Riba i Mestre. El desplaçament d'aquest gir, tal i com es mostra a l'esquema d'actuació facilitarà la incorporació des d'aquest carrer. Per fer-ho efectiu, s'hauran de desplaçar les pilones actuals.

Esquema d'actuació



ZE 1. Escola Mare de Déu de la Roca

Accidentalitat amb i sense víctimes

	Nombre d'accidents			Total	Nombre de víctimes	
	2021	2022	2023		Lleus	Greus
	0	0	0	0	0	0

Descripció i disfuncions de seguretat observades

S'observen les següents disfuncions:

- L'entrada a l'escola poc segura per les voreres estretes, no accessibles i sense continuïtat, ja que això dificulta el desplaçament dels vianants, especialment dels nens, i els exposa al trànsit. Les voreres estretes ofereixen poc espai per caminar còmodament, i les interrupcions en el camí obliguen a desviar-se o a caminar per zones perilloses, augmentant el risc d'accidents. A més, la manca de rampes o senyalització adequada limita l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda i pot generar confusió tant per als conductors com per als vianants.
- Falta de reserva bus. La falta d'una reserva per al bus escolar davant de l'escola crea un entorn desorganitzat i perillós. Sense una zona específica per a l'estacionament dels autobusos, els vehicles poden quedar aturats al carrer, bloquejant el pas i incrementant el risc d'accidents, especialment per als nens que

baixen del bus. A més, es genera congestió de trànsit, cosa que fa més difícil l'accés a l'escola i augmenta el temps d'espera, afectant la seguretat i la comoditat de tots els usuaris. Sense una zona reservada, els nens i els pares poden estar exposats a perills innecessaris a l'entrada i sortida de l'escola.

- Velocitat elevades al carrer de Pau Casals. Les velocitats elevades al carrer de Pau Casals es veuen afavorides per l'ordenació actual de la calçada, que no inclou cap tipus de ressalt o element que redueixi la velocitat dels vehicles. Això crea un entorn perillós, especialment per als vianants i els nens que poden estar creuant la carretera, ja que els conductors no tenen cap advertència clara per frenar o moderar la seva velocitat. La manca de mesures per controlar la velocitat augmenta el risc d'accidents i fa que l'espai sigui insegur per als usuaris més vulnerables de la via.

Fotografies de l'entorn

Imatge 44. Carrer de Josep Maria Folch i Torres.



Imatge 45. Carrer de Josep Maria Folch i Torres.



Imatge 46. Bus escolar (14 metres) a un solar davant de l'escola.



Imatge 47. Carrer de Pau Casals.



Imatge 48. Càrrega i descarrega al carrer de Pau Casals.



Imatge 49. Intersecció carrer de Pau Casals amb carrer d'Agustí Sardà.



Proposta d'actuació

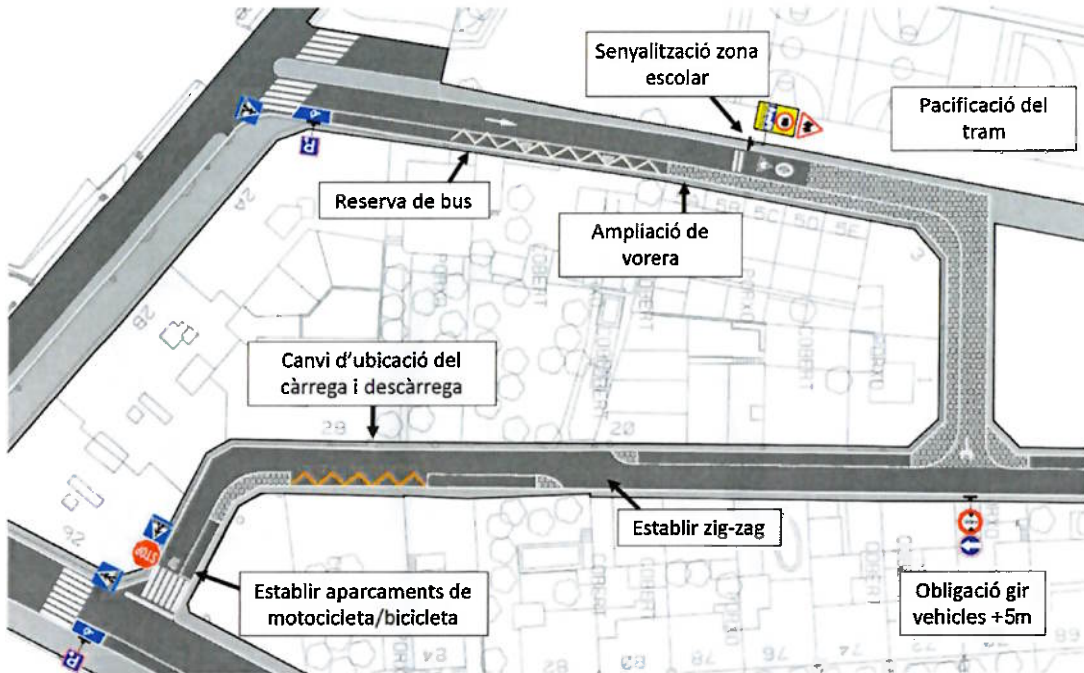
Es proposa:

- Pacificació del tram proper a l'entrada supletòria de l'escola. Les zones pacificades ajuden a reduir la velocitat dels vehicles, disminuint el risc d'atropellaments i accidents a les hores d'entrada i sortida de l'escola. També afavoreix els desplaçaments a peu o en bicicleta, fent que els nens i les famílies se sentin més segurs en utilitzar la mobilitat activa. Pacificar la zona també pot comportar una major consciència entre els conductors, que estaran més atents a les normes de trànsit i a les necessitats dels vianants i els nens.
- Reserva de bus. Creació d'una reserva de bus al carrer de Josep Maria Folch i Torres. D'aquesta manera el descotxement és farà d'una manera segura i accessible prop de l'escola.
- Una solució eficaç per reduir les velocitats elevades al carrer de Pau Casals seria implementar un disseny de "zig-zag" a la calçada. Aquest tipus de traçat fa que els conductors hagin de reduir la velocitat per adaptar-se als canvis de direcció, fent el trànsit més lent i segur. Els canvis de direcció en forma de zig-zag generen un efecte visual que obliga els vehicles a frenar, millorant així la seguretat per als vianants, especialment en zones d'alta concurrència escolar.

Esquema d'actuació

Autoturn bus escolar (14 metres)





ZE 2. Escola Marcel·lí Esquius

Accidentalitat amb i sense víctimes

2021	Nombre d'accidents			Total	Nombre de víctimes	
	2022	2023	Lleus		Greus	
0	0	0	0	0	0	

Descripció i disfuncions de seguretat observades

Les disfuncions de seguretat observades són les següents:

- **Obstrucció d'accés.** Els vehicles estacionats o aturats poden bloquejar l'entrada i sortida de l'escola, dificultant l'accés d'emergències i altres usuaris. Amb una gran quantitat de vehicles, augmenta el risc d'atropellaments o incidents, especialment per als nens que poden travessar desordenadament el carrer o des de punts poc visibles. A part, els vehicles mal aparcats poden reduir la visibilitat dels conductors i dels vianants, augmentant el perill d'accidents a la zona.
- **Regularització del pas de les bicicletes.** En l'actualitat hi ha un carril bici bidireccional a carrer Perú, Nicaragua i Brasil. En alguns casos pot ser estret per ser bidireccional.
- **Falta de pacifació real al tram de Nicaragua.** Donar un espai segur d'accés a l'escola.

Fotografies de l'entorn

Imatge 50. Petó i adeu al carrer de Nicaragua.



Imatge 51. Reserva bus al carrer de Nicaragua.



Imatge 52. Petó i adeu i carril bici al carrer Brazil.



Imatge 53. Petó i adeu i carril bici al carrer Brazil.

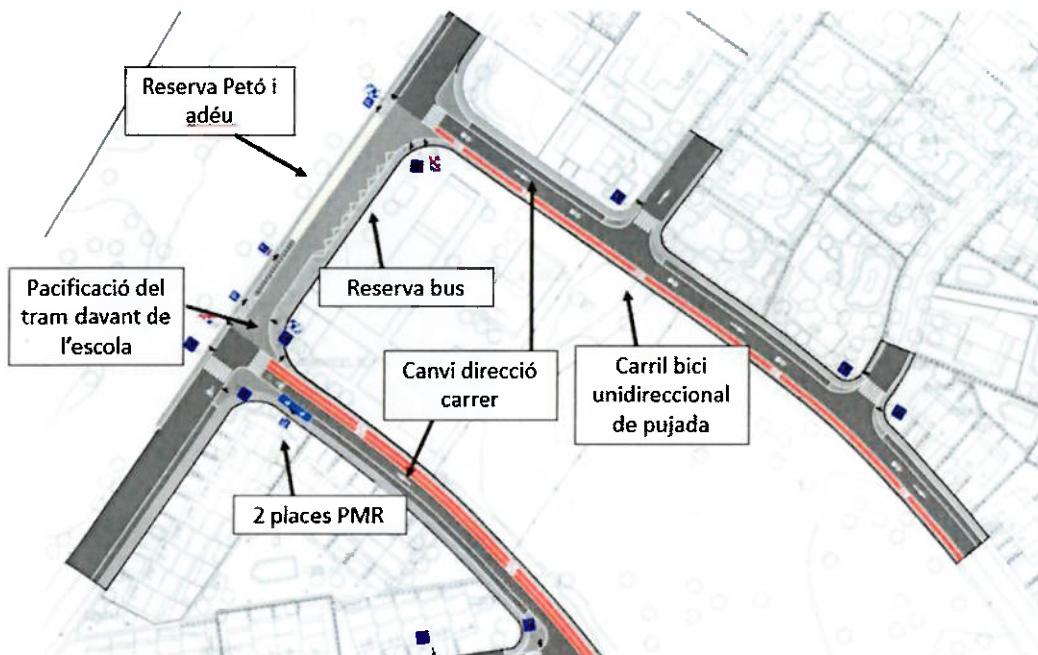


Proposta d'actuació

Es proposen les següents actuacions:

- Ampliació de la reserva de bus. D'aquesta manera tindrem la reserva pel descotxament davant de l'entrada. Una zona reservada també pot ser útil per a la comoditat dels pares, que poden deixar o recollir els seus fills de manera més ordenada i segura limitant l'horari. Això també facilita el treball dels mestres, que poden controlar millor la seguretat dels nens quan entren i surten de l'autobús.
- Modificació dels carrils bici. D'aquesta manera, quedarà el carril bici bidireccional al carrer Perú, unidireccional de pujada segregat al carrer Nicaragua amb baixada compartida amb els vehicles privats i calçada compartida al carrer Brasil. Així fomentarem aquest desplaçament més sostenible d'una manera més segura.
- Pacificació del tram del carrer Brasil davant de l'escola, tal i com es mostra a l'esquema.

Esquema d'actuació



11. 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 una base de dades d'accident completa, informatitzada i el traspàs de dades a la base SIDAT.
- 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. Realitzar controls preventius periòdics en zona urbana.
- 3.2. Incidir en el control de les infraccions en moviment.
- 3.3. Millorar el grau de recaptació de les sancions imposades.

4. Educació per la mobilitat segura i conscienciació

- 4.1. Realitzar activitats d'educació per a la mobilitat segura al municipi.
- 4.2. Mantenir la formació continua de la Policia Local en seguretat viària.
- 4.3. Realitzar campanyes de conscienciació sobre problemàtiques de seguretat viària al municipi

Els efectes de la seva implementació permetran assolir els objectius plantejats al document d'actualització del 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.

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

11.1.1. 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'ordeni 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. En aquest aspecte, Mont-roig del Camp ja disposa de l'*Estudi de mobilitat urbana*, redactat el 2019 i en col·laboració amb la Diputació de Barcelona. En aquest document es fa una proposta de nova jerarquitització de la xarxa 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.

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 jerarquització i configuració de seccions viàries urbanes.**

11.1.2. 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, PTOP.
- *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.**

11.1.3. 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.**

11.1.4. 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 del Pla d'Accessibilitat de Mont-roig del Camp o redactar el 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
- 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 viària 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 Diversificació y Ahorro de la Energía (IDAE) i el Comité Español de Iluminación (CEI), de l'any 2001.*

11.1.5. 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.

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.**

11.1.6. Aplicar mesures per a la seguretat del trànsit en rotondes urbanes.

Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit a les rotondes urbanes. Aplicar millores de disseny en rotondes que presentin disfuncions de mobilitat i seguretat, i en futures construccions previstes al municipi. 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.**

11.1.7. 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.**

11.2. 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.

11.2.1. Mantenir una base de dades d'accident completa, informatitzada i el traspàs de dades a la base SIDAT.

Mantenir un registre de la sinistralitat urbana succeïda, informatitzat, complet en tots aquells factors que són rellevants en la sinistralitat urbana, i la transmissió completa de la informació d'accidents amb ferits lleus, greus i mortals a la base de dades SIDAT.

Aquest traspàs de dades municipals garanteix disposar d'una base de dades completa a nivell de Catalunya, que permetrà disposar d'estadístiques ajustades a la realitat i proposar actuacions proporcionades a les necessitats.

11.2.2. Aprovar el Pla local de seguretat viària i nomenar formalment un Responsable del Pla 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.

11.3. Campanyes de control preventiu

Per reduir el nombre de víctimes d'accident 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.

11.3.1. Realitzar controls preventius periòdics en zona urbana.

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 morts i ferits.

Cal que el municipi realitzi controls preventius amb un calendari establert i una periodicitat suficient, i incrementant aquells controls prioritaris amb relació als entorns i tipologies accidents detectats en la diagnosi prèvia. 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.

Anualment des del Servei Català de Trànsit s'elabora un calendari de les campanyes de control i vigilància efectuades per les policies de trànsit (Mossos d'Esquadra, policies locals i vigilants), aprovat al Grup de treball de directrius de les policies de trànsit, de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.

Mont-roig del Camp s'adhereix en aquestes campanyes i traslladar els resultats posteriorment al SCT, per a cada una de les campanyes realitzades sobre el control dels diferents factors de risc de l'accidentalitat i la protecció dels usuaris vulnerables de la mobilitat, d'acord amb el calendari anual. Es recomana ampliar progressivament el nombre de campanyes realitzades, i realitzar campanyes de control en relació a:

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

11.3.2. Incidir en el control de les infraccions en moviment.

Mantenir un adequat nivell de control de les infraccions en moviment.

La manca de respecte davant semàfors o estops, l'excés de velocitat, el consum d'alcohol, parlar amb el telèfon mòbil mentre el vehicle està en marxa, els girs prohibits i els avançaments indeguts són infraccions que generen situacions de risc clares i que es relacionen directament amb l'accidentalitat. S'ha de mantenir una tasca sancionadora adequada en relació amb aquestes infraccions, i també la gestió de la informació relacionada amb aquesta. Es tracta d'una mesura de caràcter preventiu d'accidentalitat.

11.3.3. Millorar el grau de recaptació de les sancions imposades.

Garantir la recaptació efectiva de les sancions imposades i disposar de la informació actualitzada sobre aquest extrem.

La relació entre sancions imposades i cobrades és important perquè la sensació de rigidesa en les mesures correctives augmenta i contribueix a una major autodisciplina, disminuint comportaments de risc amb conseqüències en la sinistralitat. Anualment es valoraran els resultats en relació en aquest indicador.

11.4. 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.

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

¡Error! Marcador no definido.Mantenir les activitats 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. 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.

11.4.2. Mantenir la formació continua de la Policia Local en seguretat viària.

Mantenir i/o augmentar els cicles de formació d'agents de la Policia Local en temes de seguretat i desenvolupar activitats de formació i educació viària a col·lectius específics.

Cal mantenir l'aposta en la formació dels agents en aspectes de seguretat viària, per tal de continuar treballant activament en polítiques de prevenció. És important que l'equip d'agents assignats a aquestes tasques conegui les necessitats bàsiques i les limitacions en matèria de mobilitat sostenible i seguretat viària de cada grup d'usuaris.

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

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.

12. 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 11. 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.

13. SEGUIMENT I AVALUACIÓ DEL PLA

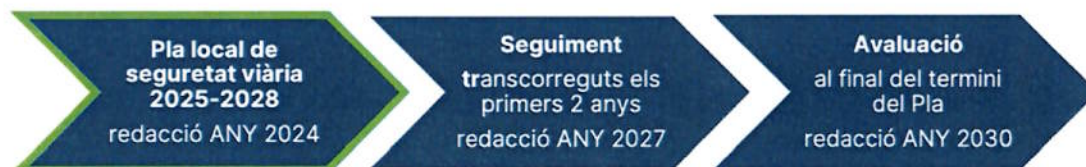
Amb una periodicitat anual, el municipi haurà de realitzar un seguiment del Pla, per tal d'autoavaluar la implementació de mesures del Pla i els resultats obtinguts en termes de reducció d'accidents.

El Responsable municipal del Pla serà la persona encarregada de conduir aquesta tasca i de notificar els seus resultats als tècnics municipals, agents de Policia Local 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 26. Fases del Pla local de seguretat viària 2025-2028



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.

13.1. 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 12. Indicadors per a anys del Pla i anys de referència (en vermell les dades objectiu)

	INDICADORS	Mesures relacionades	PREVI PLA	RED.	PLA			
			2023	2024	2025	2026	2028	2029
ACCIDENTALITAT EN ZONA URBANA								
1	Nombre d'accidents amb víctimes	Mesures físiques, de control i EDUMS	31					
	Objectiu del PLSV					23		
	Compliment (sí/no)							
2	Accidents amb víctimes/1.000 hab.	Mesures físiques, de control i EDUMS	2,3					
	Objectiu del PLSV					1,7		
	Compliment (sí/no)							
3	Morts i ferits greus en accident de trànsit	Mesures físiques, de control i EDUMS	4					
	Objectiu del PLSV					0		
	Compliment (sí/no)							
4	Atropellaments de vianants	Mesures físiques, de control i EDUMS	4					
	Objectiu del PLSV					0		
	Valor objectiu							
	Compliment (sí/no)							
5	Atropellaments/1.000 hab.	Mesures físiques, de control i EDUMS	0,29					
	Objectiu del PLSV					0		
	Valor objectiu							
	Compliment (sí/no)							
CAMPANYES DE CONTROL PREVENTIU I EDUMS								
6	Proves d'alcoholèmia/ 1.000 hab.	Mesures de control						
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
7	Percentatge d'infractors en proves d'alcoholèmia	Mesures de control						
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
8	Vehicles controlats en campanyes de velocitat/1.000 hab.	Mesures de control						
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
9	Denúncies per infraccions en moviment (s/ total denúncies)	Mesures de control						
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
10	Recaptació de sancions (s/ total sancions imposades)	Mesures de control						
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
11	N. d'alumnes en cursos EDUMS	Mesures d'EDUMS						
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
ENTORNS DE RISC								
12	Accidents en entorns de concentració	Mesures físiques						

Pla Local de Seguretat Viària de Mont-roig del Camp 2025-2028

d'accidents o d'inseguretat							
Objectiu del PLSV							
Compliment (sí/no)							

13.2. 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 13. Quadre de seguiment de la implantació de les actuacions en entorns conflictius

ENTORNS DE RISC		Mesures		Seguiment 2027	Avaluació 2030
1.	PCA 1: Plaça de Miramar amb carrer de la Pobla d'en Taudell	Senyalització	X		
		Pacificació	X		
		Accessibilitat	X		
		Visibilitat	X		
		Inf. Per a vianants			
		Inf. Per a ciclistes			
		Millora rotondes			
		Semaforització			
		Altres infraestructurals	X		
		Altres no infraestructurals			
		2.	ZE 1: Escola Mare de Déu de la Roca		
Pacificació	X				
Accessibilitat	X				
Visibilitat	X				
Inf. Per a vianants	X				
Inf. Per a ciclistes					
Millora rotondes					
Semaforització					
Altres infraestructurals	X				
Altres no infraestructurals					
3.	ZE 2: Escola Marcel·lí Esquiús			Senyalització	X
		Pacificació	X		
		Accessibilitat	X		
		Visibilitat	X		
		Inf. Per a vianants	X		
		Inf. Per a ciclistes	X		
		Millora rotondes			
		Semaforització			
		Altres infraestructurals	X		
		Altres no infraestructurals			

Taula 14. Quadre de seguiment de la implantació de les mesures estratègiques

MESURES ESTRATÈGIQUES		Mesures a valorar		Seguiment 2027	Avaluació 2030
4.	Establir una jerarquia de la xarxa viària i adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària.	Disposa de PMUS	No		
		Disposa de Pla de centre	No		
		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	Sí		
		S'han fet canvis en les seccions viàries	No		

MESURES ESTRATÈGIQUES		Mesures a valorar		Seguiment 2027	Avaluació 2030
		S'ha repintat carrils i zones d'estacionament	Sí		
5.	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	Sí		
6.	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	Millorable		
		Correcta ubicació	Sí		
		Senyals normalitzats	Sí		
		Límits velocitat	Sí		
		<i>Horitzontal</i> Disposa senyalització htal.	Sí		
		Estat de manteniment	Bona		
		Marques longitudinals	Sí		
		Marques transversals	Sí		
		Fletxes i pictogrames	Sí		
		Colors normalitzats	Sí		
7.	Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa per a vianants.	Equilibri en les seccions	Millorable		
		Espai útil de vorera accessible	Sí		
		Passos de vianants accessibles	Millorable		
		Altres elements d'accessibilitat	Millorable		
		Mesures de millora de la visibilitat	Millorable		
8.	Aplicar mesures per a la seguretat de la xarxa pedalable.	Xarxa extensa i connectada	No		
		Xarxa segura	Sí		
		Encreuaments i rotondes segurs	No aplica		
9.	Aplicar mesures per a la seguretat del trànsit en rotondes urbanes.	Rotondes amb configuració segura	Millorable		
10.	Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles.	Entorns escolars amb mesures de seguretat	Millorable		

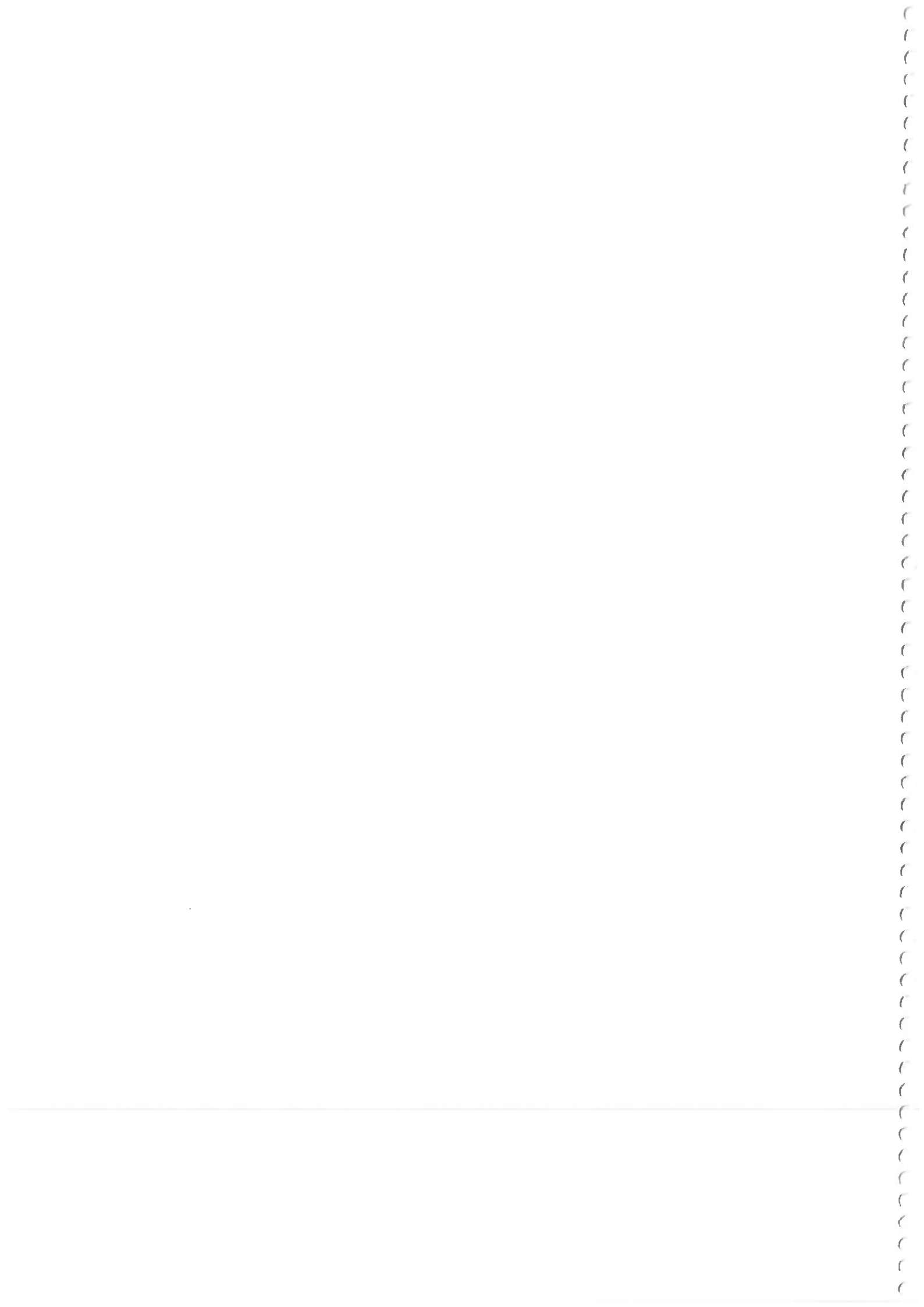
MESURES DE GESTIÓ		Mesures a valorar		Seguiment 2027	Avaluació 2030
11.	Mantenir una base de dades d'accident completa, informatitzada i el traspàs de dades a la base SIDAT.	Disposa d'un registre informatitzat de sinistres	No		
		Trasllada informació a SIDAT (% de dades traslladades)	No		
12.	Aprovar el Pla local de seguretat viària i nomenar formalment un Responsable del	Aprovació del PLSV	Sí		
		Existeix un Responsable del Pla	Sí		

Pla Local de Seguretat Viària de Mont-roig del Camp 2025-2028

MESURES DE GESTIÓ		Mesures a valorar		Seguiment 2027	Avaluació 2030
	Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament				

MESURES DE CONTROL		Mesures a valorar		Seguiment 2027	Avaluació 2030
13.	Realitzar controls preventius periòdics en zona urbana.	Calendari propi de controls	No		
		Calendari SCT	No		
		Increment del nombre de campanyes	No		
		Increment en el nombre de controls /1.000 habitants	No		
		Decreixement % infractors	No		
14.	Incidir en el control de les infraccions en moviment.	Increment del % de sancions per infraccions en moviment sobre el total	No		
15.	Millorar el grau de recaptació de les sancions imposades.	Increment del % de recaptació sobre el total	No		

MESURES D'EDUCACIÓ		Mesures a valorar		Seguiment 2027	Avaluació 2030
16.	Realitzar activitats d'educació per a la mobilitat segura al municipi.	Increment del n. d'alumnes	No		
		Increment del n. de cursos on s'imparteixen	No		
		Increment del n. d'hores d'activitats.	No		
		Activitats EDUMS a altres col·lectius	No		
17.	Mantenir la formació continua de la Policia Local en seguretat viària.	Agents en formació	No		
18.	Realitzar campanyes de conscienciació sobre problemàtiques de seguretat viària al municipi	Difusió del Pla i de les mesures aplicades	No		
		Difusió de missatges relatius a SV	No		
		Elaboració de memòries d'activitat de PL	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 jerarquitzaçió 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 sobreelevats 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 qual. 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, conseqüentment, 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 27. 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 impedeixin 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,

- Horari de càrrega i descarrega,
- 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.

Imatge 55. Exemple de transició sense continuïtat entre voreres

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



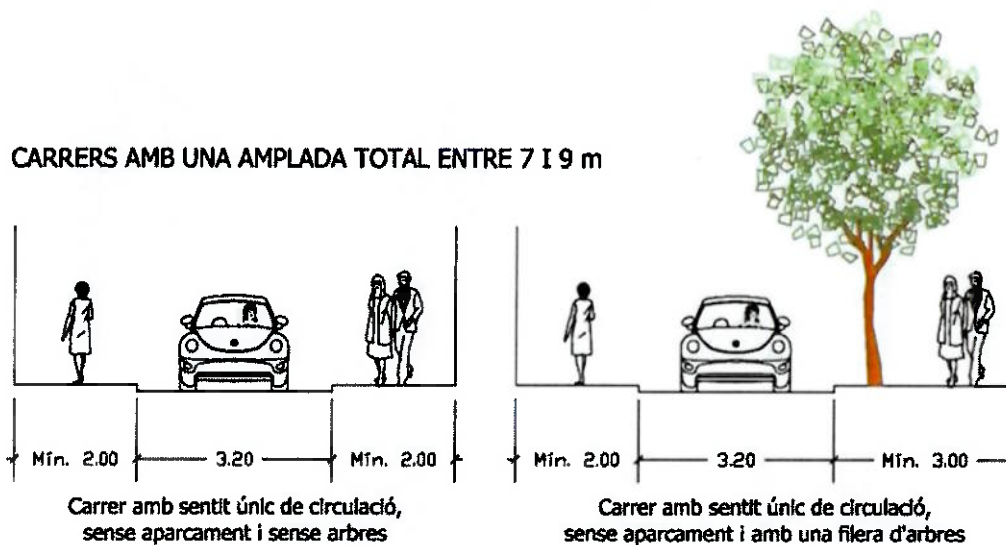
Imatge 56. Fotomuntatge de la continuïtat de la vorera



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 28. Seccions per a carrers amb amplada de 7 a 9 metres

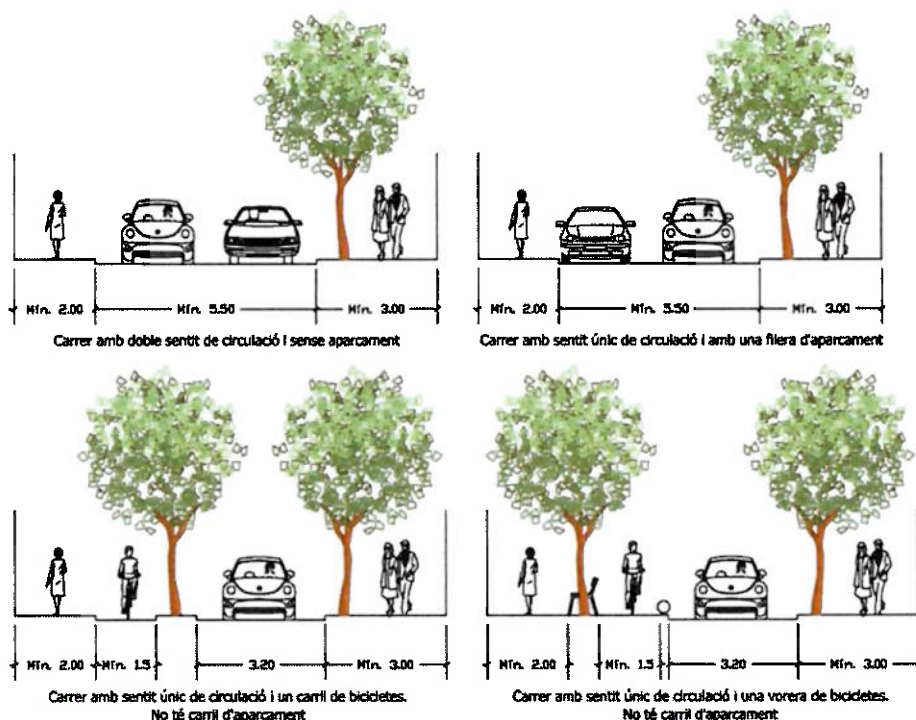


2.3. Carrers amb amplada d'entre 9 i 11 metres

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 29. Seccions per a carrers amb amplada de 9 a 11 metres

CARRERS AMB UNA AMPLADA TOTAL ENTRE 9 I 11 m

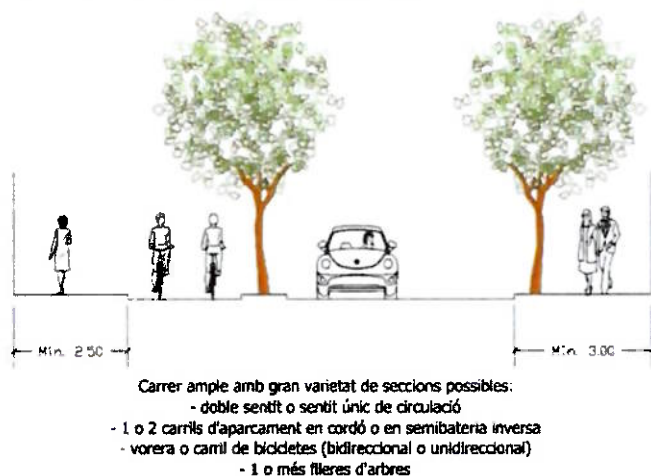


2.4. Carrers amb amplada superior a 12 metres

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 30. 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 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 travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite 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 tràfic 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.

5. 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 segregat 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...

6. 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.**

6.1. 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.

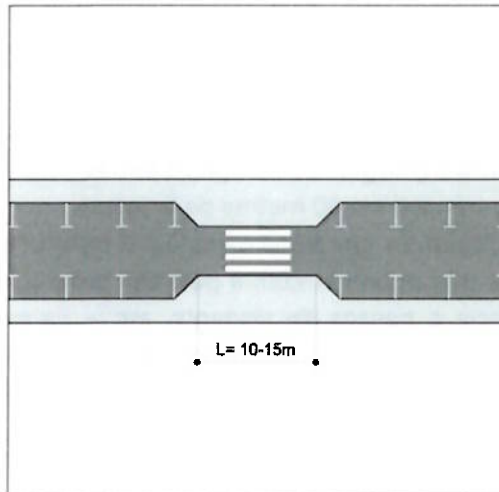
A més a més, cal tenir en compte que:

- 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.

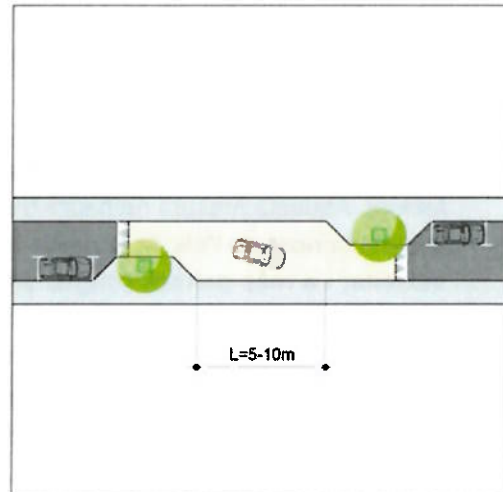
La combinació d'alguns elements reforça l'eficàcia (per exemple fer coincidir passos de vianants amb plataformes elevades de reducció de velocitat).

6.2. 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'amplis 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 (contenedors, 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.

6.3. Desplaçament de l'eix de la calçada

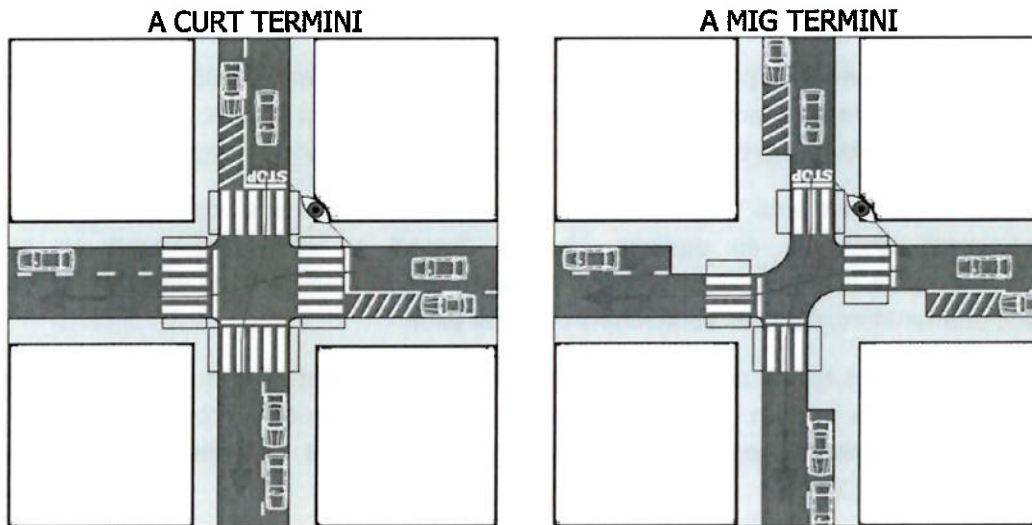
Una mesura menys agressiva i igual d'eficaç que els elements elevats per a reduir la velocitat dels cotxes és el **reductor horitzontal** que s'estableix **alternant l'aparcament de costat i trencant l'eix de la calçada**.

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.

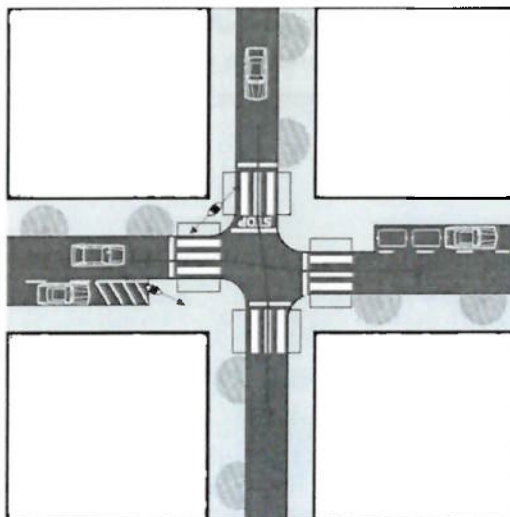
Figura 31. Aparcament alternat de costat per a reduir la velocitat. Solució provisional i solució definitiva



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 zig-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.

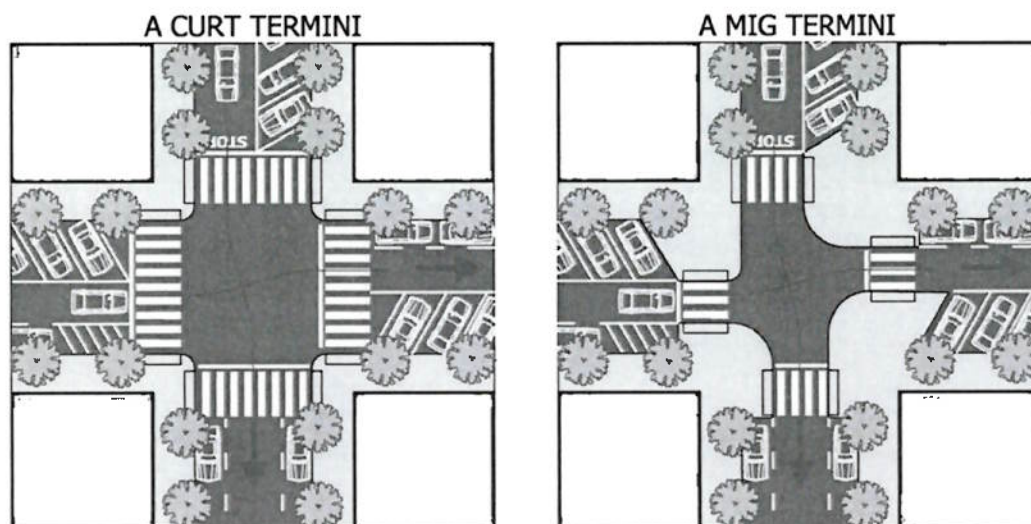
Si un carrer té **8 m d'amplada** i una calçada de 3 m caldria establir una vorera de 2 m i una altra de 3 m. En aquesta última es podria aprofitar l'espai sobrer per a millorar l'atractiu de l'espai dels vianants amb la instal·lació de bancs i altre tipus de mobiliari urbà i plantant una filera d'arbres. 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 32. 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 33. Aplicació de reductors horitzontals de velocitat a carrers amb calçades amples



6.4. Elevacions a la calçada

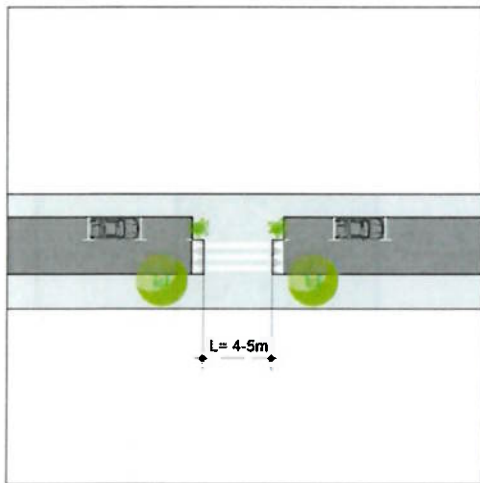
És la més eficaç de les mesures reductores de velocitat en moltes situacions i, a més de la moderació, en alguns casos millora l'accessibilitat dels vianants. El disseny, angle de les rampes, longitud, etc. s'ha d'adequar a la velocitat màxima del carrer.

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.

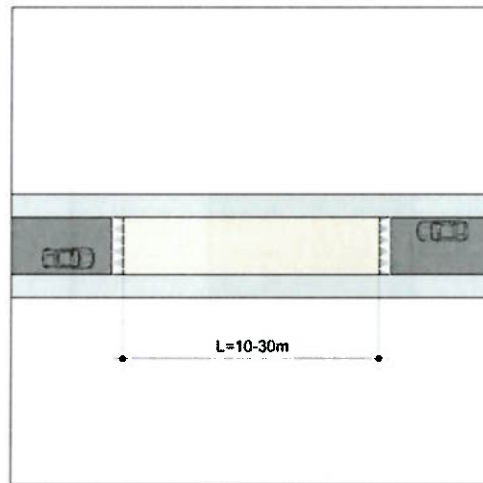
Altres configuracions són les plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera), les cruïlles sobreelevades o elevacions que funcionin com a porta d'entrada a zones pacificades (elevació en continuïtat de les voreres).

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.

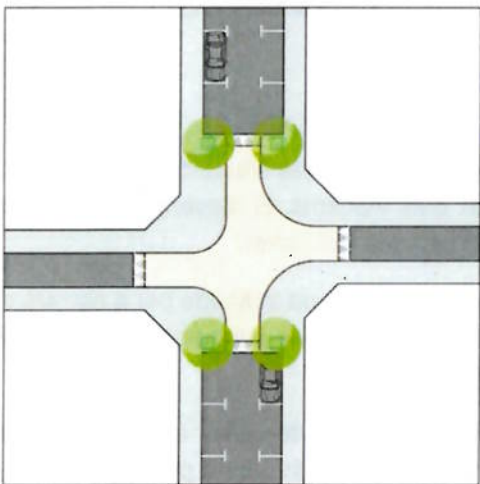
Figura 34. Elevacions a la calçada



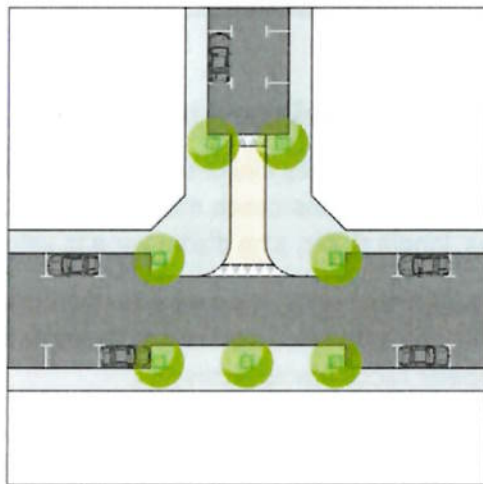
PAS DE VIANANTS ELEVAT
Indueix al conductor a reduir la velocitat.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)



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.)



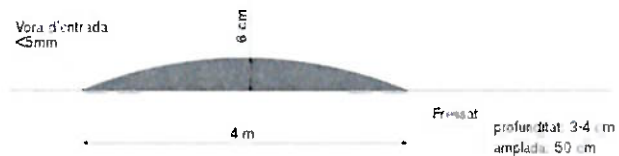
PORTA D'ACCÉS A UNA ÀREA DE MODERACIÓ DE TRÀNSIT
Mitjançant una plataforma elevada.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

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 ± 1 cm.

Longitud: 4 m ± 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 subseqüent 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 berlínès. És una sobreelevació a 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 la sobreelevació. 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.

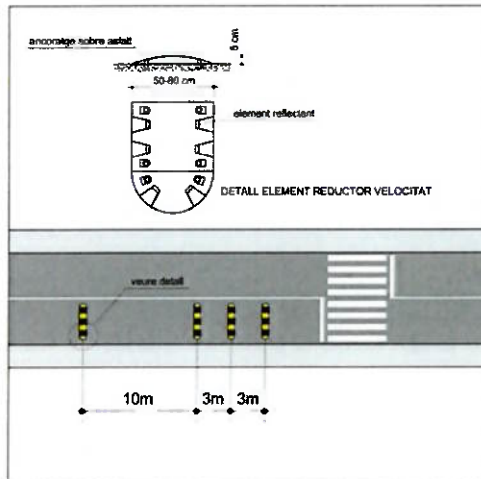
Respecte al material utilitzat, **hi ha municipis que opten per instal·lar coixins berlinesos d'asfalt** perquè, a diferència dels de cautxú, tenen un menor cost de manteniment i generen menys molèsties als autobusos i vehicles de grans dimensions.

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 35. Elements transversals de reducció de velocitat

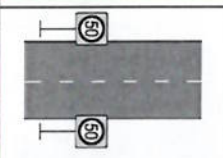












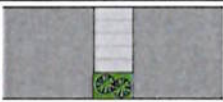


ELEMENTS TRANSVERSALS DE REDUCCIÓ DE VELOCITAT
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)





- 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 15. Diferent tipus de mesures reductores de velocitat

Element	Tipus de via (límit velocitat)		
	Xarxa bàsica	Secundària	Veïnal
 <p>Pòrtic entrada a zona urbana</p>	•	•	•
 <p>Plataforma sobreelevada en secció de carrer</p>		•	•

Element	Tipus de via (límit velocitat)		
	Xarxa bàsica	Secundària	Veïnal
		•	•
		•	•
	•	•	•
	•	•	•
		(•)	•
	•	•	•
	•	•	•
		•	•
		(•)	•
		(•)	•
		(•)	•
		(•)	•

Element	Tipus de via (límit velocitat)		
	Xarxa bàsica	Secundària	Veïnal
 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.

6.5. 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 trípode 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.

- **Radars 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.

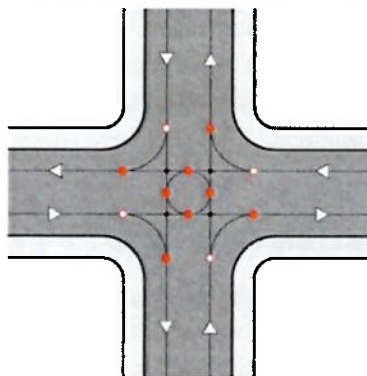
S'inclou els temes següents:

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

7. INTERSECCIONS

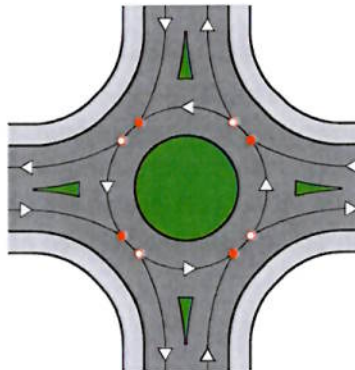
La intersecció de les trajectòries dels vehicles que es troben en una cruïlla es consideren, virtualment, punts de conflicte. S'han de diferenciar els punts de conflicte secants, vinculats al cisallament de trajectòries, de més gravetat, dels punts de conflicte tangents que, en cas de col·lisió entre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

Figura 36. Punts de conflicte en una intersecció en X de doble sentit circulatori



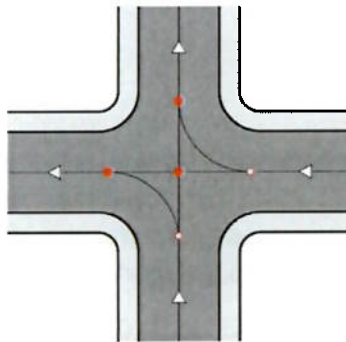
La rotonda és un element efectiu com a reductor de velocitat a les interseccions. Es redueix la velocitat en els accessos a la rotonda, però aquest efecte disminueix gradualment 100-250 m després de la rotonda.

Figura 37. Punts de conflicte en una rotonda



Els sentits únics de circulació i la prohibició de girs 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 38. Punts de conflicte en una intersecció en X de sentit únic circulatori

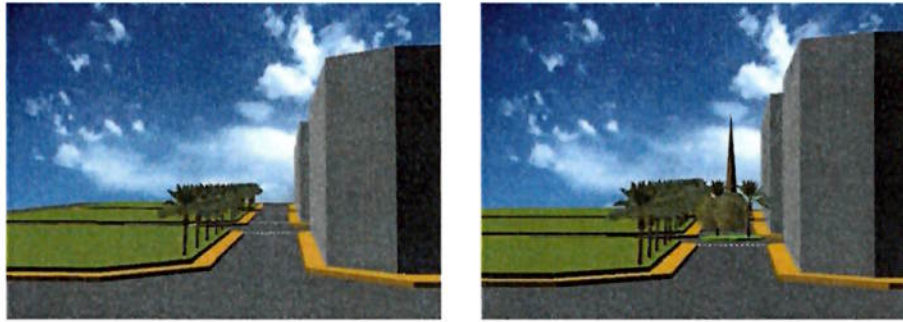


El canvi del doble sentit existent en un carrer a un únic sentit de circulació també permet reordenar l'espai viari augmentant l'espai per al vianant, la bicicleta i per a l'estacionament. En general, la reducció de l'ample de la calçada indueix a una disminució de la velocitat i a la possibilitat d'estacionar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

7.1. 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 39. 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 40. Àrea de visibilitat en interseccions en X

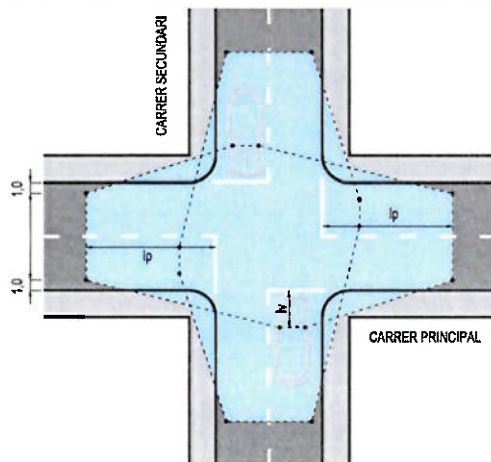
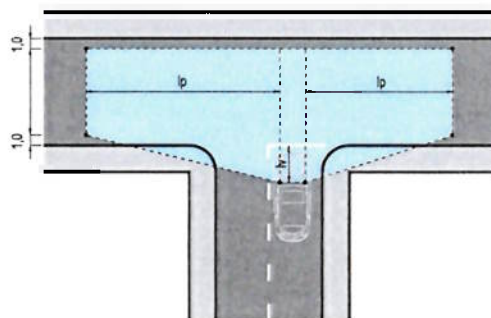


Figura 41. Àrea de visibilitat en interseccions en T



Taula 16. 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.

7.1.1. Disfuncions i millores en interseccions:

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

Figura 42. Intersecció no compacta. Pas de vianants fora de la trajectòria idònia del vianant

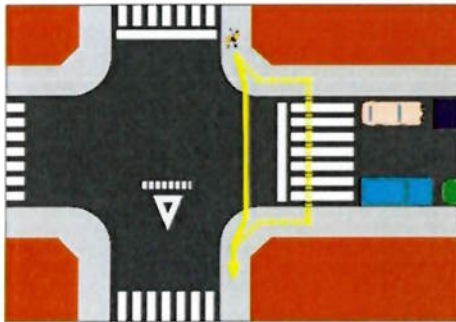


Figura 43. Intersecció igual que l'anterior, amb marques viàries de zona morta

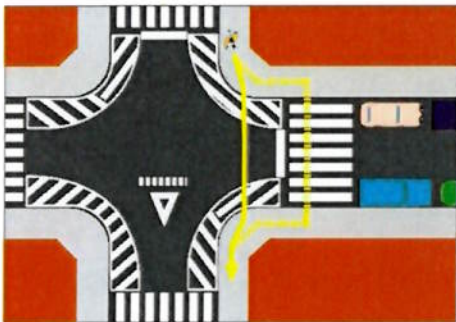
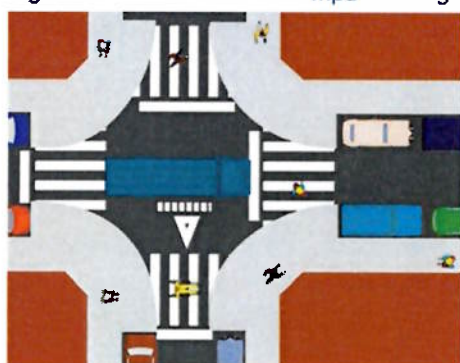


Figura 44. Ubicació correcta de pas de vianants. Possible ocupació del pas i restricció de la visibilitat



Figura 45. Intersecció compacta i segura

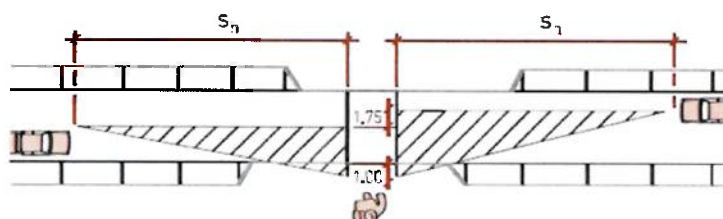


7.1.2. Obstacles visuals

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 46. 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 al disseny urbà de Catalunya. PTOP.

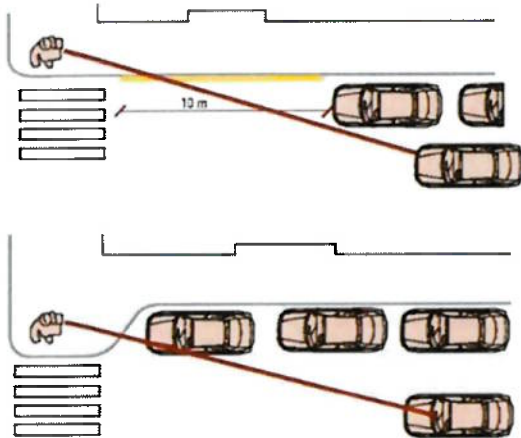
7.1.3. Estacionament

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.

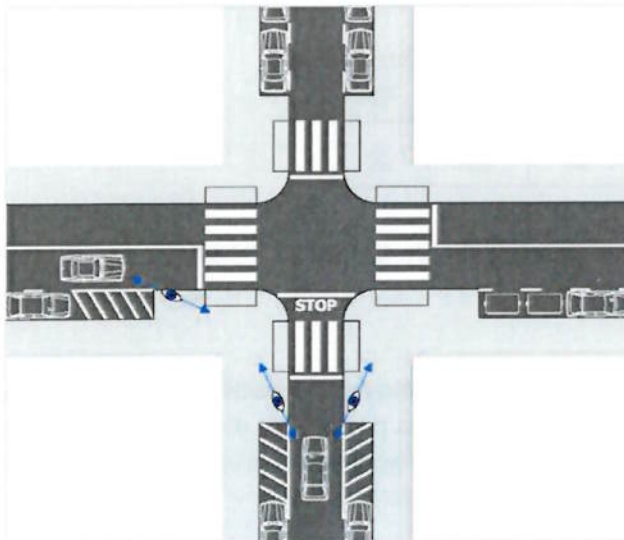
Figura 47. Aplicació de mesures de millora de la visibilitat



Font: Recomanacions de mobilitat per al 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, conseqüentment, 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 48. 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.

7.1.4. 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.

7.1.5. 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.

7.1.6. 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.

8. 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 49. Dimensionament dels espais



9. 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 50. Sortida semibateria amb visibilitat insuficient

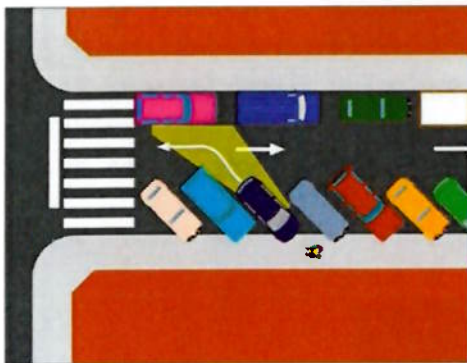


Figura 51. Entrada a semibateria amb visibilitat suficient

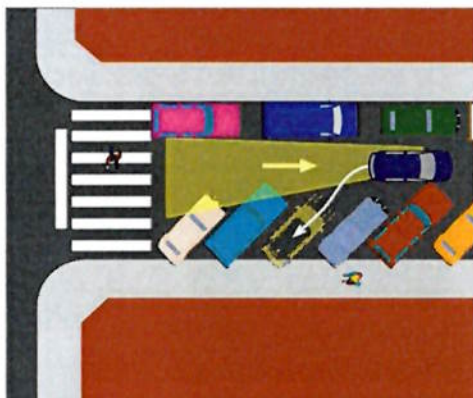
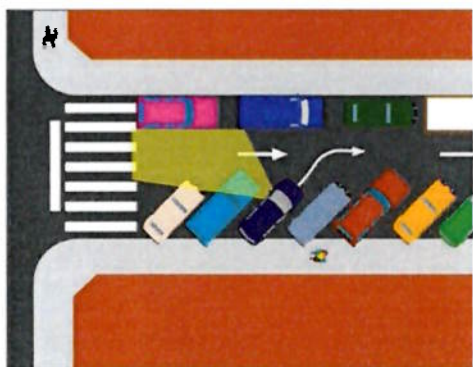


Figura 52. Sortida de semibateria amb visibilitat suficient



10. ESPAI ESPECÍFIC PER ALS VIANANTS

En zona urbana els atropellaments acostumen a ser un problema important. Al mateix temps que cal reduir el risc d'accident dels vianants també fora desitjable la promoció del desplaçament a peu per tal de reduir l'ús del vehicle motoritzat en els viatges curts. Aquest canvi passa per la creació de les condicions òptimes de seguretat i per l'establiment d'itineraris que el vianant percebi com a segurs i còmodes.

A la xarxa viària el vianant és el menys protegit i, per tant, cal reduir el risc de contacte amb altres mitjans de transport, especialment si la diferència en la velocitat d'ambdues parts és rellevant. Els elements separadors, les barreres físiques entre vorera i calçada, les orelles, les illes refugi i pilones o jardineres ajuden a crear zones protegides per als vianants. Altres mesures com l'enllumenat dels passos de vianants i la instal·lació de bandes rugoses en l'aproximació a aquests ajuden els conductors a adonar-se de la presència dels vianants a la calçada.

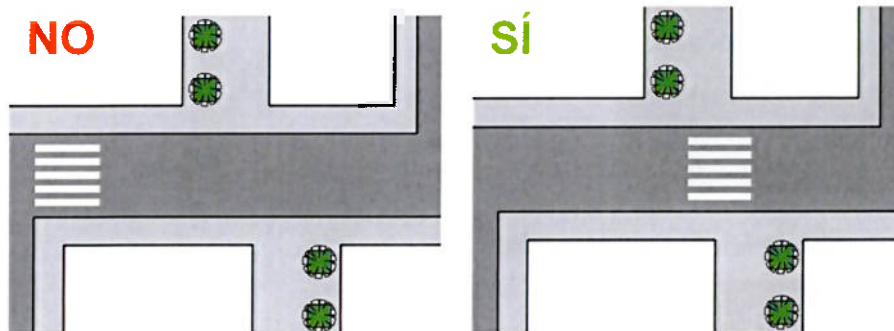
10.1. Passos de vianants

Recomanacions:

- No superar els 100 metres de distància entre els passos de vianants.
- Il·luminar prou els passos per a assegurar una bona visibilitat.

- Instalar una senyalització vertical i horitzontal dels passos adequada i suficient.
- 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 53. 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.

11. 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.

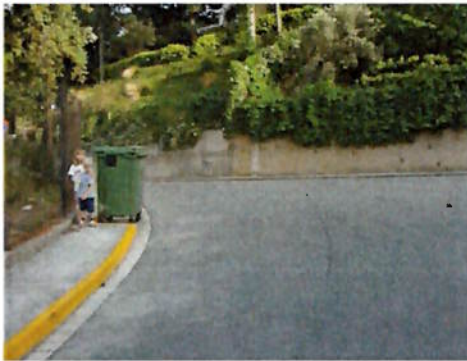
A més del compliment de la normativa d'accessibilitat, les dimensions bàsiques de les xarxes per a vianants s'han de planificar amb l'objectiu de garantir el confort i la seguretat del vianant.

- 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...).

11.1. 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



12. 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.

12.1. 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 54. Intersecció amb pas de vianants i senyalització vertical

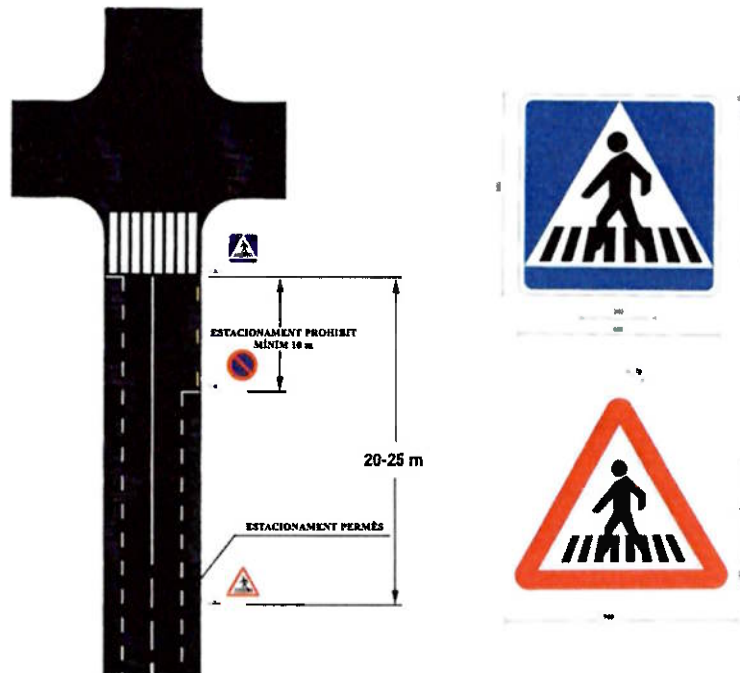


Imatge 66. Exemple d'un pas senyalitzat, d'un municipi català.



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

Figura 55. Senyalització vertical d'un pas de vianants



12.2. 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.

12.3. 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 pacíficats.

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

13. 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 guals 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 tràfic 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.

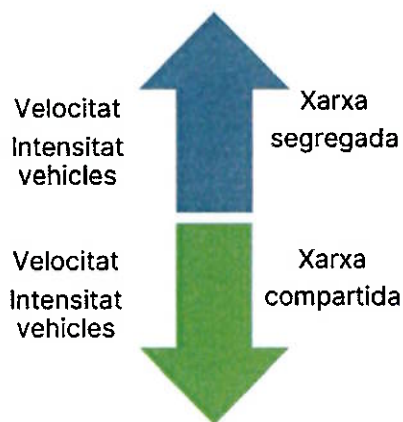
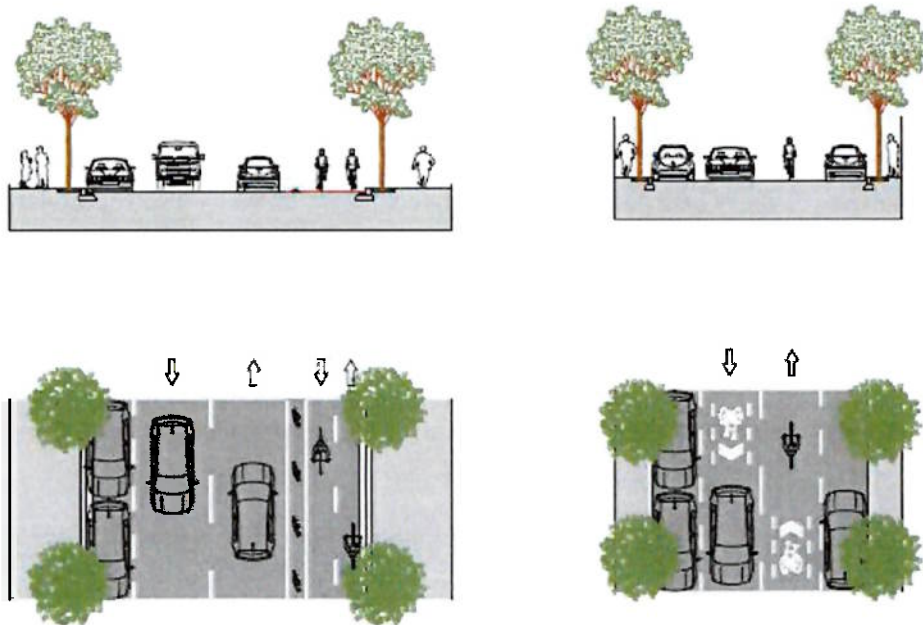


Figura 56. Exemples de seccions de xarxa segregada i xarxa compartida



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 sendes compartides 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

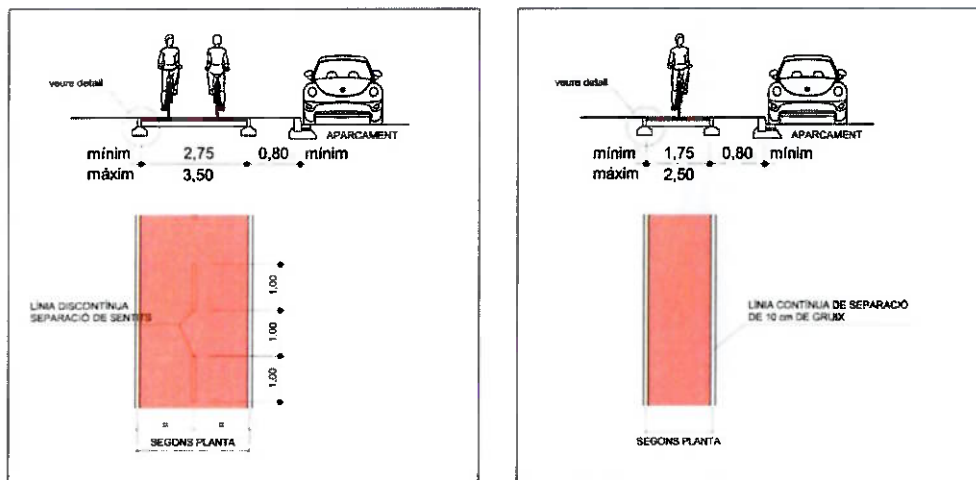


14. CRITERIS D'ORDENACIÓ DE LA XARXA PEDALABLE

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 57. 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 58. 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...).

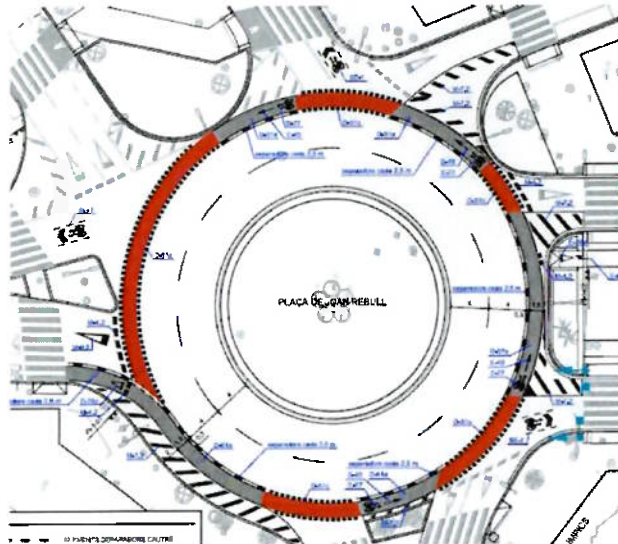
A les interseccions entre xarxa pedalable i vehicles motoritzats, s'ha d'indicar clarament per on poden travessar els ciclistes, es pot assenyalar amb catifa vermella.

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 tràfic 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.

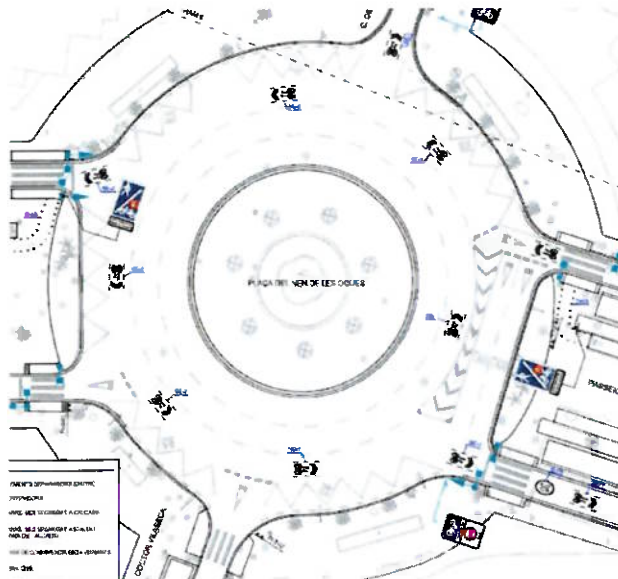
- **Carril pedalable integrat i segregat:** solució més aplicada a rotondes. Ubicació per l'exterior i amb pintura vermella en els trams de conflicte.

Figura 59. Exemple de configuració de carril pedalable segregat en rotonda



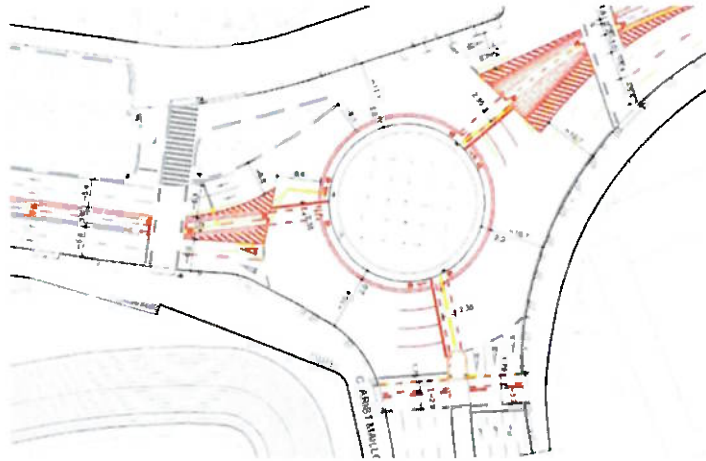
- **Carrils compartits:** Solució per a situacions amb trànsit de bicicletes molt reduït o si el disseny de la rotonda no permet la solució anterior.

Figura 60. 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 61. Exemple de configuració de carril bicicletes anul·lar (interior)





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

15. 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 brancs.

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

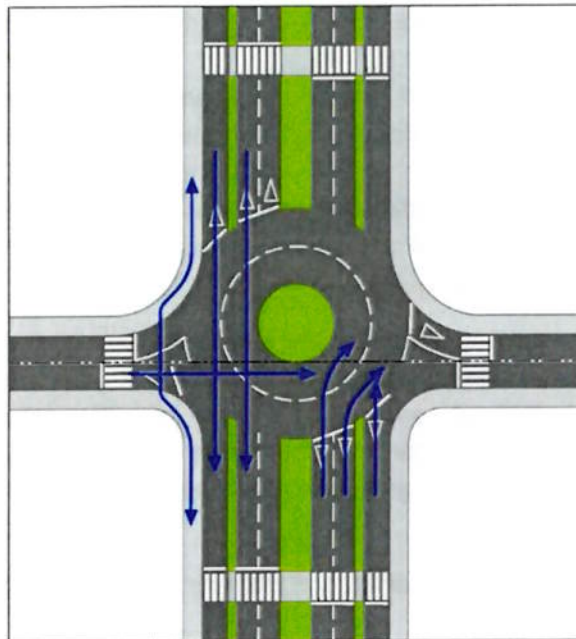
Radis mínims d'entrada i sortida de 10 m i 12 m respectivament

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

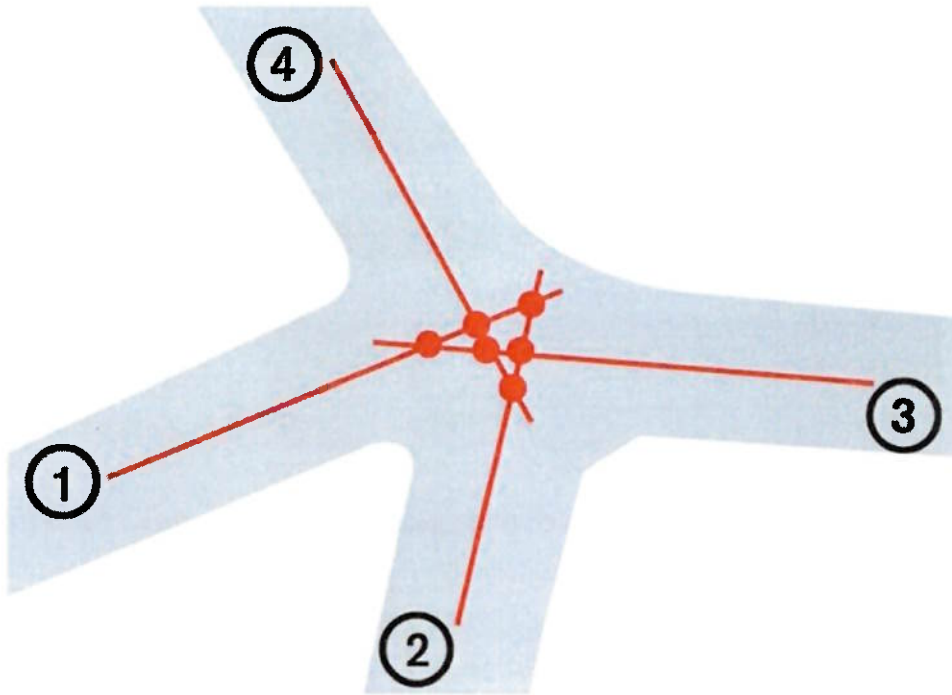
Manca de radis d'entrada i sortida (per tant, no es limita la velocitat)

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

Passos de vianants massa reculats (4 m màxim)

16. LA FUNCIÓ DE REDUCTOR DE VELOCITAT DE LES ROTONDES

Figura 62. Alineació dels eixos confluent a la rotonda



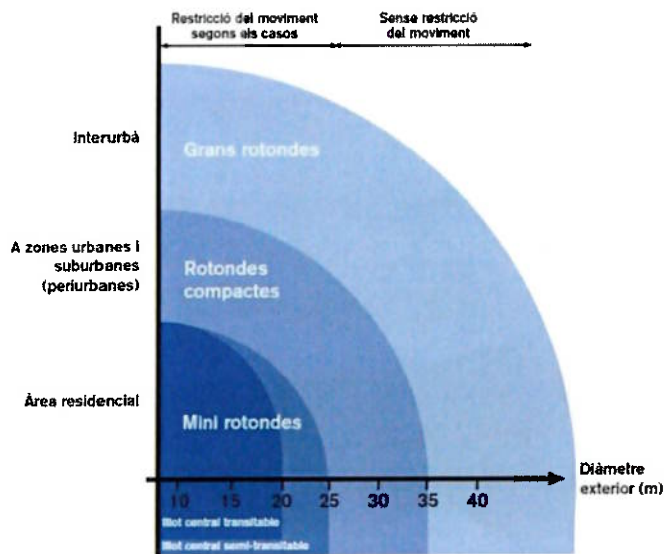
Font: Dossier tècnic de seguretat viària. Millora de la seguretat de les rotondes. Servei Català de Trànsit.

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.

17. 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 63. Dimensionament de les rotondes



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

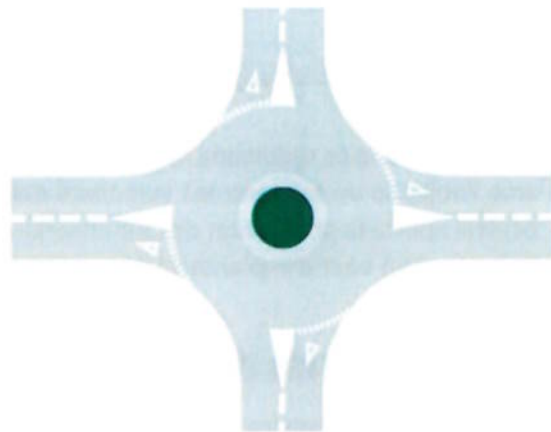
Mini-rotondes

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.

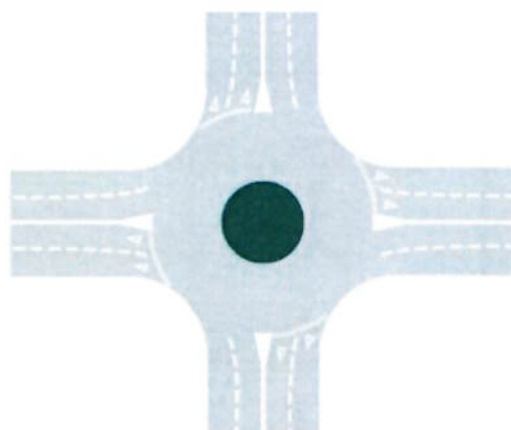


La rotonda compacta

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.



18. 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.

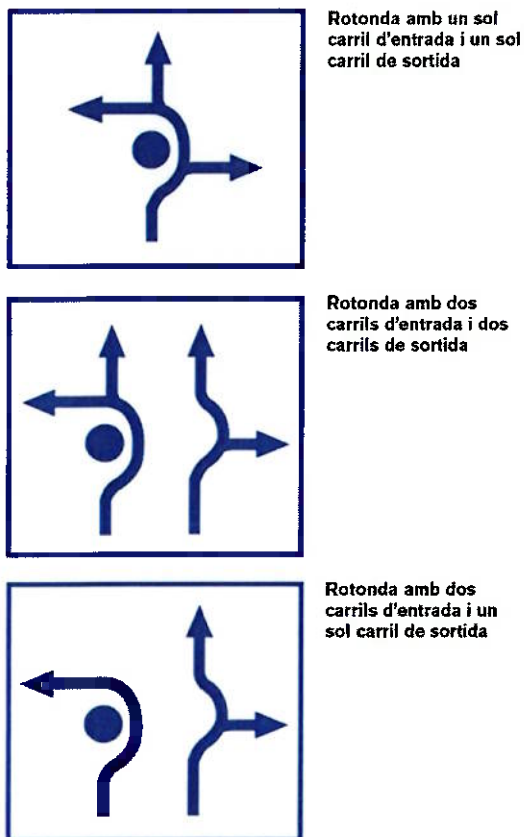
Figura 64. Proposta de senyalització en rotondes intel·ligents



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 65. Proposta de fletxes de direcció prèvies a la rotonda



Font: SCT

19. 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 66. Circulació segura en rotondes

Com s'ha de circular en una rotonda

Les rotondes són un element regulador del trànsit, por tant, una qualitat en el trajecte i també seguretat. D'aquí en endavant la senyalització prèvia és possible, fins al punt en què es pot evitar la incidència i la congestió, tant pel que fa a l'accés com a la circulació interior.

Abans d'accedir-hi:

- ⊖ **Redueix la velocitat** quan t'apropis a una rotonda.
- ⊖ **Té en compte l'observació i la senyalització prèvia** (tinga cura de la trajectòria que haurà de seguir un cop s'ha entrat a la rotonda).
- ⊖ **Cal que el carril adequat per a la trajectòria esculda adequadament la trajectòria i la velocitat** (diferència de velocitat que es desenvolupa a la rotonda).
- ⊖ **Respecta les preferències**
 - ⊖ **El viatger té preferència** si hi ha un pas de viatgers prop de la rotonda.
 - ⊖ **El vehicle que ja circula** en la rotonda té preferència sobre el que s'acosta. És normal la preferència del que ja circula sobre el que s'acosta a la rotonda.
- ⊖ **Si arriba un viatger** que ja té un pas de viatgers, vigila el vehicle que t'acosta i comprova que el vehicle que s'acosta té el pas de viatgers i que no té cap pas de viatgers.

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

A la rotonda:

- ⊖ **Circula pel carril que li correspongui** segons la direcció que vulgas seguir al sortir.
- ⊖ **Senyalitza adequadament** amb els intermitents els canvis de carril a l'entrada.
- ⊖ **Vigila i respecta** a la resta d'usuaris amb els quals pots interferir alhora de entrar i també de sortir.
- ⊖ **Senyalitza la sortida** per estabrir espais **inmòbils** als usuaris que es disposen a accedir-hi.
- ⊖ **No t'aturis** en la rotonda.
- ⊖ **En sortir, comprova** que a la seva dreta no hi ha cap vehicle o motovehicul a qui pugui haver d'aparcar o emetre.
- ⊖ **Vigila l'entrada** de vehicles que s'acosten a l'hora d'abandonar la rotonda.
- ⊖ **Si te'n distantes** per realitzar una maniobra, com per exemple, canviar de carril, amb les intermitents.



Si gira a la dreta o segueix recte:

- ⊖ **Accedeix** a la rotonda pel carril dret.
- ⊖ **Mantén-te** en el carril dret i senyalitza amb l'intermitent la teua sortida.

Si gira a l'esquerra o canvia de sentit:

- ⊖ **Abandona** la rotonda pel carril esquerre sempre que tingis l'intermitent esquerre.
- ⊖ **Intercepta** al carril dret.
- ⊖ **Mantén-te** en el carril dret.
- ⊖ **Per sortir** senyalitza amb l'intermitent dret la teua sortida i canvia al carril dret sense abandonar abruptament la circulació d'altres vehicles.



... quan arribi a una rotonda, fixa't en la senyalització i tingui cura l'opció que vols triar...



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



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

Font: Tríptic del RACC "Rotondes".

Figura 67. 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. Mirar con antelación hacia la izquierda: si vienen vehículos, sea peatonales y no piden la entrada.

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

Reducir la velocidad. En la aproximación, adecua la velocidad a la configuración y al tráfico de la vía.

2 DENTRO DE LA GLORIETA

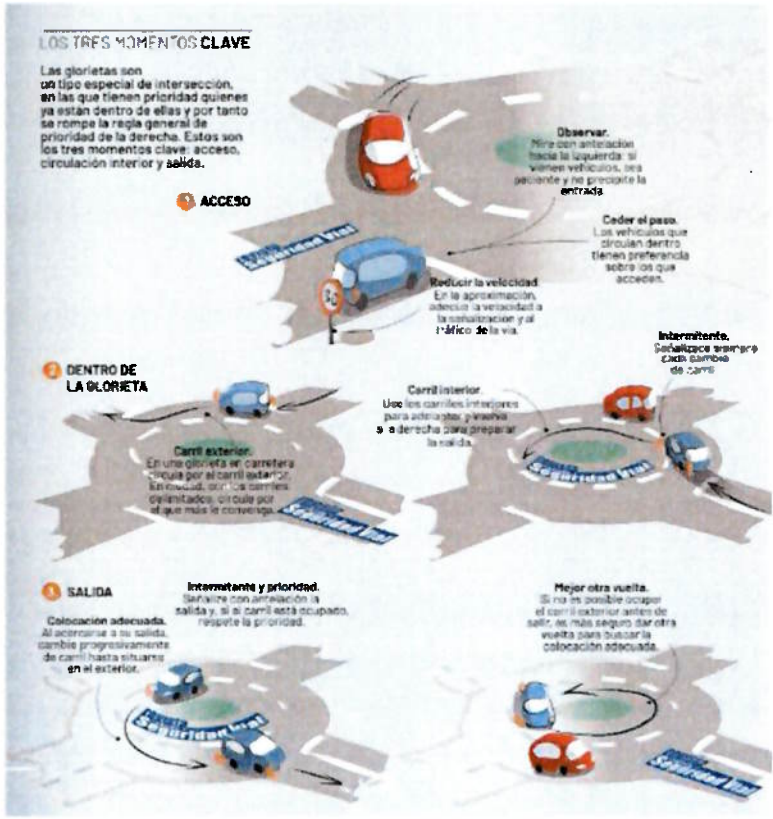
Carril interior. Usa los carriles interiores para adelantarte, pivotea a la derecha para preparar la salida.

Intermitente. Señalízalo siempre. Cada cambio de carril.

3 SALIDA

Intermitente y prioridad. Señalízalo con antelación a la salida y, si el carril está ocupado, respeta 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.



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.

20. 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.

21. 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'involucrí 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 participi 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 68. 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 a 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 69. Fotomuntatge proposta d'accés immediat a l'escola mitjançant un pas de vianants elevat i amb reforç de la senyalització



Figura 70. Fotomuntatge proposta de plataforma sobreelevada 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 71. Fotomuntatge proposta de pas de vianants elevat i senyalització horitzontal



Figura 72. Fotomuntatge proposta d'atri i pas de vianants elevat, amb elements urbans (com per exemple jardineres) que ajuden a la reducció de velocitat



Figura 73. Fotomuntatge proposta de carrer amb paviment únic i preferència per a vianants. Velocitat límit de 20 km/h



22. 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.

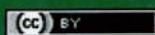


PLÀNOLS

Títol:

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

Desembre 2024



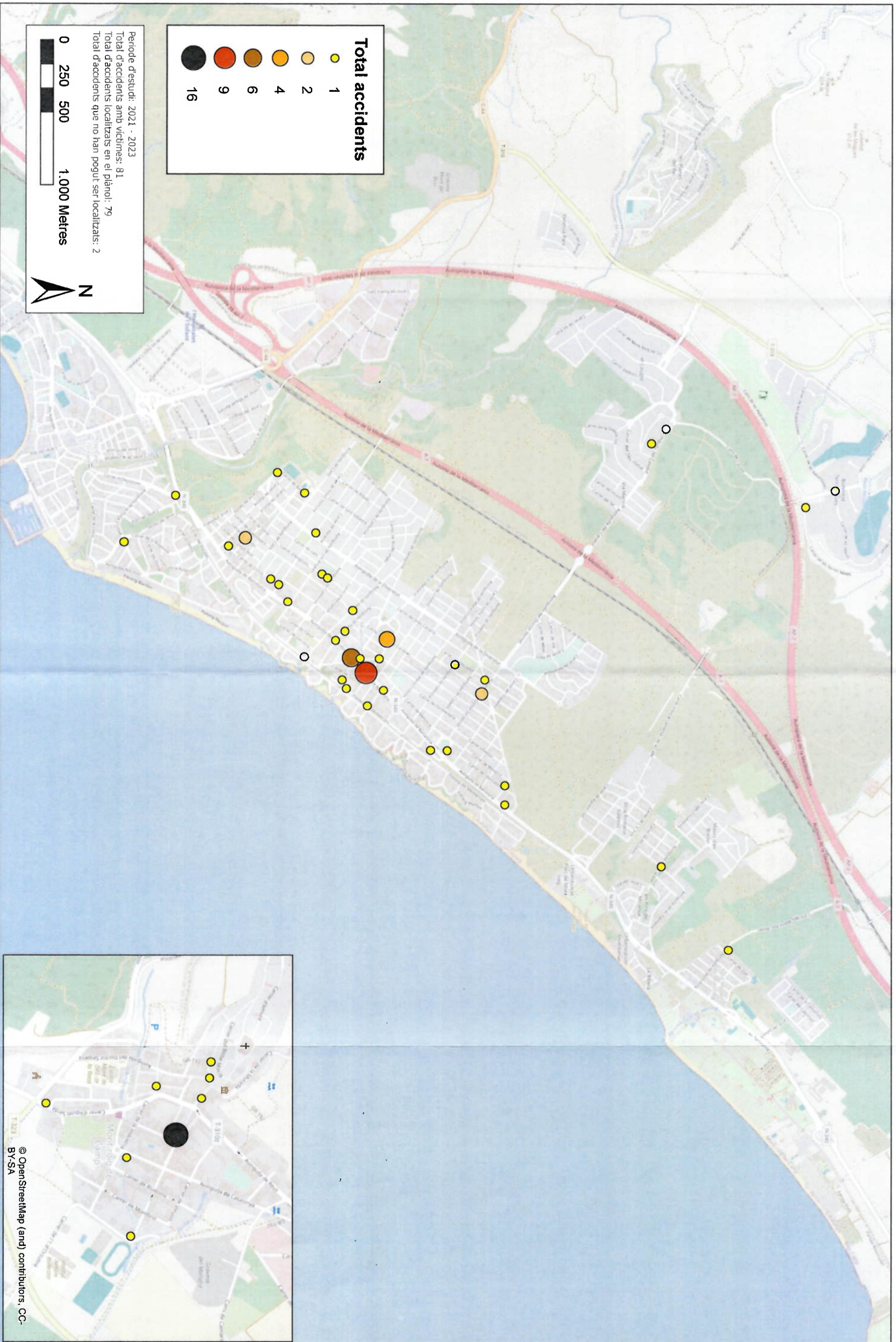
Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat, S.L.

www.aimsl.com

aim@aimsl.net

+34 93 232 08 80





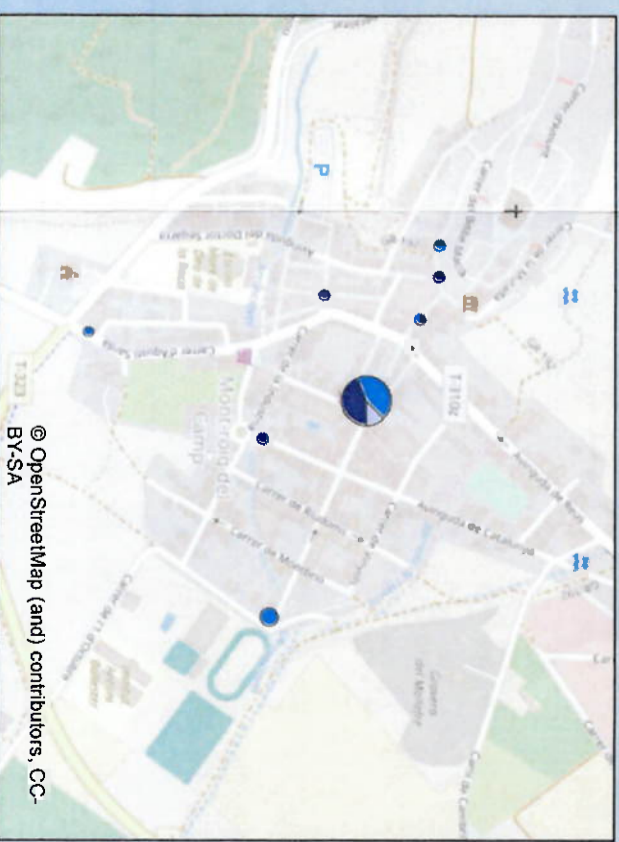


Total accidents

- 2021
- 2022
- 2023

Període d'estudi: 2021 - 2023
 Total d'accidents amb víctimes: 81
 Total d'accidents localitzats en el plànol: 79
 Total d'accidents que no han pogut ser localitzats: 2

0 250 500 1.000 Metres



@ OpenStreetMap (and) contributors. CC-BY-SA

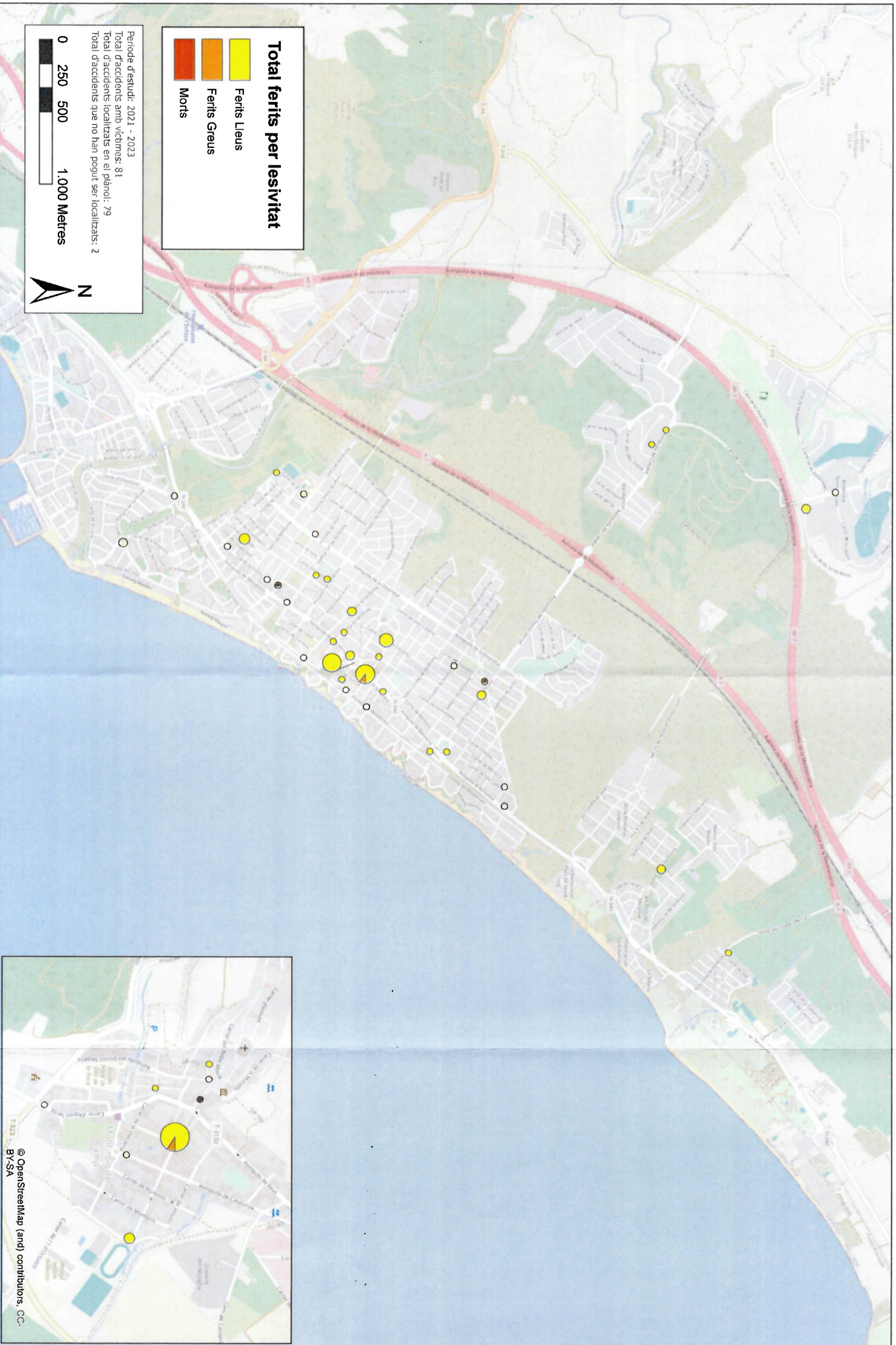
TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA DE MONT-ROIG DEL CAMP

CONSULTOR:
 assessoria d'infraestructures i mobilitat

TÍTOL DEL PLÀNOL:
DISTRIBUCIÓ DELS ACCIDENTS (2021 - 2023)

DATA:
 Novembre 2024

NÚM. DE PLÀNOL:
 2

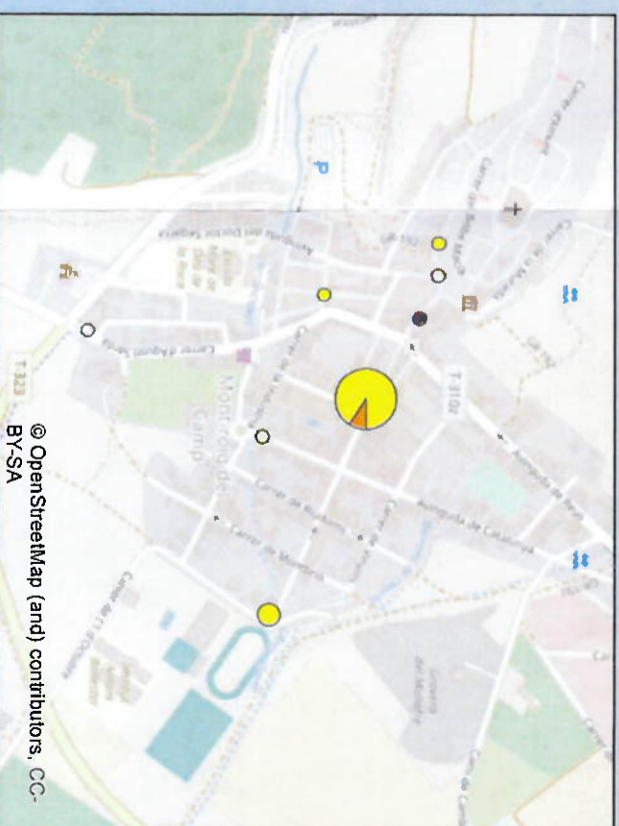


Total ferits per lesivitat

- Ferits Lleus
- Ferits Greus
- Morts

Període d'estudi: 2021 - 2023
 Total d'accidents amb víctimes: 81
 Total d'accidents localitzats en el plànol: 79
 Total d'accidents que no han pogut ser localitzats: 2

0 250 500 1.000 Metres



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA


Departament de Transports, Mobilitat i Infraestructures de Catalunya

Generalitat de Catalunya

Ajuntament de Mont-roig del Camp

TÍTOL DE L'ESTUDI:
PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA DE MONT-ROIG DEL CAMP

CONSULTOR:

assessoria d'infraestructures i mobilitat

TÍTOL DEL PLÀNOL:
LESIVITAT DELS ACCIDENTS (2021 - 2023)

DATA:
Novembre 2024

NÚM. DE PLÀNOL:
3



Institut Català de Trànsit



Generalitat de Catalunya



AJUNTAMENT DE MONT-ROIG DEL CAMP

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA DE MONT-ROIG DEL CAMP

CONSULTOR:



assessoria d'infraestructures i mobilitat

TÍTOL DEL PLÀNOL:

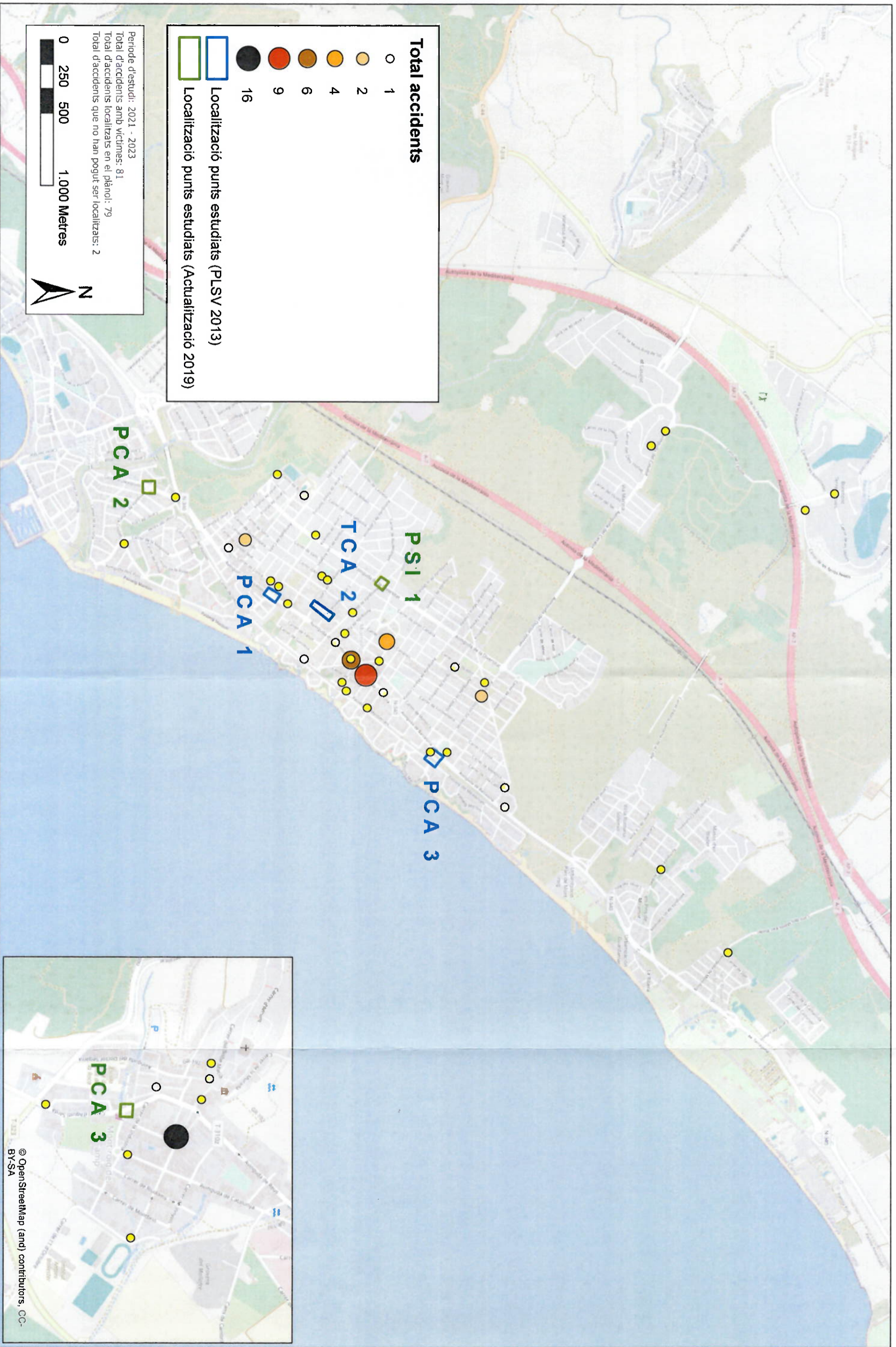
DISTRIBUCIÓ DELS ACCIDENTS PER TIPOLOGIA (2021 - 2023)

DATA:

Novembre 2024

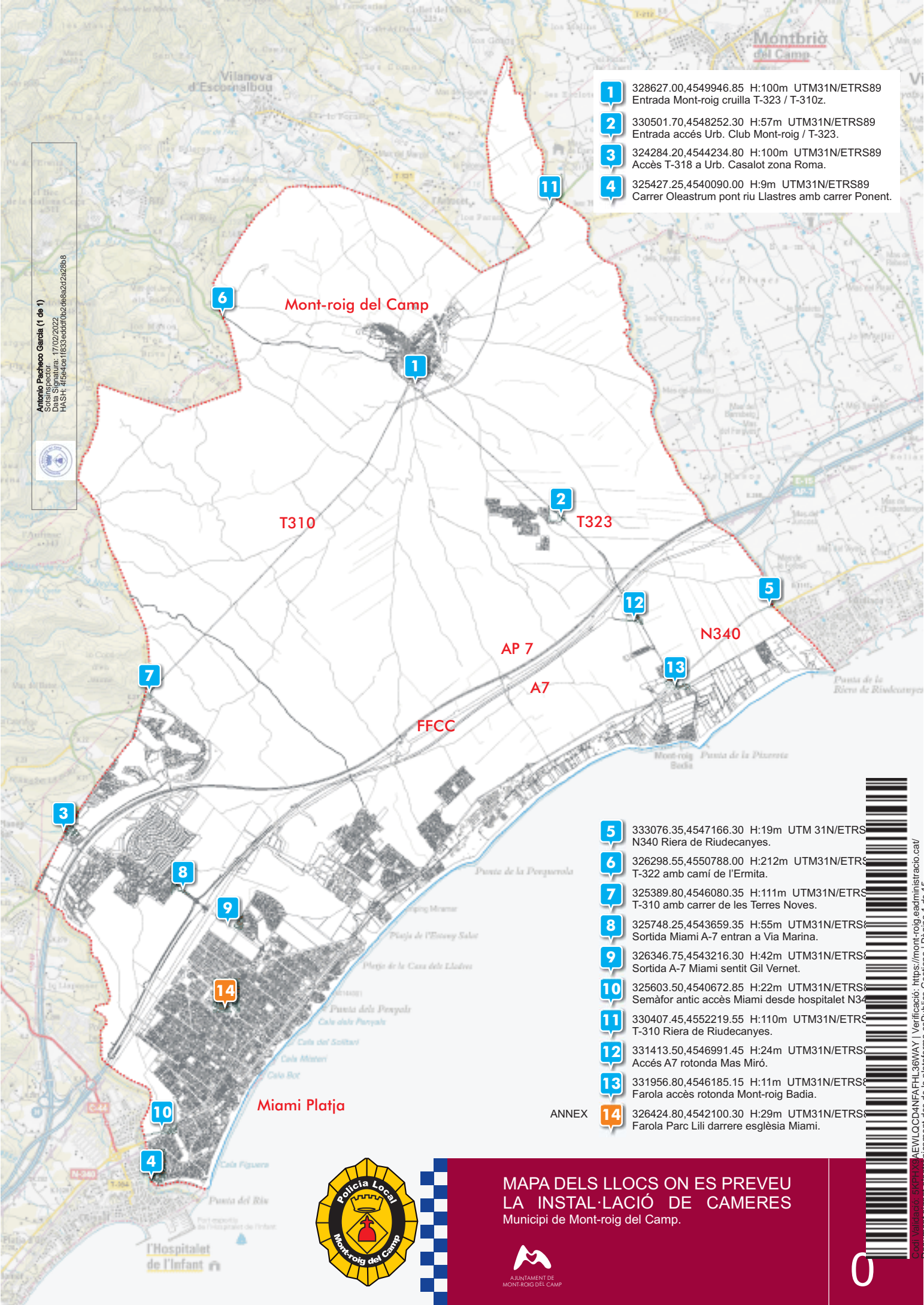
NÚM. DE PLÀNOL:

4



Antonio Pacheco Garcia (1 de 1)
Sotinspector
Data Signatura: 17/02/2022
HASH: 8f5e40e1163ced0f024de8ac2a228b8

- 1 328627.00,4549946.85 H:100m UTM31N/ETRS89
Entrada Mont-roig cruïlla T-323 / T-310z.
- 2 330501.70,4548252.30 H:57m UTM31N/ETRS89
Entrada accés Urb. Club Mont-roig / T-323.
- 3 324284.20,4544234.80 H:100m UTM31N/ETRS89
Accés T-318 a Urb. Casalot zona Roma.
- 4 325427.25,4540090.00 H:9m UTM31N/ETRS89
Carrer Oleastrum pont riu Llastres amb carrer Ponent.



- 5 333076.35,4547166.30 H:19m UTM 31N/ETRS
N340 Riera de Riudecanyes.
- 6 326298.55,4550788.00 H:212m UTM31N/ETRS
T-322 amb camí de l'Ermita.
- 7 325389.80,4546080.35 H:111m UTM31N/ETRS
T-310 amb carrer de les Terres Noves.
- 8 325748.25,4543659.35 H:55m UTM31N/ETRS
Sortida Miami A-7 entran a Via Marina.
- 9 326346.75,4543216.30 H:42m UTM31N/ETRS
Sortida A-7 Miami sentit Gil Vernet.
- 10 325603.50,4540672.85 H:22m UTM31N/ETRS
Semàfor antic accés Miami desde hospitalet N340
- 11 330407.45,4552219.55 H:110m UTM31N/ETRS
T-310 Riera de Riudecanyes.
- 12 331413.50,4546991.45 H:24m UTM31N/ETRS
Accés A7 rotonda Mas Miró.
- 13 331956.80,4546185.15 H:11m UTM31N/ETRS
Farola accés rotonda Mont-roig Badia.
- 14 326424.80,4542100.30 H:29m UTM31N/ETRS
Farola Parc Lili darrere esglèsia Miami.

ANNEX



MAPA DELS LLOCS ON ES PREVEU LA INSTAL·LACIÓ DE CAMERES
Municipi de Mont-roig del Camp.



Q-16	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	
Actos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Sotsinspector	M	M	M	M	X	X	M	M	M	M	X	X	X	M	M	M	M	M	X	X	M	M	M	M	M	X	X	M	M	M	
Caporal	M	M	M	X17	X	X	M	M	M	M	X	X	X	M	M	M	M	X18	X	X	M	M	M	M	M	X	X	M	M	M	
Caporal	M	M	M	T	T	T	T	N	X	X	X	X	X	X18	X	X	M	T	T	T	T	T	N	N	X	X	X	X20	X	X	
Caporal	T	N	N	X	X	X	X12	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	X14	M	M	M	T	T	T	N	X	X	
Caporal	M	T	Y	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X	X6	M	M	T	N	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X8	X	M	
Caporal	N	X	X	X	X	X	X18	X	X	M	T	T	T	T	T	N	N	X	X	X	X20	X	X	X	M	M	M	M	T	T	
Agent	X	X	M	T	T	T	T	T	N	N	X	X	X	X20	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	M	M	T	
Agent	X	X	X	X	X	X	M	M	T	N	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X	X6	M	M	T	N	N	N	N	N	X	
Agent	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	M	M	T	T	N	N	N	X3	X	X	X	X	X	X	M	M	T	
Agent	T	T	T	T	X	X	M	M	T	T	N	N	N	X3	X	X	X	X	X	X	M	M	T	N	N	N	N	N	X	X	
Agent	M	T	T	N	N	N	X3	X	X	X	X	X	X	M	M	T	N	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X	X6	M	M	
Agent	M	M	T	N	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X8	X	M	M	M	M	T	T	T	N	N	X	X	X	X	X10	X	X
Agent	T	Y	N	X	X	X	X20	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	M	M	T	T	N	N	N	X3	X	X	
Agent	N	X	X	X	X	X	X8	X	M	M	M	T	T	T	Y	Y	X	X	X	X	X10	X	X	M	M	M	M	T	T	N	
Agent	T	T	T	T	X	X	X14	M	M	M	T	T	T	N	X	X	X	X	X	X	X16	M	M	M	T	T	T	T	N	X	
Agent	X	X	X	X	X	X	X16	M	M	M	T	T	T	T	N	X	X	X	X	X	X18	X	X	M	T	T	T	T	T	N	
Agent	M	M	M	T	T	T	N	X	X	X	X	X	X	X16	M	M	M	T	T	T	T	N	X	X	X	X	X	X18	X	X	
Agent	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	X14	M	M	M	T	T	T	N	X	X	X	X	X	X	X16	M	M	
Agent	X	M	M	M	T	T	T	N	N	X	X	X	X	X10	X	X	M	M	M	M	T	T	N	N	X	X	X	X12	X	X	
Agent	N	N	X	X	X	X	X10	X	X	M	M	M	M	T	T	N	N	X	X	X	X12	X	X	X	M	M	M	M	T	T	
Agent	X	X	X	X	X	X	X6	M	M	T	N	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X8	X	M	M	M	T	T	T	N	N	
Agent	X	X	M	M	M	M	T	T	N	N	X	X	X	X12	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	X14	M	M	
Agent	X	X	M	M	M	M	T	T	Y	Y	X	X	X	X12	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	X14	M	M	
Agent	T	N	N	X	X	X	X12	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	X14	M	M	M	T	T	T	Y	X	X	
Agent	Y	X	X	X	X	X	X8	X	M	M	M	T	T	T	N	N	X	X	X	X	X10	X	X	M	M	M	M	T	T	Y	
Caporal	X	X	X	M	M	M	M	T	T	T	T	X	X	M	M	T	T	Y	Y	Y	X3	X	X	X	X	X	X	M	M	T	
Agent Interi	M	X	X	X	M	M	T	T	T	T	T	X	X	M	M	M	T	T	T	T	X	X	M	M	M	X	X	M	M	T	
Agent Interi	X	M	M	M	X	X	M	M	X	X	X	M	M	T	T	T	T	T	X	X	M	M	T	T	T	T	T	X	X	M	
Agent Interi	T	T	T	T	X	X	M	M	M	M	M	M	T	T	X	X	M	M	M	X	X	T	T	X	X	X	M	M	T	T	

Exercici Comptable: 2026

SITUACIÓ DE DESPESES. PRESSUPOST DE DESPESES DE VINCULACIÓ

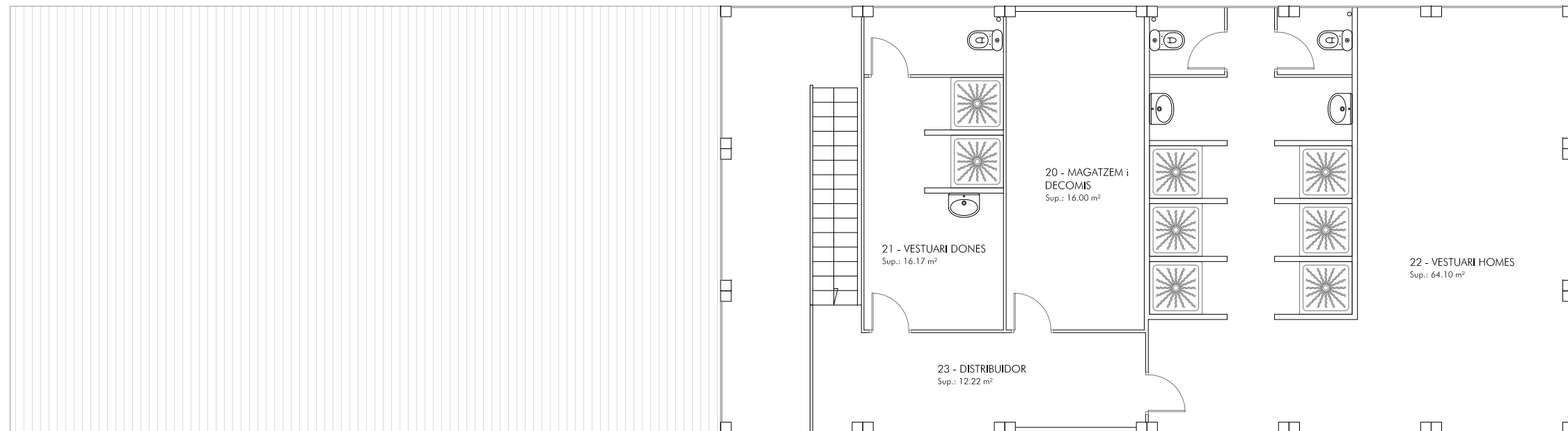
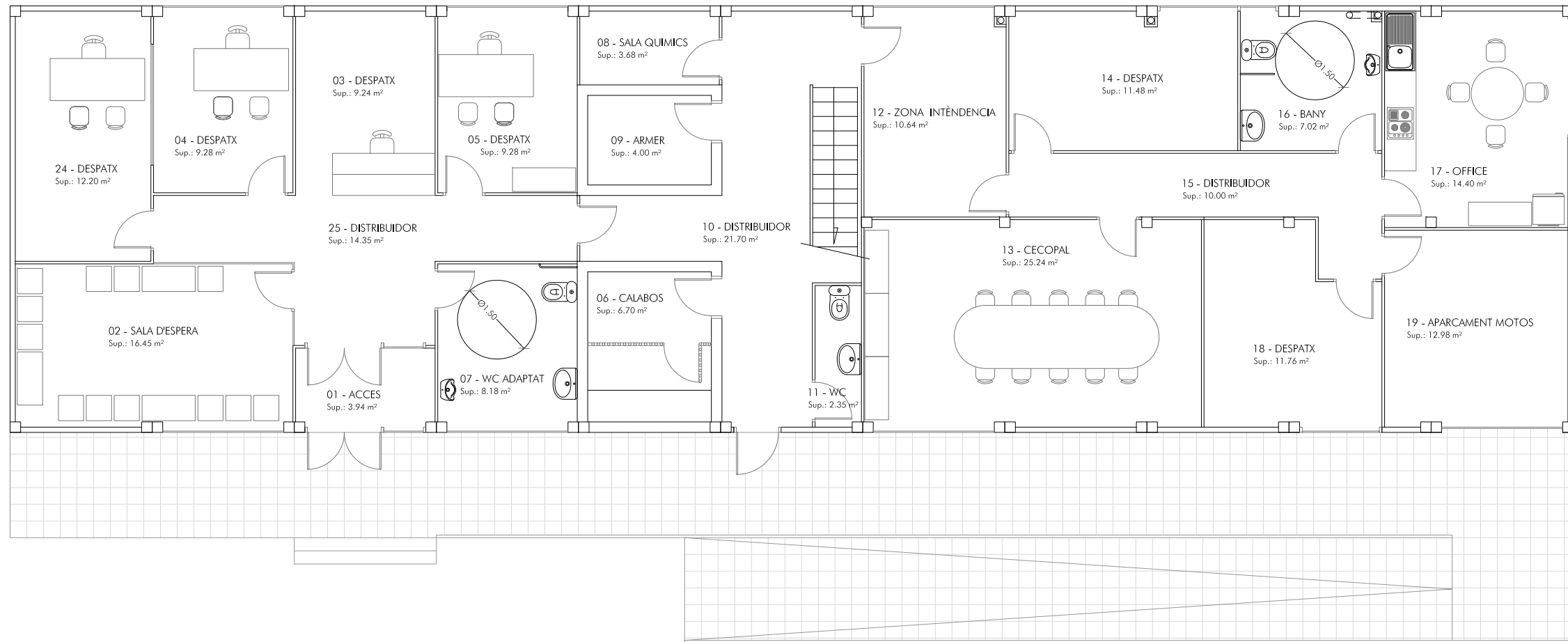
Situació del pressupost de despeses. Simplificat (Vinculació jurídica amb desenvolupament per Aps.Press.)

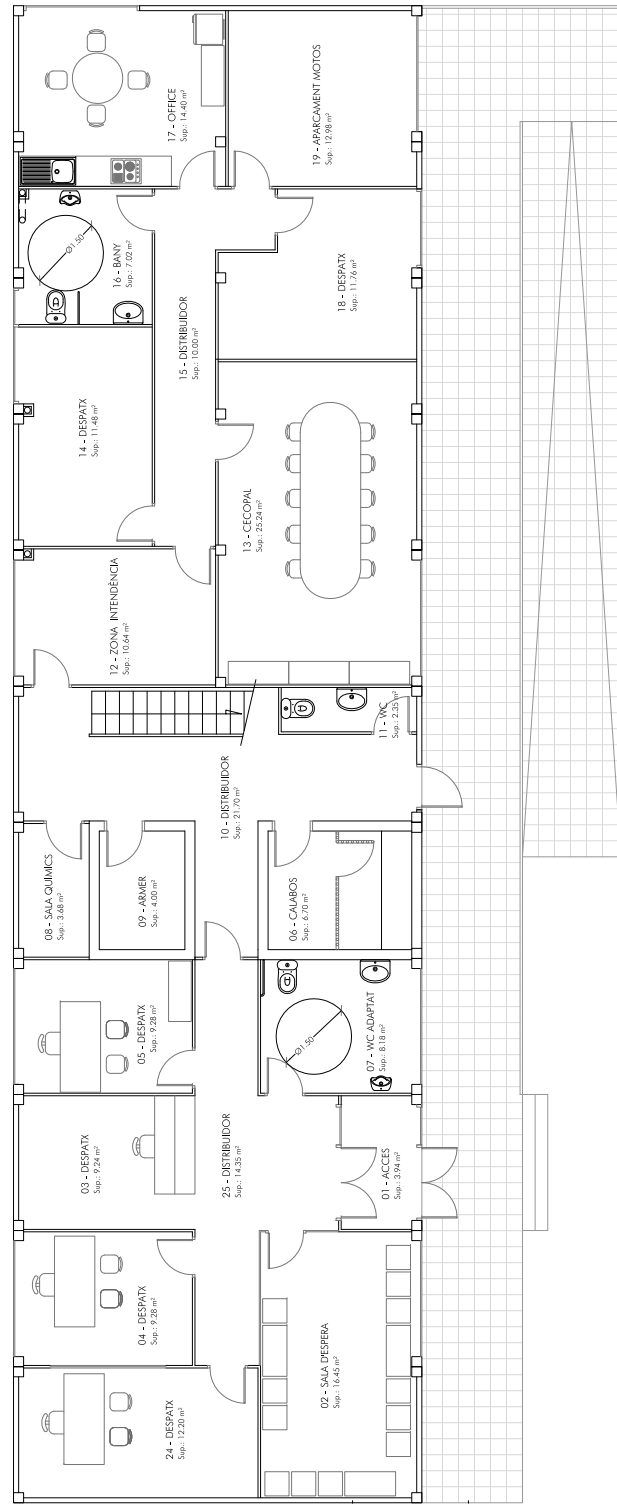
Org.	Prog.	Econ.	Sp.	Descripció	Crèdits definitius	Crèdits disponibles	Crèdits no disponibles	Saldos retencions + autoritzacions	Saldos compromesos	Obligacions reconegudes netes	Pagaments ordenats	Pagaments totals	Reintegraments	Pagaments líquids	Total pendent de pagament
180	13200	23120	01	POLICIA LOCOMOCIÓ DEL PERSONALS NO DIRECT	2.300,00	2.215,76	0,00	0,00	42,12	42,12	42,12	42,12	0,00	0,00	0,00
180	13400	21003	01	ORDENACIÓ TRANSIT. INFRASTRUCTURES I BÉ	9.000,00	9.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	13400	22699	01	ORDENACIÓ TRANSITALTRES DESPESES DIVERSES.	1.000,00	1.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	13400	22704	01	MOBILITAT URB. CUSTÒDIA, DIPOSIT I MAGAT	8.000,00	8.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	13400	22799	01	ORDENACIÓ TRANSIT ALTRES TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMP	10.000,00	10.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	17203	22706	01	M. AMBIENT. VIGILANCIA RURAL . ESTUDIS	64.000,00	49.097,64	0,00	0,00	9.145,18	5.757,18	0,00	0,00	0,00	0,00	5.757,18
Bossa: 00051	Org.: 180	Prog.: 3	Eco: 4		400,00	400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	31100	45390	01	POLICIA CONVENI COL·LEGI VETERINARIS	400,00	400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL					291.936,00	177.598,58	0,00	0,00	95.106,90	19.230,52	42,12	42,12	0,00	0,00	19.188,40

PECES	SUPERFÍCIES
01 - Accés	3.94 m ²
02 - Sala d'Espera	16.45 m ²
03 - Despatx	9.24 m ²
04 - Despatx	9.28 m ²
05 - Despatx	9.28 m ²
06 - Calabós	6.70 m ²
07 - WC Adaptat	8.18 m ²
08 - Sala químics	3.68 m ²
09 - Armer	4.00 m ²
10 - Distribuidor	21.70 m ²
11 - WC	2.35 m ²
12 - Zona Intendència	10.64 m ²
13 - CECOPAL	25.24 m ²
14 - Despatx	11.48 m ²
15 - Distribuidor	10.00 m ²
16 - Bany	7.02 m ²
17 - Office	14.40 m ²
18 - Despatx	11.76 m ²
19 - Aparcament motos	12.98 m ²
20 - Magatzem i decomis	16.00 m ²
21 - Vestuari dones	16.17 m ²
22 - Vestuari homes	64.10 m ²
23 - Distribuidor	12.22 m ²
24 - Despatx	12.20 m ²
25 - Distribuidor	14.35 m ²
Total superfície útil	333.39 m²

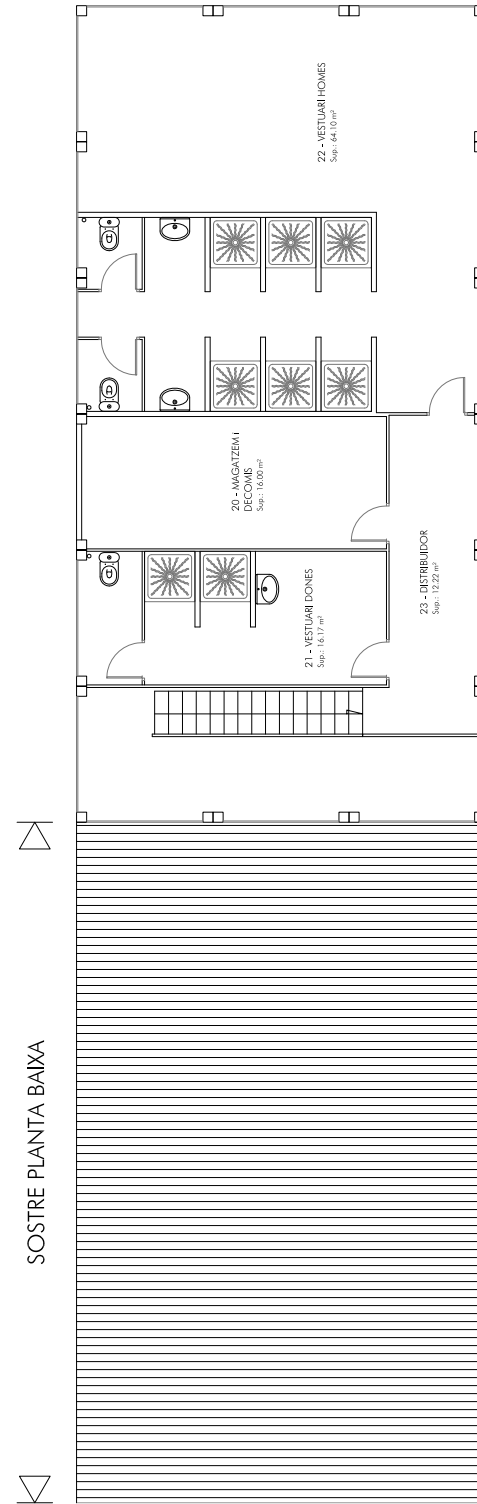
SUPERFÍCIES CONSTRUÏDES	
PLANTA BAIKA	240.57 m ²
PLANTA PIS	131.22 m ²
Sup. construïda	373.41 m²

SUPERFÍCIES COBERTA	
COBERTA PLANTA BAIKA	109.35 m ²
COBERTA PLANTA PIS	131.22 m ²
Sup. total	240.57 m²

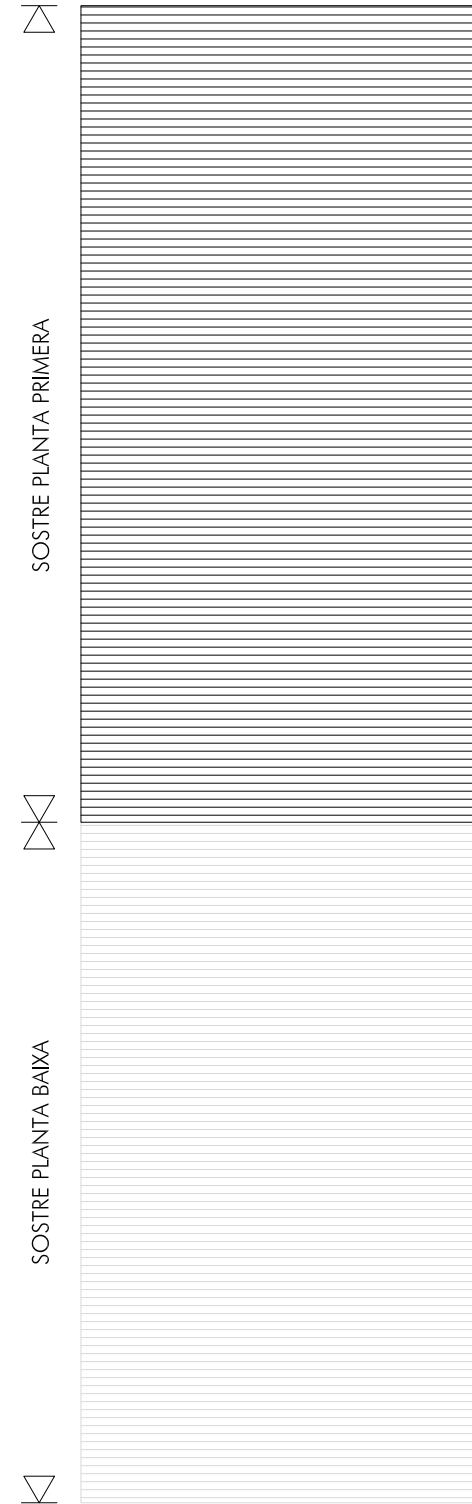




PLANTA BAIXA



PLANTA PRIMERA

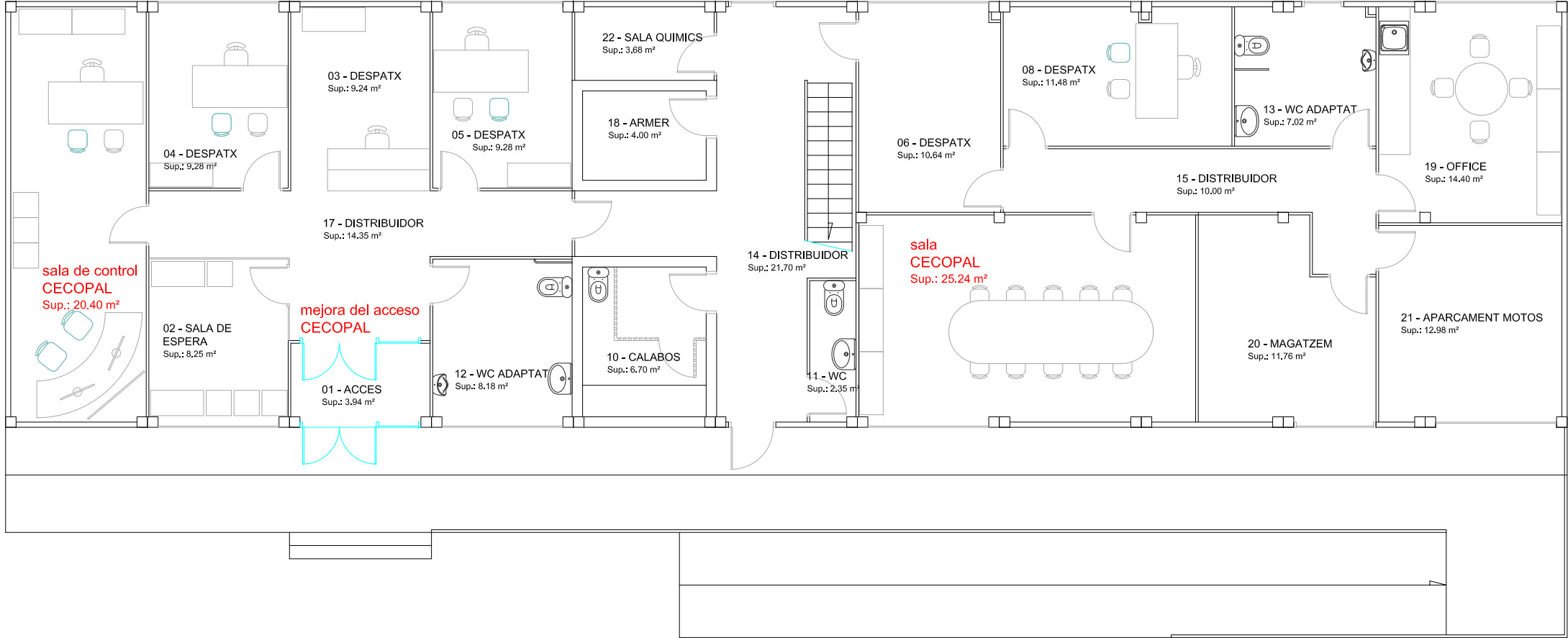


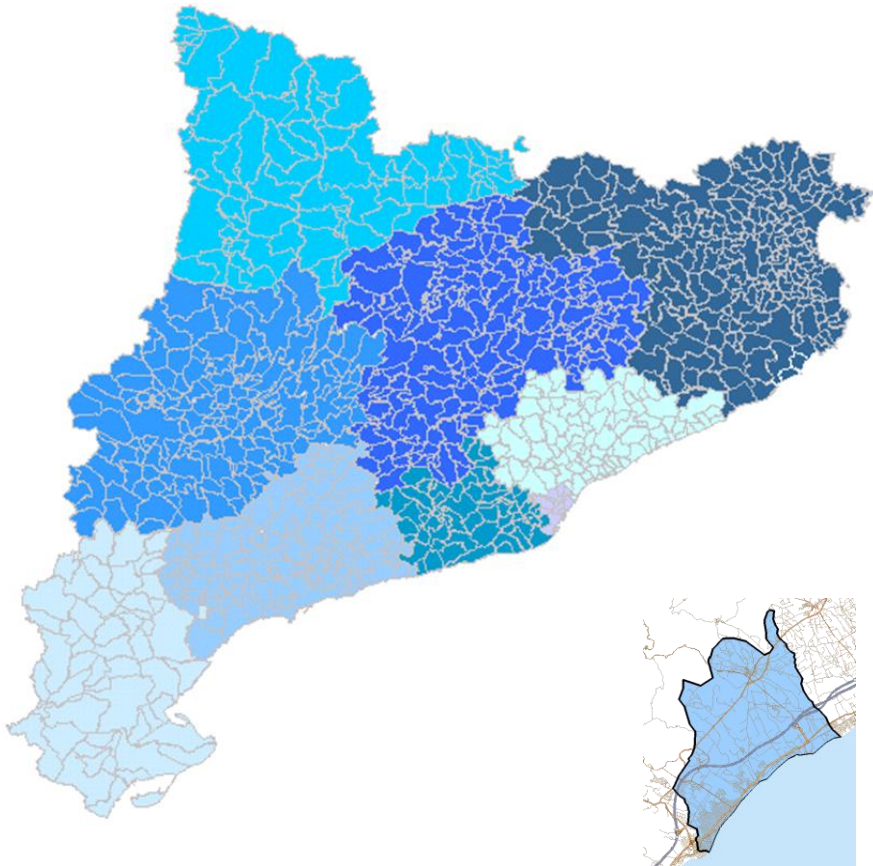
PLANTA COBERTA

PECES	SUPERFÍCIES
01 - Accés	3.94 m ²
02 - Sala d'Espera	16.45 m ²
03 - Despatx	9.24 m ²
04 - Despatx	9.28 m ²
05 - Despatx	9.28 m ²
06 - Calabós	6.70 m ²
07 - WC Adaptat	8.18 m ²
08 - Sala químics	3.68 m ²
09 - Armer	4.00 m ²
10 - Distribuidor	21.70 m ²
11 - WC	2.35 m ²
12 - Zona Intendència	10.64 m ²
13 - CECOPAL	25.24 m ²
14 - Despatx	11.48 m ²
15 - Distribuidor	10.00 m ²
16 - Bany	7.02 m ²
17 - Office	14.40 m ²
18 - Despatx	11.76 m ²
19 - Aparcament motos	12.98 m ²
20 - Magatzem i decomis	16.00 m ²
21 - Vestuari dones	16.17 m ²
22 - Vestuari homes	64.10 m ²
23 - Distribuidor	12.25 m ²
24 - Despatx	12.20 m ²
25 - Distribuidor	14.35 m ²
Total superfície util	333.39 m²

SUPERFÍCIES CONSTRUÏDES	
PLANTA BAIXA	240.57 m ²
PLANTA PIS	131.22 m ²
Sup. construïda	373.41 m²

SUPERFÍCIES COBERTA	
COBERTA PLANTA BAIXA	109.35 m ²
COBERTA PLANTA PIS	131.22 m ²
Sup. total	240.57 m²





Junta Local de Seguretat Mont-roig del Camp, 26/02/2020

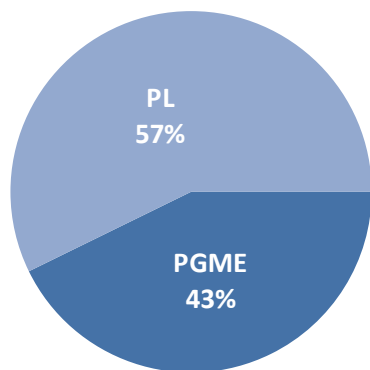


1. Infraccions penals	3
2. Tipologies penals	5
3. Infraccions penals contra el patrimoni	6
4. Detencions	9
5. Infraccions Administratives	10
6. Incidents PG-ME	11
7. Dispositius	13
8. Relacions amb la comunitat	15

Infraccions penals

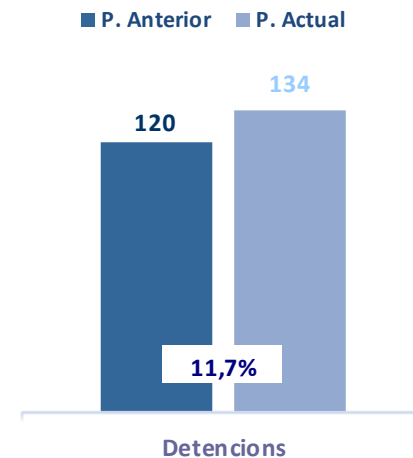
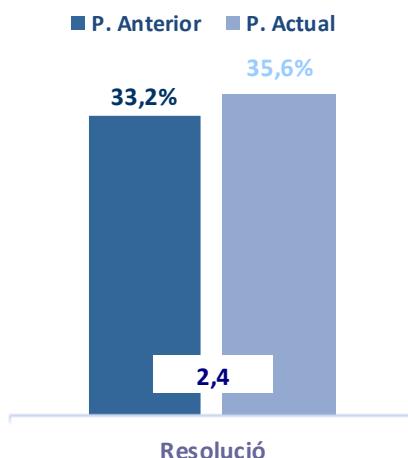
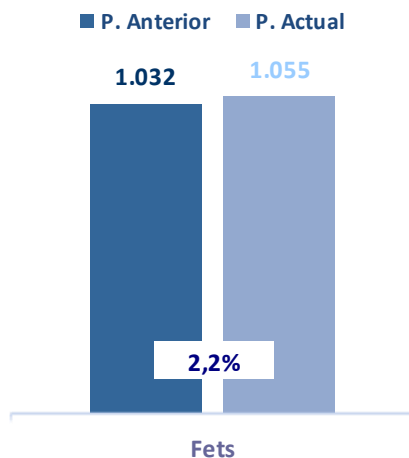
Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

Període actual: febrer 2019 - gener 2020



Mont-roig del Camp (comparativa interanual)

P. Anterior			P. Actual			Variacions		
Coneguts	Resolució	Detencions	Coneguts	Resolució	Detencions	Coneguts	Eficàcia	Detencions
1.032	33,2%	120	1.055	35,6%	134	2,2%	2,4	11,7%

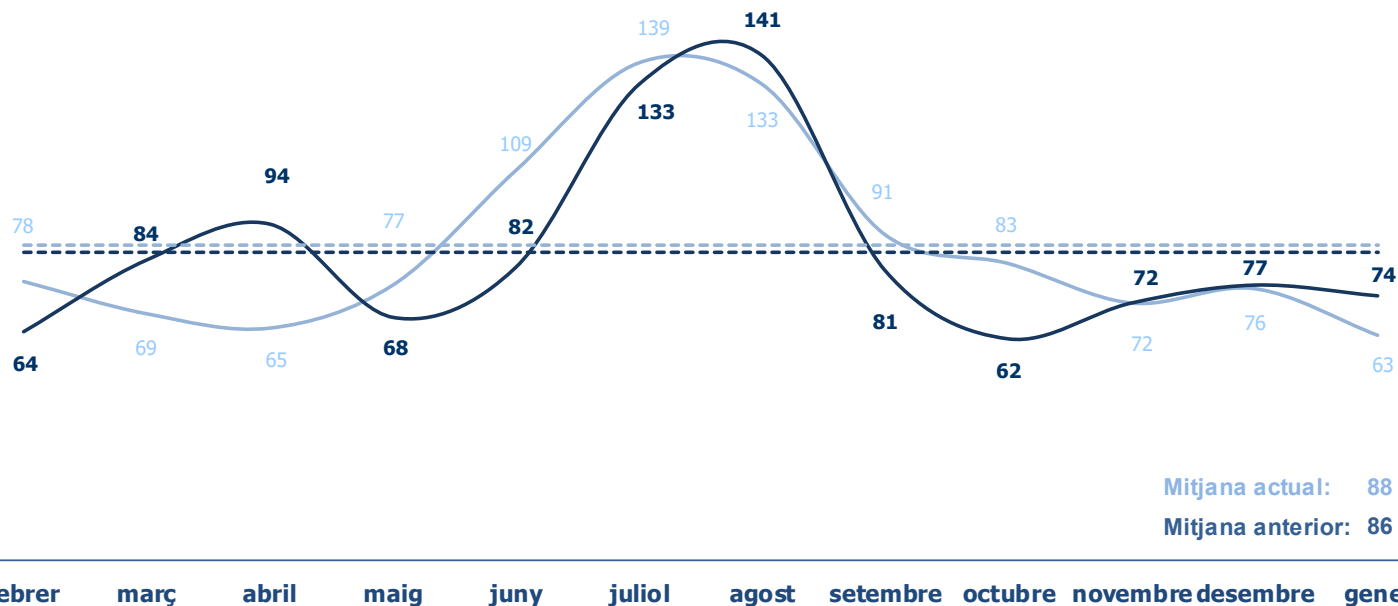


Infraccions penals. Evolutiva

Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

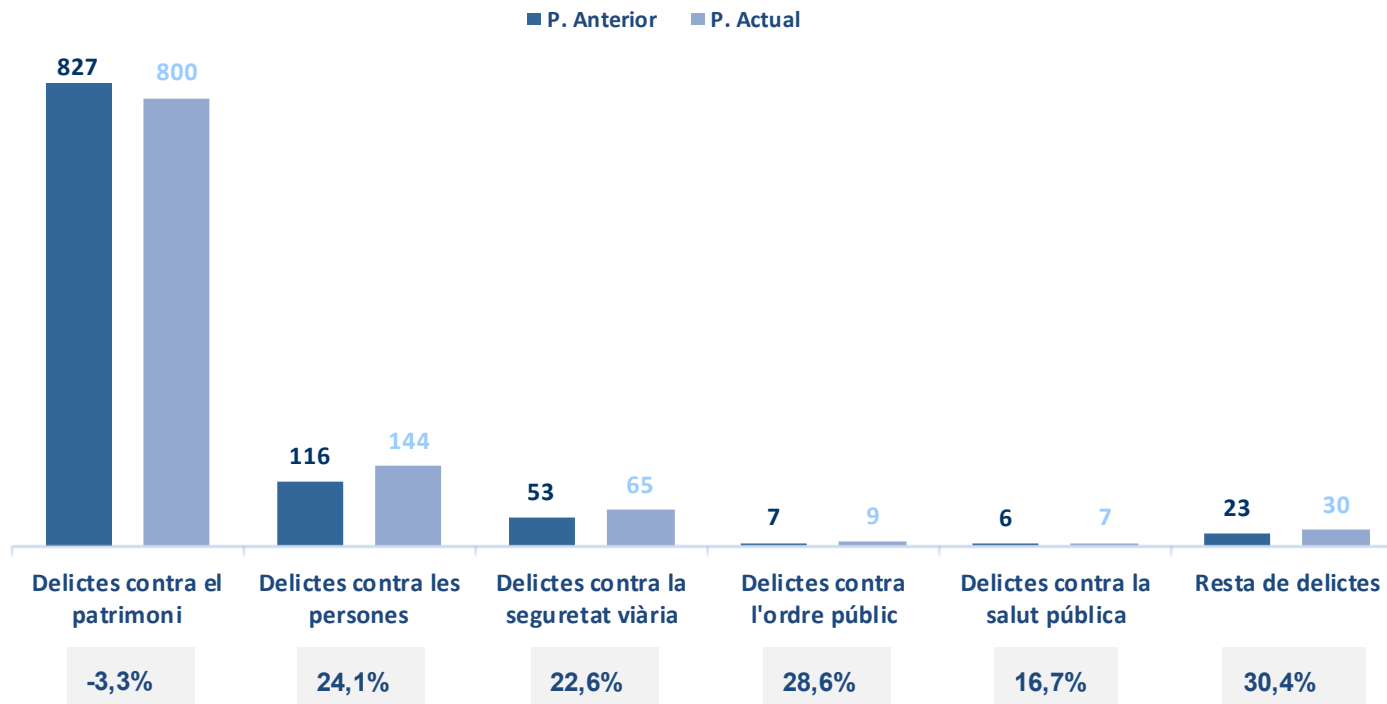
Evolució mensual dels fets coneguts (últims dos anys)



Tipologies penals

Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

Període actual: febrer 2019 - gener 2020



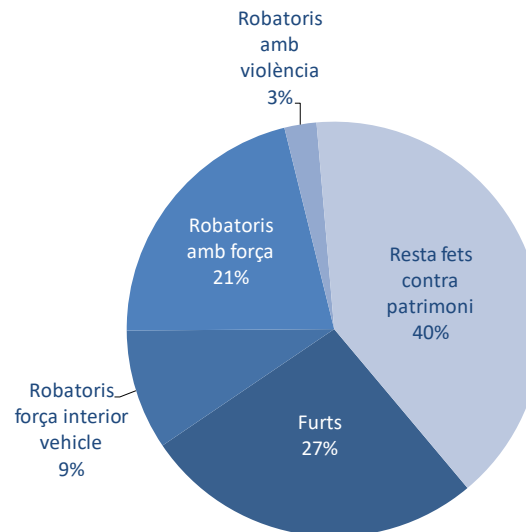
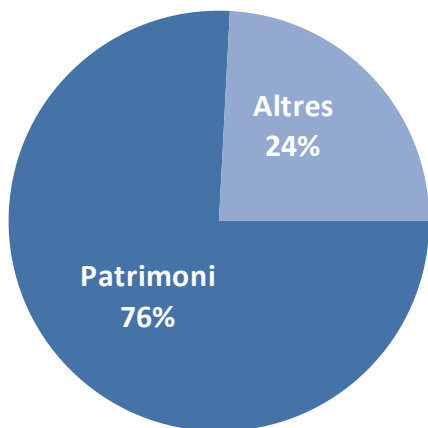
	P. Ant.	P. Act.	Variació
Delictes	1.032	1.055	2,2%

Infraccions penals contra el patrimoni

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

DELICTES CONTRA EL PATRIMONI

	P. Actual		
Furts	213		26,6%
Danys	137		17,1%
Estafes	134		16,8%
Robatori amb força domicili	113		14,1%
Robatori amb força interior de vehicle	75		9,4%
Robatori amb força resta	27		3,4%
Robatori amb força establiment	19		2,4%
Robatori amb violència i/o intimidació espai públic	11		1,4%
Robatori amb força empresa	11		1,4%
Robatori o furt d'us de vehicle	7		0,9%
Robatori amb violència i/o intimidació establiment	4		0,5%
Robatori amb violència i/o intimidació. Estrebada	2		0,3%
Robatori amb violència i/o intimidació domicili	2		0,3%
Robatori amb violència i/o intimidació resta	1		0,1%
Resta delictes contra el patrimoni	44		5,5%

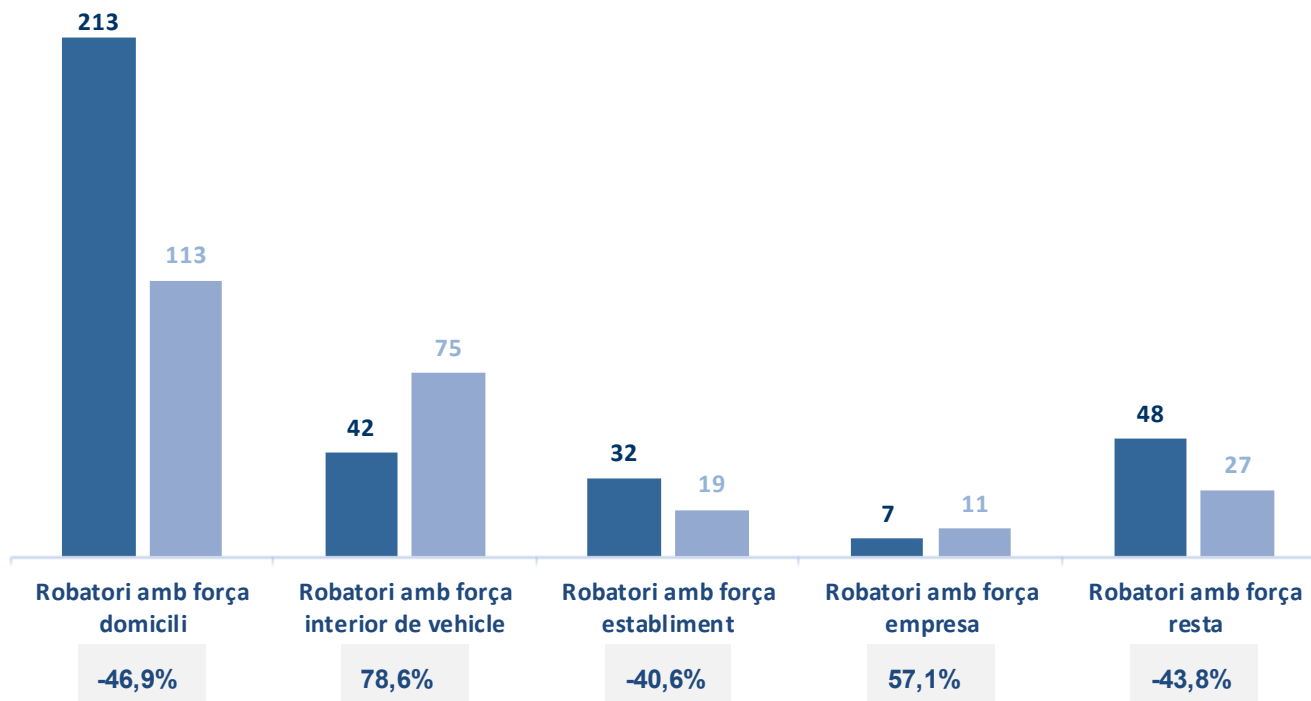


Robatoris amb força

Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

■ P. Anterior ■ P. Actual



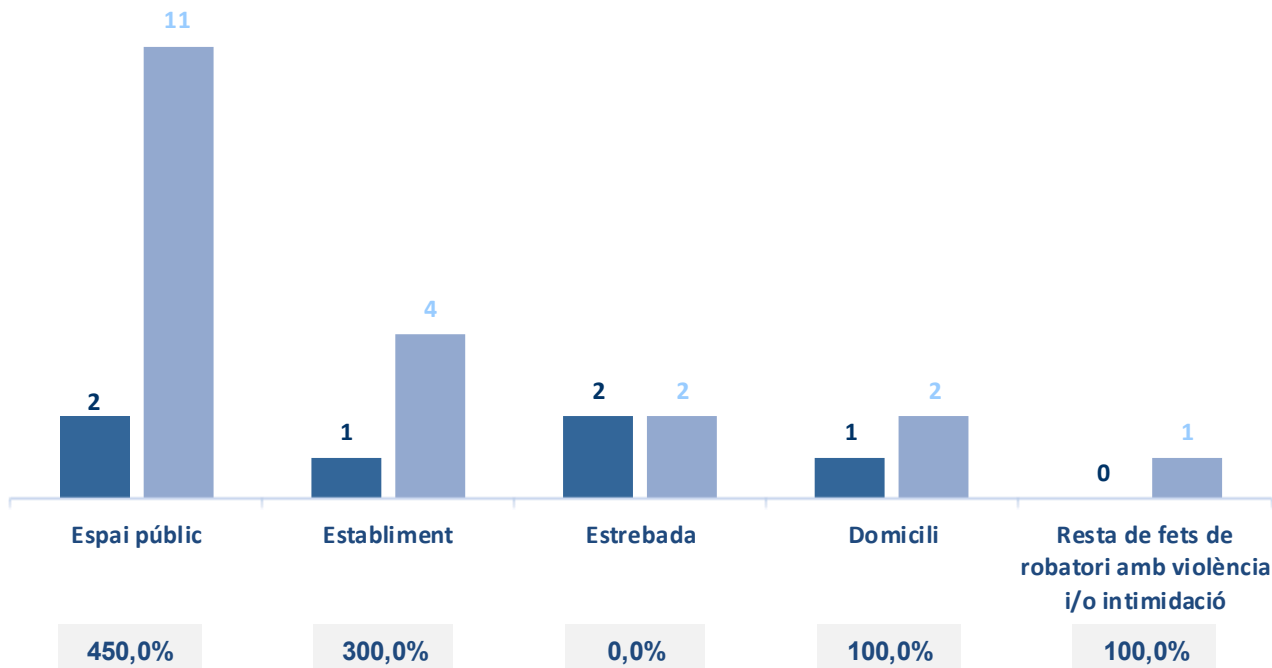
	P. Ant.	P. Act.	Variació
Robatoris amb força	342	245	-28,4%

Robatoris amb violència i/o intimidació

Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

■ P. Anterior ■ P. Actual

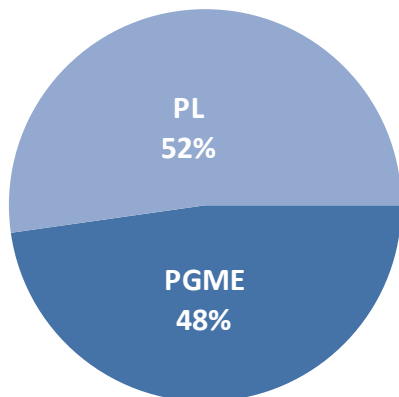


	P.Ant.	P.Act.	Variació
Robatoris amb violència i/o Intim.	6	20	233,3%

Detencions

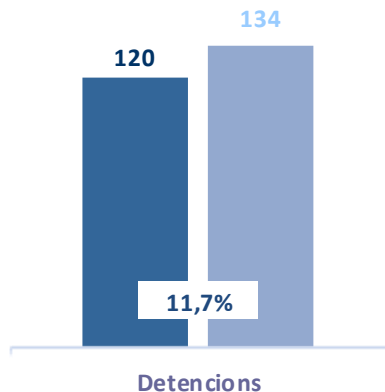
Període estudiat: febrer 2018 - gener 2020

Detencions per cos policial



Comparativa interanual

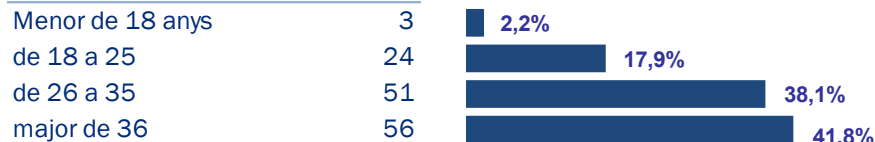
■ Període anterior ■ Període actual



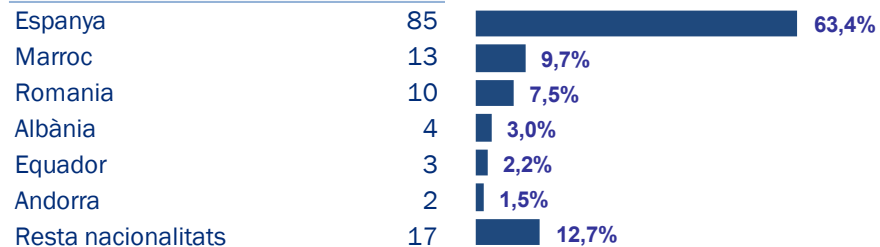
Detencions per sexe



Detencions per grups d'edat



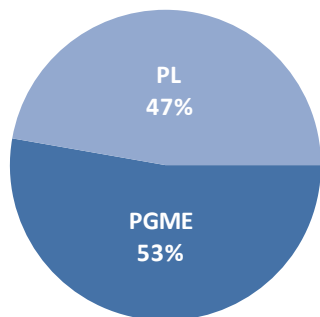
Detencions per nacionalitat



Infraccions administratives

Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

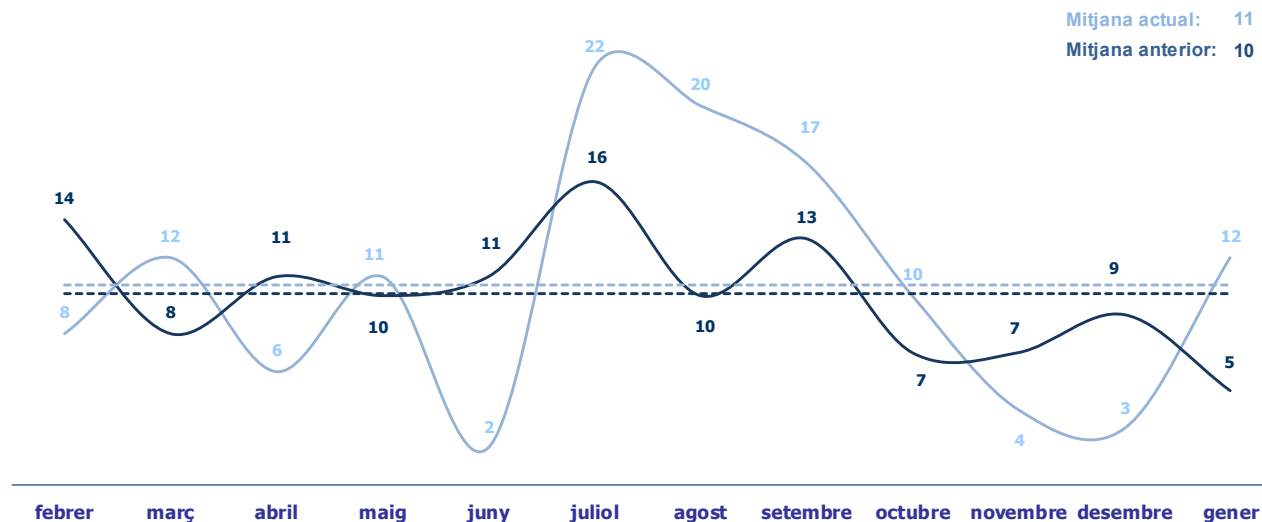
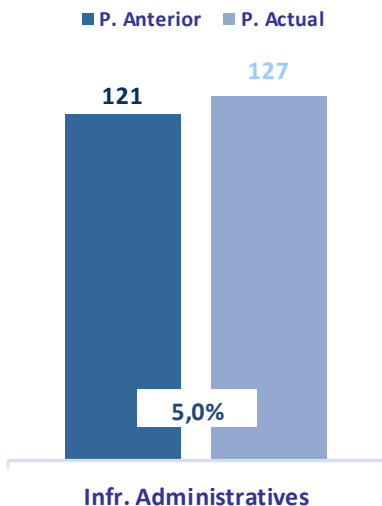
Període actual: febrer 2019 - gener 2020



Mont-roig del Camp (comparativa interanual)

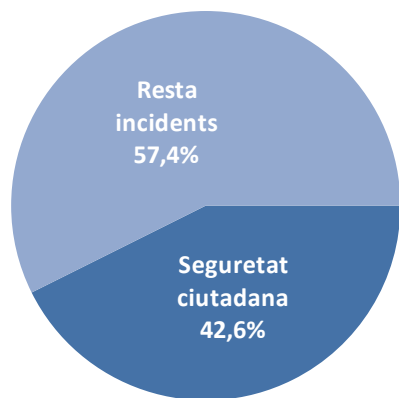
P. Anterior			P. Actual			Variacions		
Llei 4/15	Altres	Total	Llei 4/15	Altres	Total	Llei 4/15	Altres	Total
96	25	121	103	24	127	7,3%	-4,0%	5,0%

Evolució mensual de les infraccions administratives (últims dos anys)

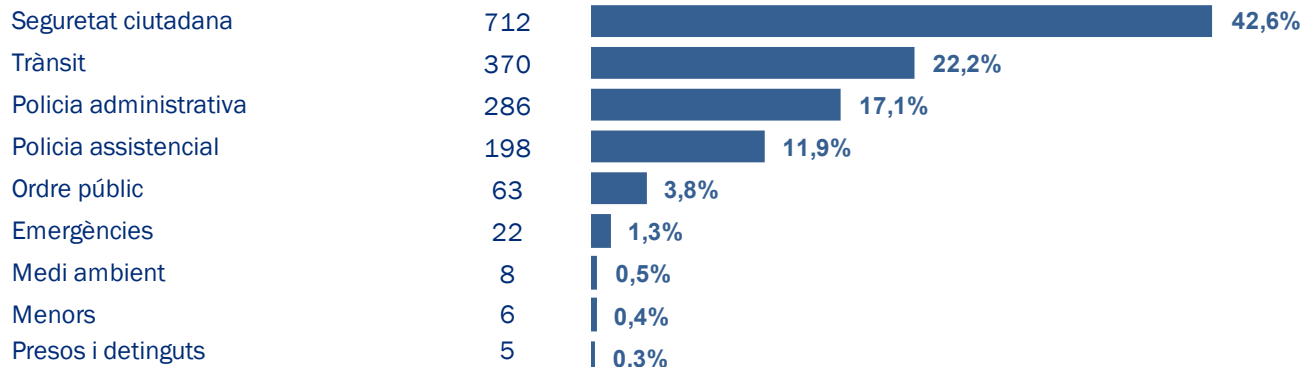


Incidents PG-ME. Tipologies

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

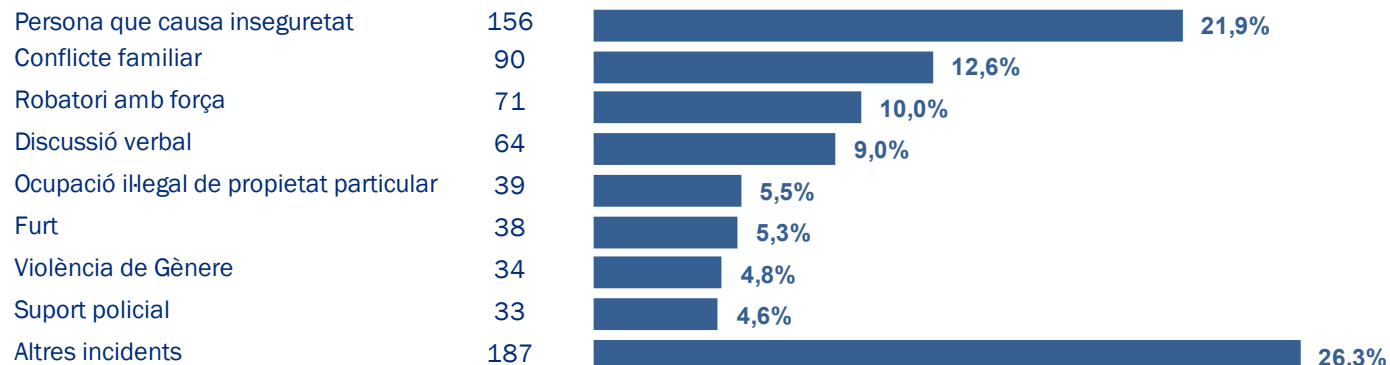
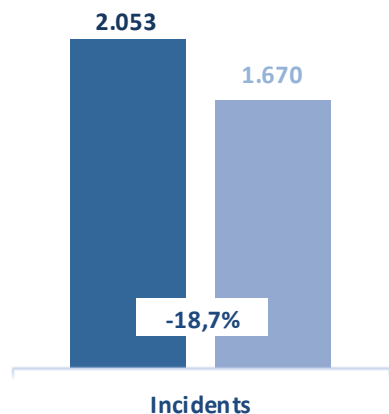


Incidents per tipologies



Incidents de Seguretat Ciutadana

■ P. Anterior ■ P. Actual

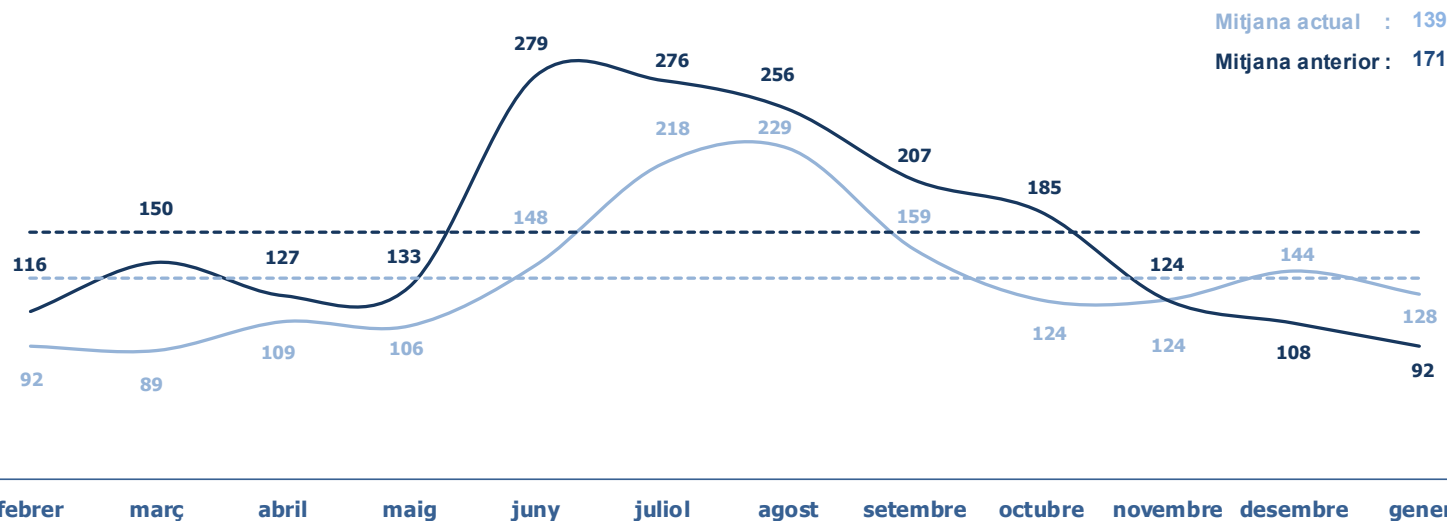


Incidents PG-ME. Evolutiva

Període anterior: febrer 2018 - gener 2019

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

Evolució mensual dels incidents (últims dos anys)



Dispositius ordinaris, extraordinaris i conjunts

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

Dispositius POE I POES

POE HABITATGE: Pla adreçat a la lluita contra els robatoris a domicili en primeres o segones residències de qualsevol tipus. Durant aquest exercici s'ha actuat contra la delinqüència autòctona, el que a la seva vegada a servit de control, oferint uns resultats notables amb una reducció dels fets superior al 46%.

POE MON RURAL I METALL: Actuacions relacionades amb l'entorn rural i emmarcades en les problemàtiques del Metall. Les actuacions s'han centrat en la prevenció i resolució de fets contra el patrimoni per sostracció de material de regadiu, elements de coure, on el principal tret definitori de la víctima és que sigui titular d'una explotació agrícola o ramadera. Reunió de seguiment i coordinació amb la secció d'UP Mont-roig mensualment.

Relacions amb la Comunitat: Sectors i temàtiques

Període actual: febrer 2019 - gener 2020

Presentacions i col·loquis

Sectors	Temàtiques	Presentacions i col·loquis	Nombre d'assistents
Joves (-18)	Seguretat viària	10	213
	Internet segura	7	235
	Prevenió. Conductes Odi i Discriminació. Taller	5	129
	Presentació del CME	3	78
	Internet Segura. La Cibercaputxeta Vermella	2	59
	Violència domèstica/de gènere/masclista	2	56
	Comença el joc	2	75
Mares i Pares	Internet Segura. Xarxes Socials	1	14
Institucions	Consells de seguretat. Situacions de violència	1	16
Total		33	875

Gràcies per la vostra atenció

PLANTILLA DE PERSONAL ANY 2026 AJUNTAMENT DE MONT-ROIG DEL CAMP

PERSONAL FUNCIONARI

ESPECIAL	SUBESCALA	CLASSE	CATEGORIA	Grup	Places	Vacants	Amortitz.	Observ.
HABILITACIÓ DE CARACTER NACIONAL	Secretaria	-	Secretaria d'Entrada	A1	1	-	-	
	Intervenció-Tresoreria	-	Interventor d'Entrada	A1	1	-	-	
		-	Tresorer d'Entrada	A1	1	1	-	
ADMINISTRACIÓ GENERAL	Superior	-		A1	4	2	-	
	Gestió	-		A2	3	3*	-	*1 plaça a seleccionar pel torn de promoció interna
	Administrativa	-		C1	48	21*	-	*1 plaça a amortitzar quan es seleccioni 1 Tèc. Gestió A2 pel torn de promoció interna
	Subaltern	-		AP	2	-	-	
ADMINISTRACIÓ ESPECIAL	Superior		Llicenciat	A1	8	3	-	
	Tècnica	Diplomada	Tècnics de grau mig	A2	17	9	-	
	Serveis Especials	Comeses especials	Tècnics especialistes	B	1	-	-	
			Tècnics especialistes	C1	10	4	-	
		Policia local	Inspector	A2	1	1	-	
			Sots-inspector	C1	1	-	-	
			Sergent	C1	1	1	-	
			Caporal	C1	6	-	1	A amortitzar 1 plaça quan es cobreixi la plaça de Sergent per Promoció interna.
			Agent	C1	22	3	-	

PERSONAL LABORAL

DENOMINACIÓ PLAÇA	Grup	Places	Vacants	Amortitz.
Gerent (laboral d'alta direcció)	A1	1	1	-
Bibliotecari	A2	1	1	-
Tècnic/a en Joventut i Participació Ciutadana	A2	1	1	-
Encarregat de biblioteca	C1	1	-	-
Treballador/a SAD	C2	1	-	-
Auxiliars administratius	C2	2	-	-
Zelador/Conserge edificis municipals	AP	2	-	-

DENOMINACIÓ PLAÇA (segons Acord de subrogació Ple 21/12/2016)	Grup Conveni col·lectiu d'origen	Situació actual
1 Coordinadora Joventut	6	A amortitzar quan es cobreixi per promoció interna plaça Tècnic/a en Joventut i Participació Ciutadana per promoció interna
2 Dinamitzador/a Joventut	5	
1 Monitor/a Joventut	3	1 Vacant
3 Administratius/ves	7	
3 Auxiliars Turisme	3	1 Vacant
1 Tècnic Responsable Turisme	7	
3 Auxiliars Administratius	3	
1 Auxiliari de la Llar - Conserge	2	1 Vacant
1 Cuidador/a (SAD)	2	
1 Agent notificador	3	

PERSONAL EVENTUAL

DENOMINACIÓ PLAÇA	Grup	Places	Vacants	Amortitz.
Assessor/a General	A1	1	-	-
Assessor/a d'Igualltat, Esports, Cultura i Festes	A1	1	-	-

Personal funcionari	127
Personal laboral	26
Personal eventual	2
Total	155

PERSONAL ADSCRIT A LA POLICIA LOCAL A 11/03/2026

Sexe	Edat	Tipus vincle	Cos funcional/Categoria	organizacion_nivel_3_des
HOME	57	FUNCIONARI CARRERA	SOTSINSPECTOR	POLICIA LOCAL
HOME	49	FUNCIONARI CARRERA	CAPORAL	POLICIA LOCAL
HOME	40	FUNCIONARI CARRERA	CAPORAL	POLICIA LOCAL
HOME	51	FUNCIONARI CARRERA	CAPORAL	POLICIA LOCAL
HOME	54	FUNCIONARI CARRERA	CAPORAL	POLICIA LOCAL
HOME	56	FUNCIONARI CARRERA	CAPORAL	POLICIA LOCAL
HOME	44	FUNCIONARI CARRERA	CAPORAL	POLICIA LOCAL
HOME	39	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	45	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	26	FUNCIONARI INTERI	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	39	FUNCIONARI INTERI	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	41	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	52	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	44	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	32	FUNCIONARI INTERI	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	44	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	47	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	39	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	42	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	57	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	42	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	33	FUNCIONARI EN PRÁCTIQUES	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	48	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
DONA	30	FUNCIONARI EN PRÁCTIQUES	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	57	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
DONA	44	FUNCIONARI EN PRÁCTIQUES	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	47	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	56	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
HOME	58	FUNCIONARI CARRERA	AGENT	POLICIA LOCAL
DONA	44	FUNCIONARI INTERI	ADMINISTRATIU	ADMINISTRACIO POLICIA LOCAL
DONA	48	FUNCIONARI INTERI	ADMINISTRATIU	ADMINISTRACIO POLICIA LOCAL

A la signatura del conveni i un cop constituïda la Comissió Paritària, s'iniciaran les negociacions per tal de definir les tasques i les compensacions econòmiques en aquells departaments que realitzen tasques fora de la jornada ordinària, treballs en festius, cap de setmana i nocturns, torns partits, rotacions de torns, exceptuant el departament de la Policia Local que es regirà pel seu acord de condicions de treball específiques.

Pacte de condicions de treball sobre jornada i horari de treball de la Policia Local de Mont-roig del Camp

CAPÍTOL I

CLÀUSULES GENERALS

Article 1. Marc jurídic

L'article 34 de la Llei 16/1991, de 10 de juliol, de les policies locals, disposa que el règim de jornada i de horari de treball, les vacances i els permisos dels membres de la policia local han de determinar-se reglamentàriament i s'han d'adaptar a les especificitats del servei del cos.

La regulació de la jornada i l'horari de treball dels membres de la Policia Local de Mont-roig del Camp tenen que garantir en tot moment el bon funcionament i el caràcter permanent dels serveis policials, establint a aquest efecte una distribució de la jornada diària de treball i unes especificitats horàries de treball que s'adeqüen en tot moment a les especials funcions que l'article 11 de la Llei 16/1991, de 10 de juliol, atribueix al cos de la Policia Local de Mont-roig del Camp.

Article 2. Objecte

Aquest acord té per objecte la regulació de la jornada i l'horari de treball dels membres de la Policia Local de Mont-roig del Camp i el règim de llicències, permisos i vacances dels membres del cos, així com la regulació salarial.

Article 3. Àmbit funcional i personal

Els efectes d'aquest acord seran d'aplicació a tots els funcionaris de l'Ajuntament de Mont-roig del Camp que s'integren al cos de la Policia Local, excepte el personal administratiu.

Article 4. Efectes

L'acord en aquest pacte té efectes i constitueix llei entre les parts, un cop acordada en la seva ratificació per la mesa General de negociació i pel Ple de la Corporació.

Les seves clàusules s'han d'interpretar d'acord amb l'ordenament jurídic vigent en matèria de funció pública i policia local, inclòs el Reglament de la Policia Local.

Article 5. Duració, vigència, pròrroga i revisió.

5.1 La vigència d'aquest acord s'iniciarà al dia següent a la seva aprovació tindrà efectes des de el dia 1 de gener de 2010. Tindrà una vigència de dos anys, finalitzarà el 31 de desembre 2011.

5.2 Aquest acord quedarà prorrogat tàcticament, per períodes anuals, si no es produeix expressa denuncia del mateix per alguna de les parts firmants, amb una antelació mínima de tres mesos a la finalització del seu període de vigència o qualsevol de les seves prorrogues.

5.3 El present conveni perllongarà la vigència durant el període de negociació del següent

CAPÍTOL II.

JORNADA DE TREBALL ANUAL I CONDICIONS GENERALS DELS HORARIS

Article 6. Jornada de treball anual

6.1 La jornada de treball anual pels membres del cos de la Policia Local de Mont-roig del Camp serà la mateixa que la resta d'empleats públics de l'administració de Mont-roig del Camp.

6.2 El total màxim de dies de treball anual és de 190 tornos de treball.

6.3 En el cas de que no s'arribi al còmput anual d'hores de treball efectiu previstes en planificar, el treballador haurà de decidir si les hores es descompten de les seves vacances o bé s'ampliarà en jornades de treball amb acord de Prefectura, qui establirà el moment en què s'han de fer efectives, segons ho consideri més adient per al funcionament del servei policíac.

6.4 Com a màxim es treballaran 7 dies seguits i a continuació hi haurà un mínim de 2 dies seguits de descans.

6.5 Es garantirà un mínim de 8 dies de festa al mes, quatre dels quals seran en cap de setmana en funció del règim horari al que es resta subjecte.

6.6 Els membres de la Policia Local poden disposar d'una pausa de 30 minuts, computable com a temps de treball efectiu, sempre que superin les 6 hores continuades de treball.

6.7 A efectes de gaudiment, els caps de setmana festius comprendran des de les 22:00 hores de divendres fins les 06:00 hores del dilluns.

6.8 Es gaudirà, com a mínim de tants caps de setmana de festa com de treball a l'any.

Article 7. Treball efectiu

7.1 S'entén per treball efectiu el treball temps transcorregut entre l'hora d'inici de la prestació del servei i l'hora de finalització en el centre de treball habitual. La jornada de treball serà de vuit hores i quinze minuts.

7.2 Si el servei es presta en un centre de treball ubicat en un altre lloc a l'habitual, el temps de treball efectiu es computa des de la incorporació de l'agent al seu centre de treball habitual fins el seu retorn a aquest. En cas d'anar-hi pels seus mitjans, el còmput horari es prendrà com si es sortís del seu centre de treball habitual.

Article 8. Tipus d'horaris

Els tipus d'horaris de treball són els següents:

- a) Règim horari per tornos (matí, tarda i nit)

- b) Règim horari especial: horari partit, horari flexible i horaris específics

Article 9. Règim horari de torns

9.1 El règim horari de torns és el que es desenvolupa en unitats en que es requereix la presència d'efectius les 24 hores del dia durant tot l'any.

9.2 La jornada de treball anual en el règim horari de torns es distribueix en cicles de treball que es succeeixen ininterrompudament al llarg de l'any.

9.3 Els cicles de treball estan per les seqüències dels dies i els torns de treball previstos en el quadrant que sigui aprovat.

9.4 L'assignació dels funcionaris en els escamots es realitzarà en el moment de fer la planificació anual dels cicles de treball. Tots els funcionaris tindran coneixement d'aquesta planificació anualment.

9.5 Per raons del servei, i amb una antelació mínima de 10 dies, la Prefectura, de forma motivada, pot canviar l'assignació d'un funcionari a un altre escamot.

9.6 L'hora d'inici de la jornada diària, en funció del servei, és la següent:

Torn	Horari d'inici
Matí	A les 06:00 hores
Tarda	A les 14:00 hores
Nit	A les 22:00 hores

9.7 El cap del cos amb el consentiment de l'Alcalde o en el seu cas del Regidor delegat de policia, en funció del tipus de servei, unitat o lloc de treball que s'ocupi, determinarà el tipus d'horaris a torns que correspongui. Aquesta planificació s'haurà de conèixer amb una antelació mínima de 2 mesos.

9.8 L'adequació de la organització funcional a les necessitats ciutadanes mitjançant la possible creació de nous equips o serveis restarà en tot cas condicionada pels règims d'horaris establerts en el present acord.

9.9 Es garanteix un servei mínim per torn de treball de un 10 % de la plantilla del cos de la policia local.

9.10 Per organització funcional a les necessitats del servei, per cada torn hi haurà un responsable de torn, essent un caporal o superior. En cas que no fos possible, aquestes funcions seran realitzades per els agents que determini prefectura aplicant-li la compensació establerta a l'article 26.6 del present acord.

Article 10. Règim d'horaris especials

10.1 Els règims d'horaris especials són els que es desenvolupen en unitats en que es requereix adaptar-los i fer-los flexibles per atendre correctament els diferents serveis.

10.2 La Prefectura de la Policia Local, en funció del lloc de treball que s'ocupi en les diferents unitats, determinarà el tipus d'horaris especials que correspongui.

Article 11. Horari partit

11.1 La prestació de la jornada diària de treball en horari partit té una interrupció d'una hora, com a mínim i de 3 hores com a màxim de descans. L'inici de la jornada de treball es realitzarà en les franges següents: Matí: a partir de les 08.30 fins a les 09.30 h; Tarda: a partir de les 16.30 fins a les 17.30 h. L'hora d'inici la marcarà Prefectura tenint present les franges anteriorment esmentades.

11.2 La cobertura dels serveis subjectes a aquest règim horari de torn partit es realitzarà per personal voluntari. En el cas que no sigui possible garantir el funcionament dels serveis policíacs mitjançant l'adscripció voluntària dels funcionaris, la Prefectura adscriurà al quadrant, de forma obligatòria, els funcionaris que siguin necessaris.

10.3 Aquest torn partit es remunerarà amb la mateixa quantitat amb la que es remunera la nit treballada de manera addicional en un complement de productivitat, per dia treballat.

Article 12. Horaris específics

12.1 És el que desenvolupa aquelles unitats que per les especials funcions que portin a terme requereixin un règim horari adaptat a les necessitats del servei que desenvolupen.

12.2 L'horari flexible es desenvolupa en jornades diàries d'un mínim de 6 hores i d'un màxim de 8,15 hores, normalment en horari diürn.

12.3 La planificació d'aquest horari pot ser modificada per necessitats de servei pel cap del cos amb una antelació mínima de 24 hores de l'inici del servei i excepcionalment es podrà planificar servei en horari nocturn.

Article 13. Mitjans de control

Són responsables directes del control del compliment de la jornada i l'horari dels membres del cos de la policia local de Mont-roig del camp, els caps del servei, de torn o de les unitats a les que estiguin adscrits, sense perjudici de la supervisió superior del cap del cos i de l'Alcalde o del Regidor delegat de la policia, mitjançant els mitjans de control que s'estableixin.

Article 14. Temps de descans en la jornada laboral

14.1 El personal subjecte al règim de torns i als horaris especials o específics que realitzi jornades de treball continuades iguals o superiors a 4 hores e inferiors a 6 hores tindrà un descans de 10 minuts dins la seva jornada.

14.2 Els caps del servei, de torn o d'unitat decidiran, amb els mitjans de control que s'estableixin, el moment en que correspongui gaudir dels temps de descans previstos en els apartats anteriors.

14.3 Normalment el temps de descans en la jornada laboral es gaudiran en els següents horaris:

Matí	Entre les 08:00 hores i les 10:00 hores
Tarda	Entre les 17:30 hores i les 19:00 hores
Nit	Entre les 02:00 hores i les 03:00 hores

En tot cas, el període de descans queda subjecte a les necessitats del servei i en cap cas el seu gaudiment podrà afectar a la prestació dels serveis policíacs.

Article 15. Treball en període nocturn i diürn

15.1 Als efectes de compensació, s'entén per treball en període nocturn l'efectuat entre les 22:00 i les 06:00 hores.

15.2 Als efectes de compensació, s'entén per treball en període diürn l'efectuat entre les 06:00 hores i les 22:00 hores.

15.3 A partir dels 50 anys d'edat, l'agent que ho sol·liciti per escrit, podrà quedar exempt de realitzar servei de nit. Aquesta petició es podrà autoritzar sempre i quan el servei quedi garantit. En cas de que hi hagués més d'una petició, es faran torns rotatius, els quals seran per períodes de sis mesos, començant pel que tingui més anys d'antiguitat al cos i en cas d'igualtat el que tingui més triennis.

Article 16. Treballs en cap de setmana

Als efectes de compensació, s'entén per treball en cap de setmana, pels membres del cos de la policia local subjectes al regim d'horari especial, el realitzat entre les 22:00 hores del divendres i les 06:00 hores del dilluns següent.

Article 17. Festes oficials i festes locals

Les festes oficials i les festes locals són les previstes en el calendari oficial de festes publicat pel Departament de Treball.

Article 18. Dia festiu

18.1 A efectes de compensació, s'entén per dia festiu aquell dia que el funcionari té planificat al quadrant com a dia lliure de servei a tots els efectes.

18.2 El temps lliure de servei s'entén com a dia festiu a tots els efectes.

CAPITOL III GARANTIES DE LES PLANIFICACIONS I DELS SEUS CANVIS

Article 19. Criteris de planificació i compensació

Canvis en la planificació inicial.

Un cop feta pública, al taulell d'anuncis del centre de treball, la planificació bimestral, no es podrà fer canvis de planificació, excepte canvis voluntaris, participació en operacions especials retribuïdes o participació en formació obligatòria (formació en interès del servei o formació interna) o formació de promoció i provisió, pel que fa al dia previ a l'inici del curs.

En el supòsit que la planificació es modifiqui amb posterioritat al límit indicat al paràgraf anterior, la modificació es comunicarà als funcionaris afectats. Aquesta comunicació ha d'incloure la jornada prevista inicialment i les modificacions que s'estableixin.

Compensació dels canvis de planificació

Les modificacions de la planificació posteriors al termini establert en el punt anterior (bimestralment) d'aquesta instrucció donen lloc a l'aplicació de coeficients, excepte en els següents casos:

- a) Que el canvi de planificació suposi un perllongament de jornada, o un canvi en la franja horària que no comporti un canvi de torn de treball dins de la mateixa jornada (matí, tarda, nit).
- b) Que el canvi de planificació hagi estat voluntari, derivi d'una permuta autoritzada o es tracti d'activitats de formació obligatòria.
- c) Que es tracti d'operacions especials, o part d'elles, en els que s'estableixi una altra forma de compensació.

També s'escaurà l'aplicació de coeficients quan es produeixi una reincorporació al servei, entesa com la situació que té lloc quan un funcionari és cridat a entrar novament de servei una vegada finalitzada la seva prestació planificada sense que hi hagi hagut perllongament efectiu de la mateixa.

Els possibles canvis de planificació de festa a treball que, per causa raonada, s'hagin de produir en el calendari abans de la publicació bimestral, els serà d'aplicació els coeficients multiplicadors de l'annex 2, i es comptabilitzarà com dia treballat. Aquest canvis no superaran els 5 a l'any.

Per la cobertura de serveis, els comandaments als quals correspongui la planificació de les respectives unitats poden pactar canvis en la planificació inicial amb els funcionaris afectats sense que comporti l'aplicació de coeficients. Aquests canvis hauran de compensar-se amb caràcter general en el termini màxim de 5 setmanes. El dia de compensació s'inclourà en la notificació del canvi de planificació que haurà d'anar signada pel funcionari afectat.

En el cas de que la cobertura dels serveis mínims no es pugui realitzar mitjançant el canvi en la planificació inicial amb l'acord del funcionari afectat, s'haurà de cobrir mitjançant personal voluntari que s'haurà de compensar econòmicament o bé mitjançant l'aplicació dels coeficients de l'Annex 2. A efectes de compensació serà el treballador qui haurà d'escollir si es fa econòmicament o bé en aplicació dels coeficients.

Article 20. Permutes

Es poden permutar serveis dins de la mateixa unitat entre personal de la mateixa escala. Les sol·licituds s'adrecen al comandament responsable de la planificació mitjançant el model formalitzat, amb un mínim de 5 dies d'antelació. Cal que el interessat es quedi el comprovant de la sol·licitud, una vegada signada i datada pel cap de torn. La desestimació de les permutes ha de motivar-se i s'ha de comunicar als sol·licitants amb 48 hores d'antelació al primer dels serveis afectats per les permutes.

Article 21. Especial dedicació

21.1 A efectes de compensació s'entén per especial dedicació aquells serveis que en benefici de l'Administració obliguin al funcionari a realitzar activitats complementàries de les seves funcions fora de la jornada laboral.

21.2 L'especial dedicació pot consistir en la realització d'activitats concretes com l'educació viària, pràctiques de tir, formació o entrenament de habilitats o en la disponibilitat mitjançant sistemes de localització.

Article 22. Compensació per especial dedicació

22.1 Als membres de la Policia Local de Mont-roig del Camp de l'escala bàsica i intermèdia que per causes inherents o derivades del servei hagin d'estar en situació de disponibilitat mitjançant sistemes de localització, se'ls compensarà considerant com a temps de treball efectiu 30 minuts per dia o per la fracció del dia en que hagin estat en aquesta situació.

22.2 Les hores acumulades són compensades amb les hores pendents de la bossa de cada funcionari o amb el gaudiment de dies lliures de servei. En tot cas serà necessari acumular el nombre d'hores suficient per compensar jornades senceres.

22.3 Queden exclosos els membres de l'escala bàsica i intermèdia els següents:

Els que ocupin càrrecs de prefectura, d'acord amb la corresponent relació de llocs de treball.

En aquests casos la compensació es realitzarà econòmicament.

22.4 En tots els casos previstos en el present article, l'elecció del moment en que es tenen que gaudir els dies lliures de servei en compensació per especial dedicació corresponen al funcionari, prèvia sol·licitud al cap i sempre que ho permeti el bon funcionament del servei.

22.5 Els membres que es trobin en aquesta situació de disponibilitat, es presentaran en la major brevetat al lloc de treball, no superant, les dos hores des de l'avís.

Article 23. Crèdit de compensació Horària

Per als supòsits de perllongament de jornada per sobre de l'horari habitual s'estableix, a partir de l'aprovació del present acord i durant tot el seu període de vigència, un mòdul retribuït de la forma següent:

Els excedents de jornada que no arribin als 20 minuts i estiguin justificats amb el vist-i-plau del caporal o cap del torn es comptabilitzaran creant un crèdit horari que serà acumulable al crèdit individual de vacances o dies de descans.

Els excedents de jornada que sobrepassin els 20 minuts, no seran compensats al crèdit horari, si bé es compensaran econòmicament en franges mínimes de 15 minuts d'acord al article 35 tenint present que es comptabilitzen vuit hores i quinze minuts de treball.

Article 24. Gaudiment dels dies lliures de servei

Com a mínim, la meitat dels dies lliures de servei que resultin de l'aplicació dels sistemes de compensació previstos en el present acord, es poden tenir en torns de nit o durant els caps de setmana.

Article 25. Necessitats del servei

25.1 S'entén per necessitats del servei aquells fets imprevistos, baixes, indisposicions, calamitats públiques i altres, coneguts amb una antelació inferior a 3 dies, aliens a la planificació, la organització i el funcionament del cos de la policia local, que puguin fer necessària la modificació de la distribució de la jornada de treball pel bon funcionament del servei públic policíac.

25.2 El cap del cos per delegació de l'Alcalde o en el seu cas del Regidor delegat de policia és qui declara les necessitats del servei.

25.3 Donada les característiques del nostre municipi amb dos nuclis de població importants, a una distància l'un de l'altre de 11 quilòmetres es tindrà en consideració que quan només hi hagi una patrulla de servei, no es podrà separar la patrulla per cobrir serveis, els quals tinguin una distància entre si, superior a 2 quilòmetres. Es tracta de protegir la integritat dels agents i alhora aconseguir donar un millor servei al ciutadà.

Article 26. Realització de comeses de nivell superior

26.1 Quan les necessitats del servei ho exigeixin, la Corporació podrà encomanar als seus empleats que gaudeixin de la titulació exigida (títol acadèmic o Professional), l'exercici de funcions corresponents a un lloc de treball de categoria professional superior a la que tenen reconeguda, per un període no superior a un any. El canvi es realitzarà sempre amb l'informe favorable del Cap responsable d'aquest empleat i la corresponent comunicació als representants de la comissió paritària així com al empleat a realitzar les tasques encomanades.

26.2 En els casos en que realitzin funcions de major categoria per suplir a treballadors amb reserva de lloc de treball, aquesta situació podrà allargar-se en el temps fins que el treballador substituït retorni a la situació de actiu, sense que el treballador que hagi realitzat funcions de superior categoria pugi reclamar la consolidació de la categoria superior per haver-ne superat el termini fixat en el present acord.

26.3 Si superat el termini d'un any, el treball desenvolupat no té caràcter de substitució, es considerarà que existeix un lloc de treball vacant i s'haurà d'obrir convocatòria interna per a la seva provisió mitjançant els procediments legals establerts

26.4 En els casos d'adscripció d'un empleat públic a un lloc de treball les retribucions del qual siguin superiors a les del propi, aquest percebrà les retribucions assignades al lloc de treball al que se li adscriu, durant el temps que faci aquestes funcions de superior categoria.

26.5 El personal que realitzi la substitució rebrà en compensació per la major responsabilitat un complement per dia de substitució segons la següent quantificació:

- a) Substitució d'un cap de l'escala bàsica: 12 euros.
- b) Substitució d'un cap de l'escala intermèdia: 14 euros.
- c) Substitució del cap del cos: 16 euros més la part proporcional del complement per especial dedicació, que el cap del cos tingui reconeguts.

26.6 En cap cas, l'aplicació d'aquest o futurs convenis suposarà una pèrdua de les condicions adquirides que afectin a retribucions (bàsiques i complementaries de caràcter periòdic), duració de jornada de treball, vacances, permisos, pagues extraordinàries dobles, llicències i excedències.

CAPITOL IV

RÈGIM DE LLICÈNCIES, PERMISOS I VACANCES

Article 27. Concessió

27.1 La modalitat de llicències i permisos venen regulades a l'acord general dels funcionaris de l'Ajuntament de Mont-roig del Camp i en la normativa vigent.

27.2 Correspon al cap de la Prefectura de la Policia Local la concessió de les llicències, dels permisos i les vacances, les quals estan condicionades a les necessitats del servei, segons les característiques del cos de la policia local.

27.3 Per la particularitat de la distribució horària en torns de matí, tarda i nit, a l'article 12 apartat 15 de l'acord general dels funcionaris, cal afegir, que quan un Policia tingui un examen final o proves definitives d'aptitud i tingui planificat torn de nit, podrà gaudir d'aquest permís sense recuperar, la nit anterior a l'examen, sempre i quan, l'examen tingui lloc abans de les 15:00 hores.

Article 28. Gaudiment dels Permisos (AP)

Sol·licitud

Els funcionaris han de presentar les peticions d'aquests permisos per duplicat, mitjançant el document formalitzat, com a regla general 5 dies hàbils abans del dia de gaudiment d'aquest permís.

La sol·licitud serà entregada al Cap de torn corresponent, el qual la signarà i datarà, entregant-li a l'interessat còpia de la mateixa com a comprovant de la sol·licitud.

Informe del cap

El cap de la Policia Local ha d'informar sobre la concessió o denegació de les sol·licituds. Una vegada informat el referit cap ha de trametre la petició a l'òrgan competent per resoldre.

Resolució

L'òrgan competent aprova o denega la concessió del permís.

En cas que l'interessat no rebi resposta per escrit abans de 2 dies hàbils anteriors a la data del permís sol·licitat, s'entén que aquest ha estat autoritzat.

La denegació d'aquests permisos s'ha de fer per escrit a l'interessat mitjançant còpia de la resolució, amb una antelació mínima de 3 dies hàbils a la data de gaudiment del permís. Aquesta denegació ha de ser motivada per raó de necessitats operatives concretes. A aquest efecte l'òrgan competent ha d'informar per escrit a l'interessat del motiu de la seva denegació.

Les resolucions que estimin les sol·licituds d'aquests permisos han de notificar-se a les oficines de recursos humans a l'efecte d'actualitzar les dades en els sistemes de planificació i gestió horària i informar al sol·licitant.

Procediment d'urgència

En casos degudament justificats, quan no sigui possible sol·licitar els permisos amb una antelació de 5 dies hàbils abans de la data del seu gaudiment, cal sol·licitar-los amb la màxima antelació possible. En aquest cas la resolució de concessió o denegació del permís sol·licitat ha de ser expressa.

Criteris per a la concessió de permisos en els mesos de desembre i gener

Davant la possibilitat que en una mateixa unitat es produeixin interessos coincidents de gaudiment de permisos en els mesos de desembre i de gener, i per tal que, en tot cas, quedi garantida la presència determinada com a servei mínim per tal de garantir el bon funcionament del servei, s'estableixen els cicles previstos a l'annex d'aquesta Instrucció.

L'establiment d'aquest sistema rotatiu de gaudiment de cicles és subsidiari pels supòsits en què no sigui possible l'acord entre els funcionaris d'una mateixa unitat.

Gaudiment dels cicles. Sistema rotatiu

El gaudiment dels cicles s'alterna en aquest ordre:

- 1r. any Cicle de la Constitució
- 2n. any Cicle de Nadal
- 3r. any Cicle de Cap d'Any
- 4t. any Cicle de Reis
- 5è. any No es gaudeix de cap d'aquests cicles

De forma que si un funcionari ha gaudit del cicle de Nadal aquest any 2010, l'any 2011 no el gaudirà, però podrà sol·licitar el cicle següent: el de Cap d'Any. Si l'any 2010 no sol·licita el cicle de Cap d'Any, perquè no el vol, està de baixa o ja ha gaudit de les hores abans d'aquestes dates, l'any 2011 li tocarà gaudir el cicle següent, és a dir, el de Reis. L'any 2012 no gaudirà de cap dels cicles esmentats anteriorment. I, l'any següent, el 2013, tornarà a iniciar-se la roda.

La mateixa roda s'estableix sigui quin sigui el cicle en què es va iniciar el gaudiment del torn de permís per assumptes personals.

L'òrgan competent per autoritzar els permisos per assumptes personals pot alterar aquest sistema rotatiu per necessitats del servei, i en el benentès que l'any 2011 gaudirà del cicle següent al que li hagués correspost aquest any 2010, sense tenir en compte el realment realitzat.

En el cas en que dos funcionaris de la mateixa categoria coincideixin en el cicle a gaudir, s'aplicarà els criteris següents:

- Té preferència el funcionari que no hagi gaudit el mateix cicle l'any anterior.
- Si continua la igualtat, es donarà preferència al funcionari més antic en el cos.

Sol·licitud i tramitació dels permisos

Els interessats han de presentar les seves sol·licituds, mitjançant el document formalitzat, abans de l'1 de novembre inclòs, amb indicació del cicle que li correspon, que és el següent d'acord amb l'ordenació establerta en aquest sistema rotatiu de cicles i amb independència del cicle que s'hagués gaudit efectivament l'any anterior.

Les sol·licituds d'aquests permisos s'entendran desestimades si transcorreguts quinze dies naturals a comptar des de l'endemà a la data de finalització del termini fixat per a la seva presentació el funcionari no ha rebut la resolució expressa

Article 29. Vacances

29.1 El temps de vacances és proporcional al de serveis prestats en el període comprès entre l'1 de febrer i el 31 de gener. Tot el personal de la Policia Local té dret a gaudir de 23 dies hàbils de vacances. Aquestes vacances podran estar incloses total o parcialment, dins del quadrant anual, sempre amb el vist-i-plau de la persona afectada.

La suspensió de funcions, les excedències voluntàries i les llicències sense retribució són situacions que disminueixen el temps efectiu de servei prestat i també el període de vacances.

29.2 Es poden establir diferents percentatges de permanència en cada unitat policial, respectant sempre el 80% de presència mínima de tot el personal de la plantilla de la Policia Local. No obstant això, el percentatge esmentat podrà ser inferior sempre i quan el servei ho permeti. Els efectius es distribuïran proporcionalment entre tots els cicles de cada període.

29.3 Les peticions per al gaudiment de vacances, quant a la seva autorització, tenen preferència sobre les sol·licituds de permisos per assumptes personals i per hores acumulades.

29.4 Els funcionaris amb horari de torns adscrits al quadrant general o bé treballin el mateix número d'hores que el personal que estigui adscrit a aquest quadrant, disposaran de 23 dies hàbils de vacances per cada any complet de servei prestat o bé la part proporcional.

29.5 Per a la resta de membres del cos, subjectes a qualsevol dels règims horaris, la planificació de treball dels quals no s'ajusti a cap dels supòsits anteriors, el gaudiment del període vacacional anirà en funció de les hores anuals que treballi, prenent com a referència el número d'hores del quadrant de l'annex 1.

29.6 En cas de no finalitzar la totalitat de dies de vacances durant l'any natural, es podran gaudir fins al 31 de gener de l'any següent.

29.7 La petició de vacances s'ha de fer amb una antelació mínima de 2 mesos abans de la data del seu gaudiment. Abans del 30 de juny el/la funcionari/a haurà d'haver gaudit com a mínim d'un 30% de les vacances per tal de garantir un bon funcionament.

29.8 La concessió de les vacances s'entendran estimades si transcorregut un mes de la presentació d'aquestes no es notifiqués res al respecte.

29.9 Períodes de gaudiment. A l'efecte de gaudir de les vacances, es determinen els períodes següents:

- a) Primer període, compres entre l'últim dilluns de maig i el primer diumenge d'octubre.
- b) segon període: la resta de l'any excepte els mesos de desembre i gener.

Cadascun d'aquests períodes es subdividiran en cicles que comprendran les setmanes planificades de treball. Cada unitat, area o divisió repartirà proporcionalment els seus efectius entre els cicles de cada període garantint en el primer període 20 dies naturals consecutius.

El funcionari rebrà des de prefectura, per ordre preferencial, els cicles de gaudiment de cadascun dels períodes.

29.10 En el cas en que dos funcionaris de la mateixa categoria coincideixin en el cicle a gaudir, s'aplicarà els criteris següents:

- Té preferència el funcionari que no hagi gaudit el mateix cicle l'any anterior.
- Si continua la igualtat, es donarà preferència al funcionari més antic en el cos.
- Si continua l'empat, la comissió Paritària decidirà qui té preferència.

Article 30. Garantia

La setmana i/o dies lliures de servei immediatament anteriors, intermedis i immediatament posteriors a les assenyalades com a vacances, el personal no podrà ser cridat al servei.

El personal que tingui incloses les vacances a dins del quadrant anual, i romanguí de baixa durant un període superior a un mes, tindrà dret a recuperar els dies de vacances proporcionals al temps que estigui de baixa tenint com a referent els 23 dies de vacances.

Article 31. Formació

31.1 La formació es regirà a mes de l'acord de condicions de treball dels empleats públics de l'administració de l'ajuntament de Mont-roig del Camp, pels acords del present.

31.2 La durada d'alguns dels cursos obligatoris i els desplaçaments diaris a la seu on es realitza la formació, normalment a l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya de Mollet, fa aconsellable que sigui preceptiva la petició d'una plaça d'allotjament a l'ISPC per tal d'evitar desplaçaments innecessaris que comporten risc per a la seguretat dels assistents a una activitat formativa. No obstant això i atès que el nombre de places d'allotjament de què disposa la DG de la Policia a l'ISPC és limitat, si totes es troben ocupades els assistents a un curs obligatori podran allotjar-se a un establiment hotel·ler proper a la seu de l'Institut per tal d'evitar llargs desplaçaments diaris, i generaran, en conseqüència el dret a percebre les indemnitzacions per raó del servei que s'hagi pactat a l'acord de condicions general.

31.3 En el cas que es pernocti a l'Escola de Policia de Catalunya, el temps de desplaçament només es produirà, i per tant, tindrà la consideració de treball efectiu, el primer i el darrer dia de participació en l'activitat formativa.

31.4 Si l'assistència a una activitat formativa d'interès pel servei o de formació interna o relacionada amb cursos de promoció o provisió està planificada per al matí següent a un torn de nit en què el funcionari hagi de treballar, se li planificarà festa en l'esmentat torn de nit.

31.5 El còmput mínim de formació obligatòria que haurà de proporcionar la Corporació als membres de la Policia Local serà de 33 hores les quals ja figuren com a festa incloses dins del quadrant aprovat. Aquesta bossa horària pot ser superada segons la naturalesa dels cursos o les necessitats de formació. En el cas que per motius d'organització del servei aquesta formació coincideixi en dia de treball, aquestes hores hauran de ser retornades amb acord de Prefectura. Si no s'assisteix a la formació, s'entendrà com falta d'assistència al lloc de treball. Si el treballador estigués de baixa per malaltia o un altre motiu degudament justificat tampoc s'haurà de recuperar. Si aquesta formació no es portés a terme per la Corporació el treballador no es veurà perjudicat i no ho haurà de recuperar amb treball efectiu.

31.6 Per tal d'evitar desplaçaments, la distribució horària de la formació obligatòria, haurà de complir un mínim de 6 hores diàries, en el cas de que la seva durada sigui inferior, es comptabilitzarà pel mínim establert.

31.7 No s'obligarà a assistir a activitats de formació en interès del servei o formació interna en els períodes de vacances concedits, llevat de casos excepcionals degudament justificats. En el cas que alguna persona vulgui realitzar algun curs en els períodes de vacances concedits, la participació en aquesta activitat formativa tindrà la consideració de formació voluntària.

31.8 No s'obligarà a assistir a activitats de formació en interès del servei o formació interna en el període autoritzat de reducció de jornada per guarda legal, sigui quina sigui la forma de reducció, llevat que l'horari de l'activitat formativa coincideixi amb la jornada reduïda de treball del funcionari. Malgrat l'anterior, si el funcionari amb reducció de jornada vol assistir a una activitat formativa en interès del servei o formació interna fora total o parcialment de la seva jornada de treball, podrà fer-ho prèvia l'autorització corresponent. Les hores de formació realitzades per sobre de la seva jornada de treball amb reducció no tindran la consideració d'hores acumulades.

31.9 Dins d'aquesta formació obligatòria anirà inclosa les dos pràctiques mínimes de tir que la legislació actual contempla. La formació de tir s'haurà de fer en instal·lacions que compleixin la normativa vigent en matèria de seguretat i condicions higièniques sanitàries.

Article 32. Despeses corresponents a la pròrroga del permís de conducció BTP

L'Ajuntament ha d'abonar als funcionaris del cos de Policia Local les despeses que hagin satisfet per obtenir la pròrroga del permís de conducció BTP.

Les despeses que assumeix l'Ajuntament són únicament les que corresponen al certificat mèdic expedit per un centre de reconeixement i la taxa a satisfer al Ministeri d'Interior. S'haurà de presentar factura original del certificat mèdic expedit pel centre de reconeixement, la factura original o fotocòpia de l'abonament de les taxes a satisfer a la prefectura provincial de trànsit i la fotocòpia de l'anvers i el revers del nou permís de conduir BTP o en el seu cas, del provisional.

Article 33. Serveis Extraordinaris

Si per carències de personal o per necessitat d'ampliar la plantilla de la Policia Local a causa d'actes programats, prefectura podrà demanar voluntàriament als seus agents la realització de serveis extraordinaris, establint una llista de personal que estigui disposada a fer-los cridant-los de forma rotativa.

Aquests serveis extraordinaris es retribuiran segons el següent barem:

	AGENT	CAPORAL	SERAGENT
HORA EXTRAORDINÀRIA	17,34 €	17,34 €	19,07 €
HORA EXTRAORDINÀRIA NOC./FESTIVA	19,08 €	19,02 €	20,74 €
HORA EXTRAORDINÀRIA NOC. + FEST.	20,82 €	20,82 €	22,55 €

- *Hora extraordinària*: Seria l'excedent horari en el mateix dia d'una jornada ordinària de treball establerta per quadrant.

- *Hora Extraordinària Festiva*: Seria la realitzada en jornada que no figura com a jornada laboral en el quadrant ordinari anual.

- *Hora Extraordinària Nocturna*: Es considerarà servei nocturn el que es realitzi entre les 22:00 i les 06:00 hores

- *Hora Extraordinària Festiva Nocturna*: Seria la realitzada en torn de nit i en jornada que no figura com a jornada laboral en el quadrant ordinari anual.

Aquestes quantitats s'incrementaran segons la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat

La realització d'hores que no siguin prolongacions per raó de servei s'intentarà, d'acord amb les necessitats del servei, que no siguin inferiors a 4 hores.

En tot cas, per assolir la màxima equitat, trimestralment, es crearà una comissió Paritària formada per representants sindicals i comandaments de dintre del departament de Policia Local que vetllarà perquè existeixi un equilibri entre les hores extraordinàries efectuades pels diferents membres d'aquest cos.

Article 34. Indemnitzacions per raó del servei

34.1 Assistències al Jutjat

- Quan els Agents de la Policia Local, per requeriment judicial relacionats amb temes policials, tinguin que assistir a judicis fora de la jornada laboral, el temps empleat en aquests afers, es computarà com a hora extraordinària amb un mínim de quatre hores, quan sigui dins de la província de Tarragona i de vuit hores mínim quan sigui fora de la província de Tarragona.
- Quan el funcionari de policia treballi de nit i tingui un judici al matí següent, es respectaran 8 hores de descans abans de l'hora de la citació, i es considerarà la jornada nocturna realitzada. Aquesta incidència es notificarà al responsable amb dos dies d'antelació per poder organitzar el servei sempre que sigui possible.
- El funcionari ha de lliurar el justificant original d'assistència al judici.
- Les assistències a judici no seran compensades per hores de descans, passant sempre hores extres.

34.2 Despeses de viatge

Es considera despesa de viatge la quantitat que s'abona per la utilització de qualsevol mitjà de transport per raó de la prestació de serveis.

La fixació de l'import per aquest concepte respondrà al mitjà de transport utilitzat:

- Despeses íntegres d'autobús, metro o autocar.
- Import de la classe més econòmica de ferrocarril.
- Import de la classe més econòmica d'avió.

4. En el supòsit d'autoritzar-se l'ús de vehicle particular, s'abonarà la quantitat que resulti de multiplicar el número de quilòmetres recorreguts per l'import establert a la normativa que regula les indemnitzacions per raó de servei.

El quilometratge que correspondrà serà el següent:

- Dia o franja festiva: el funcionari ha de fer constar el quilometratge des del seu domicili de residència habitual (que ha d'estar informat i actualitzat a Recursos Humans) fins al jutjat.
- Dia o franja de treball: el funcionari ha de fer el quilometratge des del centre de treball fins el jutjat, sempre i quan no hagi assistit amb un cotxe oficial, situació en la qual no correspon l'abonament de la despesa per desplaçament.

5. Quan el funcionari del cos de la Policia Local que sigui citat com a testimoni justifiqui, mitjançant certificat mèdic oficial, la seva incapacitat per desplaçar-se autònomament i fa necessària la utilització de taxi, s'abonarà la despesa corresponent.

34.3 Despeses de manutenció

El cobrament de les despeses de manutenció és realitzarà segons l'acord general de funcionaris de l'Ajuntament de Mont-roig del Camp.

34.4 Despeses d'allotjament

En cas que de la citació judicial se'n derivés la necessitat de pernoctar fora del domicili habitual i no hi hagi allotjament contractat per l'Administració, l'import a percebre per despeses d'allotjament serà el realment gastat i justificat, sense que la seva quantia pugui excedir dels imports fixats per aquest concepte en el Decret 138/2008 de 8 de juliol de revisió dels imports d'indemnitzacions per raó de serveis a la Generalitat de Catalunya.

34.5 Nocturnitat

- a. Els funcionaris del cos de la policia local de les escales bàsica i intermèdia que realitzin el seu treball ordinari en jornada nocturna i els de l'escala executiva assignats a torns nocturns, percebran el plus establert de 12,73 €. Aquest s'incrementarà segons la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat
- b. Si es produeix absència justificada sobre la jornada nocturna prevista, es mantindrà la percepció del complement diari de nocturnitat en cas que l'absència justificada estigui ocasionada per una incapacitat temporal causada per accident de treball, per l'assistència obligatòria per part de la prefectura a cursos de formació professional presencial o per l'assistència a judicis derivats de l'actuació professional.
- c. Aquest complement no s'aplicarà en el cas de realització de serveis extraordinaris per sobre la jornada ordinària, aplicant-se en aquest cas els sistemes de compensació establerts.

Article 35. Assistència col·legis electorals

35.1 Els funcionaris del servei de la Policia Local que treballin en el dia d'eleccions per torn complert se'ls compensarà amb l'import que estipuli l'administració convocant.

35.2 Els que facin reforç, i no entrin en torn de treball, se'ls retribuirà l'import de les hores extres que corresponguin, més la compensació que estipuli l'administració convocant. Aquest reforç es cobrirà amb personal voluntari.

35.3 El treballador que vingui a realitzar el reforç podrà escollir entre la compensació econòmica (hores extres) o bé dos dies de festa, a més de la compensació econòmica que estipuli l'administració convocant.

35.4 Els agents que treballin aquell dia es comprometen a cobrir el torn complert que els hi designi el comandament corresponent, llevat de casos de força major degudament justificats.

Article 38. Plus per treball efectiu en dies especials

38.1 Aquells funcionaris de la Policia Local que treballin per torn o facin hores extres alguns dels dies següents, tindran dret a percebre 65,29 € bruts per jornada realment treballada o bé fracció.

22:00 a 06:00	23 de Juny Revetlla de Sant Joan
22:00 a 06:00	24 de desembre Nadal
06:00 a 14:00 i 14:00 a 22:00	25 de desembre Nadal
22:00 a 06:15 i 06:00 a 22:00	26 de desembre Sant Esteve
22:00 a 06:00	31 de desembre Cap d'Any
06:00 a 22:00	01 de gener
14:00 a 22:00	05 de gener Cavalcada de reis
06:00 a 14:00	06 de gener Dia dels reis

38.2 En l'època estival compresa entre el 1 de juliol al 31 d'agost, el personal que no gaudeixi de vacances ni assumptes propis, tindrà un plus econòmic de 15 euros per torn treballat.

Excepcionalment es podrà gaudir de assumptes propis degudament justificats sense que repercuteixi en el cobrament d'aquest plus. Aquest AP's hauran de ser aprovats pel cap del cos, sense que puguin crear greuges comparatius.

El gaudiment de llicències i permisos aprovats per la llei 8/2006 no repercutirà en el cobrament d'aquest plus.

El personal que tingui incloses les vacances dintre del quadrant, podran acollir-se a aquest plus econòmic, al igual que la resta de personal.

CAPÍTOL V. PREVENCIÓ DE RISCOS LABORALS

Article 39. Revisions mèdiques

39.1 Es farà una revisió mèdica a l'any, de caràcter voluntari per al personal, que serà adequada a les condicions laborals en funció del perill, toxicitat, risc de contagis, etc. Determinada per la Comissió de Seguretat i Salut, el resultat de la qual s'enviarà directament des del Centre Mèdic al domicili del funcionari/a amb la deguda confidencialitat que requereix l'informe.

39.2 Aquesta revisió mèdica s'haurà de fer en horari laboral sempre i quan el servei no es vegi perjudicat, en el cas que es realitzi fora de l'horari laboral, s'entendrà com a hores treballades i s'haurà de compensar a raó de hora x hora.

39.3 Quan de resultes d'aquesta revisió es detecti alguna malaltia o altra situació que pugui agreujar-se pel lloc de treball que ocupi el/la funcionari/a, aquest/a, previ informe preceptiu de la comissió de seguretat i salut, serà traslladat/a a un altre lloc, prèvia petició del interessat/da, i això no l'afectarà en el salari ni els drets reconeguts.

40. Equips de treball

40.1 L'Administració adoptarà les mesures necessàries perquè els equips de treball siguin adequats per les tasques previstes i, a la vegada, perquè garanteixin la seguretat i salut dels funcionaris i personals que els utilitza. S'ajustarà al disposat en la seva normativa específica i es tindrà en compte les recomanacions tècnica - científiques existents en el seu cas per la utilització dels mitjans esmentats.

40.2 A més de les instruccions i manuals d'ús que acompanyin als diferents equips, quan la seva utilització impliqui complexitat tècnica o una determinada qualificació, es proporcionarà la formació adequada a les persones encarregades de la seva utilització.

40.3 L'Administració proporcionarà als funcionaris de la Policia Local equips de protecció individual adequats pel desenvolupament de les seves funcions i vetllarà per la seva utilització efectiva i correcta dels mateixos.

41. Mesures de protecció de la maternitat

41.1 Les funcionaries de la Policia Local, durant els períodes de gestació, maternitat i lactància, tindran l'adequada protecció en les seves condicions de treball, en ordre a evitar situacions de risc, tan per la seva pròpia seguretat i salut com per les del fetus o lactant, s'ha d'adoptar amb aquesta finalitat les mesures necessàries.

41.2 Quan els informes mèdics així ho aconsellin a les referides funcionaries se'ls adequarà les seves condicions de treball, eximides del treball nocturn o a torns o adscriuint-les a altres serveis o llocs de treball si fos necessari, conservant el dret al conjunt de les retribucions del seu lloc d'origen, mentre persisteixen les circumstàncies que haguessin motivat aquesta situació.

Article 42. Vestuari

El vestuari bàsic dels membres del Cos de Policia Local que en conformen la plantilla estable estarà integrat per les següents peces:

- 2 boines o equivalent, una d'hivern i una d'estiu.
- 4 camises màniga llarga.
- 4 polos màniga curta.
- 3 forros polars.
- 2 pantalons d'estiu.
- 2 pantalons d'hivern.
- 2 pantalons chester.
- 1 anorac.
- 1 vestit d'aigua o impermeable.
- 1 botes.
- 1 sabates.
- 1 botes d'aigua.
- 2 parells de mitjons hivern.
- 2 parells de mitjons estiu.
- 1 Corbata.

La renovació del vestuari es farà mitjançant un sistema de punts, en funció del desgast de les peces de roba o d'altres circumstàncies que aconsellin el seu canvi, i en funció de les peces de les que ja es disposa en el moment de la signatura del conveni.

S'estableix la següent puntuació per a peça de roba:

- Boina o equivalent	5 punts
- Camisa màniga llarga/curta	6 punts
- Polos màniga curta	6 punts
- Forros polars	9 punts
- Pantalons	8 punts
- Pantalons chester	10 punts
- Anorac	25 punts
- Vestit d'aigua / impermeable	15 punts
- Botes	15 punts
- Botes aigua	7 punts
- Parells de mitjons hivern/estiu	2 punts
- Corbata	2 punts

Les sabates es renovaran anualment i voluntàriament.

Cada membre del Cos de Policia disposarà anualment de 60 punts. En el supòsit que es produeixi un romanent en els punts anuals; aquest podrà ser acumulable d'un any per un altre. Aquest romanent el podrà destinar cada membre del cos, en material o complements necessaris per desenvolupar les tasques, amb la supervisió i acceptació per part de Prefectura. La roba d'estiu s'haurà de sol·licitar abans de l'1 de febrer, mentre que la d'hivern es sol·licitarà abans del 1 de juliol.

En el supòsit de que pels motius contemplats en la legislació vigent es procedís a la contractació d'interins de forma eventual, aquests disposaran d'un vestuari bàsic en funció de la temporada i tasques a desenvolupar.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL PRIMERA

Qualsevol fet o situació que no estigui regulat en el present acord i que fos necessari regular-ho, els delegats i prefectura, es reuniran per tal d'arribar a una bona entesa, i ho comunicaran posteriorment a l'Ajuntament.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL SEGONA

El quadrant general de la plantilla, serà aprovat anualment per Prefectura de la Policia Local de Mont-roig del Camp amb l'acceptació del personal de la plantilla de la Policia Local. Per determinats serveis o especialitats podran haver quadrants diferents. S'intentarà respectar que els matrimonis i parelles de fet, que treballin en aquesta Policia, puguin gaudir del mateix cicle de festa, prèvia sol·licitud dels interessats.

El quadrant o quadrants, que s'hagin aprovat, hauran de ser exposats al taulell que pertoqui, a data 1 de desembre de l'any anterior al que entri en vigor.

Serà d'especial aplicació l'article 37 m) de la Llei 7/2007 de 12 d'abril de l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic, en referència al quadrant de servei vigent en cada moment.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL TRANSITÒRIA

l'1 de gener de 2011, el complement de prolongació de jornada de treball que retribuïa l'ampliació de la jornada fins a 8 hores i 15 minuts diàries, donat que s'ha acordat que aquesta serà la jornada diària de tot el personal de forma fixa, el complement serà afegit al complement específic, amb els increments que siguin aprovats per la llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

Annex 1

Coeficients multiplicadors

Període	Temps	Còmput
Diürn	1 h	1'50 h
Nocturn o festiu	1 h	2 h
Dia festiu i nocturn	1 h	2'50 h

Bajas personal operativo Policia Local 2025

Tipo	Contingencia	F. Baja	F. Alta	Motivo alta	Recaída	Nº Días baja
Baja	CC	17/12/25	18/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	4
Baja	CC	15/12/25	02/01/26	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	19
Baja	CC	13/12/25	14/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	11/12/25	12/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	11/12/25	11/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	10/12/25	12/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	5
Baja	CC	07/12/25	08/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	04/12/25	06/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	03/12/25	05/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	01/12/25	02/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	27/11/25	30/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	34
Baja	CC	26/11/25	28/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	24/11/25	26/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	20/11/25	21/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	20/11/25	13/02/26	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	86
Baja	CC	19/11/25	25/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	7
Baja	CC	19/11/25	21/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	17/11/25	21/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	5
Baja	CC	07/11/25	09/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	05/11/25	14/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	40
Baja	CC	05/11/25			No	126
Baja	CC	05/11/25	16/01/26	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	73
Baja	CC	04/11/25	05/11/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	29/10/25	24/12/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	57
Baja	CC	24/10/25	24/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	22/10/25	06/01/26	Cese temporal	No	77

Baja	CC	20/10/25	19/02/26	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	123
Baja	CC	15/10/25	15/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	14/10/25	15/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	14/10/25	17/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	9
Baja	CC	09/10/25	13/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	5
Baja	CC	09/10/25	11/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	09/10/25	12/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	08/10/25	10/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	06/10/25	07/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	29/09/25	29/09/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	25/09/25	26/09/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	23/09/25	30/09/25	Curación	No	8
Baja	CC	09/09/25	22/09/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	14
Baja	CC	08/09/25	30/09/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	30
Baja	CC	03/09/25	05/09/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	27/08/25	28/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	18/08/25	19/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	18/08/25	19/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	09/08/25	10/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	04/08/25	04/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	03/08/25	05/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	15/07/25	16/07/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	11/07/25	11/07/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	08/07/25	14/07/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	7
Baja	CC	07/07/25	08/07/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	01/07/25	01/07/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	25/06/25	22/02/26	Cese temporal	No	243
Baja	CC	19/06/25	27/10/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	131
Baja	CC	16/06/25	17/06/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2

Baja	CC	12/06/25	12/06/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	AT	12/06/25	13/07/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	31
Baja	CC	06/06/25	08/08/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	64
Baja	CC	03/06/25	03/06/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	28/05/25	03/06/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	7
Baja	CC	26/05/25	26/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	19/05/25	20/06/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	33
Baja	CC	15/05/25	16/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	14/05/25	18/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	5
Baja	CC	14/05/25	28/07/25	Fin de IT por nacimiento y cuidado del menor	No	76
Baja	CC	12/05/25	23/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	12
Baja	CC	12/05/25	13/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	05/05/25	09/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	5
Baja	CC	29/04/25	16/06/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	49
Baja	CC	24/04/25	25/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	23/04/25	24/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	22/04/25	18/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	27
Baja	CC	11/04/25	22/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	12
Baja	CC	07/04/25	22/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	16
Baja	CC	31/03/25	07/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	8
Baja	CC	31/03/25	04/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	8
Baja	CC	27/03/25	29/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	24/03/25	02/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	10
Baja	CC	21/03/25	23/12/25	Resolución	No	278
Baja	CC	12/03/25	30/03/25	Curación	No	19
Baja	CC	12/03/25	15/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	12/03/25	14/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	12/03/25	10/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	30
Baja	CC	10/03/25	26/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	20

Baja	CC	07/03/25	07/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	06/03/25	07/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	05/03/25	07/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	05/03/25	05/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	04/03/25	05/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	Si	3
Baja	CC	03/03/25	03/03/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	26/02/25	26/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	24/02/25	27/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	24/02/25	25/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	20/02/25	21/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	20/02/25	20/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	19/02/25	20/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	17/02/25	09/05/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	82
Baja	CC	17/02/25	19/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	11/02/25	12/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	10/02/25	11/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	61
Baja	CC	03/02/25	28/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	26
Baja	CC	30/01/25	01/02/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	24/01/25	27/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	24/01/25	27/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	22/01/25	25/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	21/01/25	24/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	15/01/25	17/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	15/01/25	20/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	6
Baja	CC	15/01/25	20/04/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	96
Baja	CC	14/01/25	15/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	2
Baja	CC	13/01/25	13/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	10/01/25	10/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1
Baja	CC	10/01/25	10/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	1

Baja	CC	08/01/25	11/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	07/01/25	09/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3
Baja	CC	07/01/25	10/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	07/01/25	10/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	4
Baja	CC	05/01/25	14/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	10
Baja	CC	03/01/25	27/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	25
Baja	CC	02/01/25	04/01/25	Mejora que permite realizar trabajo habitual	No	3



AJUNTAMENT DE
MONT-ROIG DEL CAMP

Expedient: 13381/2025

Procediment: Convocatòria i bases específiques del procés selectiu d'Inspector/a (cap de la Policia Local), subgrup A2, escala executiva, a l'Ajuntament de Mont-roig del Camp, i constitució d'una borsa de treball

Tràmit: Diligència

DILIGÈNCIA PER FER CONSTAR

Primer.- Que de conformitat amb els documents i arxius al càrrec del Servei de Recursos Humans, a la data de signatura de la present diligència, no consta:

- Que cap funcionari/ària del cos de la Policia Local, li hagi estat reconegut el passí a segona activitat.
- Que cap funcionari/ària del cos de la Policia Local té concedida una comissió de serveis per prestar serveis en d'altres administracions.

I perquè així consti, estenc la present diligència als efectes oportuns.

Patricia Serrat Barrallo
Cap del Servei de Recursos Humans
de l'Ajuntament de Mont-roig del Camp

Document signat electrònicament al marge

