

INFORME DE SEGUIMENT



**Pla local de seguretat viària
de Santa Eulàlia de Ronçana**

Per a:



servei català de

Trànsit



Ajuntament
de Santa Eulàlia de Ronçana



RESPONSABLES MUNICIPALS

Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana

Francesc Bonet
Alcalde

Jordi Blanco
Tècnic de Serveis Tècnics i Comissió de Viabilitat

EQUIP REDACTOR

Ingeniería de Tráfico

Jordi Parés
Enginyer de camins, canals i ports

Àlia Ramellini
Ambientòloga

Albert Oromí
Geògraf

Amb la col·laboració de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Juny 2019

ÍNDEX DE CONTINGUTS

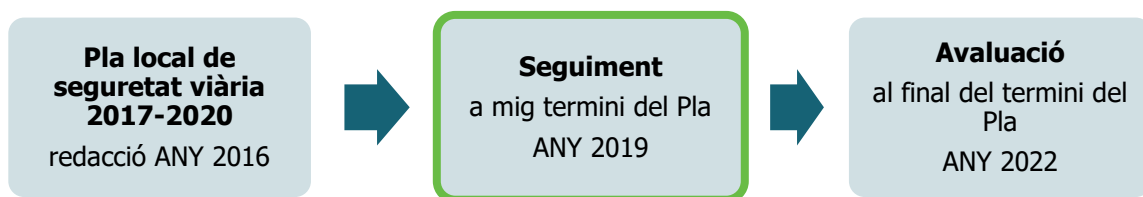
1. Introducció	1
2. Grau de compliment dels objectius del Pla Local de Seguretat Viària	3
3. Evolució de l'accidentalitat	5
4. Seguiment de l'aplicació de les mesures d'actuació	9
4.1. Mesures físiques i de gestió	9
4.2. Actuacions en punts amb concentració d'accidents o amb percepció d'inseguretat.....	10
4.3. Control i prevenció	20
4.4. Educació per a la mobilitat segura	22
4.5. Indicadors de seguiment.....	24
5. Conclusions.....	27

1. INTRODUCCIÓ

L'any 2016 es va redactar el Pla Local de Seguretat Viària del municipi de Santa Eulàlia de Ronçana, document que s'emmarcava dins dels objectius fixats pel Pla de Seguretat Viària 2014-2016, desenvolupat pel Servei Català de Trànsit.

L'elaboració del Pla Local de Seguretat Viària de Santa Eulàlia de Ronçana va ser el primer pas d'un procés dinàmic actualment en curs al municipi. L'abast del Pla és de quatre anys, termini pel que es va elaborar un Pla d'actuació, no només sobre aspectes estratègics o de polítiques generals, sinó sobretot amb mesures d'ordenació o obres de menor envergadura que poguessin ser executades a mig-curt termini i ser avaluades.

Gràfic 1. Fases del Pla local de seguretat viària



El present informe pretén ser el segon pas d'aquest procés, una primera aproximació a la situació del municipi dos anys després de la presentació del Pla. Aquesta avaluació no pretén ser sinó uns primers apunts sobre la nova direcció empresa pel municipi, una eina més d'ajuda per als ens locals. Serà en una tercera fase de treball, un cop transcorreguts els quatre anys d'abast del Pla, que es durà a terme una avaluació exhaustiva de les millores obtingudes.

L'informe de seguiment estudia l'evolució de l'accidentalitat i la lesivitat de les víctimes en el període previ i posterior al pla. Permet **detectar canvis de tendències causats pel pla**.

OBJECTIUS DE L'INFORME DE SEGUIMENT (2019)

1. Evolució de l'accidentalitat amb víctimes al municipi;
2. Anàlisi del grau de compliment dels objectius del Pla, en el primer període;
3. Seguiment de l'aplicació de les mesures d'actuació, amb:
 - Evolució de la seguretat en PCA i TCA
 - Observacions sobre mesures de seguretat aplicades (2017-2018) L'estat de la política preventiva en vigor al municipi
 - Mesures previstes per a l'any 2019.

Les dades incloses en el present informe provenen de la fitxa completada per les autoritats competents com a part de la tasca d'autoavaluació realitzada pels propis municipis. Aquesta autoavaluació es contrastarà amb l'anàlisi de les bases de dades d'accidentalitat completes en finalitzar el termini del Pla.

2. GRAU DE COMPLIMENT DELS OBJECTIUS DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA

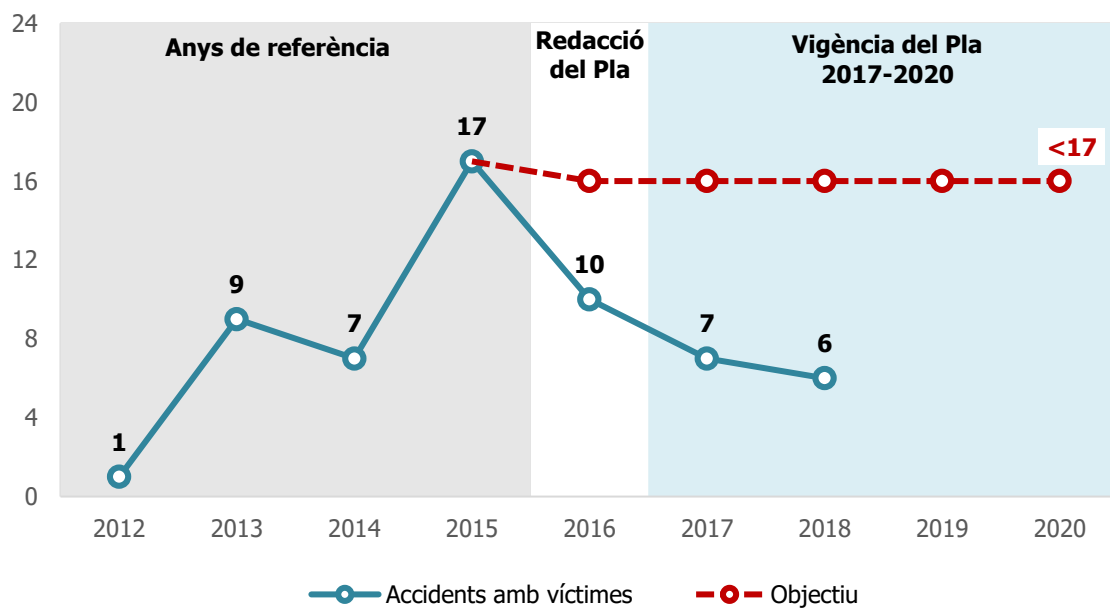
L'any 2016 l'Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana definia com a objectius del Pla Local de Seguretat Viària 2017-2020:

- Mantenir o reduir el nombre d'accidents amb víctimes al municipi en el període 2017-2020, respecte l'accidentalitat del 2015.
- Mantenir o reduir el nombre de víctimes al municipi en el període 2017-2020, respecte l'accidentalitat del 2015.
- Reduir a zero el nombre de ferits greus i morts, al municipi en el període 2017-2020, respecte l'accidentalitat del 2015.

D'acord amb els objectius del pla:

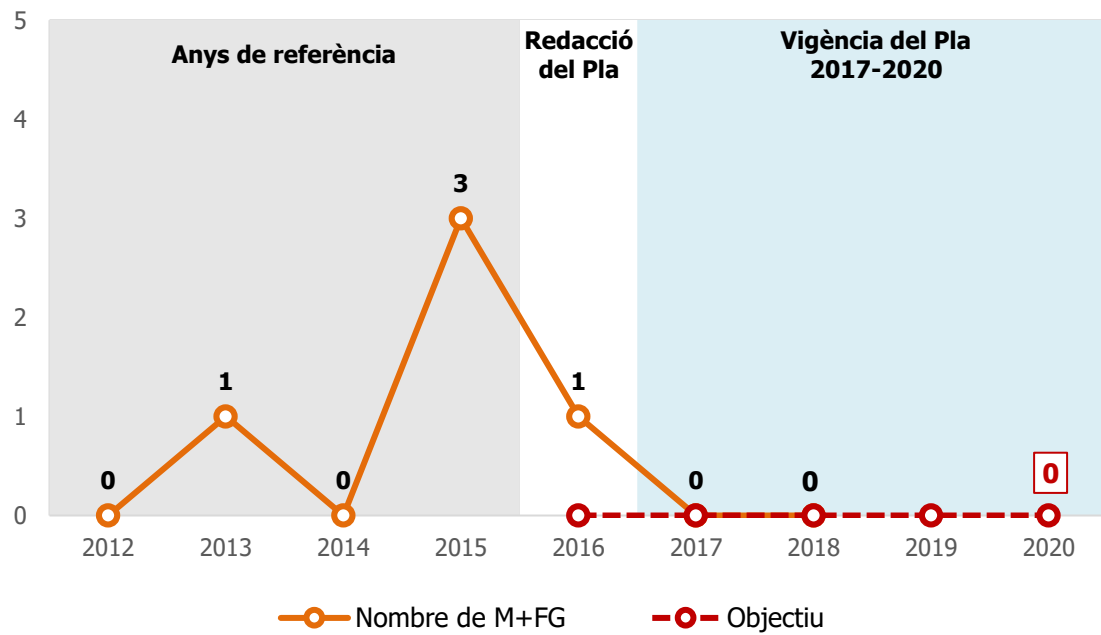
- Als anys 2017 i 2018 es registren 7 i 6 accidents amb víctimes en zona urbana, respectivament, molt per sota dels 17 accidents comptabilitzats l'any 2015. Conseqüentment la xifra de víctimes s'ha reduït respecte a 2015.
- Tampoc es comptabilitzen ni ferits greus ni víctimes mortals durant els darrers dos anys.

Gràfic 2. Evolució de l'accidentalitat 2012 – 2018 i objectiu del PLSV de Santa Eulàlia de Ronçana



Font: SIDAT.

Gràfic 3. Evolució del nombre de morts i ferits greus 2012 – 2018 i objectiu del PLSV de Santa Eulàlia de Ronçana



Font: SIDAT.

3. EVOLUCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT

El punt de partida del seguiment del *Pla Local de Seguretat Viària* planteja la necessitat d'analitzar l'evolució dels nivells de sinistralitat del municipi. Aquesta evolució s'analitzarà amb major detall en els trams i punts de concentració d'accidents identificats pel Pla.

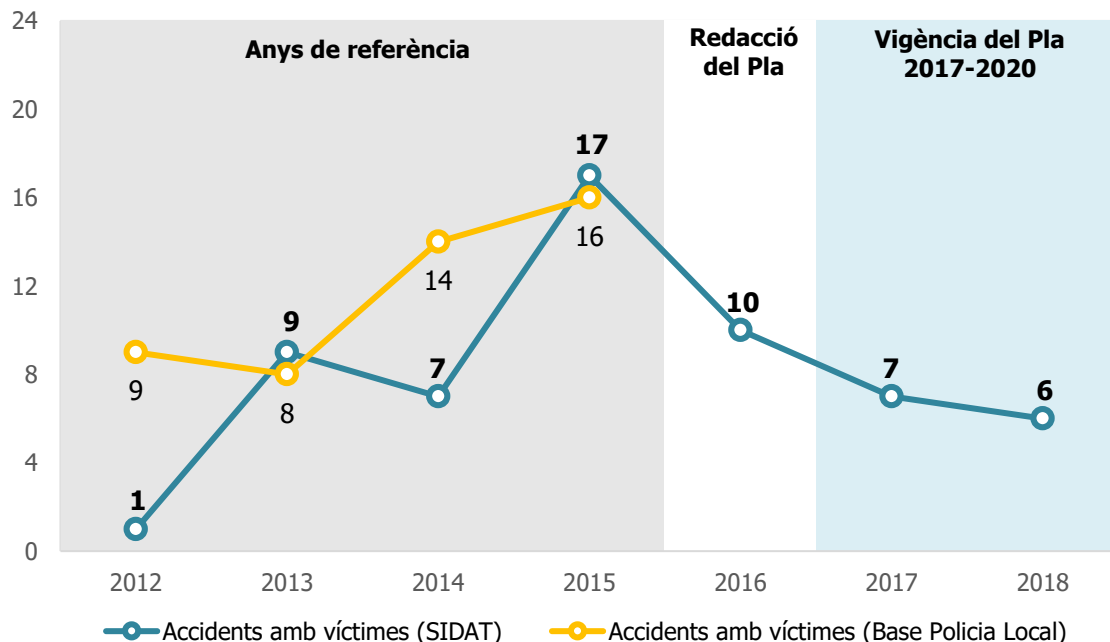
Les dades del període previ al pla, provinents directament de la base de dades de la Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana, mostren un increment progressiu de l'accidentalitat amb víctimes entre els anys 2013-2015. La Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana no ha proporcionat informació relativa a l'accidentalitat pel període 2016-2018.

De cara a poder avaluar l'evolució de l'accidentalitat amb víctimes en zona urbana al llarg del període 2012-2018 es tenen en compte les dades d'accidentalitat de la base de dades del SIDAT. S'hi han afegit els accidents ocorreguts a la travessera urbana BV-1435 (PK 9,6-10,6).

Les dades provinents de la base de dades del SIDAT en alguns anys difereixen amb la base Policial (que generalment és més completa, si no hi ha una transmissió completa de dades cap al SIDAT).

Aparentment les dades del període 2015-2018 mostren una forta reducció de l'accidentalitat. Els anys de vigència del Pla (2017 i 2018) es comptabilitzen 7 i 6 accidents amb víctimes, respectivament. Un cop finalitzi la vigència del Pla es recomana reavaluar aquestes dades amb la base de dades Policial.

Gràfic 4. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana, 2012-2018



Font: SIDAT (2012-2018) i base d'accidents de la Policia Local (2012-2015).

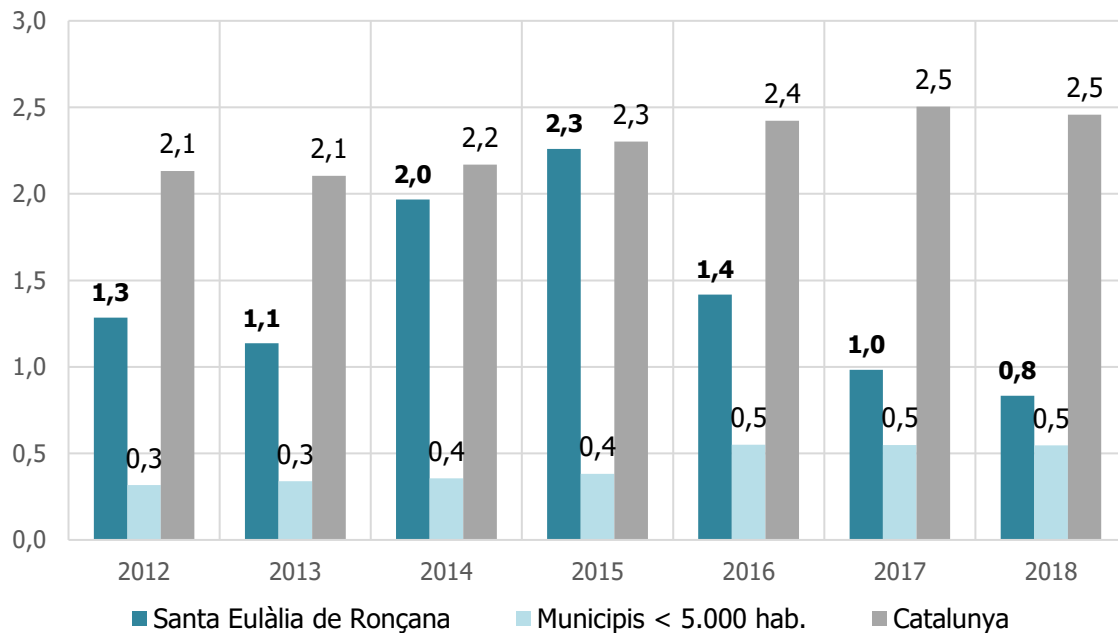
La reducció de l'accidentalitat amb víctimes a Santa Eulàlia de Ronçana té un valor afegit important perquè es contraposa amb l'augment generalitzat del trànsit al conjunt de la xarxa viària de Catalunya. Des de l'inici de la crisi econòmica, 2008, i fins l'any 2013 es constata una reducció generalitzada dels desplaçaments en vehicle privat al conjunt de la xarxa viària catalana que ha

pogut incidir directament amb la reducció dels nivells d'accidentalitat urbana. En canvi, des de 2014 s'observa un repunt de l'accidentalitat urbana que coincideix amb l'increment dels desplaçaments en vehicle privat.

L'augment generalitzat del trànsit (tant en zona urbana com interurbana) està tenint com efecte un creixement de l'accidentalitat. En l'àmbit urbà caldrà estar molt atents i intensificar els esforços per contenir els seus efectes.

El municipi té un marge de millora de la situació de sinistralitat, si es compara la seva taxa d'accidents per càpita amb la de municipis amb població similar. L'any 2018, el nombre d'accidents amb víctimes per 1.000 habitants en zona urbana registrat a Santa Eulàlia de Ronçana es manté lleugerament per damunt de la mitjana dels municipis de Catalunya d'entre 5.000 i 10.000 habitants.

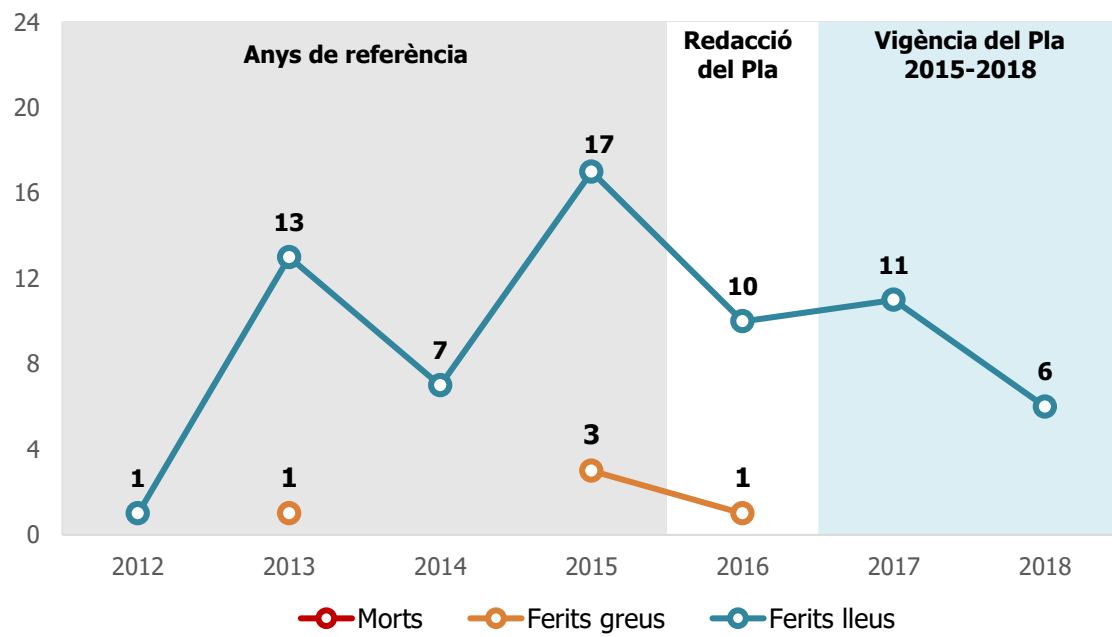
Gràfic 5. Nombre d'accidents amb víctimes per 1.000 habitants en zona urbana, 2012-2018



Font: SIDAT i IDESCAT.

Els accidents succeïts durant el anys de vigència del Pla (2017-2018) han provocat 27 ferits lleus i cap ferit greu ni víctima mortal.

Gràfic 6. Lesivitat de les víctimes en zona urbana, 2012-2018



Font: SIDAT.

4. SEGUIMENT DE L'APLICACIÓ DE LES MESURES D'ACTUACIÓ

L'assoliment dels objectius plantejats en el Pla es desenvolupava a través de mesures diverses en la millora de la seguretat viària urbana.

El Pla inclou un seguit de **mesures preventives en zona urbana**:

- Mesures físiques relatives a la configuració de la xarxa viària urbana;
- Actuacions concretes de millora en punts i trams de concentració d'accidents i entorns amb percepció d'inseguretat;
- Mesures de gestió de la problemàtica d'accidentalitat;
- Mesures orientades a la millora de controls preventius de la sinistralitat;
- Mesures d'educació per incidir en el comportament dels ciutadans i tècnics municipals.

L'evolució marcada per la realització de les actuacions de millora proposades al Pla es reflecteix, a grans trets, en un nombre determinat d'indicadors.

4.1. MESURES FÍSQUES I DE GESTIÓ

El Pla conté un seguit de mesures de millora per tal que l'estructura urbanística del municipi compti amb criteris de seguretat viària. Conté tant accions correctores per resoldre conflictes de seguretat viària que s'observen, com recomanacions a tenir en compte en futures actuacions urbanístiques.

En la configuració viària s'ha de treballar per millorar la comprensió del risc de l'usuari: el projectista de carrers ha de pensar en una xarxa de carrers que proporcioni a l'usuari senyals clars i visibles del comportament que beneficia la seguretat viària. Aquest fet millora la percepció del risc per part dels usuaris i pot prevenir accidents.

En el primer període del Pla, d'acord amb l'autoavaluació feta pels responsables municipals, no s'ha iniciat l'aplicació de les mesures físiques i de gestió contemplades al Pla.

Es considera prioritari el seguiment del Pla a través del nomenament d'un responsable del PLSV, que garanteixi l'aplicació transversal del document a les polítiques municipals.

En finalitzar el termini de vigència es realitzarà una avaluació del grau d'aplicació i dels resultats obtinguts en relació.

Taula 1. Seguiment de les mesures físiques i de gestió previstes al Pla de Seguretat Viària

Mesures físiques i de gestió	Estat de l'actuació
1. Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària, segons les funcions que se'ls hi assigni en la jerarquització de la xarxa viària.	No s'ha actuat
2. Desenvolupar un Pla de senyalització urbana.	No s'ha actuat
3 Aplicar millores a la xarxa de vianants. 3.1. Aplicar criteris d'accessibilitat a la xarxa de vianants. Ampliar les voreres a amplades mínimes transitables. Adaptar la xarxa per a persones amb mobilitat reduïda.	No s'ha actuat
3.2 Millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc, mitjançant accions contra l'estacionament indegut: amb mesures físiques, o eliminant l'aparcament de cotxes o substituir-lo per aparcament de motos i/o bicicletes on perjudica la visibilitat.	No s'ha actuat

Mesures físiques i de gestió	Estat de l'actuació
4. Configurar la xarxa existent i futura de carrils de bicicleta del municipi aplicant criteris de seguretat viària en el seu disseny i traçat.	No s'ha actuat
5. Consolidar el disseny i la disposició dels elements reductors de velocitat.	No s'ha actuat
6. Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit a les rotondes urbanes.	No s'ha actuat
7. Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles.	No s'ha actuat
8. Mantenir actualitzada la base de dades d'accidents amb víctimes i millorar la transmissió de la informació dels accidents al Servei Català de Trànsit pel seu tractament al programa SIDAT.	No s'ha actuat
9. Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i contínua en aquest tema.	No s'ha actuat

Font: Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana.

4.2. ACTUACIONS EN PUNTS AMB CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS O AMB PERCEPCIÓ D'INSEGURETAT

La diagnosi de la distribució dels accidents amb víctimes a Santa Eulàlia de Ronçana es va dur a terme localitzant en un SIG els accidents amb víctimes del període 2012-2015. Amb aquesta distribució es localitzaven aquells indrets de major accidentalitat. Aquesta selecció es va confrontar i consensuar amb els responsables municipals de Santa Eulàlia de Ronçana.

Els punts i trams de concentració d'accidents o entorns amb percepció de risc tractats van ser:

- TCA 1. Tram de la carretera de Barcelona, entre el carrer Pompeu Fabra i el carrer Mare de Déu del Remei.
- PCA 1. Intersecció del camí de Caldes i el camí de la Serra de Granada.
- Entorn de l'escola la Sagrera i l'escola bressol l'Alzina.

Gràfic 7. Localització de punts d'estudi de detall



Font: Pla local de seguretat viària de Santa Eulàlia de Ronçana.

Es va fer fet un reconeixement in situ de cadascun dels indrets i es van presentar una sèrie de actuacions per a millorar la seguretat viària d'aquests punts.

Seguiment de les actuacions de millora implantades i efectes assolits

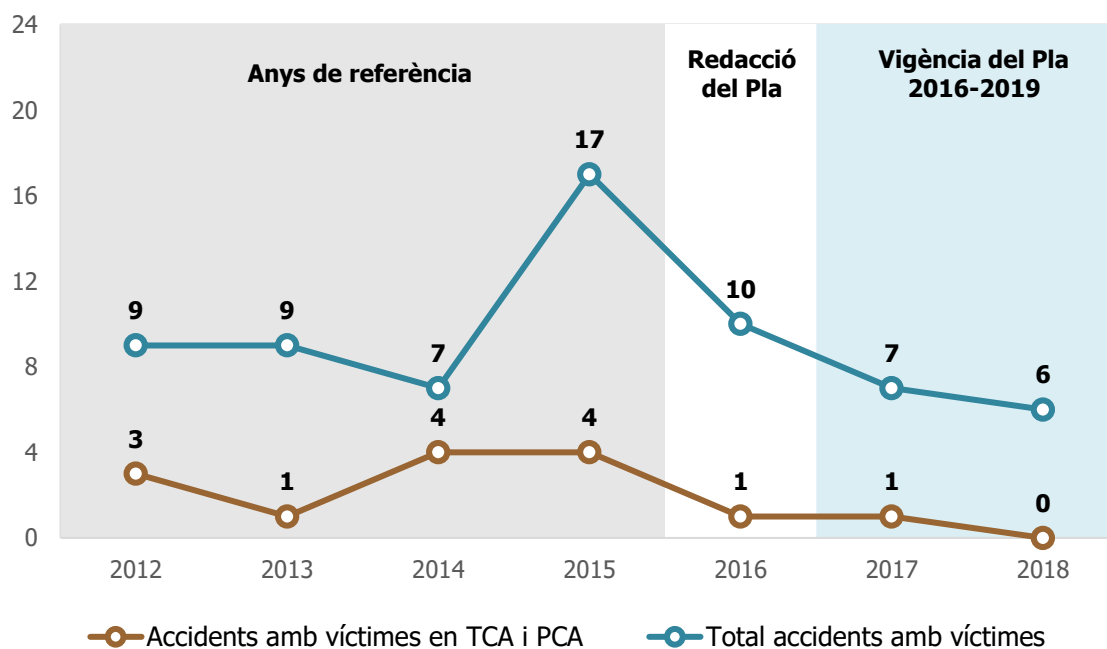
En el primer període del Pla **s'ha actuat en la millora del tram de concentració d'accidents i al punt de concentració d'accidents detectats al Pla.** Es valoren positivament les mesures aplicades, que coincideixen parcialment amb la proposta del Pla.

De cara a la segona etapa del Pla es recomana **actuar a l'entorn escolar.** Les actuacions proposades tracten d'implantar una configuració més segura per prevenir futurs sinistres, per tant l'objectiu que es perseguia segueix vigent. Mesures molt senzilles poden eliminar potencials factors de risc a la xarxa viària, que davant d'un increment del trànsit acaben causant sinistres.

Taula 2. Evolució de l'accidentalitat amb víctimes en PCA i TCA. Tendència i estat d'execució.

	PREVI PLA				RED.	PLA		Evolució	Actuacions
	2012	2013	2014	2015		2016	2017		
TCA 1	1	1	1	1	1	1	0	Disminució a zero	S'ha actuat
PCA 1	2	1	3	3	0	0	0	Disminució a zero	S'ha actuat
Entorn escolar	0	0	0	0	0	0	0	Disminució a zero	No s'ha actuat

Gràfic 8. Comparativa accidentalitat en TCA i PCA i total municipal, 2012-2018



Font de les dades d'accidents: Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana.

A continuació s'analitza amb detall l'estat d'execució de les actuacions de millora proposades en els punts d'estudi en el període 2017-2018 i els projectes previstos.

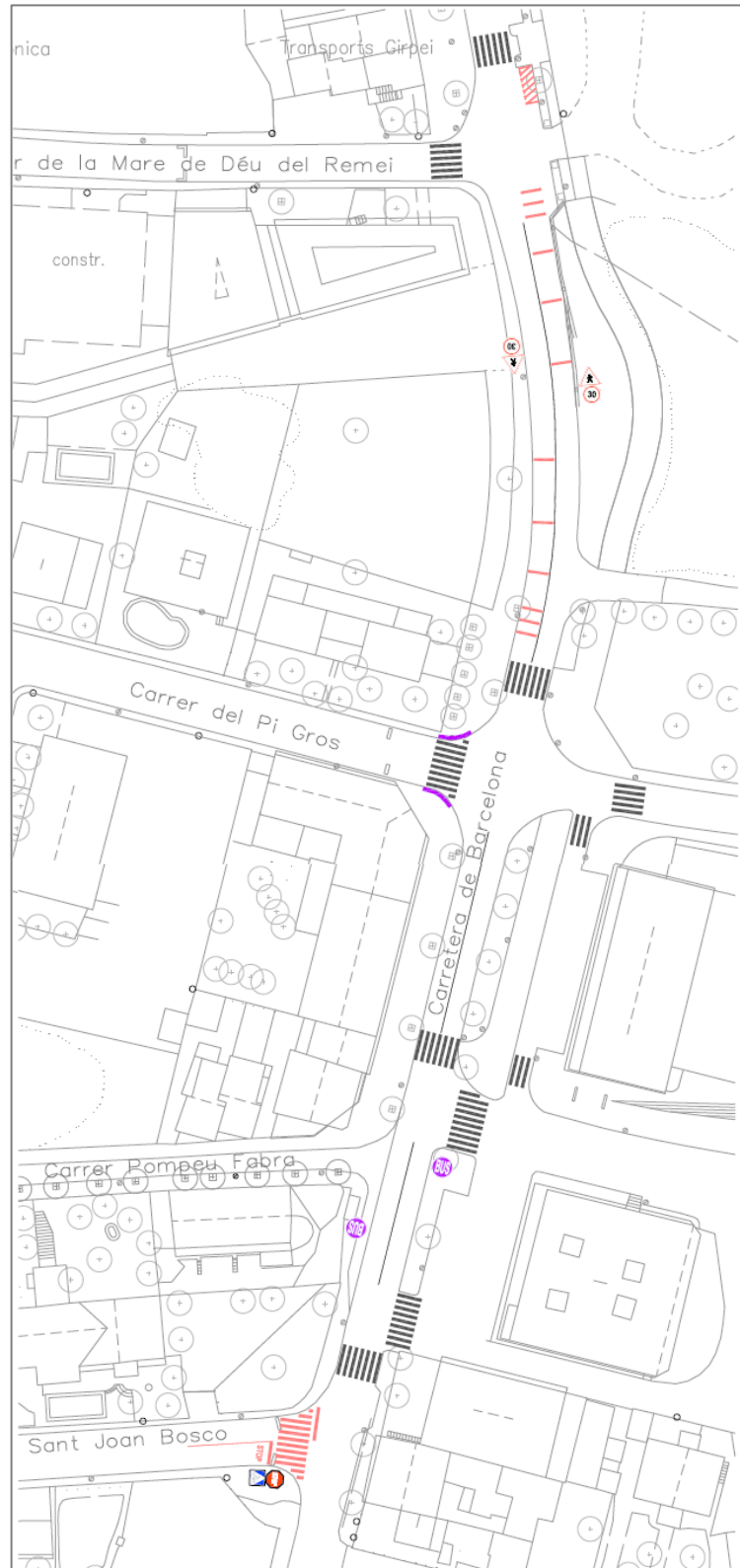
Detall l'estat d'execució de les actuacions de millora**TCA 1. Tram de la carretera de Barcelona, entre el carrer Pompeu Fabra i el carrer mare de Déu del Remei****DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DEL PLA**

Les condicions de seguretat viària d'aquest tram són bones en general, i recentment s'han realitzat alguns actuacions per millorar-ne la seguretat, com el reforç de la senyalització vertical del pas de vianants a la cruïlla del carrer Josep Tarradellas, o com l'estrenyiment de la calçada ampliant voreres a les parades de bus. Però és un tram molt transitat tant per vehicles com per vianants, i és el punt amb més accidents al municipi, i per tant es fan algunes propostes més per acabar de millorar la seguretat a la travessera:

- En el tram en corba, menys urbà, es proposa realitzar unes bandes transversals d'alerta fressades a l'asfalt per tal d'avisar de la presència de passos de vianants, sobretot del pas de vianants de la intersecció del carrer Pi Gros, que és el que té menys visibilitat i és un dels que té més atropellaments. També cal tenir en compte que al carrer Josep Tarradellas hi ha girs a l'esquerra que provoquen alguns vehicles en cua, i per tant després de la corba es poden trobar vehicles parats.
- Es proposa també posar un senyal de preavis per la presència de vianants (senyal P-20) a la corba, a uns 50 metres abans de cadascun dels passos.
- Per tal de millorar la visibilitat del pas de vianants de la travessera a la intersecció amb el carrer Mare de Déu del Remei es proposa senyalitzar places de motos, que són menys voluminoses, abans del pas de vianants a l'orella curta (banda est).
- En el pas de vianants del carrer del Pi Gros es proposa adaptar-lo urbanitzant-hi uns guals per a vianants.
- També es proposa senyalitzar horitzontalment i verticalment un pas de vianants al carrer Sant Joan Bosco, amb guals adaptats.

TCA 1. Tram de la carretera de Barcelona, entre el carrer Pompeu Fabra i el carrer mare de Déu del Remei

ESQUEMA GRÀFIC DE LA PROPOSTA DEL PLA



TCA 1. Tram de la carretera de Barcelona, entre el carrer Pompeu Fabra i el carrer mare de Déu del Remei**SEGUIMENT DE L'APLICACIÓ DE LA PROPOSTA PER PART DEL MUNICIPI****S'ha actuat**

Col·locació de dos senyals verticals de situació pas de vianants (codi S-13) amb fons color groc en ambdós sentits de circulació, per a una millor visualització del pas de vianants de la Carretera de Barcelona amb el Carrer Pompeu Fabra.

Any de posada en funcionament: 2018.



Ctra. BV-1435 / C. Pompeu Fabra.

Font. Google maps.

OBSERVACIONS TÈCNIQUES DE L'INFORME DE SEGUIMENT

S'han dut a terme actuacions puntuals de millora de la senyalització vertical, que poden complementar-se amb la resta d'actuacions proposades de millora de la visibilitat i preavis dels passos. L'any 2018 s'ha assolit una situació de zero accidents amb víctimes al tram, i per tant es considera resolta la problemàtica existent. Durant l'avaluació del Pla caldrà comprovar si les actuacions han eliminat també la sensació d'inseguretat que es percebia al tram.

Es recomana completar les actuacions orientades a moderar la velocitat dels vehicles.

PCA 1. Intersecció del camí de Caldes i el camí de la Serra de Granada**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DEL PLA**

A continuació es realitzen diverses propostes d'actuació per donar a la intersecció un caràcter més urbà, reduint l'espai de la cruïlla i millorant-ne la visibilitat.

- Es proposa implantar unes orelles senyalitzant-les amb un zebrejat i protegint-les físicament amb fitons per tal d'estrènyer la cruïlla.
- Per tal de millorar la visibilitat de l'estop del camí Serra Granada es proposa que l'orella del camí de Caldes sigui a la banda est, i així poder apropar l'estop a la intersecció, de manera que els vehicles que del camí Serra Granada tinguin més espai i en un tram que ja és pla, com el mateix camí de Caldes, per fer l'estop.
- Més enllà de la intersecció es proposa reduir la calçada del camí de Caldes a una amplada màxima de 6,5 metres, per tal d'evitar velocitats excessives. Es proposa fer aquesta reducció amb una mitjana zebrejada, que redueix visualment la calçada.
- Cal pintar el senyal horitzontal d'estop del camí de Can Vidal, així com podar la vegetació del senyal vertical.
- Per tal de millorar la mobilitat a peu de la cruïlla, però també per donar-li un caràcter més urbà i més pacificat, es proposa senyalitzar horitzontalment i verticalment passos de vianants a tots els brancals: al camí Serra Granada, al camí Can Vidal i el que falta al camí de Caldes. Els passos de vianants, a més a més de permetre el creuament segur dels vianants, també evidencien la presència de la intersecció, i per tant la velocitat tendeix a ser més baixa.
- Es proposa també millorar la seguretat dels passos de vianants, sobretot del pas de vianants existent al camí de Caldes, entre les parades de bus, que està després d'una corba, col·locant senyalització vertical de preavís per a la presència de vianants (senyal P-20) a 50 metres dels passos i limitant la velocitat a la cruïlla a 30 km/h.

PCA 1. Intersecció del camí de Caldes i el camí de la Serra de Granada**ESQUEMA GRÀFIC DE LA PROPOSTA DEL PLA****SEGUIMENT DE L'APLICACIÓ DE LA PROPOSTA PER PART DEL MUNICIPI****S'ha actuat**

Millora de la senyalització horitzontal i vertical, consistent en:

- Doblar la línia contínua de la mitjanera amb pintura vial per a reduir així l'amplada de les calçades.
- Pintar passos de vianants.
- Pintar orelles amb zebrejat.
- Col·locació de fitons i senyalització vertical.

Any de posada en funcionament: 2017.

OBSERVACIONS TÈCNIQUES DE L'INFORME DE SEGUIMENT

El punt d'estudi no ha registrat accidents amb víctimes en l'últim trienni. Les mesures aplicades són correctes, en la línia del Pla. Es considera resolt l'entorn com a punt de risc.

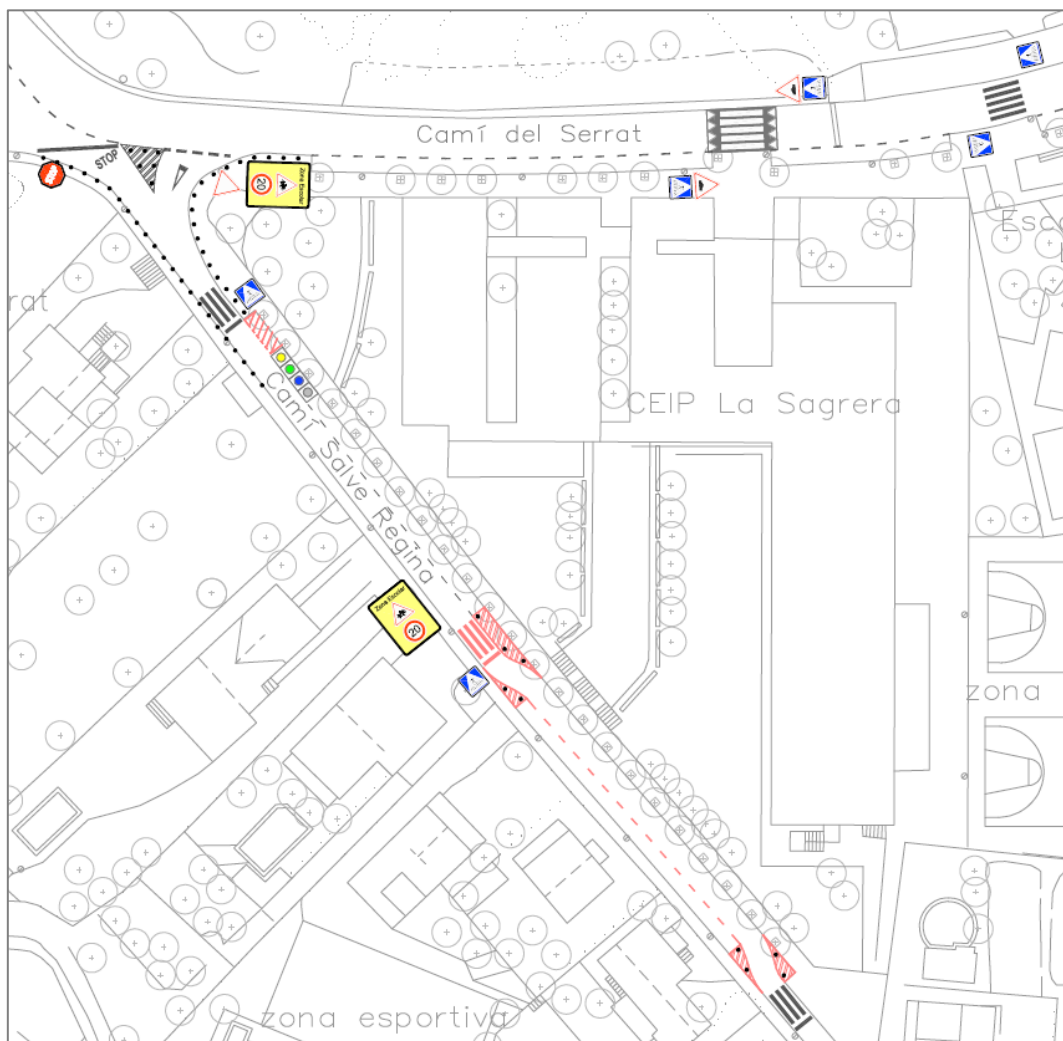
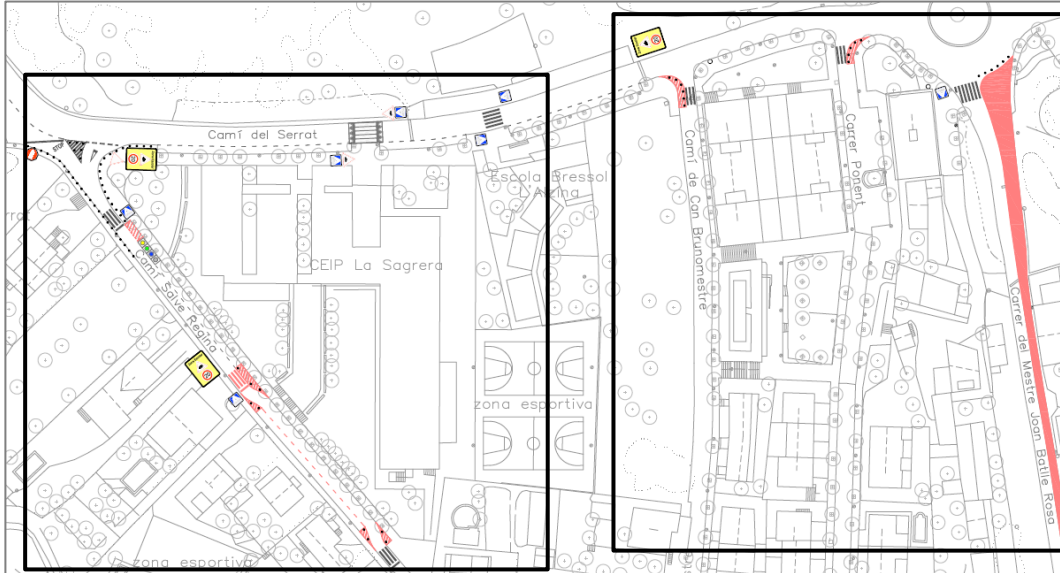
Entorn de l'escola la Sagrera i l'escola bressol l'Alzina**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DEL PLA**

A continuació es proposen actuacions que es poden anar implementant per millorar la seguretat de l'entorn sensible. La majoria d'actuacions persegueixen l'objectiu d'evitar que els vehicles perjudiquin la mobilitat dels vianants i la visibilitat dels passos de vianants.

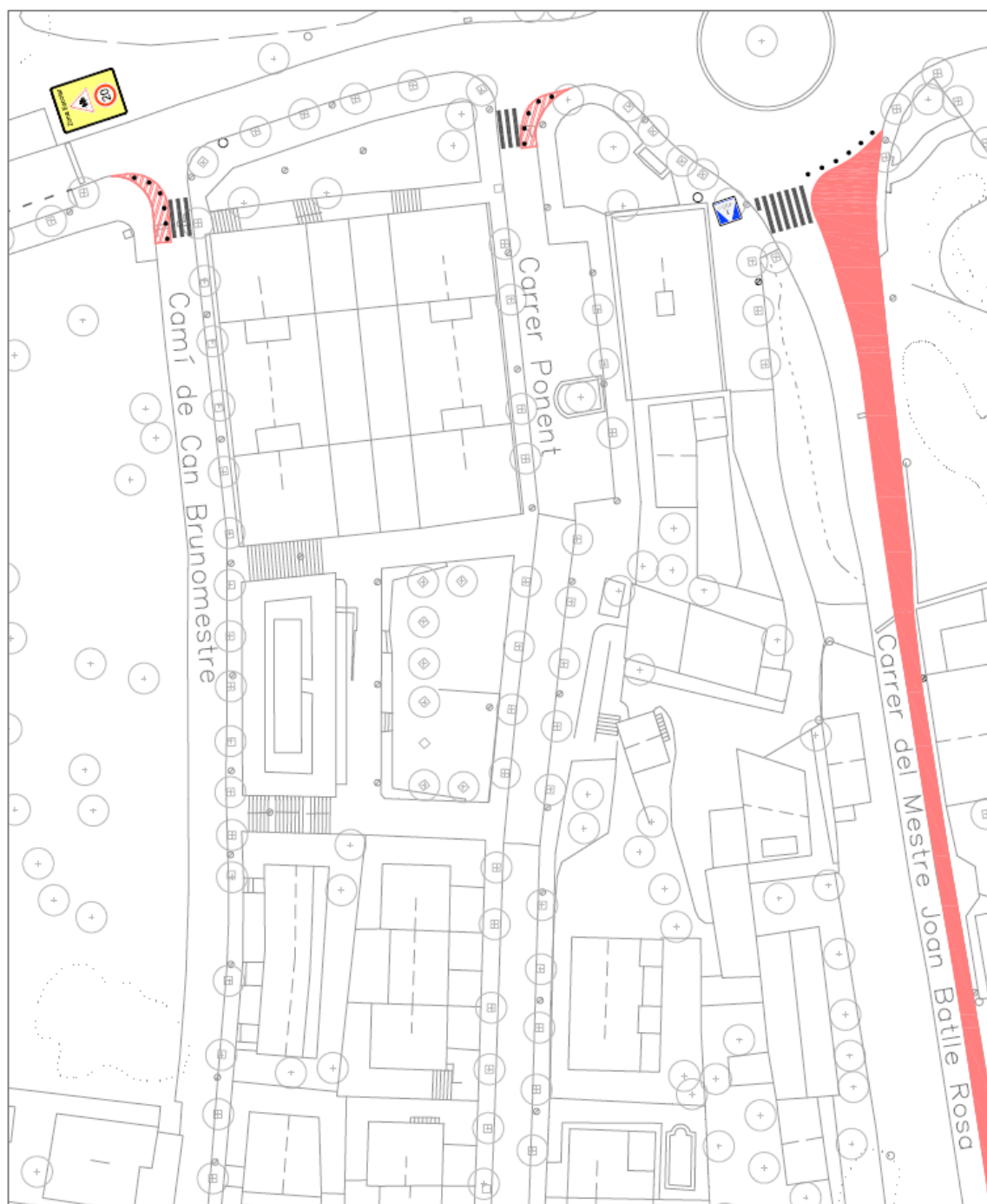
- Protegir amb fitons la vorera del camí Salve Regina fins la fila d'estacionament del camí del Serrat, per tal d'evitar l'estacionament indegut.
- Protegir amb fitons reflectants la illeta de la intersecció entre el camí Salve Regina i el camí del Serrat, també per impedir que s'hi aparquin els familiars i perjudiquin la visibilitat de la cruïlla.
- Senyalitzar amb un espai zebrejat i protegir amb fitons reflectants unes orelles que protegeixin els passos de vianants del camí Bruno Mestre i el carrer Ponent, per tal de millorar la visibilitat dels passos i per impedir que estacionin vehicles al mateix pas. A llarg termini es proposa que aquestes orelles s'urbanitzin ampliant la vorera.
- Senyalitzar estacionament per a motocicletes abans del pas de vianants del camí Salve Regina i traslladar els contenidors més enllà de les places per a motos, per tal de millorar la visibilitat al pas.
- Protegir amb fitons reflectants el pas de vianants i l'itinerari del carrer Mestre Joan Batlle a la rotonda del camí del Serrat, evitant que s'hi estacionin vehicles, que en maniobrar entorpeixen la circulació a la rotonda i perjudiquen la visibilitat del pas.
- Senyalitzar l'entorn amb un senyal vertical fluorescent de ZONA ESCOLAR que inclogui el senyal de perill per presència d'infants i una limitació de velocitat a 20 km/h. Es proposa un senyal per sentit al camí del Serrat i un senyal al camí Salve Regina.
- Pacificar més el camí Salve Regina alternant l'estacionament en cordó, de manera que actui com un reductor horitzontal. En el punt de canvi de banda es proposa senyalitzar un pas de vianants i senyalitzar el desplaçament de l'eix amb un zebrejat protegit amb fitons reflectants abans del pas.
- A llarg termini es proposa que s'ampliï la vorera al carrer Mestre Joan Batlle, corresponent a l'itinerari per a vianants i bicicletes que l'ajuntament ja ha ampliat de forma provisional, molt encertadament. També es pot incloure un carril bici en calçada segregat amb les mateixes peces de cautxú.

Entorn de l'escola la Sagrera i l'escola bressol l'Alzina

ESQUEMA GRÀFIC DE LA PROPOSTA DEL PLA



Entorn de l'escola la Sagrera i l'escola bressol l'Alzina



Entorn de l'escola la Sagrera i l'escola bressol l'Alzina**SEGUIMENT DE L'APLICACIÓ DE LA PROPOSTA PER PART DEL MUNICIPI****No s'ha actuat****OBSERVACIONS TÈCNIQUES DE L'INFORME DE SEGUIMENT**

No hi ha constància que en l'entorn escolar s'hagin registrat accidents amb víctimes, però l'especial sensibilitat de les àrees escolars fa que siguin punts d'actuació prioritària en termes de seguretat viària.

És per tant recomanable actuar de forma preventiva a l'entorn de les escoles, encara que sigui amb mesures toves a curt termini (senyalització horitzontal, i mesures de baix cost).

S'avaluarà la implementació de mesures durant l'avaluació del Pla posterior a la finalització del termini de vigència.

4.3. CONTROL I PREVENCIÓ

Atenent a la informació proporcionada per la Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana, el municipi no disposa d'un Pla de Controls d'àmbit municipal ni realitza campanyes de control.

En els propers anys cal treballar perquè la percepció del risc de ser detectat en un control sigui present a la consciència del conductor i no permeti la relaxació de la seva conducta. Recalcar també la importància d'**establir un Pla continu de controls**, eina que emmarqui les tasques de control anuals i que garanteix el seguiment dels resultats obtinguts, del nombre de proves realitzades i del percentatge d'infractors.

Es considera prioritari el seguiment del Pla a través del nomenament d'un responsable del Pla.

Taula 3. Seguiment de les mesures de control preventiu previstes al Pla de Seguretat Viària

Mesures de control preventiu	Estat de l'actuació
1. Realitzar campanyes de control preventiu en zona urbana, per part de la Policia Local, o en acord amb el cos de MMEE.	Es desconeix
2. Mantenir o augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies.	Es desconeix
3. Mantenir o augmentar la recaptació efectiva de les sancions imposades.	No assolit

Font: Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana.

Dotació d'equips de control

La dotació d'equips de control de la Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana l'any 2018 està configurada per un alcoholímetre en propietat. L'any 2015 es disposava del mateix aparell.

El municipi no disposa de cap etilòmetre evidencial ni de cap radar.

Taula 4. Dotació d'equips de control a Santa Eulàlia de Ronçana (comparativa 2015 i 2018)

Equips de control	2015			2018		
	Propietat	Credits	Total	Propietat	Credits	Total
Alcoholímetres	1	0	1	1	0	1
Etilòmetres evidencials	0	0	0	0	0	0
Radars fixos	0	0	0	0	0	0
Radars mòbils	0	0	0	0	0	0

Font: Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana.

Campanyes de control

El municipi no disposa d'un Pla de Controls d'àmbit municipal, ni realitza campanyes de control.

De cara als anys vinents es recomana **assolir un nivell de vigilància superior, amb campanyes preventives periòdiques al llarg de l'any**, 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.

També és important mantenir actualitzat el registre de resultats que permeti identificar la situació del municipi i enfortir aquells àmbits de control més deficitaris.

Procediment sancionador

A Sant Eulàlia de Ronçana el nombre de sancions imposades l'any 2015 va ser de 167, l'equivalent a 0,02 multes per habitant. El 83,2% de les denúncies corresponien a multes per infraccions estàtiques i únicament el 16,8% a infraccions en moviment.

Aquesta és una característica molt comuna als municipis catalans, en què les sancions imposades per estacionament indegut solen ser més quantioses, però és important que també es mostri una bona disciplina sancionadora envers aquelles infraccions que més atempten contra la seguretat viària, com són les infraccions en moviment.

Segons la informació proporcionada per la Policia Local l'any 2018 el nombre de sancions ha augmentat a 234. No es coneix la proporció de denúncies per infraccions en moviment.

Taula 5. Denúncies per infracció de trànsit a Santa Eulàlia de Ronçana (comparativa 2015 i 2018)

Tipus de denúncies	2015		2018	
	núm.	%	núm.	%
En moviment	28	16,8		
Estacionament	91	54,5		
De documentació	31	18,6		
Altres	17	10,2		
Total	167	100	234	100
N. sancions/habitant	0,02		0,03	

Al final del període del Pla es tornarà a valorar l'evolució del procediment sancionador, i especialment les sancions per **infraccions en moviment**.

L'aplicació de mesures de control i vigilància ha d'anar acompanyada sempre per una política rigorosa de recaptació de les sancions imposades.

L'any 2018 tant la xifra de sancions imposades com recaptades s'ha reduït considerablement respecte a 2015. Entre aquests dos anys, la recaptació s'ha reduït de 62.678€ a 4.668,32€, amb un percentatge de recaptació en decreixement.

Actualment la recaptació la realitza la Diputació de Barcelona / SCT.

Taula 6. Recaptació de denúncies per infraccions de trànsit (comparativa 2015 i 2018)

Sancions imposades	2015		2018	
	Import (€)	% recaptat	Import (€)	% recaptat
Sancions Imposades	146.532		24.379,63	
Recaptació en període voluntari	48.953	33,41	4.363,18	17,90
Recaptació en via executiva	13.725	9,37	305,04	1,25
Total recaptat	62.678	42,77	4.668,32	19,15

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. L'aplicació de mesures de control i vigilància ha d'anar acompanyada sempre per una política rigorosa de recaptació de les sancions imposades. Cal contemplar aquest com un procés complet des de la planificació de les mesures a la realització dels controls i a la recaptació per sancions. 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.

4.4. EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT SEGURA

Santa Eulàlia de Ronçana disposa d'un Pla municipal d'educació viària i **realitza sessions d'educació viària en centres educatius del municipi**.

Taula 7. Seguiment de les mesures d'educació per a la mobilitat segura i formació previstes al PLSV

Mesures EDUMS	Estat de l'actuació
1. Realitzar activitats d'educació viària a les escoles, per part de la Policia Local o amb acords amb altres Administracions.	S'ha actuat
2. Mantenir o augmentar els cicles de formació d'agents de la Policia Local en temes de seguretat.	Es desconeix

Font: Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana.

Durant el curs 2014-2015 hi havia una agent responsable de les activitats d'educació per a la mobilitat segura (EDUMS) i es realitzaven activitats anuals a un centre escolar, al CEIP Ronçana, concretament als alumnes de 5è de primària. En l'activitat hi van participar 54 alumnes i s'hi van dedicar un total de 4 hores: 2 hores de teoria i 2 hores de pràctica.

L'any 2018 s'han ampliat les sessions d'educació viària a un segon centre educatiu, al CEIP Sagrera. I la xifra d'alumnes implicats s'ha incrementat a 100 alumnes.

Taula 8. Indicadors de la difusió de les activitats d'educació viària als centres educatius.

Participants	Curs 2014/2015	Curs 2017/2018
Centres escolars	1	2
Detall dels centres	- CEIP Ronçana	- CEIP Ronçana - CEIP Sagrera
Alumnes participants	54	100
Nivells educatius	5è de primària	5è de primària
Total hores impartides	4 hores 2 hores de teoria i 2 hores de pràctica	15 hores

Font: Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana.

El material utilitzat en la part teòrica és un vídeo. I a la part pràctica es fan amb quad en un circuit tancat.

Per la importància que té l'educació per a la mobilitat segura, el Pla incidia en la necessitat d'ampliar les activitats d'EDUMS a altres nivells educatius i estendre-les a altres centres educatius del municipi.

Cal mantenir les campanyes de prevenció i educació viària als centres educatius del municipi.

És important que l'educació per a la mobilitat es desenvolupi al llarg de l'etapa de creixement i formació dels alumnes. Els continguts de les sessions lectives ha d'anar en funció dels cursos i de les edats de l'alumnat, i s'haurà d'avaluar durant el període de vigència del Pla.

4.5. INDICADORS DE SEGUIMENT

Per sintetitzar l'evolució durant el primer període de vigència es fa un seguiment dels indicadors d'accidentalitat i mesures aplicades del Pla. S'ha inclòs una valoració de la seva evolució en el període, en termes dels efectes sobre la seguretat viària.

Taula 9. Indicadors de seguiment

INDICADORS	Mesures relacionades	2015	2018
ACCIDENTALITAT EN ZONA URBANA			
1 Accidents amb víctimes / 1.000 habitants	Mesures físiques, de control i EDUMS	2,3	0,8
Objectiu del PLSV		Reducció	
Valoració		Reducció	
2 Morts i ferits greus en accident de trànsit / 1.000 habitants	Mesures físiques, de control i EDUMS	0,0	0,0
Objectiu del PLSV		Manteniment	
Valoració		Manteniment	
3 Atropellaments / 1.000 habitants	Mesures físiques, de control i EDUMS	0,14 (1 atr)	0,14 (1 atr)
Objectiu del PLSV		Reducció	
Valoració		Manteniment baix nombre	
ACTUACIONS EN INDRETS CONFLICTIUS			
4 Nombre de TCA tractats per millorar la seguretat viària/any	Mesures físiques	1 proposta	1 actuació
Objectiu del PLSV		Millora de la seguretat viària	
Valoració		S'ha actuat	
5 Nombre de PCA tractats per millorar la seguretat viària/any	Mesures físiques	1 proposta	1 actuació
Objectiu del PLSV		Millora de la seguretat viària	
Valoració		S'ha actuat	
6 Nombre d'entorns escolars tractats per millorar la seguretat viària/any	Mesures físiques	1 proposta	0 actuacions
Objectiu del PLSV		Millora de la seguretat viària	
Valoració		No s'ha actuat	
CONTROL I VIGILÀNCIA			
7 Taxa agents policials / 1.000 habitants		1,8	1,8
Objectiu del PLSV		Manteniment o augment	
Valoració		Manteniment	
8 S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Mesures de control	No	No
Objectiu del PLSV		Augment	
Valoració		No es realitzen	
9 Controls d'alcoholèmia / 1.000 habitants	Mesures de control	0,0	0,0
Objectiu del PLSV		Augment	
Valoració		No es realitzen	
10 Controls de velocitat / 1.000 habitants	Mesures de control	0,0	0,0
Objectiu del PLSV		Augment	
Valoració		No es realitzen	
11 Denúncies per infraccions en moviment/total denúncies	Mesures de control	16,8%	-

INDICADORS		Mesures relacionades	2015	2018
	Objectiu del PLSV		Augment	
	Valoració		Es desconeix	
12	Recaptació sancions (%)	Mesures de control	42,8%	19,2%
	Objectiu del PLSV		Manteniment o augment	
	Valoració		Reducció	
EDUMS				
13	S'han dut a terme accions d'educació i formació viària	EDUMS	Sí	Sí
	Objectiu del PLSV		Manteniment o augment	
	Valoració		Manteniment difusió	

5. CONCLUSIONS

Objectius

L'any 2016 l'Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana definia com a objectius del Pla Local de Seguretat Viària 2017-2020:

- Mantenir o reduir el nombre d'accidents amb víctimes al municipi en el període 2017-2020, respecte l'accidentalitat del 2015.
- Mantenir o reduir el nombre de víctimes al municipi en el període 2017-2020, respecte l'accidentalitat del 2015.
- Reduir a zero el nombre de ferits greus i morts, al municipi en el període 2017-2020, respecte l'accidentalitat del 2015.

D'acord amb els objectius del pla:

- Els anys 2017 i 2018 es registren 7 i 6 accidents amb víctimes en zona urbana, respectivament, molt per sota dels 17 accidents comptabilitzats l'any 2015. Conseqüentment la xifra de víctimes s'ha reduït respecte a 2015.
- Tampoc es comptabilitzen ni ferits greus ni víctimes mortals durant els darrers dos anys.

Balanç mesures infraestructurals

- En el primer període del Pla, d'acord amb l'autoavaluació feta pels propis responsables municipals, no s'ha iniciat l'aplicació de les mesures físiques i de gestió contemplades. Es considera prioritari el seguiment del Pla a través del nomenament formal d'un responsable municipal.
- En finalitzar el termini de vigència es realitzarà una avaluació del grau d'aplicació i dels resultats obtinguts en relació.

Balanç mesures en punts de concentració d'accidents o amb sensació d'inseguretat

- En el primer període del Pla s'ha actuat al tram i al punt de concentració d'accidents tractat pel PLSV. No així a l'entorn de l'escola la Sagrera i l'escola bressol l'Alzina.
- Es valoren positivament les mesures aplicades, que coincideixen amb la proposta del Pla, i han conduït a una situació de zero accidents en els entorns treballats.

Balanç mesures de control, gestió viària i EDUMS

- Atenent a la informació proporcionada per la Policia Local de Santa Eulàlia de Ronçana, el municipi no disposa d'un Pla de Controls d'àmbit municipal ni realitza campanyes de control.
- A Sant Eulàlia de Ronçana el nombre de sancions imposades l'any 2015 va ser de 167, l'equivalent a 0,02 multes per habitant. El 83,2% de les denúncies corresponien a multes per infraccions estàtiques i únicament el 16,8% a infraccions en moviment. Segons la informació proporcionada l'any 2018 el nombre de sancions ha augmentat a 234. No es coneix la proporció de denúncies per moviment.
- L'any 2018 tant la xifra de sancions imposades com recaptades s'ha reduït considerablement respecte a 2015. Entre aquests dos anys, la recaptació s'ha reduït del 42,77% al 19,15%.

- Santa Eulàlia de Ronçana disposa d'un Pla municipal d'educació viària i realitza sessions d'educació viària en centres educatius del municipi.
- L'any 2018 s'han ampliat les sessions d'educació viària a un segon centre educatiu, al CEIP Sagrera. I la xifra d'alumnes implicats s'ha incrementat a 100 alumnes. Només es realitzen activitats en un nivell educatiu (5è de primària), i es recomana estendre-les a altres nivells, amb activitats orientades a les diferents necessitats.

En síntesi, i per orientar el segon període de vigència del Pla de seguretat viària:

El municipi està aplicant el Pla de seguretat viària de forma inicial, centrat en els entorns concentradors d'accidents, però **amb la resta de mesures pendents**: mesures urbanístiques correctores a la xarxa urbana, mesures preventives en forma de campanyes de control i l'extensió de les activitats educatives.

També es recomana estudiar on es produeixen els accidents en els últims anys per detectar potencials nous entorns de risc.

Cal considerar que en municipis petits l'objectiu del pla de seguretat és servir com a **guia per millorar l'ordenació viària amb criteris de seguretat**. L'aplicació de les mesures d'ordenació és clar per al manteniment de baixa sinistralitat i lesivitat, en una situació de represa del trànsit motoritzat.