



# Dictamen 15•2024

sobre el Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



Els continguts d'aquesta obra estan subjectes a una llicència Creative Commons del tipus reconeixement d'autoria, usos no comercials i sense obra derivada. Se'n permet la reproducció, distribució i comunicació pública sempre que se'n citi l'autor o autors i l'editor i no es faci un ús comercial de l'obra original ni se'n creïn obres derivades. Podeu consultar un resum dels termes de la llicència a: [Llicència Creative Commons](#)

© Generalitat de Catalunya

Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya

Diputació, 284

08009 Barcelona

Tel. 93 270 17 80

Adreça Internet: [ctesc.gencat.cat](http://ctesc.gencat.cat)

A/e: [ctesc@gencat.cat](mailto:ctesc@gencat.cat)

ISSN: 2696-5410

Barcelona, setembre de 2024

Aquest document compleix les pautes d'accessibilitat WCAG (Web Content Accessibility Guidelines) 2.1.

## Índex

DICTAMEN 15/2024 sobre el Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya .....	5
--	---

## **DICTAMEN 15/2024 sobre el Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.**

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, la Comissió Executiva per delegació del Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 25 de setembre de 2024, aprova el següent

### **DICTAMEN**

#### **I. ANTECEDENTS**

En data 29 de juliol de 2024 va tenir entrada, al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, un escrit tramès pel secretari general del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, per delegació del conseller, en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

El Projecte de decret es va acompanyar d'una memòria general, una memòria d'avaluació d'impacte, un informe jurídic preliminar, un informe d'impacte de gènere, un informe de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades, un informe de la Direcció General de Pressupostos, un informe de valoració de les aportacions rebudes durant el tràmit de participació ciutadana i una memòria de valoració d'observacions i al·legacions.

La Comissió de Treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 19 de setembre i va elaborar la proposta de dictamen.

#### **II. CONTINGUT**

El projecte de decret consta d'un preàmbul, dotze articles, dues disposicions addicionals, sis disposicions transitòries, una disposició derogatòria, dues disposicions finals i sis annexos.

En el preàmbul es descriu el marc competencial i normatiu en què s'emmarca el projecte de decret. També es fa un resum de l'estructura de la norma i es justifica la seva adequació als principis de bona regulació i millora de la qualitat normativa.

L'article 1 regula l'objecte de la norma i el seu àmbit d'aplicació. L'objecte de la norma és l'establiment i l'aplicació de procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte, les auditories i les inspeccions de seguretat viària i també l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.

En l'article 2 s'estableixen unes definicions de conceptes que s'utilitzen en la norma i s'han de tenir en compte per interpretar-la i aplicar-la.

En els articles 3 i 4 es regula l'avaluació d'impacte i les auditories de la seguretat viària per a projectes d'infraestructura.

L'article 5 determina la designació i la formació de persones auditors de seguretat viària per a projectes d'infraestructura.

L'article 6 regula les inspeccions periòdiques de seguretat viària.

L'article 7 determina l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.

L'article 8 estableix el seguiment dels procediments de les infraestructures viàries en explotació.

L'article 9 garanteix la protecció de les persones usuàries vulnerables de la via pública.

L'article 10 fa referència als procediments sobre senyals i marques viàries.

L'article 11 fa referència a les notificacions voluntàries sobre incidències relacionades amb la seguretat de les infraestructures viàries.

L'article 12 estableix la gestió de dades dels informes relacionats amb accidents mortals i greus que tinguin lloc a les infraestructures viàries compreses en l'àmbit d'aplicació de la norma.

La disposició addicional primera habilita la persona titular del departament competent en matèria d'infraestructures viàries per actualitzar l'annex 1 de la norma.

La disposició addicional segona determina les mesures que s'han de prendre en les infraestructures viàries que no es gestionin directament per l'Administració de la Generalitat

La disposició transitòria primera determina l'acreditació de persones auditors.

La disposició transitòria segona regula l'avaluació d'impacte de la seguretat viària en les actuacions en fase d'estudi informatiu o equivalent.

La disposició transitòria tercera regula l'auditoria de seguretat viària de les actuacions en fase de projecte de construcció o equivalent.

La disposició transitòria quarta regula l'auditoria de seguretat viària de les actuacions amb projecte de construcció o equivalent aprovat.

La disposició transitòria cinquena determina que l'inici de les inspeccions periòdiques de seguretat viària s'han de realitzar dins d'un termini màxim de tres anys a partir de l'entrada en vigor de la norma.

La disposició transitòria sisena determina l'inici de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.

La disposició derogatòria deroga el Decret 190/2016, de 16 de febrer.

La disposició final primera faculta la persona titular del departament competent en infraestructures viàries per dictar les normes necessàries per al desplegament i aplicació de la norma.

La disposició final segona determina que fins que s'aprovi el reglament que determini el contingut de l'estudi de seguretat viària, aquest contingut es regirà per l'establert en l'annex 2 de la norma.

L'annex 1 recull les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya a les quals s'aplica el Decret.

L'annex 2 determina els elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària.

L'annex 3 determina els elements indicatius de les auditories de seguretat viària.

L'annex 4 determina els elements indicatius de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries en explotació.

L'annex 5 determina els elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària.

L'annex 6 determina la informació que han de contenir els informes sobre accidents.

### **III. OBSERVACIÓ GENERAL**

El CTESC considera molt important el fet que la norma forci a dur a terme una auditoria respecte els efectes relatius a la seguretat viària de qualsevol obra pública que es realitzi en una via de circulació, aconseguint que es tregui el focus en "l'optimització de fluxos" de circulació o en l'argumentació d'aquests, que és el que s'ha fet sempre.

### **IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT**

1. El CTESC recomana relacionar alfabèticament les definicions contingudes en l'article 2.
2. En l'article 2 apartat II), corresponent a les definicions, la norma defineix com a persona usuària vulnerable de la via pública, els i les ciclistes, vianants i persones que van amb vehicles de motors de dues rodes. El CTESC considera oportú que s'afegeixi "persones usuàries de vehicles de mobilitat personal" entenent que totes aquelles persones que van en vehicles que no són de dues rodes, també són vulnerables.
3. En l'article 9, referit a la protecció de les persones vulnerables usuàries de la via pública, el CTESC proposa afegir el següent paràgraf "Cal analitzar les afectacions que poden tenir les diverses actuacions de la via pública (articles 3 i 4 de la norma) en els diversos itineraris caminables i ciclables existents segurs, i la necessitat de crear-ne, de forma paral·lela, en els trams de l'actuació. També és necessària la identificació dels itineraris caminables i ciclables segurs paral·lels als trams de les vies auditades en les auditories establertes als articles 5, 6, 7 i 8".

### **V. CONCLUSIONS**

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 25 de setembre de 2024

El president

La secretària executiva

Decret XXX/20XX, de X de XXXX, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

Els articles 140.5 i 164.1 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya atribueixen a la Generalitat la competència exclusiva sobre la seva xarxa viària en tot l'àmbit territorial de Catalunya i en matèria de vigilància i control del trànsit. Així mateix, d'acord amb l'article 113, correspon a la Generalitat el desplegament, l'aplicació i l'execució de la normativa de la Unió Europea, quan afecti l'àmbit de les seves competències, en els termes que estableix el títol V. En darrer terme, l'article 189 del text estatutari disposa que la Generalitat aplica i executa el dret de la Unió Europea en l'àmbit de les seves competències.

La Generalitat de Catalunya ha tingut històricament una sensibilitat especial a l'hora d'impulsar polítiques i estratègies de millora de la seguretat viària, tal com recull l'article 48.2 de l'Estatut d'Autonomia, com a principi rector de les polítiques socials i econòmiques de la Generalitat.

Aquestes polítiques i estratègies s'han articulat mitjançant els plans de seguretat viària de Catalunya que amb caràcter triennal han implicat el Govern de la Generalitat i la societat catalana en general, amb l'objectiu comú de la reducció constant de l'accidentalitat i les seves conseqüències.

El text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, estableix, en el seu article 9, que l'Administració de la Generalitat de Catalunya, a proposta del departament competent en matèria d'infraestructures viàries, ha d'establir normes i criteris tècnics per al disseny, el servei i la seguretat viària de les carreteres i per a la informació a les persones usuàries, d'acord amb la normativa específica que sigui aplicable.

Així mateix, l'article 10 d'aquesta norma preveu que el projecte de qualsevol nova infraestructura viària ha d'observar tots els requisits necessaris en matèria de seguretat viària; que el manteniment de la xarxa viària titularitat de la Generalitat de Catalunya ha de donar sempre prioritat a totes les obres i actuacions que incideixin en la millora de la seguretat viària, i, finalment, que el departament competent en matèria de carreteres ha d'elaborar i aprovar un pla d'actuacions de millora dels trams amb alta concentració d'accidents de trànsit que s'ha d'integrar en el Pla de seguretat viària de Catalunya.

En aquest context, el Govern de la Generalitat va adoptar el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya, que incorporava a l'ordenament jurídic la Directiva 2008/96/CE, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries, que requeria l'establiment i l'aplicació dels procediments d'actuació en matèria de gestió de la seguretat viària que s'havien considerat com a millor pràctica a Europa en les infraestructures viàries que formaven part del seu àmbit d'aplicació.

Amb data 23 d'octubre de 2019, el Parlament Europeu i el Consell han adoptat la Directiva (UE) 2019/1936 per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.

La nova directiva introdueix modificacions en l'objecte i l'àmbit d'aplicació de la norma, així com en alguns dels procediments de la seguretat de les infraestructures viàries que s'apliquen en les diferents fases de desenvolupament de la xarxa viària, amb l'objectiu de garantir un elevat nivell de seguretat viària en aquestes infraestructures viàries i assolir els objectius comunitaris de reducció de l'accidentalitat en els propers anys.

Esdevé necessari, per tant, incorporar les novetats introduïdes per la Directiva (UE) 2019/1936 i actualitzar la normativa reguladora de la gestió de la seguretat viària vigent fins aquest



moment, mitjançant l'aprovació d'un únic instrument normatiu de naturalesa reglamentària, que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer, i que tingui per objecte l'establiment i l'aplicació dels procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte de la seguretat viària, les auditories de seguretat viària, les inspeccions de seguretat viària i l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació. Aquests procediments de gestió de la seguretat viària s'han d'aplicar, a més de a les infraestructures viàries de la xarxa transeuropea on ja es venien aplicant, a les autopistes i a les infraestructures viàries principals, així com a altres infraestructures viàries que, tot i no complir les característiques anteriors, són finançades amb fons comunitaris.

El Decret atorga també una especial protecció a les persones usuàries vulnerables de la via pública, atès que representen un dels col·lectius amb major risc de patir accidents i amb conseqüències més greus.

Pel que fa a l'estructura, aquest Decret consta de dotze articles, dues disposicions addicionals, sis disposicions transitòries, una disposició derogatòria i dues de finals, a més de sis annexos.

El Decret compleix amb els articles 62.1 i 63.1 de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, i amb els principis que han d'informar l'exercici de la potestat reglamentària, juntament amb la resta de principis de bona regulació, tal com exigeix també l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

En aquest sentit, concorren els principis de necessitat i eficàcia, ja que, d'una banda, dona compliment a l'obligació imposada per la Unió Europea de transposar al dret català les modificacions previstes a la Directiva (UE) 2019/1936 i, d'altra banda, obeeix a objectius d'interès general com l'increment de la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat, la reducció de la sinistralitat i la gravetat de les conseqüències i la protecció de les persones usuàries vulnerables de la via pública.

El Decret respon al principi de proporcionalitat, ja que conté la regulació imprescindible per a la consecució dels objectius pretesos sense imposar restriccions de drets. Igualment, garanteix el principi de seguretat jurídica, ja que és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic català i de la Unió Europea i afavoreix un marc normatiu estable, integrat, clar i de certesa.

En compliment del principi de transparència, s'ha possibilitat l'accés senzill, universal i actualitzat a la tramitació d'aquesta disposició i als documents que integren l'expedient a través del Portal de la Transparència. Quant al principi de participació, durant el procediment d'elaboració de la norma s'ha sotmès al tràmit de consulta pública prèvia previst a l'article 133 de la Llei 39/2015 d'1 d'octubre, i 66 bis de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, al tràmit d'audiència de les entitats, sectors i col·lectius que puguin resultar potencialment afectats per la norma, i al d'informació pública per a la ciutadania.

I, en aplicació del principi d'eficiència, el Decret no afecta les obligacions de la ciutadania ni se li imposen càrregues administratives.

Vist el dictamen del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya.

A proposta del conseller d'Interior i de la consellera de Territori, d'acord amb el Dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, i amb la prèvia deliberació del Govern,

Decreto:

## Article 1

### Objecte i àmbit d'aplicació

1. Aquesta disposició té per objecte l'establiment i l'aplicació de procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte de la seguretat viària, les auditories de seguretat viària, les inspeccions de seguretat viària i l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.

2. Aquest Decret s'aplica en totes les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya que formin part de la xarxa transeuropea de carreteres, a les autopistes i a les infraestructures viàries principals, amb independència que es trobin en fase de disseny, construcció o explotació, que consten detallades a l'annex 1.

3. Aquest Decret s'aplica també en les infraestructures viàries i en els projectes d'infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya no incloses en l'àmbit de l'apartat 2 que estiguin situades fora de les zones urbanes, a les quals no tinguin accessos les propietats confrontants i que es duguin a terme amb finançament de la Unió, amb excepció de les infraestructures viàries que no estiguin obertes a la circulació de vehicles a motor, com les vies de circulació per a bicicletes, o les infraestructures viàries que no estiguin concebudes per a la circulació general, com les d'accés a zones industrials, agrícoles o forestals.

4. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, si s'escau, pot excloure de l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret les infraestructures viàries principals amb baix nivell de risc per a la seguretat, de forma justificada d'acord amb el nivell de trànsit i l'accidentalitat.

La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, si s'escau, pot avaluar, auditar i/o inspeccionar infraestructures viàries diferents de les que s'esmenten als apartats 2 i 3.

5. Resten exclosos de les previsions d'aquest Decret els túnels de carretera als quals resulti d'aplicació la Directiva 2004/54/CE, de 29 d'abril, de requisits mínims de seguretat per als túnels de la xarxa transeuropea de carreteres, o el corresponent decret que la desenvolupi a nivell de les competències de la Generalitat de Catalunya.

## Article 2

### Definicions

A efectes d'aquest Decret, són d'aplicació les definicions següents:

a) Xarxa transeuropea de carreteres: la xarxa viària identificada en el Reglament (UE) núm. 1315/2013, del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, i pel qual es deroga la Decisió núm. 661/2010/UE, i en qualsevol altre instrument comunitari posterior que a aquest efecte sigui adoptat per les altres autoritats comunitàries sobre classificació d'aquestes vies.

b) Autopista: infraestructura viària destinada a la circulació exclusiva de vehicles motoritzats i senyalitzada com a tal que reuneix les característiques següents:

- No hi tenen accés directe les propietats confrontants, i les seves incorporacions i sortides estan dotades sempre de vies d'acceleració i de desacceleració, respectivament.

- No creua ni és creuada a nivell per cap via de comunicació, ni servitud de pas.
- Té calçades diferents per a cada sentit de circulació, separades entre si per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en supòsits excepcionals, per altres mitjans.

c) Infraestructura viària principal: via preferent de més d'una calçada, amb limitacions d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferent nivell.

d) Actuació: conjunt d'activitats amb l'objectiu de construir o millorar un tram d'infraestructura viària, que comprèn des de la seva concepció fins a la seva posada en servei.

e) Modificació substancial d'una infraestructura viària: actuació que inclou duplicacions de calçada, variants de població o obres de condicionament d'infraestructures viàries existents en una longitud continuada de més de 10 km.

f) Condicionament d'una infraestructura viària: actuacions amb la finalitat de modificar les característiques geomètriques de la infraestructura viària existent, amb actuacions tendents a millorar els temps de recorregut, el nivell de servei i la seguretat de la circulació.

g) Projecte d'infraestructura: document que defineix la construcció d'una infraestructura viària nova o la modificació substancial d'infraestructures de la xarxa ja existents.

h) Avaluació d'impacte de la seguretat viària: anàlisi estratègica comparativa de la repercussió sobre la seguretat de la xarxa viària d'una infraestructura viària nova o de la modificació substancial d'una infraestructura viària ja existent.

i) Auditoria de seguretat viària: comprovació independent, detallada, sistemàtica i tècnica de la seguretat de les característiques de disseny d'un projecte d'infraestructura viària, aplicada a les seves diferents fases que van des del seu projecte de traçat i/o del projecte de construcció fins a la seva explotació inicial.

j) Inspecció periòdica de seguretat viària: comprovació ordinària periòdica de les característiques i de les oportunitats de millora de la seguretat viària que requereixen una actuació que s'emmarqui en l'àmbit del manteniment o la conservació.

k) Inspecció específica de seguretat viària: investigació específica per detectar característiques que augmentin el risc d'accidents i lesions, a partir d'una visita in situ a una infraestructura viària o tram d'infraestructura viària en servei.

l) Pla específic de seguretat viària: document on es defineixen els diferents programes, actuacions de millora, seguiment i avaluació de la seguretat viària en l'àmbit de les infraestructures viàries en servei.

ll) Persona usuària vulnerable de la via pública: ciclistes, vianants i persones que van amb vehicles de motor de dues rodes.

### Article 3

#### Avaluació d'impacte de la seguretat viària per a projectes d'infraestructura

1. Tots els projectes de nova infraestructura o de modificació substancial d'una infraestructura viària ja existent han de ser objecte d'una avaluació d'impacte de la seguretat viària.

2. L'avaluació d'impacte de la seguretat viària es realitza en aquelles fases del disseny de la infraestructura on s'analitzen diferents alternatives i, específicament, durant l'elaboració de l'estudi informatiu, al qual s'incorpora com a document diferenciat.

3. L'avaluació d'impacte de la seguretat viària ha d'exposar les consideracions en matèria de seguretat viària que contribueixin a l'elecció de la solució proposada en la fase d'anàlisi d'alternatives. A més, ha de facilitar la informació necessària per realitzar l'anàlisi multicriteri en general i de cost-benefici en particular, de les diverses opcions examinades en l'estudi informatiu.

4. L'equip tècnic redactor de l'avaluació d'impacte de la seguretat viària ha de ser diferent dels equips tècnics encarregats d'elaborar l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental, amb els quals ha de treballar en estreta coordinació, aportant l'assessorament necessari en matèria de seguretat viària per a la seva definició.

5. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb la col·laboració de l'organisme competent en matèria de trànsit i seguretat viària, ha de definir, mitjançant instruccions, els requeriments, els procediments i la concreció dels continguts a aplicar per a la realització de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària, tot garantint el compliment dels elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària recollits a l'annex 2, i les seves actualitzacions.

6. L'avaluació d'impacte de la seguretat viària s'ha de fer a partir d'informació agregada.

#### Article 4

##### Auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura

1. Tots els projectes de nova infraestructura i de modificació substancial d'una infraestructura viària ja existent han de ser objecte d'una auditoria de seguretat viària del disseny de la infraestructura.

2. Les auditories de seguretat viària s'han de realitzar, com a processos independents, en les fases següents:

a) En la fase d'elaboració del projecte de construcció i, si s'escau, del projecte de traçat. En aquells projectes que s'han d'executar mitjançant el contracte de concessió d'obra pública, en la fase d'elaboració de l'avantprojecte de construcció i explotació.

b) En la fase immediatament anterior a la posada en servei.

c) En la fase d'explotació inicial del servei.

També han de ser objecte d'auditories de seguretat viària les modificacions dels projectes de construcció que es redactin en la fase d'execució de les obres i, si escau, en la fase d'explotació.

3. L'equip tècnic redactor de les auditories de seguretat viària, que ha d'incloure en tot cas una persona auditora, ha de ser diferent i independent dels equips tècnics encarregats del disseny i supervisió del projecte en cada fase, amb els quals ha de treballar en estreta coordinació aportant l'assessorament necessari en matèria de seguretat viària.

4. Les auditories de seguretat viària han de revisar els aspectes relacionats amb la seguretat viària de cadascuna de les fases d'una actuació amb el nivell de detall amb què estigui definida, identificant els possibles elements de disseny crítics i les deficiències i omissions que

puguin comprometre la seguretat viària. Aquesta informació, i les consegüents recomanacions que la persona auditora consideri procedents en matèria de seguretat, han de quedar recollides en l'informe d'auditoria corresponent.

Quan no es procedeixi a la rectificació del disseny en correspondència amb els elements de risc identificats en l'informe d'auditoria, l'òrgan competent ha d'exposar les raons de la decisió en un informe resposta que s'incorporarà, com a apèndix, a l'informe d'auditoria de la fase de l'actuació a què correspongui.

5. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb la col·laboració de l'organisme competent en matèria de trànsit i seguretat viària, ha de definir mitjançant instruccions els requeriments, els procediments i la concreció dels continguts a aplicar per a la realització de les auditories de seguretat viària en les seves actuacions, així com el termini màxim, des de la posada en servei de l'obra, en què s'hauran de fer les auditories durant la fase d'exploració inicial del servei, tot garantint el compliment dels elements indicatius de les auditories de seguretat viària que figuren a l'annex 3, i les seves actualitzacions.

6. Les auditories de seguretat viària s'han de fer a partir d'informació agregada.

## Article 5

Designació i formació de persones auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura

1. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb la col·laboració de l'organisme competent en matèria de trànsit i seguretat viària, ha d'establir un programa de formació inicial que permeti obtenir el certificat d'aptitud i un programa d'actualització periòdica de coneixements de les persones auditories de seguretat viària.

Aquest programa ha d'incloure aspectes relacionats amb les persones usuàries vulnerables de la via pública i les infraestructures per a aquestes persones.

2. Mitjançant una ordre de la persona titular del departament competent en matèria d'infraestructures viàries s'ha d'establir un procediment d'acreditació i d'obtenció del certificat d'aptitud de les persones auditories de seguretat viària.

3. Les auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura poden ser realitzades directament per l'Administració o indirectament mitjançant contracte. En cap cas les persones auditories de seguretat viària reben instruccions de l'Administració competent en relació amb l'informe d'auditoria. Aquestes persones han de complir els requisits següents:

a) Tenir experiència o formació específica en disseny d'infraestructures viàries, enginyeria de seguretat viària i anàlisi d'accidents.

b) Tenir formació específica en projecció, planificació, construcció, conservació o explotació d'infraestructures viàries, i un nivell de titulació igual o superior al requerit per la persona autora del projecte en les fases de l'elaboració del projecte, i un nivell de titulació igual o superior al requerit per a la persona directora d'obra en la fase prèvia a la posada en servei i en la fase d'exploració inicial.

c) Tenir experiència en projecció, planificació, construcció, conservació o explotació d'infraestructures viàries.

d) Haver realitzat el programa de formació inicial de persones audidores a què es refereix l'apartat 1 i haver superat les proves d'acreditació i d'obtenció del certificat d'aptitud que s'estableixin.

e) Haver realitzat, amb la periodicitat que s'estableixi, els cursos periòdics d'actualització de coneixements a què es refereix l'apartat 1.

## Article 6

### Inspeccions periòdiques de seguretat viària

1. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de dur a terme inspeccions periòdiques de seguretat viària de les infraestructures viàries en servei incloses dintre de l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret amb la freqüència suficient per garantir nivells de seguretat adequats que puguin ser assolits mitjançant actuacions de conservació i manteniment.

La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries ha de realitzar comprovacions de les possibles repercussions de les obres viàries sobre el flux de trànsit per tal que s'adoptin les mesures de seguretat pertinents.

2. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat ha de garantir la seguretat dels trams de la xarxa viària limítrofs amb els túnels d'infraestructura viària inclosos en l'àmbit de la Directiva 2004/54/CE, de 29 d'abril, mitjançant inspeccions conjuntes de seguretat viària amb la participació dels òrgans competents de l'aplicació d'aquest Decret i dels òrgans competents de l'aplicació de la Directiva 2004/54/CE, de 29 d'abril, o del corresponent decret que la desplegui al nivell de les competències de la Generalitat de Catalunya. Aquestes inspeccions conjuntes es duran a terme amb la freqüència necessària per garantir uns nivells de seguretat adequats, però, en qualsevol cas, com a mínim cada sis anys.

3. La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de definir, mitjançant instruccions, els requeriments, procediments i la concreció dels continguts a aplicar per a la realització de les inspeccions periòdiques de seguretat viària.

## Article 7

### Avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació

1. La direcció general competent en matèria d'Infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat ha de garantir que es dugui a terme una avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries del conjunt de xarxa viària en explotació incloses dintre de l'àmbit d'aquest Decret amb la periodicitat necessària per garantir un nivell de seguretat adequat i, en qualsevol cas, com a mínim cada cinc anys.

2. Les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries han d'avaluar el risc que es produeixin accidents i que les seves conseqüències siguin greus, d'acord amb:

- a) principalment, un examen visual, realitzat sobre el terreny o per mitjans electrònics, de les característiques de concepció de la infraestructura viària (seguretat intrínseca); i
- b) una anàlisi dels trams de la xarxa d'infraestructures viàries que han estat en explotació més de tres anys i en els quals s'ha produït un elevat nombre d'accidents greus en proporció al volum de trànsit.

3. En efectuar l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries, es poden tenir en compte els elements indicatius inclosos en l'annex 4.

4. En base als resultats d'aquesta avaluació, i per tal d'establir prioritats entre les mesures a adoptar en un futur, s'han de classificar els trams de les infraestructures viàries en un mínim de tres categories, segons el seu nivell de seguretat.

## Article 8

### Seguiment dels procediments de les infraestructures viàries en explotació

1. La direcció general competent en matèria d'Infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de garantir que les conclusions de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries fetes conforme l'article 7 siguin objecte de seguiment mitjançant inspeccions específiques de seguretat viària o amb mesures correctores directes.

2. En efectuar aquestes inspeccions específiques de seguretat viària es poden tenir en compte els elements indicatius recollits en l'annex 5.

3. Les inspeccions específiques de seguretat viària han de ser realitzades per equips de persones expertes en què, com a mínim, una de les persones integrants compleixi els requisits establerts a l'article 5, apartat 3, lletra a).

4. La direcció general competent en matèria d'Infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de garantir que les conclusions de les inspeccions específiques de seguretat viària siguin objecte de seguiment mitjançant decisions motivades que estableixin si és necessari prendre mesures correctores. En particular es determinaran els trams d'infraestructura viària en què sigui necessari millorar la seguretat de les infraestructures viàries i es definiran accions prioritàries destinades a millorar la seguretat d'aquests trams.

5. La direcció general competent en matèria d'Infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de garantir que es prenguin les mesures correctores específiques principalment per a aquells trams d'infraestructura viària amb baix nivell de seguretat i que ofereixin l'oportunitat d'aplicar mesures amb un elevat potencial de millora de la seguretat i d'estalvis dels costos ocasionats pels accidents.

6. La direcció general competent en matèria d'Infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha d'elaborar i actualitzar periòdicament un pla d'acció prioritari i basat en el risc per dur a terme el seguiment de l'aplicació de les mesures correctores assenyalades.

## Article 9

### Protecció de les persones usuàries vulnerables de la via pública

La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de garantir que es tinguin en compte les necessitats de les persones usuàries vulnerables de la via pública quan s'apliquin els procediments establerts en els articles 3, 4, 6, 7 i 8.

## Article 10

### Senyals i marques viàries

La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de prestar una especial atenció, en els seus procediments actuals i futurs sobre senyals i marques viàries, a la llegibilitat i la detecció per les persones conductores i sistemes automatitzats d'assistència a la persona conductora. Aquests procediments han de tenir en compte les especificacions comunes que a tal efecte hagi establert, si escau, la Comissió Europea.

## Article 11

### Notificació voluntària

La direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha de tractar d'establir un sistema de notificació voluntària, accessible en línia per a totes les persones usuàries de la via pública, amb la finalitat de recopilar les incidències comunicades per les persones usuàries de la via pública i els vehicles, així com qualsevol altra informació relacionada amb la seguretat que es percebi com a un perill real o potencial per a la seguretat de les infraestructures viàries.

## Article 12

### Gestió de dades

1. L'òrgan competent en matèria de policia de trànsit a la xarxa d'infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya ha d'adequar els informes relacionats amb cada accident mortal i greu que tingui lloc a les infraestructures viàries incloses dintre de l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret, de manera que el departament competent en matèria d'infraestructures viàries pugui disposar de la informació mínima requerida a l'annex 6 d'aquest Decret, i les seves posteriors actualitzacions.

2. L'organisme competent en matèria de trànsit i seguretat viària de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb la col·laboració de la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries, ha de calcular, com a mínim cada tres anys, el cost social mitjà dels accidents mortals i dels accidents greus que es produeixin a la xarxa viària de Catalunya.

### Disposicions addicionals

#### Primera

Habilitació per actualitzar les Infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya compreses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret

Es faculta la persona titular del departament competent en matèria d'infraestructures viàries per actualitzar l'annex 1 d'aquest Decret, mitjançant resolució que s'ha publicar en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

#### Segona

Infraestructures viàries no gestionades directament per l'Administració de la Generalitat de Catalunya

En aquells trams d'infraestructures viàries que no es gestionin directament per l'Administració de la Generalitat de Catalunya, les persones encarregades de la seva gestió, sota la supervisió de la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, han de realitzar les mesures previstes en els articles 4, 7 i 8.



## Disposicions transitòries

### Primera

#### Acreditació de persones audidores

Durant un període de dos anys des de l'entrada en vigor de les instruccions a què fa referència l'article 4.5, les auditories de seguretat viària poden ser realitzades per aquelles persones que compleixin els requisits previstos en els apartats 3.a) a 3.c), ambdós inclosos, de l'article 5. Transcorregut aquest període, les auditories de seguretat viària només poden ser realitzades per persones audidores de seguretat viària acreditades que compleixen tots els requisits previstos a l'article 5.

### Segona

#### Actuacions en fase d'estudi informatiu o equivalent

Els estudis informatius o les actuacions que es trobin en la fase de redacció on s'analitzen diferents alternatives, i que no hagin estat aprovats tècnicament per la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya amb anterioritat a l'entrada en vigor de la instrucció a què es refereix l'article 3.5, han de ser objecte d'avaluació d'impacte de la seguretat viària d'acord amb les previsions de l'article 3.

### Tercera

#### Actuacions en fase de projecte de construcció o equivalent

Els projectes en aquelles fases del disseny de la infraestructura on ja es concreten les solucions constructives i, específicament, durant l'elaboració del projecte de traçat i/o del projecte de construcció o, en el seu cas, de l'avantprojecte de construcció i explotació, que no hagin estat aprovats tècnicament per la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya amb anterioritat a l'entrada en vigor de la instrucció a què es refereix l'article 4.5, han de ser objecte d'auditoria de seguretat viària d'acord amb les previsions dels articles 4 i 5.

### Quarta

#### Actuacions amb projecte de construcció o equivalent aprovat

Les actuacions amb projecte de traçat i/o del projecte de construcció o, en el seu cas, amb l'avantprojecte de construcció i explotació aprovat tècnicament per la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, però que no s'haguessin posat en servei amb anterioritat a l'entrada en vigor de la instrucció a què es refereix l'article 4.5, han de ser objecte d'auditoria de seguretat viària en la fase immediatament anterior a la posada en servei i d'explotació inicial del servei d'acord amb les previsions dels articles 4 i 5.

### Cinquena

#### Inici de les inspeccions periòdiques de seguretat viària

La primera inspecció periòdica de seguretat viària de les infraestructures viàries que ja estan en servei s'ha de dur a terme d'acord amb les previsions de l'article 6 dins d'un termini màxim de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquest Decret.

Sisena

Inici de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació

La primera avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació incloses en aquest Decret s'ha de dur a terme com a màxim l'any 2024.

Disposició derogatòria

Es deroga el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

Disposicions finals

Primera

Desenvolupament normatiu

Es faculta la persona titular del departament competent en matèria d'infraestructures viàries per dictar les normes necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Decret, i en concret la que estableix l'apartat 2 de l'article 5, així com per modificar els seus annexos quan sigui necessari com a conseqüència del que disposi la normativa comunitària.

Segona

Contingut de l'estudi de seguretat viària

Fins que no s'aprovi el reglament que determini el contingut de l'estudi de seguretat viària inclòs en l'estudi informatiu previ que estableix l'article 25.3 del Reglament general de carreteres aprovat pel Decret 293/2003, de 18 de novembre, el contingut d'aquest estudi es regeix pel que s'estableix per a les avaluacions d'impacte de la seguretat viària que fixa l'annex 2.

Barcelona,

Pere Aragonès i Garcia  
President de la Generalitat de Catalunya

Joan Ignasi Elena García  
Conseller d'Interior

Ester Capella i Farré  
Consellera de Territori

## Annex 1

Infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya a les quals s'aplica aquest Decret

### Xarxa transeuropea

Carretera	Descripció inicial del tram	Descripció final del tram
C-16	C-58, Terrassa (enllaç)	C-162, Riu de Cerdanya (enllaç)
C-162	C-16, Riu de Cerdanya (enllaç)	N-260, Fontanals de Cerdanya (intersecció)
C-25	A-2, Cervera (enllaç)	A-2, Caldes de Malavella (enllaç)
C-33	C-58CC, Barcelona	AP-7, Montmeló (enllaç)
C-58	C-33, Barcelona (la Trinitat)	C-16, Terrassa (continuïtat)

### Autopistes

Carretera	Descripció inicial del tram	Descripció final del tram
C-16	Barcelona (Via Augusta)	C-58, Terrassa (enllaç)
C-31	Terme municipal Barcelona - Sant Adrià Besòs	C-32 / B-20, Montgat (enllaç)
C-31D	C-32, Cabrera de Mar (enllaç)	N-II, Mataró (rotonda no inclosa)
C-32	AP-7 / N-340, el Vendrell (enllaç)	B-20, Sant Boi de Llobregat (continuïtat)
C-32	C-31 / B-20, Montgat (enllaç)	GI-600, Tordera (rotonda no inclosa)
C-60	C-32, Argentona (enllaç)	AP-7 / B-40z, la Roca del Vallès (enllaç)

### Infraestructures viàries principals

Carretera	Descripció inicial del tram	Descripció final del tram
C-13	LL-12 / C-230a, Lleida (enllaç)	C-13B, Lleida (els Magraners)
C-13	C-13z, Vilanova de la Barca (rotonda no inclosa)	Térmens (rotonda vial Bellví)
C-13B	C-13, Lleida (continuïtat, els Magraners)	LL-11, Lleida (rotonda no inclosa)
C-14	T-11, Reus (enllaç)	C-37 / T-724 / C-14z / TV-7221, Alcover (rotonda)
C-15	C-31, Vilanova i la Geltrú (rotonda costat mar inclosa)	C-15z, Vilafranca del Penedès
C-17	Montcada i Reixac (soterrament)	C-33, Parets del Vallès (enllaç)
C-17	Centelles (inici concessió)	C-26, Ripoll (estrep nord riera)
C-31	C-32, Castelldefels (enllaç)	Límit municipal L'Hospitalet de Llobregat - Barcelona
C-31	C-65, Santa Cristina d'Aro (enllaç)	C-66, Palafrugell (mas Pla, rotonda)
C-31F	C-32, Cabrera de Mar (enllaç)	N-II, Cabrera de Mar (enllaç)
C-32	B-10 / B-20, Cornellà de Llobregat (enllaç)	B-23, Esplugues de Llobregat (Ronda de d'alt, límit terme municipal)
C-32B	El Prat de Llobregat (límit aeroportuari)	B-22 / C-31, el Prat de Llobregat (enllaç)
C-35	AP-7, Maçanet de la Selva (enllaç, inici concessió)	C-65, Llagostera (final concessió)
C-42	N-235 / AP-7, l'Aldea (rotonda no inclosa)	Tortosa (Sta. Càndida, rotonda no inclosa)
C-55	C-16C / N-141a, Manresa (el Guix, enllaç)	C-25, Manresa (enllaç, incorporació)
C-58C	C-58, Sabadell (enllaç)	Sabadell (C/ de Lles)
C-59	Santa Perpètua de la Mogoda (inici tram doble calçada)	B-143, Palau-Solità i Plegamans (enllaç, inici variant)
C-65	C-31, Santa Cristina d'Aro (enllaç, inici concessió)	C-35, Llagostera (enllaç, final concessió)

## Annex 2

### Elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària

#### 1. Elements per a una avaluació d'impacte de la seguretat viària:

- a) definició del problema;
- b) situació actual i hipòtesi d'inacció;
- c) objectius de seguretat viària;
- d) anàlisi d'impacte en la seguretat viària de les alternatives proposades;
- e) comparació d'alternatives, inclosa anàlisi de cost-benefici;
- f) presentació d'una sèrie de solucions possibles.

#### 2. Elements que es tindran en compte:

- a) víctimes mortals i accidents, objectius de reducció davant del supòsit d'inacció;
- b) elecció d'itineraris i patrons de trànsit;
- c) possibles efectes a les xarxes existents;
- d) persones usuàries de les infraestructures viàries incloses les vulnerables;
- e) trànsit, inclosos els fluxos estimats de vianants i bicicletes;
- f) estacionalitat i condicions climàtiques;
- g) presència d'un nombre suficient d'aparcaments segurs;
- h) activitat sísmica.

## Annex 3

### Elements indicatius de les auditories de seguretat viària

#### 1. Criteris a la fase de projecte de traçat:

- a) localització geogràfica, condicions estacionals i climàtiques i activitat sísmica;
- b) tipus d'interseccions i distància entre elles;
- c) nombre i tipus de carrils;
- d) tipus de trànsit autoritzats a la nova infraestructura viària;
- e) funcionalitat de la infraestructura viària dins de la xarxa;

- f) condicions meteorològiques;
- g) velocitats de conducció;
- h) seccions transversals;
- i) pendents transversals i longitudinals;
- j) visibilitat;
- k) traçat d'interseccions;
- l) transport públic i infraestructures;
- m) passos a nivell d'infraestructura viària/ferrocarril;
- n) disposicions relatives a les persones usuàries vulnerables de la via pública:
  - i) disposicions relatives a les persones vianants;
  - ii) disposicions relatives a les persones ciclistes, inclosa l'existència de rutes alternatives o de segregacions del trànsit motoritzat a gran velocitat;
  - iii) disposicions relatives als vehicles a motor de dues rodes;
  - iv) densitat i situació dels passos de vianants i de ciclistes;
  - v) disposicions relatives a les persones vianants i ciclistes a les infraestructures viàries afectades de la zona;
  - vi) separació de persones vianants i ciclistes del trànsit motoritzat a gran velocitat o existència de rutes alternatives directes en infraestructures viàries de classe inferior.

## 2. Criteris a la fase de projecte de construcció:

- a) traçat;
- b) senyals i marques viàries coherents;
- c) enllumenat d'infraestructures viàries i interseccions il·luminades;
- d) equips instal·lats als marges de la infraestructura viària;
- e) entorn del marge de la infraestructura viària, inclosa vegetació;
- f) obstacles fixos als marges de la infraestructura viària;
- g) previsió d'aparcaments segurs;
- h) disposicions relatives a les persones usuàries vulnerables de la via pública:
  - i) disposicions relatives a les persones vianants;
  - ii) disposicions relatives a les persones ciclistes;

iii) disposicions relatives als vehicles de motor de dues rodes.

i) adaptació beneficiosa per a la persona usuària de sistemes viaris de contenció.

3. Criteris a la fase prèvia a la posada en servei:

a) seguretat de les persones usuàries de les infraestructures viàries i visibilitat en diferents condicions;

b) llegibilitat dels senyals i marques viàries;

c) estat del ferm;

d) avaluació de la seguretat a partir del comportament real de les persones usuàries.

La realització d'auditories en qualsevol de les fases pot implicar la necessitat de tornar a examinar els criteris de fases anteriors.

4. Criteris a la fase d'explotació inicial del servei: avaluació de la seguretat viària en vista del comportament real de les persones usuàries.

#### Annex 4

Elements indicatius de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries en explotació

1. Aspectes generals:

a) tipus d'infraestructura viària en relació amb el tipus i la mida dels pols que connecta;

b) longitud del tram d'infraestructura viària;

c) tipus de zona (rural, urbana);

d) ús del sòl (zones educatives, comercials, industrials i de fàbriques, residencials, agrícoles i ramaderes, sense desenvolupar);

e) densitat de punts d'accés a les propietats;

f) presència de vies de servei;

g) presència d'obres a la infraestructura viària;

h) presència de zones d'estacionament.

2. Volum de trànsit:

a) volum de trànsit;

b) volum observat de motocicletes;

c) volum observat de vianants a banda i banda, assenyalant si és al llarg de la infraestructura viària o creuant-la;

d) volum observat de bicicletes a banda i banda, assenyalant si és al llarg de la infraestructura viària o creuant-la;

e) volum observat de vehicles pesants;

f) flux estimat de vianants determinat a partir dels atributs d'utilització de les finques confrontants;

g) flux estimat de bicicletes determinat a partir dels atributs d'utilització de les finques confrontants.

### 3. Dades relatives als accidents:

a) nombre, localització i causes de víctimes mortals per grup de persones usuàries de la via pública;

b) nombre i localització de ferits greus per grup de persones usuàries de la via pública.

### 4. Característiques operatives:

a) límit de velocitat (general, per a motocicletes, per a camions);

b) velocitat de servei (percentil 85);

c) gestió de la velocitat i/o reducció del trànsit;

d) presència d'equips ITS (senyals electrònics: alertes de congestió, panells de missatges variables);

e) advertiments de zona escolar;

f) presència de guàrdies d'encreuament escolar als períodes fixats.

### 5. Característiques geomètriques:

a) característiques de la secció transversal (nombre, tipus i amplada dels carrils, disseny i material dels vorals de la mitjana central, carrils per a bicicletes, camins de vianants, etc.), inclosa la seva variabilitat;

b) curvatura horitzontal;

c) pendent i traçat vertical;

d) visibilitat i distàncies de visibilitat.

### 6. Objectes, zones amb visibilitat i sistemes de contenció:

a) entorn dels marges de la infraestructura viària i zones amb visibilitat;

b) obstacles fixos als marges de la infraestructura viària;

c) distància als obstacles des dels marges de la infraestructura viària;

d) densitat dels obstacles;



e) bandes sonores;

f) sistemes de contenció.

#### 7. Interseccions:

a) tipus d'intersecció i nombre de ramals (indicant, en particular, el tipus de control i la presència de girs protegits);

b) presència de canalització;

c) qualitat de la intersecció;

d) volum de trànsit de les infraestructures viàries que es creuen;

e) presència de passos a nivell (amb indicació, en particular, del tipus d'encreuament i de si són amb barreres, sense barreres, manuals o automatitzats).

#### 8. Manteniment:

a) defectes del ferm;

b) adherència del ferm;

c) estat dels vorals (inclosa la vegetació);

d) estat de la senyalització vertical, senyalització horitzontal i abalisament;

e) estat dels sistemes de contenció.

#### 9. Instal·lacions per a les persones usuàries vulnerables de la via pública:

a) passos de vianants i de ciclistes (creuaments en superfície i a diferent nivell);

b) passos de ciclistes (encreuaments en superfície i a diferent nivell);

c) tanques per a vianants;

d) existència de voreres o instal·lacions a banda;

e) instal·lacions per a bicicletes i tipus d'instal·lacions (vies per a la circulació de bicicletes, carril de bicicletes i altres);

f) qualitat dels passos de vianants pel que fa a la visibilitat i la senyalització de cada instal·lació;

g) instal·lacions de passos de vianants i de ciclistes a l'entrada d'una infraestructura viària secundària que s'uneix a la xarxa;

h) existència de rutes alternatives per a vianants i ciclistes quan no existeixin instal·lacions separades.

## Elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària

### 1. Traçat i secció transversal de la via:

- a) visibilitat i distàncies de visibilitat;
- b) límit de velocitat i zones de limitació de velocitat;
- c) llegibilitat del traçat per a les persones usuàries de la via pública;
- d) accés a propietats confrontants;
- e) accés dels vehicles d'emergències i de servei;
- f) tractaments en ponts i clavegueres;
- g) traçat de la infraestructura viària (vorals, desnivells del ferm, talús de desmunt i talús de terraplè).

### 2. Interseccions i punts d'intercanvi:

- a) adequació del tipus d'intersecció/enllaç;
- b) geometria del traçat de la intersecció/enllaç;
- c) visibilitat i llegibilitat (percepció) de les interseccions;
- d) visibilitat a la intersecció;
- e) traçat dels carrils auxiliars a les interseccions;
- f) control del trànsit a les interseccions;
- g) presència de passos de vianants i de ciclistes.

### 3. Disposicions relatives a les persones usuàries vulnerables de la via pública:

- a) disposicions relatives a les persones vianants;
- b) disposicions relatives a les persones ciclistes;
- c) disposicions relatives als vehicles de motor de dues rodes;
- d) transport públic i infraestructures;
- e) passos a nivell (amb indicació, en particular, del tipus de pas i de si són amb barreres, sense barreres, manuals o automatitzats).

### 4. Il·luminació, senyals i marques viàries:

- a) senyals viaris coherents, que no disminueixin la visibilitat;
- b) llegibilitat dels senyals viaris (localització, mida, color);
- c) pals de senyalització;

d) delimitació i marques viàries coherents;

e) llegibilitat de les marques viàries (localització, dimensions i retroreflectància en condicions seques i humides);

f) contrast adequat de les marques viàries;

g) enllumenat d'infraestructures viàries i interseccions il·luminades;

h) equips adequats instal·lats als marges de la infraestructura viària.

5. Semàfors:

a) funcionament;

b) visibilitat.

6. Objectes, zones amb visibilitat i sistemes de contenció:

a) entorn dels marges de la infraestructura viària, inclosa la vegetació;

b) perills als marges de la infraestructura viària i distància a aquests des de l'extrem més exterior de la calçada o del carril per a la circulació de bicicletes;

c) adaptació benèfica per a la persona usuària dels sistemes de contenció (mitjanes i barreres amb sistemes per evitar perills a les persones usuàries vulnerables de la via pública);

d) terminals dels sistemes de contenció;

e) sistemes de contenció adequats en ponts i clavegueres;

f) tanques (a infraestructures viàries d'accés restringit).

7. Ferm:

a) defectes del ferm;

b) adherència;

c) material solt /grava/pedres;

d) entollament i drenatge de l'aigua.

8. Ponts i túnels:

a) presència i nombre de ponts;

b) presència i nombre de túnels;

c) elements visuals que representen un perill per a la seguretat de les infraestructures.

9. Altres qüestions:

a) zones segures d'estacionament i descans;

- b) zones d'estacionament per a vehicles pesants;
- c) enlluernament pels fars;
- d) obres d'infraestructures viàries;
- e) activitats perilloses als marges de la infraestructura viària;
- f) informació adequada als equips ITS;
- g) animals i flora i fauna silvestres;
- h) advertiments de zona escolar (si és el cas).

## Annex 6

### Informació continguda en els informes sobre accidents

Els informes sobre accidents han d'incloure els elements següents:

- 1) localització, tan precisa com sigui possible, de l'accident, amb indicació de les coordenades GNSS;
- 2) imatges o diagrames del lloc de l'accident;
- 3) data i hora de l'accident;
- 4) informació sobre la infraestructura viària, com tipus de zona, via o intersecció, inclosa la senyalització, nombre de carrils, marques viàries, ferm, condicions d'il·luminació i meteorològiques, límit de velocitat, sentit de l'accident i obstacles en els marges de la calçada;
- 5) gravetat de l'accident;
- 6) característiques de les persones implicades, com ara l'edat, el sexe, la nacionalitat, el nivell d'alcohol i la utilització o no d'equip de seguretat;
- 7) dades dels vehicles implicats (tipus, antiguitat, país, eventualment equips de seguretat, data de l'últim control tècnic periòdic d'acord amb la legislació aplicable);
- 8) dades de l'accident, com ara tipus d'accident, tipus de col·lisió, maniobra del vehicle i de la persona conductora;
- 9) sempre que sigui possible, informació sobre el temps transcorregut entre el moment de l'accident i el registre d'aquest o l'arribada dels serveis d'emergència.

**Aquest text és transcripció del document de treball lliurat pel Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya.**