



INFORME DE L'ÀREA DE SEGURETAT CIUTADANA

En relació al punt setè de l'acord signat, en data 20 de desembre, entre els portaveus representants dels grups polítics municipals de CiU i ERC, i a petició del Coordinador General d'aquest Ajuntament, us informo del següent:

Primer.- Que en l'Estudi de Mobilitat realitzat per la Diputació de Barcelona i en el Pla Local de Seguretat Viària de Les Franqueses, es feien, entre d'altres, les següents afirmacions i recomanacions:

Pel que fa a l'Estudi de Mobilitat:

- Estableix la cruïlla entre la carretera de Ribes i la carretera BV-5151 (carretera de Cànoves), com a punt on és localitzada una elevada concentració d'accidents.
- Planteja, entre altres objectius, la implantació i millora de noves tecnologies per la gestió del trànsit i del centre de control, així com reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà.
- Recomana la col·locació de càmeres IP per a la gestió i vigilància del trànsit, així com la col·locació d'espires d'aforament de vehicles a punts estratègics.

Pel que fa al Pla local de seguretat viària de Les Franqueses del Vallès:

- Estableix, entre d'altres punts de concentració d'accidents, la cruïlla entre la carretera de Ribes i la carretera de Cànoves, així com la Rotonda de Can Mònic.
- Menciona, entre altres mesures estratègiques del Pla d'Actuació, mesurar i augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies, així com la reducció de la velocitat en els accessos als nuclis urbans, amb menció expressa als nuclis poblacionals de Corró d'Amunt i Llerona.

Que les esmentades recomanacions van ser tingudes en compte pel signat al marge, als efectes de determinar el tipus d'instal·lació i la ubicació dels dispositius del foto-vermell alhora de redactar el Plec de Clàusules Tècniques, aprovat en la sessió de la JGL de data 15/05/2014.

Que en aquest sentit, el sistema nomenat foto-vermell, a més de reunir les característiques necessàries per assolir els objectius plantejats en l'Estudi de Mobilitat i en el Pla Local de Seguretat Viària, presenta certes prestacions en comparació a altres dispositius, com ara els cinemòmetres (radars), atès que proporciona imatges en directe de la via pública (la qual cosa contribueixen a la millora de la gestió del trànsit per part de la Policia Local); té efectes en la reducció de la velocitat equiparables a la del radar (en el cas dels dispositius instal·lats en el carrer Catalunya de Llerona); dona informació relativa a intensitats mitjanes de trànsit, velocitat dels vehicles, gestió de llistes, etc., a més d'incorporar un sistema d'alertes online en cas de detectar la presència de vehicles que puguin ser d'interès policial.



Que el dispositiu en qüestió contribueix, de forma substancial, a la millora de la seguretat viària, atès que sanciona conductes tipificades com a greus en el Reglament General de Circulació, que poden posar en perill la seguretat del trànsit i la dels vianants.

Que el signat al marge considera que la instal·lació s'hauria de fer extensiva al nucli de Corró d'Amunt, tal i com es senyala en el Plec de Clàusules Tècniques i Administratives del concurs.

Segon.- Que en relació a la regulació de les fases semafòriques, us adjunto la transcripció literal de la part de l'informe que, en aquest sentit, dona resposta a les qüestions plantejades i que ha elaborat l'Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat, en data octubre de 2015:

Totes les fases semafòriques presents a les diferents cruïlles analitzades es troben reflectides en el Reglament General de Circulació.

No hi ha cap contingut en la normativa que estableixi quina ha de ser la durada dels cicles semafòrics ni de les seves fases, ni com ha de ser la configuració de les diferents fases. No obstant, d'acord amb les observacions realitzades in situ, la configuració semafòrica actual assoleix bons resultats de gestió del trànsit i seguretat viària.

En tot cas, existeixen manuals i altra bibliografia al respecte ("Dossier tècnic de seguretat viària. Senyalització i regulació amb semàfors de cruïlles urbanes" del Servei Català del Trànsit; "Ingenieria de Tráfico" de Antonio Valdés González-Roldan) on es coincideix a recomanar:

- Que el temps d'àmbar fix previ a la fase de vermell tingui una durada de 3-4 segons.*
- Que s'inclogui una fase de "tot vermell" per assegurar el temps d'aclarida (temps necessari per que la intersecció quedi lliure de vehicles).*

Totes dues recomanacions es compleixen en els diferents semàfors analitzats.

Adicionalment es considera que el sistema semafòric instal·lat en aquestes punts és adient, no només respecte a la gestió del trànsit i la circulació de vianants i vehicles, sinó també pel que fa a la seguretat viària, reduir la velocitat mitjana de circulació del vehicles i incrementar la seguretat dels vianants en les passos de vianants.

No obstant això, i tot i considerar més convenient, des del punt de vista de garantir una major seguretat dels vianants, que els semàfors ubicats en el carrer del Pont funcionin per defecte en fase d'ambre intermitent, el signat al marge no veu cap impediment, des del punt de vista de la normativa de trànsit, en poder modificar la fase semafòrica del carrer del Pont **en direcció Canovelles**, substituint la fase d'ambre intermitent per una fase verda (sempre i quan això sigui possible des del punt de vista tecnològic).



Tercer.- Que el signat al marge considera i així ho avala l'estudi mencionat en el paràgraf anterior, que el semàfor ubicat al carrer Catalunya, ha de funcionar per defecte **en fase d'ambre intermitent**, atès que el tram de via en qüestió forma part de la antiga travessia de la N-152a i ha d'advertir els vehicles que hi circulen, que ho facin amb precaució, al tractar-se d'un accés principal a un nucli poblacional.

Qualsevol modificació en aquest sentit, podria contribuir a augmentar la velocitat dels vehicles en aquest tram i a donar una falsa sensació de seguretat, contràries a l'esperit i a l'objectiu de la instal·lació.

La qual cosa faig constar, als efectes que se'n derivin.

Document signat electrònicament al marge

El cap de la Policia Local

