

El RACC audita les travesseres que creuen poblacions

- **L'avaluació tècnica indica que encara hi ha marge de millora, i que 2 de les analitzades no arriben als mínims exigibles: la d'El Masnou i la de Monistrol de Montserrat**
- **És imprescindible que s'ubiquin passos de vianants en consonància a les necessitats reals dels usuaris, no deixant com a única opció els passos subterranis**

15 maig de 2013.- El RACC, l'automòbil club més gran d'Espanya, seguint la línia de fomentar la seguretat viària i vetllar per la defensa dels usuaris en aspectes de mobilitat, ha realitzat una nova auditoria de mobilitat centrada a avaluar la qualitat de les travesseres que creuen les poblacions, tenint en compte la necessària comptabilitat entre la funció urbana que desenvolupen per als residents, i la funció interurbana destinada als qui transiten obligatòriament per aquestes vies. Entre les principals conclusions destaca que hi ha un ampli marge de millora d'aquestes infraestructures, especialment pel que fa a l'ubicació dels passos de vianants, i a l'adequació i control de la velocitat que els conductors quan hi circulen. 2 de les travesseres analitzades, la d'El Masnou i la de Monistrol, no arriben al mínim tècnic exigible.

Al servei Via Directa que el RACC posa a disposició per recollir suggeriments i queixes entorn a la seguretat viària i la mobilitat, es reben denúncies sobre aquest tipus de vies, posant èmfasi en les deficiències existents en matèria de seguretat viària i a les dificultats en la mobilitat dels vehicles, i especialment en els problemes ocasionats als vianants per l'elevada circulació de vehicles.

L'auditoria s'ha basat en una selecció de 5 travesseres urbanes de Catalunya.

Via	Població	Punts quilomètrics	Longitud travessera
N-340	Altafulla	PK 1173,30 - PK 1174,43	1,13 km
C-66	Celrà	PK 27,66 - PK 29,92	2,26 km
C-31	Cubelles	PK 148,64 - PK 149,42	0,78 km
N-II	Masnou	PK 633,22 - PK 635,36	2,14 km
C-55	Monistrol	PK 14,03 - PK 14,48	0,45 km

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

Auditoria tècnica del RACC

S'ha realitzat en base a tres aspectes principals:

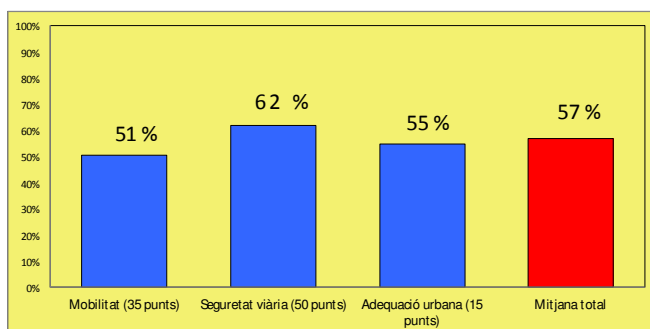
1- Mobilitat: Es valora el nivell de servei per als usuaris dels diferents modes de transport que conviuen en una travessera urbana com els vianants, transport privat, transport públic, motos i bicicletes.

2- Seguretat viària: s'avalua el grau de seguretat viària disponible al llarg de la travessera a partir dels diferents elements utilitzats, la seva coherència i grau de protecció, en especial envers els usuaris més vulnerables.

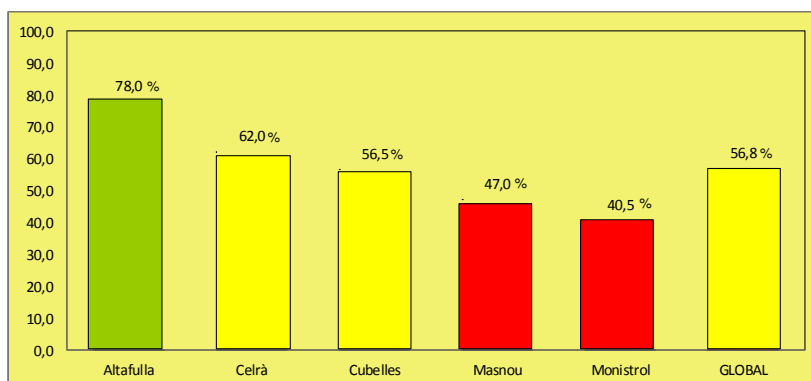
3- Adequació urbana: s'avalua la integració de la carretera dins de la trama urbana segons l'existència d'aspectes propis en l'àmbit urbà i les afectacions a nivell de trànsit

Principals conclusions

La valoració global del RACC és de **57 punts sobre 100 de nota màxima** (3 estrelles RACC). Les travesseres analitzades presenten un ampli marge de millora en els tres factors bàsics. El millor puntuat és el factor de seguretat viària, seguit de l'adequació urbana i el de la mobilitat.



Els resultats mostren una única travessera amb 4 estrelles (Altafulla), mentre que n'hi ha dues amb 3 estrelles (Celrà i Cubelles) i 2 amb només 2 estrelles (El Masnou i Monistrol).



Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

Aspectes a millorar

- La **disposició dels passos de vianants** és un dels elements a valorar per l'auditoria, ja que en les travesseres urbanes hi conviuen diferents modes de transport: vianants, transport públic col·lectiu, vehicle privat, motoristes i ciclistes. Tres de les cinc travesseres analitzades (Monistrol, Masnou i Cubelles) no disposen de passos adequats per aquest ús compartit. L'amplada i l'estat de la vorera tampoc garanteix la regularitat necessària.
- La **senyalització d'orientació** permet als usuaris circular amb màximes garanties per arribar amb seguretat al destí. Les travesseres de Cubelles, Altafulla i Celrà no disposen de senyalització d'orientació adequada.



- **Carril bici:** només una travessera (Altafulla) té en compte els ciclistes, i només en un tram com a vorera bici. Però les travesseres, en tenir limitada la velocitat a 30 km/h, són infraestructures on es pot considerar la coexistència de la bicicleta a la calçada.



Altafulla

- La **velocitat dels vehicles en les travesseres.** Hi ha un ampli marge de millora en l'acompliment de la velocitat, ja que en algunes travesseres arriba al 30%

ALTAFULLA (30 km/h)	(-25 km/h)	25-30 km/h	30-35 km/h	35-40km/h	(+40km/h)	TOTAL	
Núm. vehicles	51	75	150	66	58	400	
%	12,75%	18,75%	37,50%	16,50%	14,50%	100,00%	
CELRÀ (50 km/h)	(-40 km/h)	40-45 km/h	45-50 km/h	50-55 km/h	55-60 km/h	(+60 km/h)	TOTAL
Núm. vehicles	5	51	132	94	80	38	400
%	1,25%	12,75%	33,00%	23,50%	20,00%	9,50%	100,00%
CUBELLES (50 km/h)	(-40 km/h)	40-45 km/h	45-50 km/h	50-55 km/h	55-60 km/h	(+60 km/h)	TOTAL
Núm. vehicles	82	81	128	59	47	3	400
%	20,50%	20,25%	32,00%	14,75%	11,75%	0,75%	100,00%
MASNOU (50 km/h)	(-40 km/h)	40-45 km/h	45-50 km/h	50-55 km/h	55-60 km/h	(+60 km/h)	TOTAL
Núm. vehicles	19	53	107	99	57	65	400
%	4,75%	13,25%	26,75%	24,75%	14,25%	16,25%	100,00%
MONISTROL (50 km/h)	(-40 km/h)	40-45 km/h	45-50 km/h	50-55 km/h	55-60 km/h	(+60 km/h)	TOTAL
Núm. vehicles	58	170	135	32	5	0	400
%	14,50%	42,50%	33,75%	8,00%	1,25%	0,00%	100,00%

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

▪ **Portes d'entrada:** La utilització d'una rotonda o element significatiu com a porta d'entrada a zona urbana no acostuma a ser una pràctica habitual, de manera que sovint els conductors no identifiquen bé la transició entre carretera a travessera urbana. L'habitual és trobar portes d'entrada en només un dels accessos al municipi, o en el cas de Monistrol, en cap.

▪ **Indisciplina d'aparcament:** Sense vigilància o una regulació clara de l'estacionament, la tendència a la indisciplina és alta, cosa que no contribueix a la seguretat viària.



Celrà

▪ **Illes centrals:** En cap de les travesseres avaluades s'ha detectat l'ús d'illes centrals d'espera per a vianants i seguretat.

▪ **Nivell de l'impacte acústic:** En general se superen els valors permesos de nivell acústic, com a mínim en un punt de la travessera. Cal recordar que són també zones amb façana residencial.

Conclusions RACC

L'existència de variants en una població no evita un elevat trànsit de pas per l'interior de les travesseres. S'intueix que, a banda de tractar-se de vies amb una funció bàsica dels desplaçaments locals, el factor del peatge condiciona una bona part dels conductors que utilitzen la xarxa local per a evitar el pagament. Aquesta disfunció, molt habitual al nostre país, és també la causa d'una barreja d'hàbits en la conducció (els que fan desplaçaments més llargs tendeixen a córrer més) que provoca problemes de mobilitat i seguretat viària, sobretot en els trams urbans: les travesseres urbanes.

- Les travesseres urbanes analitzades presenten en general encara un ampli marge de millora, amb 2 travesseres que no arriben als mínims exigibles: El Masnou i Monistrol de Montserrat.
- Els aspectes de seguretat viària són els més ben valorats, seguit dels d'adequació urbana i dels d'integració dels diferents modes de transport.
- Existeix encara molt poca homogeneïtat dels criteris d'aplicació, tot i alguns esforços realitzats per les administracions.
- La preocupació per proporcionar major permeabilitat als vianants ubicant el major nombre possible de passos tan sols s'observa en la meitat dels casos analitzats, quan es tracta d'un aspecte cabdal de la funció urbana.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

- L'accessibilitat a les parades de transport públic acostuma a ser adequada a les dimensions de les travesseres urbanes. La cobertura de la travessera és notable pel que fa a la distància fins a la parada de transport públic; tot i això, les discontinuïtats en les voreres dificulten un còmode accés per als usuaris.
- Els elements moderadors de trànsit més habituals són els passos de vianants semaforitzats, estretaments de via i marques viàries de separació de sentits. Aquestes mesures afecten directament al compliment dels límits de velocitat.
- L'amplada i estat de les voreres és bastant heterogènia i en general no supera les necessitats mínimes. Quan no existeix una adequada qualitat urbana de les voreres, es tendeix a la indisciplina dels conductors, utilitzant-les com a aparcament.

Millores específiques RACC

- Cal adequar els **passos de vianants** a les necessitats reals, no deixant com a única opció els passos subterranis (casos de Monistrol i El Masnou)
- Manca un ús més generalitzat de **portes d'entrada** (rotondes, per exemple) que facilitin als conductors la percepció d'entrar en un entorn urbà on hi conviuen diferents modes de transport (transport privat, transport públic, vianants, motos i bicicletes).
- Es troba a faltar també un ús més generalitzat de **carrils de gir a l'esquerra**, ja que contribueixen a millorar la fluïdesa del trànsit i a evitar accidents, principalment d'encalçament.
- No és habitual l'existència de **carril-bici** a les travesseres analitzades. La manca d'espai o la indisciplina d'estacionament dificulten aquesta infraestructura.

RACC

El RACC, amb un milió de socis, és l'automòbil club més gran d'Espanya, realitza més d'1.000.000 serveis l'any d'assistència mecànica, personal i mèdica urgent i posseeix una xarxa de 211 punts d'atenció a tot Espanya. Com a entitat al servei de la societat, impulsa la mobilitat sostenible, la seguretat viària i el medi ambient i promou l'esport del motor amb la organització de tres proves per als mundials: F1, Motociclisme i Rallies, i el suport a l'esport base.