

ORDRE D'ESTUDI PC-CPC-20035

Estudi i implantació de millores de seguretat viària per a motoristes a la xarxa de carreteres de la Generalitat. Any 2020

Els objectius del document que s'ha de redactar són dos:

- Definició dels trams de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya on es considera necessari la implementació de millores de seguretat viària específiques per a motoristes.
- Redacció del projecte constructiu de les millores de seguretat viària per a motoristes que es considerin adients per als trams identificats al punt anterior. Les actuacions projectades hauran d'estar basades i adequades per a les condicions particulars de cada tram: característiques tècniques de la carretera, característiques del trànsit, i tipologia d'accidentalitat.

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Projecte constructiu	
Classe d'obra	Millora puntual	
Subclasse d'obra	Seguretat viària	
Carretera o línia	PK Inicial	PK Final
DGIM-TOT	0+000	0+000
Municipis afectats	Barcelona, Girona, Lleida, Tarragona	
Comarques	Barcelonès, Gironès, Segrià, Tarragonès	
Òrgan redactor	Infraestructures de la Generalitat de Catalunya	
Termini de redacció	7 mesos	
Lliurament de maqueta	4 setmanes abans del lliurament definitiu	
Cal fer informació pública	No	
Responsable del seguiment del projecte	Laia Pou Reguant	



2. Definició de les obres a estudiar

La primera fase de l'estudi consistirà a definir els trams de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya on es considera necessari implementar solucions tècniques per millorar la seguretat viària destinades específicament per als motoristes.

Per definir aquests trams on cal actuar, s'utilitzaran dos fonts:

- "Estudi d'identificació dels trams de concentració d'accidents amb motoristes i itineraris de concentració d'accidents amb motoristes de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya", corresponent al període de la darrera versió d'aquest estudi.
- Documentació tècnica generada per l'Auditoria de Seguretat Viària del projecte MC-14006 " Estudi i implantació de millores en seguretat viària per a motoristes a la xarxa de carreteres de la Generalitat. Any 2014".,

A partir de l'estudi anteriorment esmentat s'analitzaran tots els trams de concentració d'accidents amb motoristes (TCAM) i els itineraris de concentració d'accidents amb motoristes (ICAM), per identificar quins d'ells seran els més adequats per implementar solucions tècniques de millora de seguretat viària específiques per a motoristes. Per a la identificació d'aquests trams amb millor potencialitat de millora, s'haurà de fer una feina prèvia d'anàlisi de les característiques tècniques dels trams (tipus de via, secció de la carretera, característiques del traçat, presència o no de sistemes de contenció i la seva tipologia, etc), característiques del trànsit (IMD, classificació de vehicles, velocitats, etc), i la tipologia de l'accidentalitat.

Amb la documentació tècnica de l'Auditoria de Seguretat Viària del projecte MC.14006 es seleccionaran els trams que l'auditoria va identificar com a possibles millores del projecte MC-14006 que haurien de ser incloses en un altre projecte, per excedir l'abast del projecte MC-14006.

Un cop identificats els trams on s'actuarà, en una segona fase, es redactarà una proposta a mode de catàleg de mesures de seguretat viària específiques per a motoristes (tipologies d'actuacions) aplicables tant a carreteres existents com a carreteres de nova execució . Per a la realització d'aquest catàleg de mesures, serà necessari la realització prèvia de les següents dos tasques:

- Benchmarking de les millors pràctiques proposades en altres regions, països, o per



organismes internacionals, relacionades amb la seguretat viària. Un dels estudis que haurà d'incloure aquest benchmarking serà els que ha publicat Austroads amb el títol "Infrastructure Improvements to Reduce Motorcycle Casualties"

- Anàlisi de la normativa específica de sistemes de contenció de vehicles, i la seva influència en la protecció de motoristes: l'ordre circular 6/2001 establí l'obligatorietat d'utilitzar suports tubulars en carreteres de calçada única, de forma que els suports tipus C estaven autoritzats exclusivament en carreteres de calçades separades. La redacció de la "*Orden Circular 35/2014 Sobre Criterios De Aplicación De Sistemas De Contención De Vehículos*" va derogar l'anterior ordre circular 6/2001, de forma que la prohibició de l'ús de postes tipus C en carreteres de calçada única va perdre la seva vigència. Atès el possible risc que pot suposar per als motoristes la tornada d'aquests postes tipus C en carreteres de calçada única, es sol·licita fer una anàlisi exhaustiva de tota la normativa aplicable a sistemes de contenció, així com la recerca dels tipus de sistemes de contenció disponibles avui dia al mercat per definir:
 - Actual posicionament de la normativa sobre els suports tipus C (possibilitat o no de la seva instal·lació en carreteres de calçada única)
 - Existència, o no, al mercat, d'alternatives amb suports tipus tubular que permetin complir amb l'obligatori marcatge CE per a qualsevol dels requeriments tècnics dels sistemes de contenció (ample de treball, deflexió dinàmica, nivell de contenció, índex de severitat, o qualsevol altre aplicable)
 - Avantatges/inconvenients dels sistemes amb suports C enfront els sistemes amb suports tubulars (execució de treballs, costos, operacions de manteniment, seguretat per a tots tipus de vehicles, etc).
 - Redacció de conclusions/recomanacions sobre aquesta matèria.

En una tercera fase, per a cadascun dels trams de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya de gestió directa sobre els que s'actuarà per millorar la protecció dels motoristes, es definiran les millores de seguretat que es considerin més adients, a nivell de projecte constructiu, essent, entre d'altres: la col·locació de noves barreres de seguretat per a protecció de motoristes o la substitució o eliminació de bioncs existents, la separació de carrils, elements pacificadors del trànsit, millora de la senyalització / abalissament, etc.... Les mesures hauran de ser adequades per a cada tram, en funció de les seves característiques tècniques i de trànsit, així com a la seva accidentalitat específica.

Tota la informació del procés i dades que es generin en aquest projecte, s'integraran en el Sistema d'Informació de Seguretat Viària i el Sistema d'Informació Geogràfica de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat. Igualment es realitzaran presentacions, en format normalitzat de la DGIM, tant de l'estudi com del projecte constructiu.



3. Condicionants a tenir en compte

Es recomana l'aplicació dins d'aquest projecte de l'OC 35/2014 "Criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos" adaptant-la de manera justificada a la casuística pròpia de la xarxa de gestió directa de la Generalitat de Catalunya. També es recomana l'aplicació de tota la normativa autonòmica i d'altres països.

La maqueta de la fase 1, corresponent a l'estudi, s'entregarà a les 8 setmanes del contracte.

El seguiment del projecte anirà a càrrec de Laia Pou Reguant.

Vist i plau,
Albert Gómez Ametller
Sub-director general d' Explotació Viària

Xavier Flores García
Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament