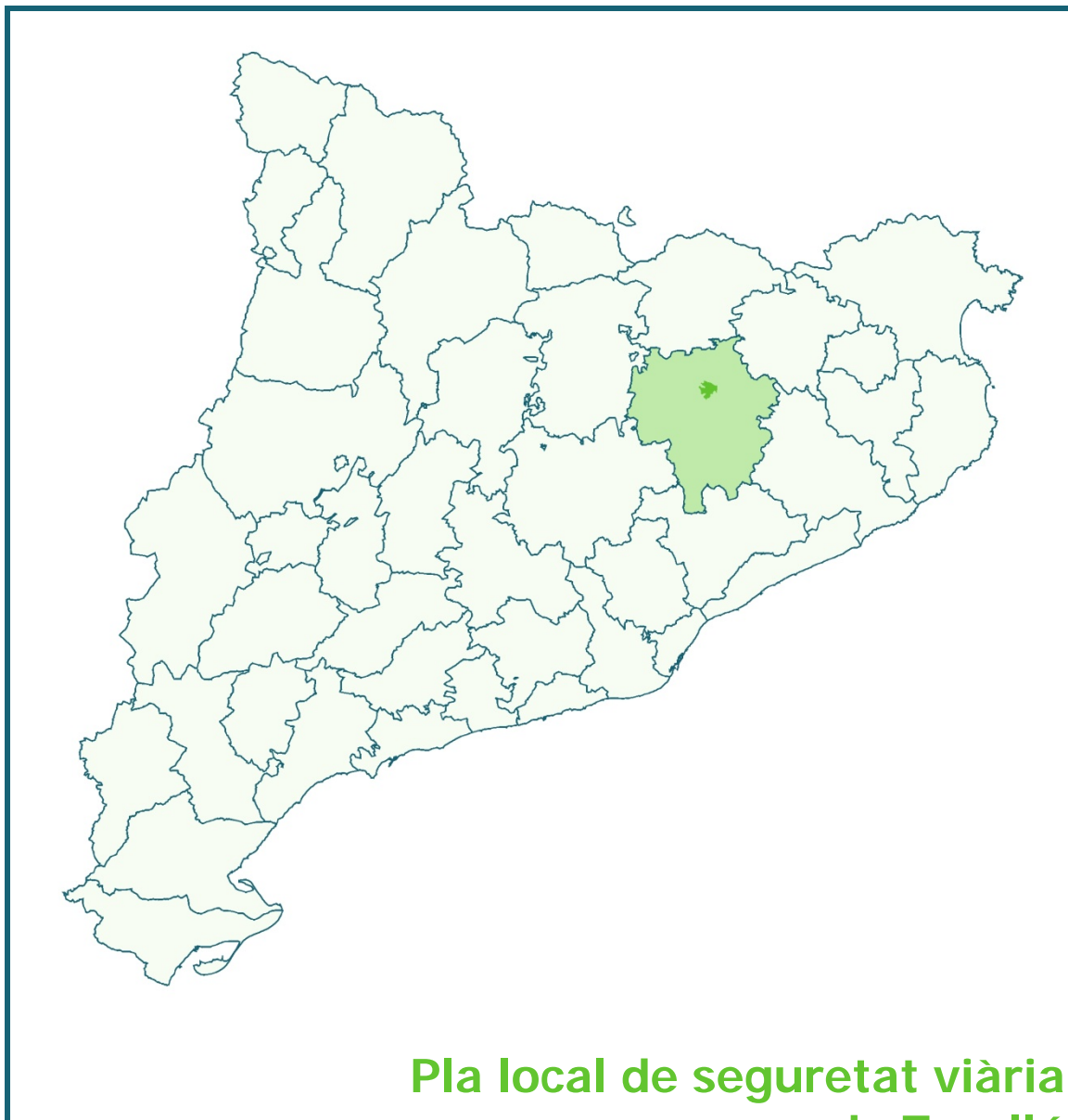


INFORME DE SEGUIMENT



Pla local de seguretat viària
de Torelló

Per a:



servei català de

Trànsit



RESPONSABLES MUNICIPALS

Ajuntament de Torelló

Francesc Villena
Sergent de la Policial Local

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	<i>J.P.E.</i>
Per	JPE
Data	Juny 2017

ÍNDIX DE CONTINGUTS

1. Introducció	1
2. Objectius del Pla Local de Seguretat Viària.....	3
3. Evolució de l'accidentalitat	5
4. Seguiment del Pla d'Actuació.....	8
4.1. Mesures físiques i de gestió	8
4.2. Indicadors de seguiment.....	22
5. Conclusions.....	23

1. INTRODUCCIÓ

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

Si bé en els últims anys s'apreciava una evolució positiva en els nivells de sinistralitat en carretera a Catalunya, la tendència en zona urbana no mostrava clars signes de millora. Aquesta constatació va posar de manifest la necessitat de plantejar mesures adreçades específicament a la millora de la seguretat viària en l'àmbit urbà. Amb la cooperació dels ajuntaments i de les autoritats locals, aquest objectiu es va plasmar en els plans locals de seguretat viària.

L'elaboració del Pla Local de Seguretat Viària de Torelló 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.

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.

OBJECTIUS DE L'INFORME DE SEGUIMENT (2017)

- Anàlisi de la tendència de l'accidentalitat amb víctimes al municipi;
- Anàlisi del compliment dels objectius del Pla;
- Seguiment del Pla d'Actuació, amb:
 - Anàlisi qualitatiu i quantitatiu de les mesures adoptades (2015-2016)
 - Anàlisi qualitatiu de les mesures previstes per l'any 2017.

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.

Les dades incloses en el present informe provenen d'una 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. OBJECTIUS DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA

L'any 2014 l'Ajuntament de Torelló definia com a objectius del Pla Local de Seguretat Viària 2015-2018:

- **“Manteniment o reducció en el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2018 respecte de l'accidentalitat registrada l'any 2013.**
- Manteniment o reducció dels atropellaments al municipi.
- Reducció del nombre d'accidents sense víctimes.”

Gràfic 1. Evolució de l'accidentalitat 2011 – 2016 i objectiu del PLSV de Torelló



Durant el darrer bienni 2015-2016 a Torelló es registren 60 accidents amb víctimes en zona urbana, 34 més que durant el bienni anterior (2013-2014). La xifra de víctimes augmenta de 36 a 60 individus.

En el cas concret dels atropellaments, la valoració és més positiva ja que durant el mateix període la xifra es redueix de 9 a 7 accidents. No obstant això les dades de 2015 i 2016 contrasten: l'any 2015 no es comptabilitza cap atropellament amb víctimes mentre que l'any 2016 s'assoleix el rècord del període amb 7 accidents.

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.

Des de 2014 s'observa un repunt de l'accidentalitat urbana que coincideix amb l'increment dels desplaçaments en vehicle privat.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Taula 1. Evolució del trànsit (xarxa interurbana) i de l'accidentalitat (xarxa urbana) a Catalunya (2007-2016)

Indicador	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Accidents urbans Catalunya	2,2%	-4,8%	1,5%	-4,2%	-2,9%	4,0%	-1,5%	2,5%	6,0%	6,4%
Accidents interurbans Cat.	10,4%	-7,3%	-2,1%	2,1%	-11%	-0,3%	9,8%	-5,1%	6,4%	9,6%
Veh-km interurbans Cat.	2,5%	-6,9%	-1,4%	-0,4%	-2,8%	-6,4%	-2,0%	1,3%	4,2%	-

Font: Anuari estadística d'accidents a Catalunya, SCT (2016) / Estudi de l'exposició al risc a la xarxa viària de Catalunya, SCT (2016).

En aquest sentit, cal tenir present que els valors de referència que es van prendre per a determinar els objectius del Pla són de 2013, quan encara el trànsit mostrava uns valors més reduïts.

L'augment generalitzat del trànsit (tant en zona urbana com interurbana) dels anys 2015 i 2016 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.

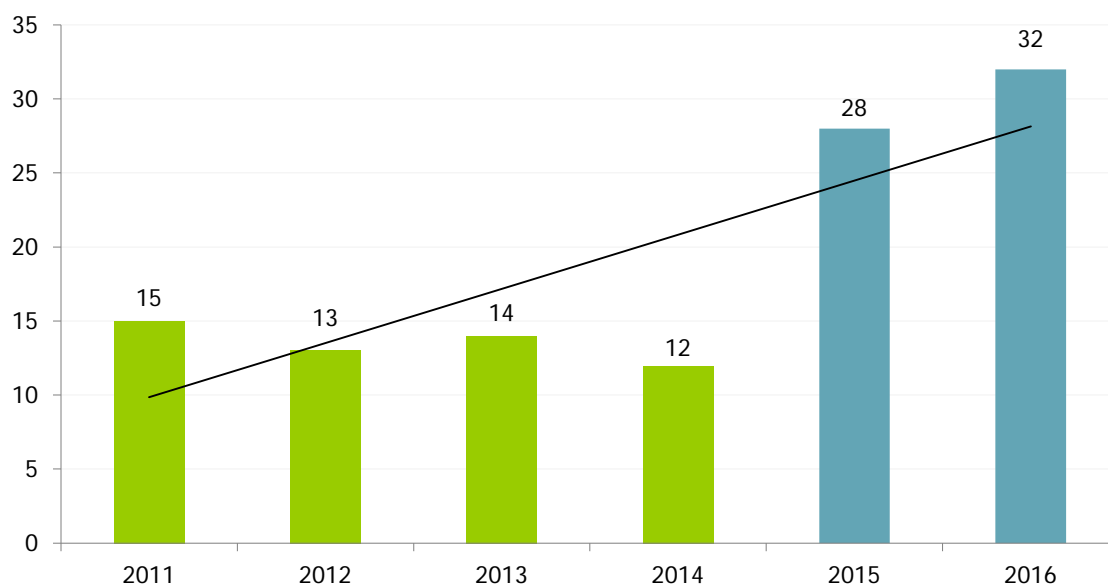
3. EVOLUCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT

El punt de partida del seguiment del *Pla Local de Seguretat Viària de Torelló* planteja la necessitat d'analitzar l'evolució dels nivells de sinistralitat del municipi.

El gràfic següent resumeix la situació existent en el moment de la realització del pla (en verd), i l'evolució que ha tingut lloc en els anys posteriors (en blau). Aquesta evolució s'analitzarà amb major detall en els trams i punts de concentració d'accidents identificats pel Pla.

Les dades del període previ i posterior al pla, provinents directament de la base de dades de la Policia Local de Torelló, ens permeten visualitzar una tendència clara a la reducció pel que fa a l'evolució de l'accidentalitat amb víctimes durant el període 2011-2016.

Gràfic 2. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana, 2011-2016



Font: Policia Local de Torelló.

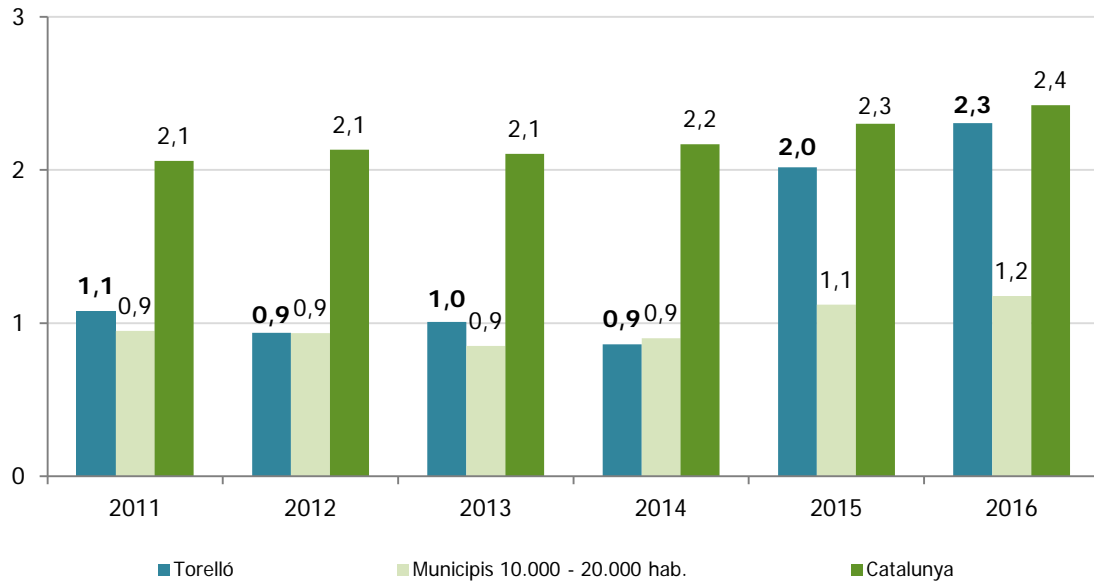
Respecte a 2011, l'accidentalitat amb víctimes s'ha doblat, passant de 15 a 32 accidents amb víctimes (2016). De fet, durant el darrer bienni s'aglutinen més accidents amb víctimes que durant el quadrienni anterior (2011-2014).

L'indicador que relaciona el nombre d'accidents amb víctimes per cada 1.000 habitants mostra com l'any 2016 Torelló té una taxa de 2,3 accidents amb víctimes, mentre que la de la mitja de municipis de mida poblacional similar és molt inferior, de 1,2 accidents pels municipis d'entre 10.000 i 20.000 hab.. La taxa del conjunt de municipis de Catalunya s'eleva fins als 2,4 accidents per 1.000 habitants.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Gràfic 3. Nombre d'accidents amb víctimes per 1.000 habitants en zona urbana, 2011-2016

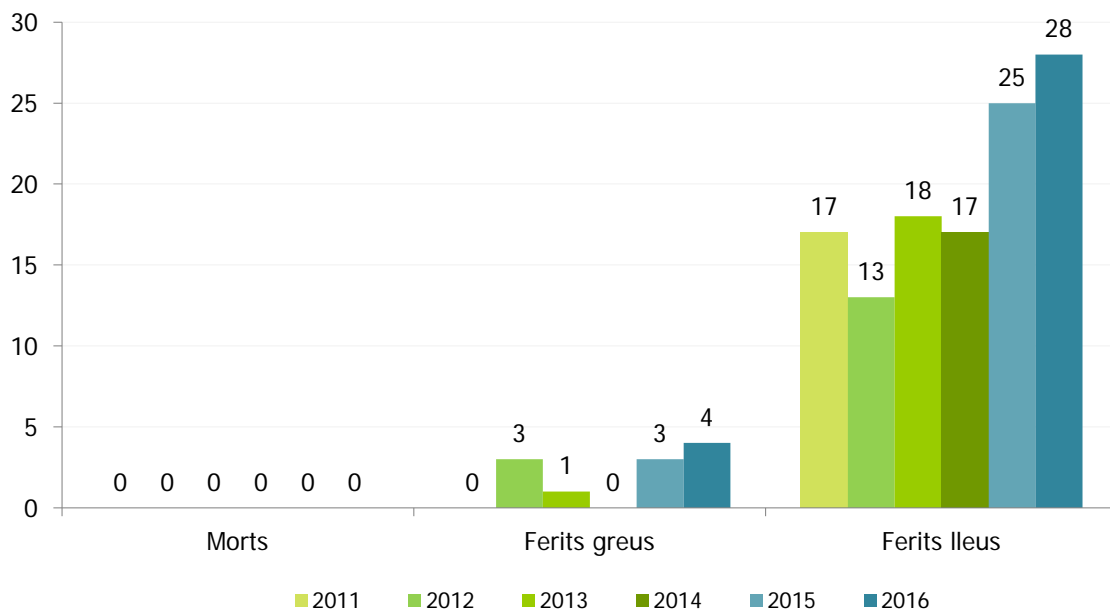


Font: Policia Local de Torelló i SIDAT.

En el gràfic següent s'observa quina ha estat l'evolució de la lesivitat de les víctimes en zona urbana (morts, ferits greus i ferits lleus).

Els 60 accidents amb víctimes registrats durant el darrer bienni 2015-2016 van provocar 53 ferits lleus i 7 ferits greus.

Gràfic 4. Nombre de víctimes segons lesivitat, 2011-2016



Font: Policia Local de Torelló.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

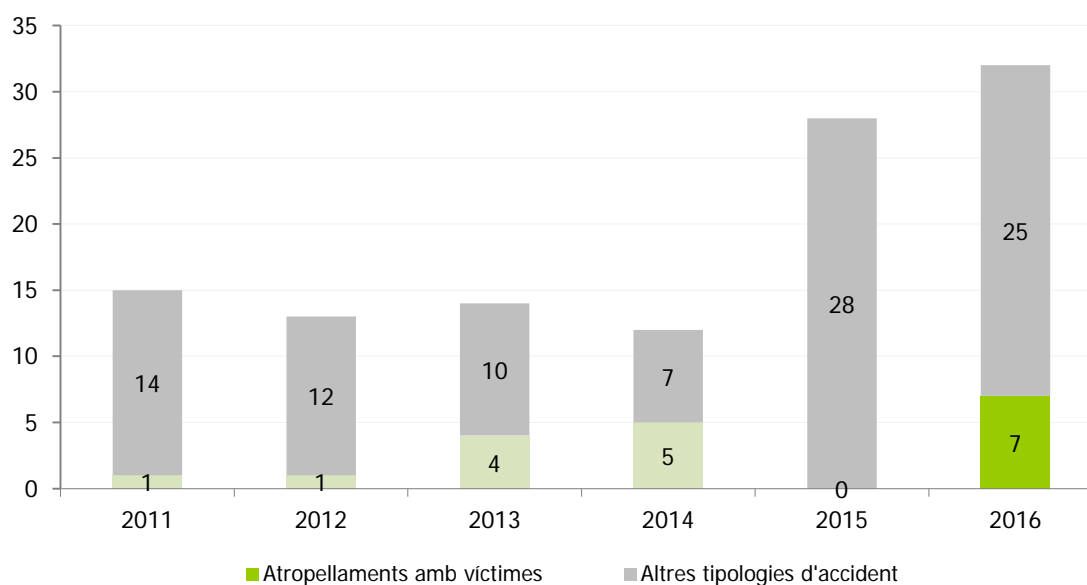
Torelló

Pel que fa a la lesivitat de les víctimes, el balanç del període 2015-2016, respecte al bienni anterior, no mostra millores:

- La xifra de **morts** es manté en 0 víctimes.
- La xifra de **ferits greus** augmenta de 1 a 7 víctimes.
- La xifra de **ferits lleus** augmenta de 35 a 53 víctimes.

Analitzant una tipologia d'accidents que generalment genera major lesivitat de les víctimes, els atropellaments, s'observa com durant el sexenni 2011-2016 la proporció d'aquests és significativa, representant una mitja del 18% sobre l'accidentalitat total. Durant els darrer bienni 2015-2016 contrasten les dades: l'any 2015 no es comptabilitza cap atropellament amb víctimes mentre que l'any 2016 s'assoleix el rècord del període amb 7 accidents.

Gràfic 5. Nombre d'atropellaments amb i sense víctimes en zona urbana, 2011-2016



Font: Policia Local de Torelló.

Per tant,

Durant el darrer bienni 2015-2016 a Torelló es registren 60 accidents amb víctimes en zona urbana, 34 més que durant el bienni anterior (2013-2014). La xifra de víctimes augmenta de 36 a 60 individus.

En el cas concret dels atropellaments, la valoració és més positiva ja que durant el mateix període la xifra es redueix de 9 a 7 accidents. No obstant això les dades de 2015 i 2016 contrasten: l'any 2015 no es comptabilitza cap atropellament amb víctimes mentre que l'any 2016 s'assoleix el rècord del període amb 7 accidents.

El nombre d'accidents amb víctimes de 2016 se situa molt per sobre de les xifres desitjables pel mateix any d'acord amb els objectius del pla.

4. SEGUIMENT DEL PLA D'ACTUACIÓ

El Pla d'actuació preveia:

- Actuacions de millora de les mesures físiques i de gestió, entre les que destaquen les actuacions concretes en trams i punts de concentració d'accidents i entorns insegurs;
- Actuacions preventives: campanyes de controls i d'educació per a la mobilitat segura.

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

Es considera molt positiu que la Policia Local hagi actuat en la major part de les mesures físiques i de gestió proposades pel Pla.

La designació formal del Responsable del Pla és un element clau per garantir el seguiment i l'aplicació del Pla de forma transversal a les polítiques municipals.

Taula 2. Altres actuacions previstes al Pla de Seguretat Viària (mesures físiques i de gestió)

Mesures físiques i de gestió	Estat de l'actuació
1. Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària, segons les funcions assignades en la jerarquització de la xarxa viària desenvolupada pel municipi.	S'ha actuat
<i>S'estan portant a terme obres al c/ St. Bartomeu per convertir-lo en carrer de prioritat invertida amb preferència pels vianants i de plataforma única, també en breu s'iniciaran les obres del c/ Nou amb el mateix objectiu i Corredor de Can Reig, el c/ Rocaprevera ja s'ha fet. Per altra banda s'ha prohibit el pas de camions de més de 5,5 tn per la zona centre senyalitzant la totalitat de vies alternatives i polígons.</i>	
2. Desenvolupar un Pla de senyalització urbana.	S'ha actuat
<i>Es disposa de moment d'un de maig de l'any 2010.</i>	
3. Aplicar mesures de seguretat orientades a la protecció dels vianants, amb l'objectiu de prevenir atropellaments.	
3.1 Consolidar la xarxa existent de carrers per a vianants o de prioritat invertida al nucli antic.	S'ha actuat
<i>Els ja esmentats, també s'han fet diverses actuacions per fer carrers de zones residencials de sentit únic i previst fer el c/ Nou integrant-lo al casc antic de plataforma única i prioritat invertida, així com el Corredor de Can Reig, tal i com es va proposar al pla de mobilitat urbana. També està previst la col·locació de càmeres de lectura de matrícules als accessos al cas antic, per pacificar el trànsit de vehicles.</i>	
3.2. 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.	S'ha actuat
<i>S'ha ampliat la vorera del volts de l'escola Fortià Solà, així com les voreres del carrer més estret de la vila s'ha convertit en plataforma única i prioritat invertida.</i>	
3.3 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.	S'ha actuat
<i>Totes les cruïlles dels voltants de l'escola Sagrats Cors, han estat senyalitzades prohibint l'estacionament al costat dels passos de vianants.</i>	
4. Configurar la futura xarxa de carrils de bicicleta del municipi aplicant criteris de seguretat viària en el seu disseny i traçat.	S'ha actuat
<i>Previst iniciar en breu un carril bici de la localitat de Torelló a Sant Pere de Torelló.</i>	
5. Consolidar el disseny i la disposició dels elements reductors de velocitat.	S'ha actuat

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Mesures físiques i de gestió	Estat de l'actuació
<i>S'han col·locat uns elements reductors al c/ del Ter i està previst la col·locació de un altre al c/ Camprodon, punts on s'ha observat excés de velocitat i també al c/ Nou de Can Parrella.</i>	
6. Preveure un bon disseny i ordenació del trànsit a futures rotondes urbanes.	S'ha actuat
<i>No em consta que les existents les vulguin ordenar o redissenyar. Si està prevista la construcció d'una nova al c/ Progrés amb c/ J. Balmes.</i>	
7. Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles.	S'ha actuat
<i>Els que s'han esmentat, especialment al casc antic, zona de molta afluència de vianants i al voltant de les escoles.</i>	
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.	S'ha actuat
<i>Aquest any passat va estar el primer que s'han introduït i pensem donar continuïtat.</i>	
9. Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i continua en aquest tema.	No s'ha actuat
<i>S'ha format a un agent d'aquesta policia i porta tot el tema de la senyalització viària i reordenació del trànsit.</i>	

Font: Policia Local de Torelló.

4.1.1. Actuacions sobre punts i trams de concentració d'accidents o amb percepció de risc

A continuació s'analitzen els punts i trams de concentració d'accidents:

- TCA 1. Carretera de Conanglell, entre el carrer Montesquiú i l'avinguda Rafael Casanovas.
- TCA 2. Avinguda de la Generalitat.
- TCA 3. Carrer Montesquiú.
- PCA 1. Cruïlla entre el carrer Anselm Clavé i el carrer Estudis.

A la taula següent es compara l'accidentalitat del darrer bienni 2015-2016, respecte al bienni 2013-2014.

Taula 3. Evolució del nombre d'accidents en PCA (2010-2016)

Punts i trams amb concentració d'accidents		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Evolució	Actuacions
TCA 1	Carretera de Conanglell, entre el carrer Montesquiú i l'avinguda Rafael Casanovas	2	3	1	0	0	0	1	Augmenta	S'ha actuat
TCA 2	Avinguda de la Generalitat	0	1	0	1	0	0	0	Reducció	No s'ha actuat
TCA 3	Carrer Montesquiú	3	1	0	1	0	0	0	Reducció	S'ha actuat
PCA 1	Cruïlla entre el carrer Anselm Clavé i el carrer Estudis	0	2	0	0	0	0	0	Es manté	No s'hi actuarà
	Total	5	7	1	2	0	0	1	Reducció	

Font: Policia Local de Torelló.

A continuació s'analitza amb detall l'estat d'execució de les actuacions de millora proposades en els punts i trams d'estudi en el període 2015-2016 i els projectes previstos pròximament.

Taula 4. Actuacions en punts i trams de concentració d'accidentalitat i entorns escolars

TCA 1	Carretera de Conanglell, entre el carrer Montesquiú i l'avinguda Rafael Casanovas
<i>Proposta d'actuació</i>	<p>Les propostes, per una banda, pretenen millorar la circulació motoritzada, reordenant les cruïlles del carrer Indústria i el carrer La Gleva, que ara són vials de sentit únic, i reduint la velocitat de la via.</p> <p>A la intersecció amb el carrer Indústria, es proposa senyalitzar unes orelles provisionals amb un zebrejat protegit amb fitons o sevillanos que estrenyi la cruïlla. Tot i que el carrer Indústria ara només és de pujada (sortida des de la intersecció), als vehicles del carrer Artesans encara els és permès baixar per Indústria. Per això es mantenen els dos sentits, però més acotats. L'stop del carrer Artesans, doncs, ja no té sentit i es proposa eliminar-lo. Es proposa, també, que es senyalitzin dos passos de vianants per tal de donar continuïtat a l'itinerari per a vianants al llarg de la carretera Conanglell. Quan els sentits de circulació quedin del tot definits, es proposa que les orelles s'urbanitzin d'obra.</p> <p>A la intersecció amb el carrer La Gleva, també es proposen uns espais zebrejats protegits amb fitons o sevillanos, i també uns passos de vianants. En aquesta cruïlla, tot i que el carrer La Gleva és actualment de baixada (entrada a la intersecció) també està permès l'accés dels camions de més de 12 m a Ciments Torelló.</p> <p>Pel que fa a la reducció de la velocitat de la via, és important pel seu traçat curvilini i la calçada ajustada en quasi tot el tram. Per això, abans de la corba més tancada del tram, es proposa la instal·lació de bandes transversals d'alerta (BTA) que alertin de la corba i que indueixin a reduir la velocitat.</p> <p>En el tram de la intersecció del carrer La Gleva i fins al pas de vianants actual al carrer Indústria, es proposen uns zebrejats que redueixin l'amplada dels carrils: a la intersecció es proposa la continuació de la mitjana zebrejada actual, discontinua allà on hi hagi possibilitat de gir a l'esquerra, i més endavant es proposa que sigui lateral, ja que ja existeix unes mitjanes d'obra, però que deixen un carril més ample que l'altre. A la llarga es proposa que aquest zebrejat lateral es converteixi en ampliació de vorera.</p> <p>També es proposa que l'eix de la calçada sigui rugós, per alertar els conductors en cas d'envair el carril contrari, sobretot en aquells trams amb més corbes.</p> <p>Pel que fa a les cunetes, en aquells trams on no hi ha vorera i és difícil d'urbanitzar-ne, es proposa que es construeixi una cuneta trepitjable, ja que actualment les diferents capes d'asfalt de quan s'ha anat reasfaltant la via, han creat un desnivell amb la cuneta, a tenir en compte sobretot perquè els carrils no són molt amples.</p> <p>Per altra banda, les propostes van encaminades a millorar la circulació dels vianants, donant continuïtat als pocs trams de voreres que hi ha actualment, amb noves voreres i nous passos de vianants.</p> <p>Es proposa urbanitzar voreres en tots aquells trams en els que falten, des del carrer Indústria fins al carrer Montesquiú. En el cas del de la banda sud, es proposa prolongar la urbanització de l'itinerari per a vianants que ja s'ha començat. Cal, però, que hi hagi una bona il·luminació.</p> <p>També es proposa senyalitzar dos nous passos de vianants, un a la cruïlla amb el carrer Montesquiú, i un altre per connectar les escales del carrer Pins amb el nou itinerari per a vianants. Aquests passos de vianants cal que estiguin senyalitzats horitzontalment i verticalment, així com també es proposa que es posin senyals de preavis del pas (perill vianants P-20).</p>

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

<i>Actuació municipal</i>	S'ha actuat
<i>Detall de l'actuació</i>	<ul style="list-style-type: none">L'any 2016 es va fer una rotonda just a la confluència entre les dues vies.

TCA 2 Avinguda de la Generalitat	
<i>Proposta d'actuació</i>	<p>Les propostes en aquest tram tenen l'objectiu de reduir la velocitat i protegir el pas de vianants de la pujada de Mossèn Sabaté.</p> <p>Per una banda es proposa reduir la calçada amb una mitjana zebrejada en el tram on no hi ha estacionament en cordó, deixant dos carrils amb una amplada màxima de 3,2-3,5m per carril, per evitar sensació d'amplitud i velocitats excessives.</p> <p>Per altra banda es proposa instal·lar dos coixins berlinesos per protegir el pas de vianants. Aquests es proposa que s'instal·lin just abans del pas venint de l'avinguda Rafael Casanovas, en el sentit de baixada, i just després en el sentit de pujada. Es proposen en aquest tram perquè és rectilini, i per tant es poden travessar de forma més segura que en el tram corbilini. Els coixins berlinesos cal que estiguin senyalitzat amb un senyal de preavís (P-15a) i es proposa que es limiti la velocitat a 30 km/h (R-301-30) en aquest punt. Cal recordar que aquest pas de vianants forma part d'un camí escolar.</p> <p>A més a més, es proposa senyalitzar verticalment amb anticipació el pas de vianants (P-20), sobretot abans de la corba.</p> <p>Al pas de vianants es proposa urbanitzar una orel·la, de manera que millori la visibilitat entre vianants i conductors, i també actuï com a coll d'ampolla.</p> <p>També per millorar la visibilitat en el pas de vianants, es proposa per una banda, allunyar encara més els contenidors, i per una altra banda senyalitzar places per a l'estacionament de motocicletes o bicicletes.</p> <p>Com ja s'ha comentat abans, a l'avinguda Generalitat, a la intersecció amb l'avinguda Rafael Casanovas i la carretera de Conanglell, cal que es senyalitzi un pas de vianants el més a prop possible de la cruïlla, però es proposa que es faci quan s'executi la rotonda que la Diputació de Barcelona té projectada.</p>
<i>Actuació municipal</i>	No s'ha actuat
<i>Detall de l'actuació</i>	<ul style="list-style-type: none">Previst ja demanat en diverses ocasions, retirar els contenidors d'escombraries perquè resten visibilitat.

TCA 3	Carrer Montesquiu
<i>Proposta d'actuació</i>	<p>Es proposa convertir el carrer Montesquiu en un carrer de caràcter més local, més pel barri, més per als vianants.</p> <p>Es proposa que el carrer Montesquiu sigui de sentit únic, cap amunt, o sigui de la carretera de Conanglell al carrer Borgonya.</p> <p>Aquesta proposta va acompanyada de la proposta d'estrènyer la calçada, deixant un carril de circulació d'un màxim de 3,2-3,5m d'amplada, per evitar velocitats excessives. Les dues fileres d'aparcament es poden mantenir. L'espai que sobra es proposa que s'utilitzi per eixamplar voreres, o senzillament eixamplar-ne només, que serviria d'itinerari escolar.</p> <p>Les obres d'ampliació de les voreres, permeten també solucionar un parells d'aspectes que s'havien de millorar: per una banda permeten eliminar xamfrans, eliminant conflictes de visibilitat i apropant passos, i per una altra banda permeten construir orelles als passos de vianants, que en milloren la visibilitat i actuen com a coll d'ampolla. És a dir, les cruïlles s'estrenyen, de manera que pels conductors augmenta la seguretat perquè hi ha una millor visibilitat i perquè hi ha menys punts de possibles conflictes, i per al vianants millora la comoditat i la seguretat perquè s'amplien voreres, els passos de vianants s'acosten a la cruïlla i a les trajectòries rectes i millora la visibilitat dels passos.</p> <p>Aquells passos de vianants que no són adaptats es proposa que s'hi construeixin guais per a vianants.</p> <p>Es proposa també la implantació de nous passos de vianants adaptats en aquelles cruïlles on mancaven, millorant així la permeabilitat del carrer Montesquiu i donant-li un caràcter més local.</p> <p>En tots els passos de vianants, per tal de millorar-ne la visibilitat, es proposa que es senyalitzin places per a motocicletes o per a bicicletes, segons convingui, just abans del pas.</p> <p>Alternatives</p> <p>L'ampliació de voreres és una actuació costosa, a realitzar a llarg termini, si ara no és econòmicament possible. Es proposen algunes alternatives més econòmiques, per realitzar-les a curt termini.</p> <p>Enlloc d'ampliació de vorera, es pot senyalitzar i protegir (amb fitons, sevillanos o amb peces de cautxú) un itinerari per a vianants, per exemple amb una catifa verda. Això suposaria una ampliació de l'itinerari per a vianants, tot i que hi hauria el desnivell de la vorera.</p> <p>Una altra alternativa més econòmica que les voreres, pot ser aprofitar l'espai del carril de circulació eliminat, per senyalitzar-hi un carril bici de doble sentit de circulació. Aquesta proposta no milloraria la mobilitat del vianants directament, però sí que ho faria per als ciclistes, ja que el carrer Montesquiu és un dels eixos vertebradors del barri. Amb aquesta alternativa, s'estaria promocionant l'ús quotidià de la bicicleta, i d'una mobilitat més pacífica i sostenible, sobretot per als alumnes de la Vall del Ges. La secció del carrer seria: vorera + carril bici + aparcament en cordó + carril de circulació + aparcament en cordó + vorera.</p> <p>Per estrènyer la calçada i utilitzar l'espai que corresponia al sentit de baixada, també es pot senyalitzar estacionament en semibateria en una de les dues bandes, que hauria de ser semibateria inversa per tal de que la visibilitat sigui bona, i amb una inclinació de 45°. Aquesta alternativa, però, no millora les condicions de mobilitat dels vianants, i en especial dels alumnes de l'escola Vall del Ges.</p> <p>Les orelles dels passos de vianants es poden senyalitzar amb espais zebrejats, protegits per fitons o sevillanos.</p>

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

<i>Actuació municipal</i>	S'ha actuat
<i>Detall de l'actuació</i>	<ul style="list-style-type: none">Es varen col·locar bandes sonores per evitar la velocitat, també es va reforçar la senyalització horitzontal i en projecte col·locar senyal lluminosa d'escolars i reforçar pintura passos de vianants tipus pas elevat. També s'ha pintat línia divisòria dels carrils de circulació i el c/ Canigó i Puigroví que conflueixen al c/ Montsequiu son ara d'un sol sentit de circulació.

PCA 1	Cruïlla entre el carrer Anselm Clavé i el carrer Estudis
<i>Proposta d'actuació</i>	<p>Per una banda, per tal d'estrènyer la calçada i tancar la cruïlla, i així reduir la velocitat dels vehicles que entren pel carrer Anselm Clavé, així com els que giren cap a Prat de la Riba, es proposa urbanitzar orelles als passos de vianants. Aquestes orelles permetran també, acostar els passos de vianants a la cruïlla, facilitant itineraris per als vianants més directes.</p> <p>La urbanització d'aquestes orelles solucionarà també el problema dels xamfrans.</p> <p>Al tram de travessera de la plaça, es proposa que la vorera s'ampliï eliminant l'espai reservat per estacionament en cordó, deixant una calçada d'una amplada màxima de 3,5m. D'aquesta manera es pacifica la plaça, que guanya espai per als vianants, o fins i tot per a terrasses d'algun bar.</p> <p>Amb aquestes modificacions de la vorera i amb les noves orelles, el pas de vianants de la plaça Germà Donat es pot acostar a la cruïlla del carrer Estudis, així com es poden posar dos nous passos de vianants a la cruïlla amb el carrer Prat de la Riba. El tram queda més pacificat i per tant es pot eliminar la barana de la cantonada del carrer Prat de la Riba amb el carrer Bellmunt, i senyalitzar els nous passos de vianants, que cal que siguin adaptats.</p> <p>També es proposa avançar la línia de detenció de la senyalització de l'stop del carrer Estudi. Amb les noves orelles proposades, la línia de detenció pot estar alineada amb el carril de circulació del carrer Anselm Clavé i per tant amb bona visibilitat.</p> <p>A més a més, just abans del pas de vianants del carrer Anselm Clavé es proposa senyalitzar places per a motocicletes (o per a bicicletes) per tal de millorar la visibilitat tant del pas de vianants com de la cruïlla (els vehicles que estan a l'stop del carrer Estudis).</p> <p>Si amb les actuacions proposades, es veu que no es redueix suficientment la velocitat dels vehicles que van pel carrer Anselm Clavé, es proposa un coixí berlinès abans del pas de vianants del carrer Anselm Clavé (just abans d'arribar a la cruïlla). El coixí berlinès és un reductor de velocitat que no molesta els autobusos que passen per aquest punt.</p>
<i>Actuació municipal</i>	No s'ha actuat
<i>Detall de l'actuació</i>	<ul style="list-style-type: none">No s'actuarà.

Entorn escolar	Millora de la seguretat en l'entorn de l'escola Dr. Fortià i Solà
<p><i>Proposta d'actuació</i></p>	<p>Es proposa ampliar les voreres de l'entorn immediat de l'escola:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorera a l'avinguda Pompeu Fabra, en tot el tram on actualment hi ha el zebrejat que s'ha de protegir amb fitons perquè sinó els pares s'hi aparquen (tot i que tenen un estacionament just davant de l'accés a l'escola). Això permetrà que els alumnes i les seves famílies es moguin amb més comoditat i seguretat en aquest accés a primària. Es proposa instal·lar-hi una barana protectora que vagi d'un pas de vianants a l'altre, per separar físicament la circulació dels infants i per evitar que es creui de forma no segura fora dels passos. • Vorera al carrer Damians, entre l'avinguda Pompeu Fabra i el carrer Puigdassalit, que és on hi ha l'accés secundari. Es proposa eliminar un dels dos carrils de circulació, ja que el carrer és de sentit únic, ampliant la vorera. Es proposa deixar un espai per a l'estacionament d'un autocar per quan els alumnes van d'excursió o colònies. També es mantenen algunes places d'estacionament en cordó. • Vorera a la plaça Germà Donat, a l'accés secundari de l'edifici d'educació infantil. Es proposa eliminar les 3 places d'estacionament en cordó i ampliar la vorera. La plaça d'estacionament reservada per a PMR es proposa que es traslladi a les places de la mateixa plaça en el carrer Estudis. <p>A més a més de les voreres, es proposa urbanitzar orelles als passos de vianants, per tal de millorar la visibilitat entre els conductors i els vianants en els passos, així com millorar la visibilitat entre conductors a la cruïlla. Amb aquestes orelles es redueix l'amplada de la calçada a l'entrar a la cruïlla i s'eliminen els xamfrans, i per tant la possibilitat d'estacionar-hi, perjudicant la visibilitat. A més a més, al tancar la cruïlla, permet que els passos de vianants s'acostin a la intersecció, facilitant itineraris més directes per als vianants.</p> <p>També es proposa una barana protectora a la vorera de l'accés principal de l'edifici d'educació infantil, la del carrer Damians, que recentment ja s'ha ampliat.</p> <p>En els passos de vianants que no estan adaptats es proposa que es construeixin guals, i també es proposa que es senyalitzin tots aquells passos de vianants que no tinguin senyalització vertical (sobretot els de l'avinguda Pompeu Fabra). I per millorar-ne la visibilitat en els passos, a més a més de les orelles proposades, també es proposa que es senyalitzin places per a motocicletes o per a bicicletes enloc de turismes o furgonetes, que pel seu volum ofereixen més bona visibilitat.</p> <p>Per reduir la velocitat dels vehicles que circulen per l'avinguda Pompeu Fabra, es proposa reduir l'amplada de la calçada amb una mitjana zebrejada, deixant uns carrils de 3,2 m com a màxim.</p> <p>Per preveure els conflictes de visibilitat al pas de vianants del carrer Collsacabra, a part de les orelles i d'acostar el pas a la cruïlla, es proposa instal·lar un semàfor àmbar intermitent que adverteixi de la prioritat de pas dels vianants.</p>
<p><i>Actuació municipal</i></p>	<p>S'ha actuat</p>
<p><i>Detall de l'actuació</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S'ha reforçat senyalització horitzontal, s'ha fet la vorera de la porta d'accés i sortida d'alumnes més ample i pel que fa a l'escola Fortià Solà edifici nou, en l'actualitat surten per la porta lateral del c/ Damians. També s'ha habilitat un pàrquing regulat per zona blava, per augmentar els estacionaments per recollir els escolars.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Observacions sobre les actuacions dutes a terme

Les dades referents a l'estat de les **actuacions en TCA, PCA i entorns escolars** han estat facilitades per la Policia Local de Torelló. A partir de la informació obtinguda, es desprèn el següent:

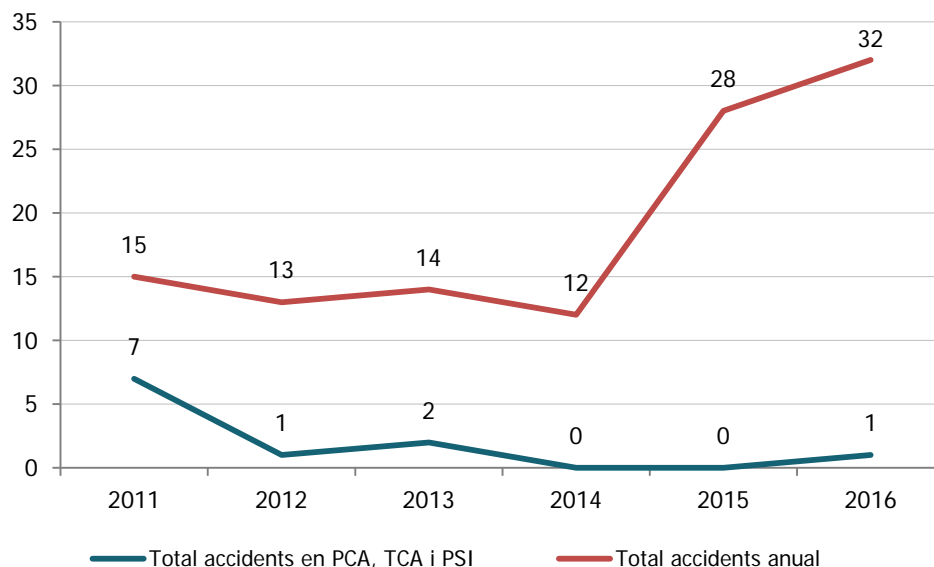
- **S'han implementat actuacions de millora en 2 dels 3 TCA (TCA 1, TCA 3).**
- **No s'han implementat actuacions de millora al PCA tractat (PCA 1).**
- **S'han implementat actuacions de millora a l'escola Dr. Fortià i Solà.**
- **L'accidentalitat amb víctimes als TCA i PCA s'ha anat reduït progressivament des de 2011. Durant el darrer bienni 2015-2016 aquests punts d'estudi concentren únicament 1 dels 60 accidents amb víctimes registrats al municipi.**

Taula 5. Evolució del nombre d'accidents concentrats en TCA i PCA (2011-2016)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total accidents en TCA i PCA (amb víctimes)	2	2	1	6	4	5
Total accidents en zona urbana (amb víctimes)	24	18	18	15	11	12
% accidents TCA i PCA / total anual	8%	11%	6%	40%	36%	42%

Font: INTRA SL, a partir de les dades de la Policia Local de Torelló.

Gràfic 6. Evolució del nombre d'accidents concentrats en TCA i PCA (2011-2016)



Font: INTRA SL, a partir de les dades de la Policia Local de Torelló

Es recomana seguir treballant en les mesures correctores en projecte, amb l'objectiu de resoldre les disfuncions detectades en la configuració urbanística que causen (o poden causar) accidents. Mesures molt senzilles poden eliminar potencials factors de risc a la xarxa viària, que davant d'un increment del trànsit acaben causant sinistres.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

4.1.2. Control i prevenció

El municipi s'adhereix a les campanyes de control i prevenció que coordina el SCT.

Taula 6. Altres actuacions previstes al Pla de Seguretat Viària (controls)

Mesures	Estat actuació
1. Establir un Pla municipal de controls preventius.	S'ha actuat
<i>Es participa en la totalitat de les que organitza el SCT i es porten a terme planificades per nosaltres quan s'observa algun tipus de necessitat.</i>	
2. Augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies.	S'ha actuat
<i>L'any 2016 es varen denunciar per infraccions greus i molt greus un total de 517, l'any 2015 333.</i>	
3. Mantenir o augmentar la recaptació efectiva de les sancions imposades.	S'ha actuat
<i>Mantenir, ja que el percentatge de cobrades és alt.</i>	

Font: Policia Local de Torelló.

Dotació d'equips de control

La dotació d'equips de control de la Policia Local de Torelló l'any 2016 està configurada per 2 alcoholímetres i 1 etilòmetre evidencial. L'any 2013, a banda d'aquests 3 aparells, la Policia Local va disposar d'un radar mòbil. Tots els aparells són cedits pel Servei Català de Trànsit.

Taula 7. Dotació d'equips de control a Torelló (comparativa 2013 i 2016)

Equips de control	2013			2016		
	Propietat	Cedits	Total	Propietat	Cedits	Total
Alcoholímetres	0	2	2	0	2	2
Etilòmetres evidencials	0	1	1	0	1	1
Radars fixos	0	0	0	0	0	0
Radars mòbils	0	1	1	0	1	0

Font: Policia Local de Torelló.

Campanyes de control

Atenent a la informació proporcionada per la policia de Torelló, el municipi disposa puntualment d'un Pla de Controls d'àmbit municipal i s'adhereix a les campanyes coordinades pel Servei Català de Trànsit.

L'any 2016, Torelló va efectuar campanyes de control d'alcoholèmia, control d'estupefaents, velocitats, sistemes de retenció, control de telèfon mòbil i transport escolar.

Respecte a 2013, destacar que la xifra de vehicles controlats en controls d'alcoholèmia ha crescut molt, de 260 a 651 vehicles.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Taula 8. Campanyes de la Policia Local de Torelló (comparativa 2013 i 2016)

Equips de control	2013			2016		
	Vehicles controlats	Vehicles sancionats	% infractors	Vehicles controlats	Vehicles sancionats	% infractors
Alcoholèmia	260	21	8%	651	48	7,3%
Estupefaents	6	4	67%	20	13	65%
Velocitats				79	5	6,3%
Sistemes de retenció	-	4	-		36	
Telèfon mòbil	-	7	-		53	
Transport escolar	3	0	0%		0	
Distraccions al volant	-	68	-			
Estacionar en sentit contrari en via de doble sentit					155	

Font: Policia Local de Torelló.

De cara als anys vinents es recomana **mantenir un bon nivell de vigilància o la periodicitat de les campanyes**, 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.

De cara a l'avaluació del Pla és important que la Policia Local proporcioni les dades de les campanyes efectuades al llarg del període ja que el nivell de les campanyes de control té una incidència directa en la prevenció de l'accidentalitat.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Taula 9. Calendari de proposta de campanyes coordinades de control i vigilància (2017)

GENER						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Seguretat passiva

FEBRER						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	1	2	3	4	5

Drogoalcoholèmia

MARÇ						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
27	28	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2

Camions

Distraccions • semàfors

ABRIL						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Velocitat (DGT - TISPOL)

MAIG						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Motos

Transport escolar i de viatgers

JUNY						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Drogoalcoholèmia

JULIOL						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Motos

AGOST						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Velocitat (DGT - TISPOL)

SETEMBRE						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
28	29	30	31	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Seguretat passiva (DGT - TISPOL)

OCTUBRE						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
25	26	27	28	29	30	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Vianants (nova, només per policies locals)
Distraccions

NOVEMBRE						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3

Transport escolar i de viatgers

DESEMBRE						
DII	Dm	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
27	28	29	30	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Drogoalcoholèmia
(DGT - TISPOL de l'11 al 17)

Font: Servei Català de Trànsit.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

Procediment sancionador

L'any 2016 el 14% de les sancions van ser relatives a infraccions en moviment, un percentatge lleugerament superior al de 2012, quan representaven el 13,4%. No obstant, en nombres absoluts la xifra s'ha incrementat considerablement, de 275 a 434 infraccions. A més a més, el nombre de denúncies d'estacionament i documentació també ha augmentat de manera important: de 1.692 a 2.412 denúncies en el 1r cas i de 79 a 264 denúncies en el segon cas.

La manca de respecte davant semàfors o estops, l'excés de velocitat, el consum d'alcohol, el girs prohibits i els avançaments indeguts són infraccions que generen situacions de risc clares i que es relacionen molt més directament amb accidents amb víctimes que no pas l'estacionament.

Taula 10. Denúncies per infracció de trànsit a Torelló (comparativa 2013 i 2016)

Tipus de denúncies	2013		2016	
	núm.	%	núm.	%
En moviment	275	13,4	434	14,0
Estacionament	1.692	82,7	2.412	77,6
De documentació	79	3,9	264	8,4
Automàtiques	-	-	-	-
Altres	-	-	-	-
Total	2.046	100	3.110	100
N. sancions/habitant	0,15		0,22	

Font: Policia Local de Torelló.

Tot i que les sancions imposades per estacionament indegut solen ser més quantioses (característica molt comuna als municipis catalans), 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.

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. 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.

El muntant econòmic de les sancions recaptades l'any 2013 va ser del 76,5% (122.382 €), per sota de la mitjana catalana, que va ser del 67%. L'import de les sancions imposades al municipi va ser de 160.050 €.

L'any 2016 el percentatge de recaptació (78,45%) va ser lleugerament superior al de 2013 (76,5%) i la quantitat de diners recaptats, bastant superior: 194.433,4 € l'any 2016 per 122.382 € l'any 2013.

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

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

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.

Taula 11. Recaptació de denúncies per infraccions de trànsit (comparativa 2013 i 2016)

Tipus de denúncies	2013		2016	
	Import (€)	% recaptat	Import (€)	% recaptat
Sancions imposades	160.050		247.830,00	
Recaptació en període voluntari			88.141,00	
Recaptació en via executiva			106.212,40	
Total recaptat	122.382	76,5	194.433,40	78,45

Font: Policia Local de Torelló.

A més a més de la presentació de recursos per part dels conductors i dels defectes del mateix procediment administratiu, les causes usals dels baixos índexs de recaptació són polítiques flexibles amb l'infractor que cal eradicar.

4.1.3. Educació per a la mobilitat segura

Torelló no disposa d'un **Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura**, i tampoc disposa d'una persona responsable de l'educació viària.

Tot i això, cada any realitzen activitats puntuals a petició de les escoles o l'institut. Realitzen xerrades sobre seguretat viària a les escoles, o ensenyen en què consisteix l'ofici de policia.

Segons informació proporcionada l'any 2014, des de feia 3 anys, es realitzaven xerrades a alumnes de tots els cursos d'Educació secundària obligatòria (ESO), de Batxillerat i de cicles formatius, dels 4 centres que hi ha a Torelló: IES Cirviànum, Escola Sagrats Cors, Escola Rocaprevera i PQPI (Programa de qualificació professional inicial). Es tractava d'unes xerrades que no eren estrictament de formació viària però en les que sí que es tocaven aspectes com l'ús de ciclomotors, la relació amb l'alcohol, etc. Aquestes xerrades van suposar l'any 2013 un total de 27 hores anuals en les que hi van participar un total de 550 alumnes. Van ser realitzades per agents de la Policia Local i agents cívics.

Taula 12. Educació per a la mobilitat segura i formació

Mesures	Estat actuació
1. Augmentar el nombre d'activitats municipals d'educació per a la mobilitat segura.	Pendent
<i>Està previst portar a un agent a fer el curs d'educació vial, ja que qui tenia el curs va marxar a altra policia.</i>	
2. Mantenir o augmentar els cicles de formació d'agents de la policia local en temes de seguretat.	S'ha actuat
<i>El nivell de formació és elevat i continuarem mantenint-lo.</i>	

Font: Policia Local de Torelló.

Cal incidir en la necessitat de 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.

4.2. INDICADORS DE SEGUIMENT

Globalment, i per tal d'establir uns valors objectius de seguiment del Pla, es sintetitzen uns indicadors de seguiment, a establir en futures avaluacions.

Taula 13. Indicadors de seguiment

Descripció indicador	Valor 2013	Valor 2016	Evolució 2013-2015
Taxa agents policia/1.000 habitants	1,7	1,7	Manteniment
Controls d'alcoholèmia/1.000 habitants	18,7	46,9	Augment
Controls de velocitat/1.000 habitants	-	5,7	Augment
Denúncies per infraccions en moviment (s/total denúncies)	13,4%	14,0%	Augment
Recaptació sancions (s/recaptació total)	76,5%	78,45%	Augment
Accidents amb víctimes/1.000 habitants	1,2	2,3	Augment
Morts en accident de trànsit/1.000 habitant	0	0	Manteniment
Atropellaments/1.000 habitants	0,29	0,5	Augment
S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Sí	Sí	Manteniment
S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	Sí	No	Reducció
Núm. TCA tractats per millorar la seguretat viària/any	-	2/3	
Núm. PCA tractats per millorar la seguretat viària/any		0/1	
Núm. Entorns Escolars tractats per millorar la seguretat viària/any		1/1	

5. CONCLUSIONS

Objectius

L'any 2014 l'Ajuntament de Torelló definia com a objectius del Pla Local de Seguretat Viària 2015-2018:

- **“Manteniment o reducció en el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2018 respecte de l'accidentalitat registrada l'any 2013.**
- Manteniment o reducció dels atropellaments al municipi.
- Reducció del nombre d'accidents sense víctimes.”

Accidentalitat

- Durant el darrer bienni 2015-2016 a Torelló es registren 60 accidents amb víctimes en zona urbana, 34 més que durant el bienni anterior (2013-2014). La xifra de víctimes augmenta de 36 a 60 individus.
- En el cas concret dels atropellaments, la valoració és més positiva ja que durant el mateix període la xifra es redueix de 9 a 7 accidents. No obstant això les dades de 2015 i 2016 contrasten: l'any 2015 no es comptabilitza cap atropellament amb víctimes mentre que l'any 2016 s'assoleix el rècord del període amb 7 accidents.
- El nombre d'accidents amb víctimes de 2016 se situa molt per sobre de les xifres desitjables pel mateix any d'acord amb els objectius del pla.

Lesivitat de les víctimes

Pel que fa a la lesivitat de les víctimes, el balanç del període 2015-2016, respecte al bienni anterior, no mostra millores:

- La xifra de morts es manté en 0 víctimes.
- La xifra de ferits greus augmenta de 1 a 7 víctimes.
- La xifra de ferits lleus augmenta de 35 a 53 víctimes.

Balanç mesures en trams, punts de concentració d'accidents i entorns escolars

- S'han implementat actuacions de millora en 2 dels 3 TCA (TCA 1, TCA 3).
- No s'han implementat actuacions de millora al PCA tractat (PCA 1).
- S'han implementat actuacions de millora a l'escola Dr. Fortià i Solà.
- L'accidentalitat amb víctimes als TCA i PCA s'ha anat reduït progressivament des de 2011. Durant el darrer bienni 2015-2016 aquests punts d'estudi concentren únicament 1 dels 60 accidents amb víctimes registrats al municipi.

Balanç mesures de control i gestió viària

- El municipi s'adhereix a les campanyes de control i prevenció que coordina el SCT.
- La dotació d'equips de control de la Policia Local de Torelló l'any 2016 està configurada per 2 alcoholímetres i 1 etilòmetre evidencial. L'any 2013, a banda d'aquests 3 aparells, la Policia Local va disposar d'un radar mòbil. Tots els aparells són cedits pel Servei Català de Trànsit.

Seguiment del Pla local de seguretat viària

Torelló

- L'any 2016, Torelló va efectuar campanyes de control d'alcoholèmia, control d'estupefaents, velocitats, sistemes de retenció, control de telèfon mòbil i transport escolar. Respecte a 2013, destacar que la xifra de vehicles controlats en controls d'alcoholèmia ha crescut molt, de 260 a 651 vehicles.
- L'any 2016 el 14% de les sancions van ser relatives a infraccions en moviment, un percentatge lleugerament superior al de 2012, quan representaven el 13,4%. No obstant, en nombres absoluts la xifra s'ha incrementat considerablement, de 275 a 434 infraccions. A més a més, el nombre de denúncies d'estacionament i documentació també ha augmentat de manera important: de 1.692 a 2.412 denúncies en el 1r cas i de 79 a 264 denúncies en el segon cas.
- El muntant econòmic de les sancions recaptades l'any 2013 va ser del 76,5% (122.382 €), per sota de la mitjana catalana, que va ser del 67%. L'import de les sancions imposades al municipi va ser de 160.050 €.
- L'any 2016 el percentatge de recaptació (78,45%) va ser lleugerament superior al de 2013 (76,5%) i la quantitat de diners recaptats, bastant superior: 194.433,4 € l'any 2016 per 122.382 € l'any 2013.
- Torelló no disposa d'un Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura, i tampoc disposa d'una persona responsable de l'educació viària.

S'encoratja al municipi a **incentivar les tasques preventives** en quant a l'accidentalitat que es venen realitzant i completar **les actuacions correctores en els punts més crítics**, segons els projectes pendents i amb les recomanacions del present informe.

El nivell de campanyes de prevenció efectuades pot tenir una incidència directe amb el nivell de l'accidentalitat i per això mateix és tant important mantenir un bon nivell de control al conjunt del municipi.

Respecte a la zona urbana, 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**. Aquesta mesura és la que garanteix el manteniment de baixa sinistralitat i lesivitat, i per tal cal avaluar quina ha estat la implantació d'aquesta planificació.

És important la **cooperació amb el Cos de Mossos d'Esquadra** per al coneixement i tractament de les dades anuals d'accidentalitat al terme municipal, així com l'establiment de convenis de **col·laboració amb el Servei Català de trànsit** per tirar endavant la formació i educació dels nens i joves en matèria de seguretat viària.