

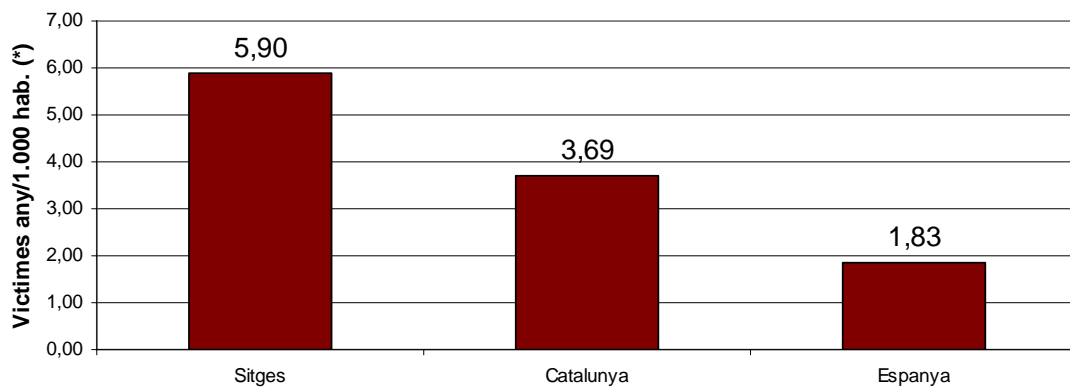


6.- SEGURETAT VIAL

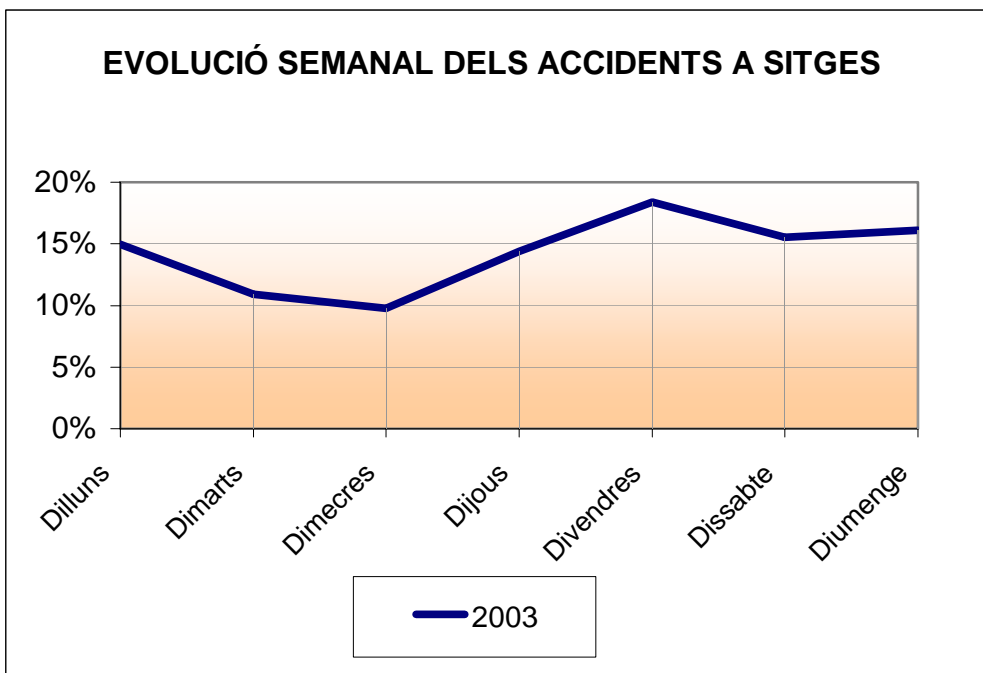
La Policia Local de Sitges ha facilitat les dades d'accidentalitat amb ferits i sense ferits de les vies de la ciutat del 2003 i fins al 19 d'octubre del 2004.

Cal indicar que l'índex de sinistralitat es situa molt per sobre de la mitjana catalana i espanyola.

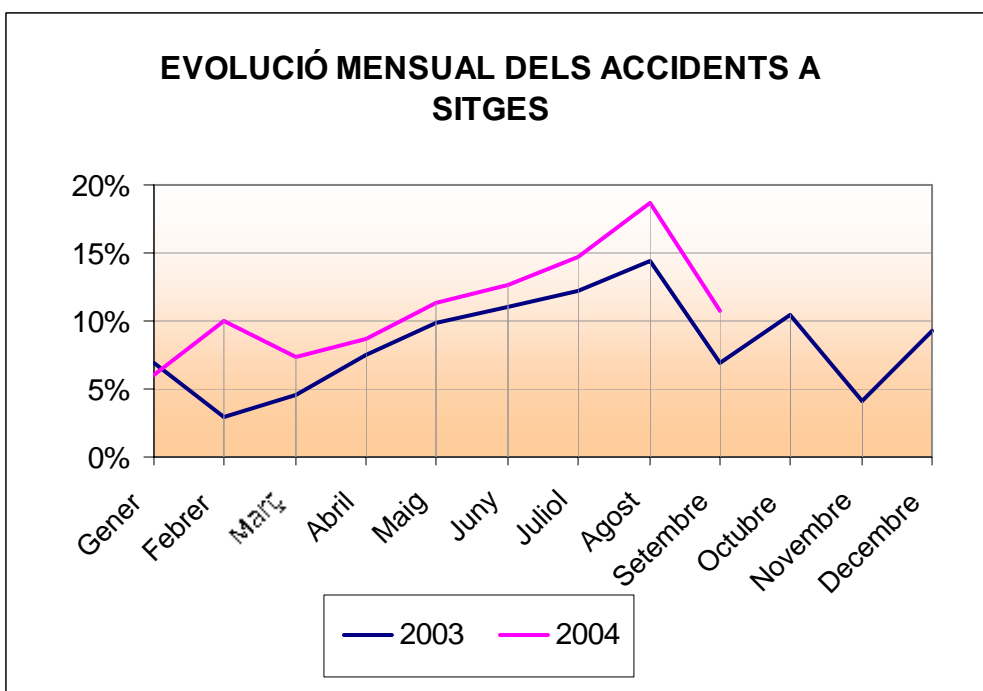
SINISTRABILITAT



Les dades de l'evolució dels accidents durant els dies de la setmana mostren com la major sinistralitat es produeix durant el cap de setmana, principalment el divendres (18%).



En quant a la evolució mensual dels accidents, s'observa com durant el període d'estiu es produeix el major nombre d'accidents, al voltant del 15% del total durant els mesos de juny, juliol i agost. Aquest període de més sinistralitat també coincideix amb el de màxima intensitat de trànsit.



En definitiva, els accidents es produeixen els períodes amb major oci nocturn i on es probable que molts dels accidents estiguin relacionat amb el consum de begudes alcohòliques.

Pel que fa al tipus d'accidents, el 10% corresponen a atropellaments (vianants o bicicletes).

Per tal de poder comparar de forma homogènia la **accidentalitat** que es produeix a les interseccions, s'ha definit el següent paràmetre:

PRAC (*paràmetre de risc d'accident en cruïlla*): Es defineix com el quocient entre el nombre d'accidents/any i el nombre de vehicles/dia per 1.000.

La següent taula mostra les cruïlles on s'ha registrat algun accident durant el període analitzat. Les cruïlles que han registrat un nombre d'accidents més elevat són les interseccions Camí dels Campellans amb la Rambla del Migdia ("L'Olivo") i a les interseccions del Pg. de Vilanova amb el Pg. Doctor Benaprés i amb el c. Jaume Figueras i Dobal. En aquestes tres cruïlles s'han produït 4 accidents, fins a setembre del 2004. Si es compara amb els accidents produïts l'any 2003, trobem diferents cruïlles on es repeteixen els accidents. Aquestes interseccions són el c. Joan Maragall amb 11 de setembre, el Pg. de Vilafranca a l'entrada al solar de Can Pericó o el Pg. Marítim amb el c. Prat de la Riba.

CRUILLES	2004		TOTAL	IMD	PRAC
	Sense Víctimes	Amb Víctimes	2004	(x1000)	
Rotonda ctera. de les Costes - Av. Corts d'Aragó		1	1	20,8	0,09
Pg. de Vilafranca - c. Salvador Mirabent		1	1	19	0,10
Av. Artur Carbonell - c. Salvador Mirabent		1	1	16,25	0,12
Av. Artur Carbonell - c. Francesc Gumà		1	1	13,02	0,14
Pg. de Vilanova - c. Muntaner		1	1	12,2	0,15
Pg. de Vilanova - Pg. de Vilafranca (can Pericó)		1	1	11,9	0,16
c. Joan Maragall - c. 11 de setembre	1	1	2	11,2	0,17
camí de Capellans - c. Samuel Barrachin		1	1	10,12	0,19
Av. Sofia - c. Mossèn Llopis Pi		1	1	10	0,19
Rotonda Av. Sofia - Pg. de Vilanova		2	2	19,86	0,19
Pg. de Vilafranca - c. Sínia Morera		2	2	19	0,20
cter. de les Costes - c. Lope de Vega		1	1	7,9	0,24
cter. de les Costes - c. Sant Honorat		1	1	7,9	0,24
Rotonda Av. Emergència Roig i Raventós (hotel Melià)		2	2	12,36	0,30
Pg. de Vilanova - c. Mallorca		2	2	12,2	0,31
Rbla. del Migdia - camí de Capellans (cruïlla Olivo)		4	4	24,25	0,31
Pg. de Vilanova - Pg. Doctor Benaprés	2	2	4	11,63	0,32
Pg de Vilanova - c. Jaume Figueras i Dobal		4	4	12,64	0,59
Av. Navarra - c. Escultor i Clarassó		1	1	2,071	0,91
camí de Capellans - c. Rocar		2	2	3,7	1,01
Av. Ronda - c. Rocar	1	1	2	1,7	1,10
camí del Coll - c. D'en Pepe de Garraf		1	1	1,4	1,34
Rotonda Pol. Mas Albà (camí de la Fita)		1	1	0,96	1,95
Pg. Marítim - c. Josep V. Foix		2	2	1,9	1,97
c. Cristóbal Colón - c. F. Casablanças		1	1	0,48	3,91

RELACIÓ D'ACCIDENTS A CRUÏLLA

Malgrat l'elevat índex de PRAC en algunes interseccions, en general, **s'observen valors reduïts, per sota de 0,35**, com a resultat de l'elevat volum de trànsit que circula a les cruïlles. El valor més elevat (3.91) d'aquest paràmetre s'obté a la intersecció del c. Cristóbal Colón amb C. F. Casablanças ja que la intensitat de vehicles en aquesta cruïlla és baixa. També es detecten valors quelcom elevats del PRAC (per sobre se 1,5) a les interseccions del Pg. Marítim amb el c. Josep V. Foix, al camí del Coll amb Pepe d'en Garraf, a les Cases del Sord, i la rotonda del Polígon Mas Albà

De la mateixa manera que per a les interseccions, i amb objecte d'avaluar el **nivell de risc de tota la xarxa** de manera homogènia, s'ha definit el següent paràmetre:

PRAT (*paràmetre de risc d'accident en tram*): Es defineix com el quocient entre el nombre d'accidents/any i el nombre de vehicles x Km/dia per 1.000.

A la taula que mostrem a continuació es detallen tots els accidents amb víctimes soferts a les vies. Cal observar que són moltes en les que s'ha produït més d'un accident. Especialment important és el nombre d'accidents que es produeix al Pg. Marítim de les Botigues on s'arriba a la xifra de 12 accidents dels quals 6 van produir alguna víctima. També el Pg. de Vilanova ofereix un nombre d'accidents força elevat, fins a 8.. El tercer tram amb més accident és el del Pg. Marítim de Sitges, amb 5 accidents.

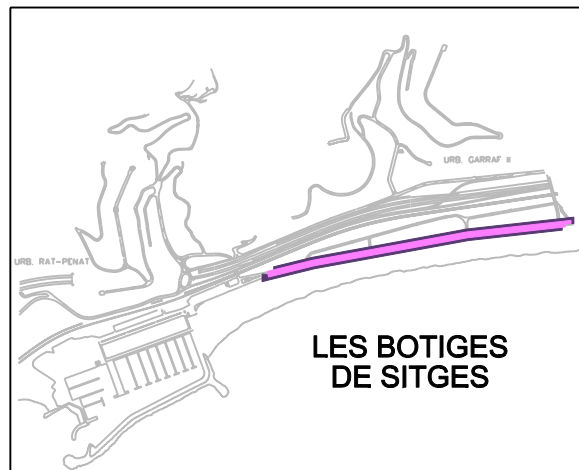
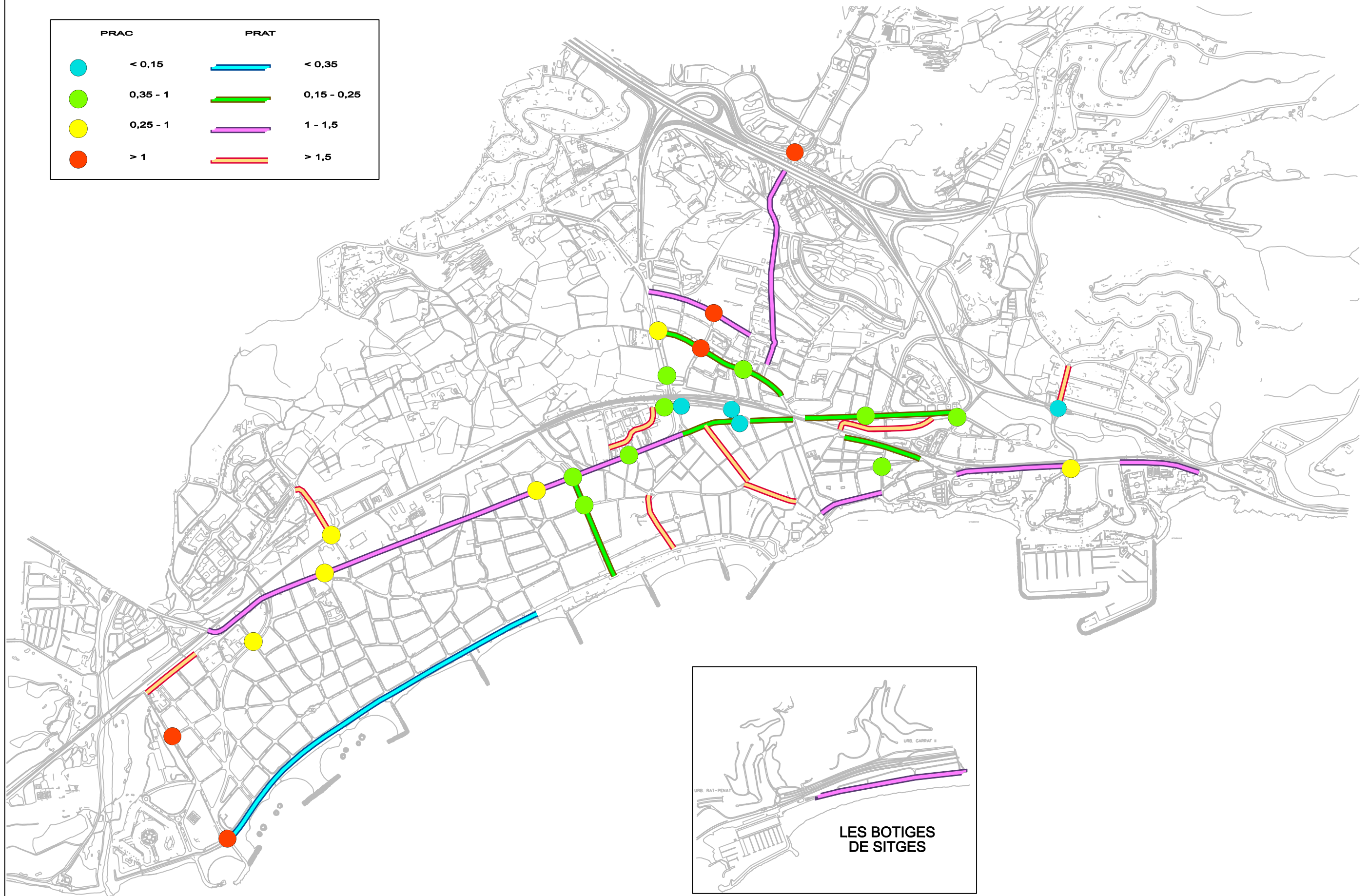
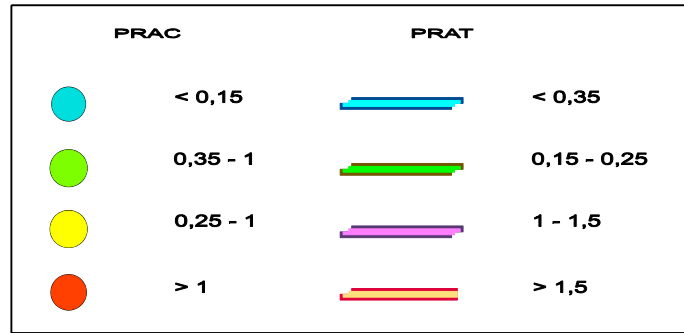
RELACIÓ D'ACCIDENTS A TRAMS


VIES	2004		TOTAL 2004	longitud km	IMD (x1000)	PRAT
	Sense Víctimes	Amb Víctimes				
Pg. Marítim de Sitges	3	2	5	1,45	6,3	0,27
Av. de les Botigues	1	1	2	0,9	4,3	0,32
c. Hort Gran	1	1	2	0,2	11,9	0,53
Av. Artur Carbonell		1	1	0,2	11,9	0,53
ctera. de les Costes	2	2	4	0,52	8,1	0,59
Av. Sofia		2	2	0,39	10,1	0,63
camí de Capellans		1	1	0,5	3,5	0,71
c. Pompeu Fabra		1	1	0,39	3,75	0,85
camí de la Fita	1	1	2	0,9	1,3	1,07
Pg. de Vilanova	2	6	8	1,63	4,3	1,07
Av. Emergència Roig i Raventós	1	1	2	0,4	2,9	1,08
Av. Ronda		1	1	0,4	2,9	1,08
c. de la Marina		1	1	0,3	3,8	1,10
c. Port Alegre		1	1	0,2	5,3	1,18
Pg. Marítim de les Botigues	6	6	12	1,18	4,3	1,48
colls de Miralpeix (Càmping el Garrofer)		2	2	0,5	2,3	2,17
Av. Corts d'Aragó		1	1	0,15	3,1	2,69
c. Sínia Morera	1	1	2	0,24	1,8	2,89
c. Juan de la Cierva		1	1	0,24	1,68	3,10
c. Sant Honorat		1	1	0,29	1,34	3,22
c. d' Espanya	2	2	4	0,27	2,12	4,37
c. Jaume Figueras i Dobal		1	1	0,2	0,6	10,42
c. Àngel Vidal	1	1	2	0,2	0,2	31,25
c. Sant Bartomeu		1	1	0,15	0,2	41,67

Per completar la informació dels accidents es mostra la taula següent amb la resta d'accidents que s'han produït sense víctimes els quals no es comptabilitzen en el càlcul del PRAC i el PRAT.

Altres Accidents sense víctimes en cruïlles	Altres Accidents sense víctimes en tram
Pl. Cap de la Vila (c. Major) C-32 (sortida nord) - ctera. de les Costes c. Pins Vens - c. Can Serralet c. Cardenal Vidal i Barraquer - c. Verge de la Llum c. Mossèn Llopis Pi - c. Prat de la Riba Pg. de Vilanova - c. València c. Lluís Companys - c. Àngel Guimerà c. Roma - c. Josep Carbonell i Gener C-32 (sortida centre) - ctera. Sant Pere Ribes Pg. de Vilafranca - Av. de les Flors Pg. de Vilanova - c. Prat de la Riba Pl. Ajuntament Pg. Marítim - c. Prat de la Riba Rotonda Pl. Catalunya c. Mossèn Joan Llopis Pi - c. València c. Roma - c. Balmes	Av. Josep de Miró i Argenter c. Major C-246 (Càmping Sitges) c. Cova Fumada c. Europa c. Salvador Mirabent Paretas c. Malvasia c. Tacó c. Rocar c. Escala ctera. Urb. Rat Penat C-31 c. Illa de Cuba Av. Camí del Pla (pol. Mas Albà) c. Juan de Austria c. Felip Massó ctera. accés al Parc Natural del Garraf camí Atlàntida Av. Roma Av. del Vinyet c. Ramon Planes Av. del Garraf (Garraf) c. Josep Irla Av. Pau Casals Av. Navarra camí Mas d'en Puig c. Vila d'Andorra de Terol c. Verge de la Llum Pg. Sant Dídac (Vallpineda) camí de les Coves (urb. Can Girona) c. Muelle de la Ribera (port d'Aiguadolç) B-211 ctera. Sant Pere Ribes

Al plànol nº4 es mostren les interseccions i els trams amb una major sinistralitat.



<p>Ajuntament de Sitges</p>	<p>REF. INFORMÀTICA Sinistralitat</p>	<p>DATA NOVEMBRE 2004</p>	<p>ESCALA 0 100 200</p>		<p>TÍTOL DE PLÀNOL SINISTRALITAT</p>	<p>CONSULTOR:</p>	<p>Nº DE PLÀNOL 4</p>
-----------------------------	---	-------------------------------	-----------------------------	---	---	-------------------	----------------------------------

7.- ALTRES PROBLEMES DE SENYALITZACIÓ I SEGURETAT VIAL

- **Mobilitat al Pg. de Vilanova.** Aquesta via té la velocitat limitada a 30 km/h, el desgast dels elements reductors de velocitat i la seva continuïtat provoquen que els vehicles no compleixin aquesta limitació. L'aforament realitzat en aquesta via mostra que fins a un 23% de vehicles a més de 50km/h.



Zona 30 del Pg. de Vilanova



Desgast d'alguns dels elements reductors de velocitat



En aquest cas són quasi inapreciables pel conductor

- **Senyalització de la cruïlla del c. Espanya amb el Pg. de la Ribera.** Aquesta cruïlla és part de la circumval·lació del casc antic i en ella no s'aprecia cap senyalització d'orientació. L'accessibilitat a la vorera per persones de mobilitat reduïda és inviable donada l'alçada de l'esglaó.



Cruïlla del c. d'Espanya i el Pg. de la Ribera

- **Senyalització d'orientació.** A la rotonda de l'accés oest del municipi per la ctera. C-246a manca la senyal d'accés a Sitges. Aquest fet pot arribar a fer confondre als usuaris que no coneixen l'accés, encara que abans de la rotonda s'indica correctament amb el corresponent panell.



Manca de la senyalització final a la rotonda de la C-246a (accés oest de Sitges)

- Senyalització en mal estat



Senyalització d'orientació del c. Espalter i Sant Josep



Semàfor d'accés al parking del Retiro al c. Santiago Russinyol.
A la dreta algun dels senyals en mal estat del sector del Vinyet



Senyals en mal estat del Nucli Antic

- **Ordenació del Solar del c. Sant Antoni.** Aquest solar registra quasi sempre la totalitat de la seva ocupació. Caldria establir i marcar les places d'aparcament d'aquest solar, ampliar la vorera i tornar a pavimentar la calçada



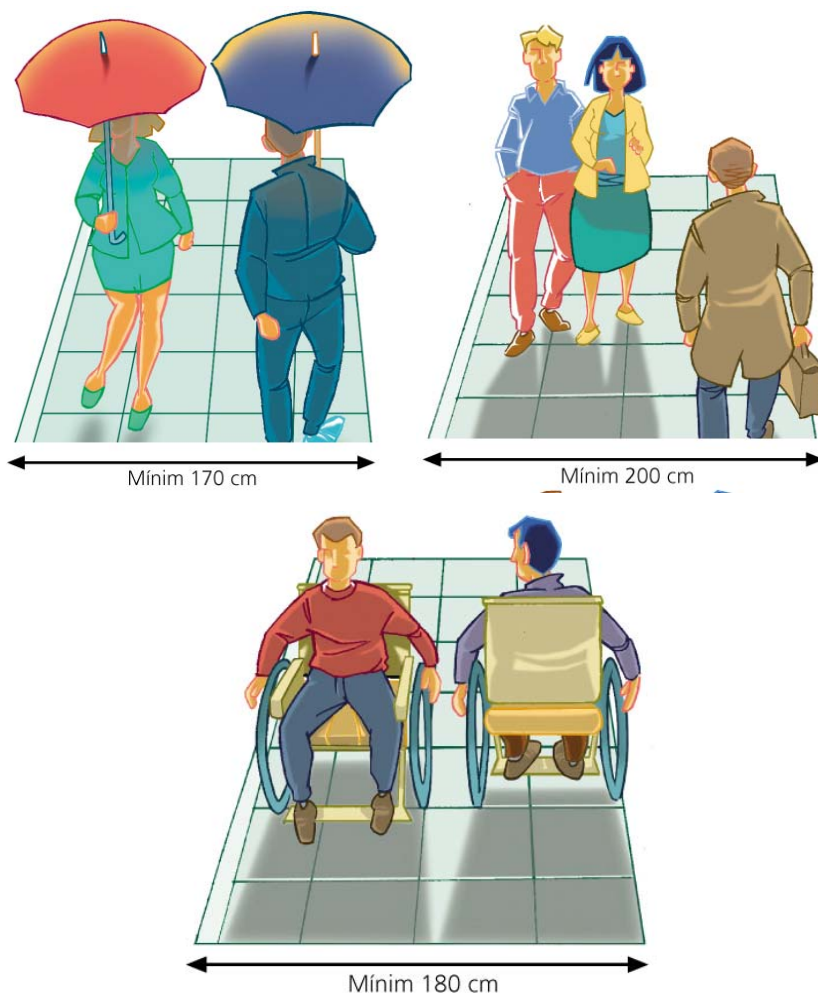
Ordenació actual del solar.

Al plànol nº4 es pot veure la distància entre façanes dels carrers de Sitges.

II- ANÀLISI DE LA MOBILITAT DE VIANANTS AL CENTRE

1. OFERTA PER A VIANANTS

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible. Cal indicar que en el municipi de Sitges s'observa una utilització del vehicle privat molt poc elevada en els desplaçaments interns en comparació amb la resta de poblacions catalanes. El 84% dels viatges interns es fan a peu, segons dades de la mobilitat obligada de la Generalitat a l'any 2003. Aquest fet cal protegir-lo i incentivar-lo amb la creació de itineraris pels vianants i amb la garantia d'unes mínimes condicions de comoditat i seguretat per aquest mitjà de transport.

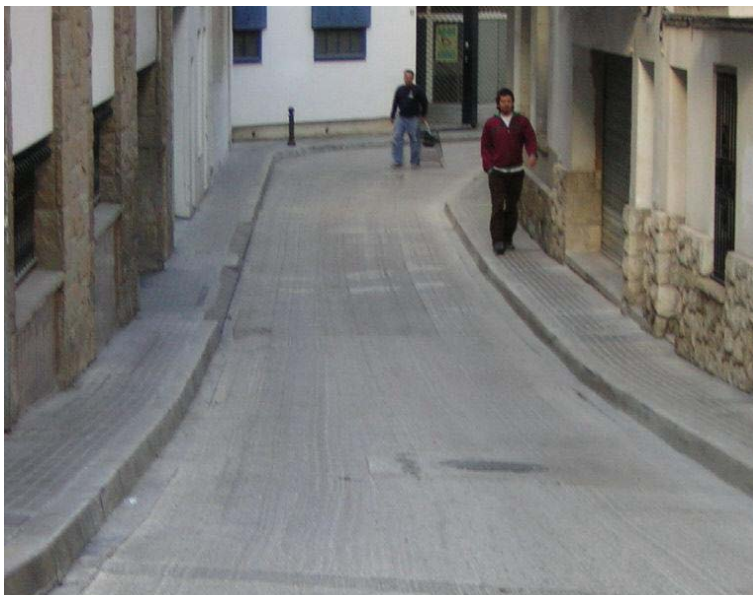


En aquest sentit, dos vianants circulant en sentits oposats, en el moment de l'encreuament **necessiten 1,5 metres**. Aquesta amplitud de vorera útil ha de considerar-se com la mínima estrictament necessària, si bé un mínim de **2 m de vorera útil** és molt millor.

Perquè puguin encreuar-se sense dificultats dues persones amb paraigües es necessiten 1,70 m, per l'encreuament de dues persones en cadira de rodes 1,80 m, el mateix que necessita una persona per encreuar-se amb altres dues. Si a més, a la via existeixen aparadors, s'ha de tenir present que una persona mirant ocupa 0,5 metres, espai que no pot ésser utilitzat pels vianants que circulen per ella. De la mateixa manera, també hi ha un espai de fricció d'aproximadament 0,5 metres amb la calçada (obertura de les portes dels vehicles estacionats) que pot reduir l'espai útil pel vianant. Per això, **el mínim òptim de vorera útil ha de situar-se en 2 metres**, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat. **Per a incrementar el nivell de servei i seguretat del vianant, a més d'aquesta superfície s'ha de crear un espai de separació amb la calçada on s'hi posin arbres i mobiliari urbà, per tal de millorar, al mateix temps, la qualitat medi-ambiental de la ciutat.**

Pel que fa a voreres, a continuació s'exposen alguns exemples on no s'acompleix l'amplada mínima de vorera assenyalada i on el vianant pràcticament es veu obligat a utilitzar la calçada per caminar:

- **Carrers del nucli antic.** En la majoria dels carrers interiors del nucli antic la distància entre façanes es menor de 7 metres i existeix molt poc espai destinat als vianants que en molts casos es veuen obligats a circular pel centre de la calçada.



c. de l'Aigua



c. Carreta

- **Sector del Vinyet:** Aquesta zona presenta una amplada de voreres insuficient a molts dels seus carrers, com a conseqüència de l'arbrat i el mobiliari urbà.



Pg. del Doctor Benaprés

- **Pg. de Vilanova:** A quasi tot aquest passeig la vorera pràcticament no existeix. Aquest cas és especialment rellevant, degut a que és un dels principals eixos del municipi, i també una via d'accés important cap el Nucli Antic. Cal remarcar els múltiples sotracs que trobem al circular a peu per aquesta via.



Estat de les voreres del Pg. de Vilanova.



- **Pg. de la Ribera:** En aquest punt, l'accessibilitat per minusvàlids i gent gran es veu reduïda degut a l'absència de rampes que comuniquin amb el passeig de vora el mar. A més la manca de pintura dels passos de vianants fa més difícil la incorporació dels vianants amb certa seguretat des de la vorera oposada que es plena de locals de restauració i hotels.



Accessibilitat al passeig vora del mar pel Pg. de la Ribera.

- **Plaça Eduard Maristany:** En ella trobem obstacles diversos, com les motocicletes, les bicicletes o els taxis, per la circulació de vianants. A més, s'observa un desgast dels passos de vianants. Cal indicar que en aquest punt s'ha registrat més de 6.000 vianants.



Accessibilitat que ofereix l'estació de Renfe a la Pl. Eduard Maristany.



Estat de les marques vials al voltant de l'estació de Renfe.

Al plànol nº6 que es presenta a continuació es pot veure l'amplada de vorera de què disposen els vianants.

2. DEMANDA DE VIANANTS

2.1 Volum de demanda

Tal i com ha s'ha indicat amb anterioritat, al Nucli Antic s'ha observat una important demanda de vianants, que en alguns carrers se situa al voltant dels 6.000 vianants durant el període de control (11 hores).

Especialment important és la intensitat de vianant en tres eixos principals:

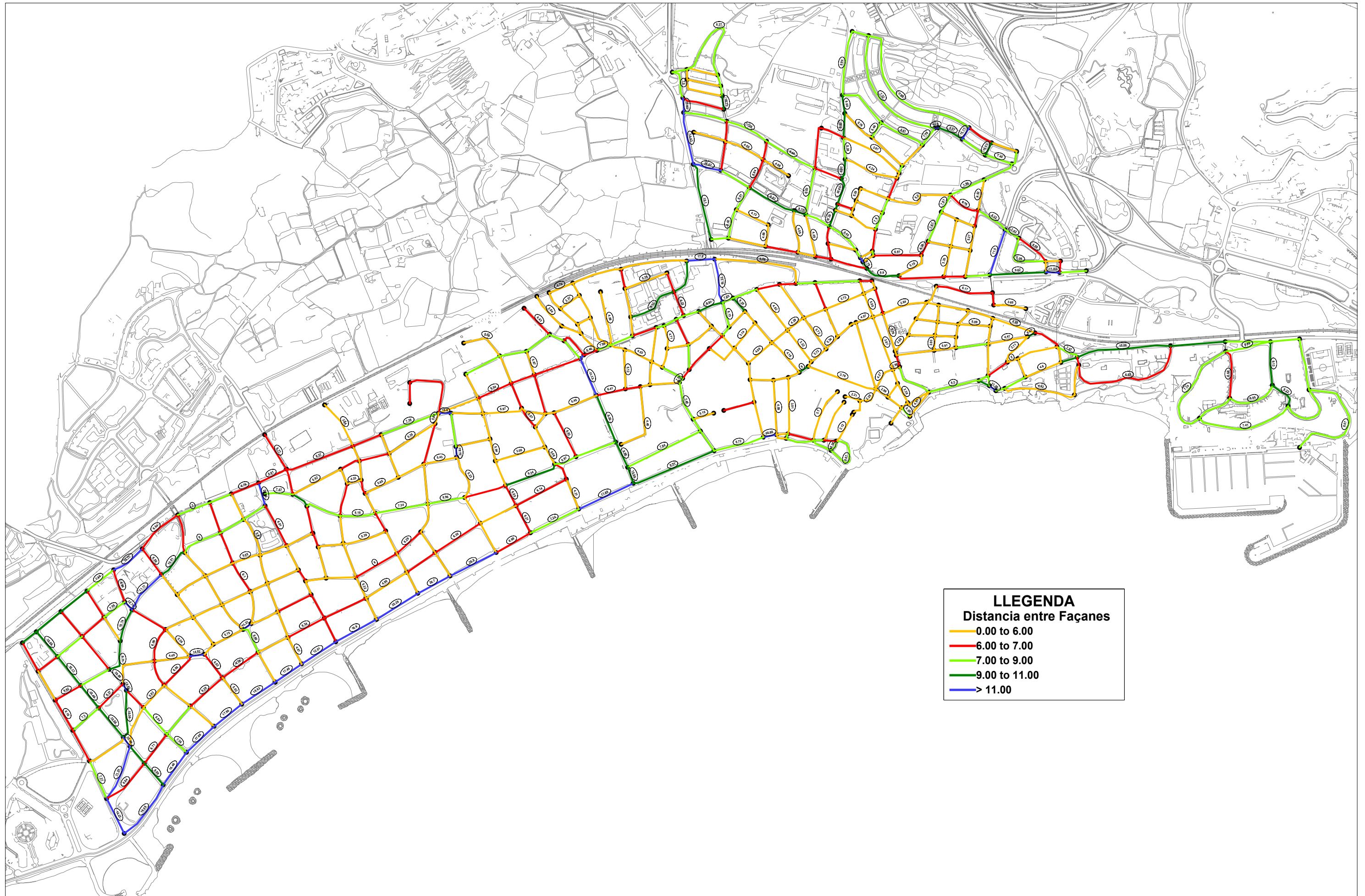
- c. Francesc Gomà- c. de Jesús, itinerari que connecta l'estació de Renfe amb el Nucli Antic. Aproximadament 6.000 vianants/dia.
- c. de les Parellades (prop de 6.000 vianants/dia).
- c. de Sant Francesc – c. Major, eix que travessa el Nucli Antic d'Est a Oest (al voltant de 3.000 vianants/dia)

Tota aquesta demanda es concentra a la Plaça del Cap de la Vila, on aproximadament es registra un trànsit de 9.000 vianants/dia.

- Pg. Marítim. Aproximadament 7.000 vianants, bàsicament per raons d'oci, caminen pel passeig o el viari pròxim.

Pel què fa a la distribució horària d'aquesta demanda, pràcticament la meitat es concentra en el període compres entre les 16h.30' i 21h. (4,5 h), amb puntes importants al voltat de les 18h. i les 19h.

Pel matí, encara que en menor mida, també s'observa una punta significativa entre les 10h.30' i les 13h.30'.



LLEGENDA
Distancia entre Façanes

- 0.00 to 6.00
- 6.00 to 7.00
- 7.00 to 9.00
- 9.00 to 11.00
- > 11.00

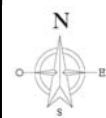


Ajuntament de Sitges

REF. INFORMÀTICA:
 Fachadas.lay

DATA:
 NOVEMBRE 2004

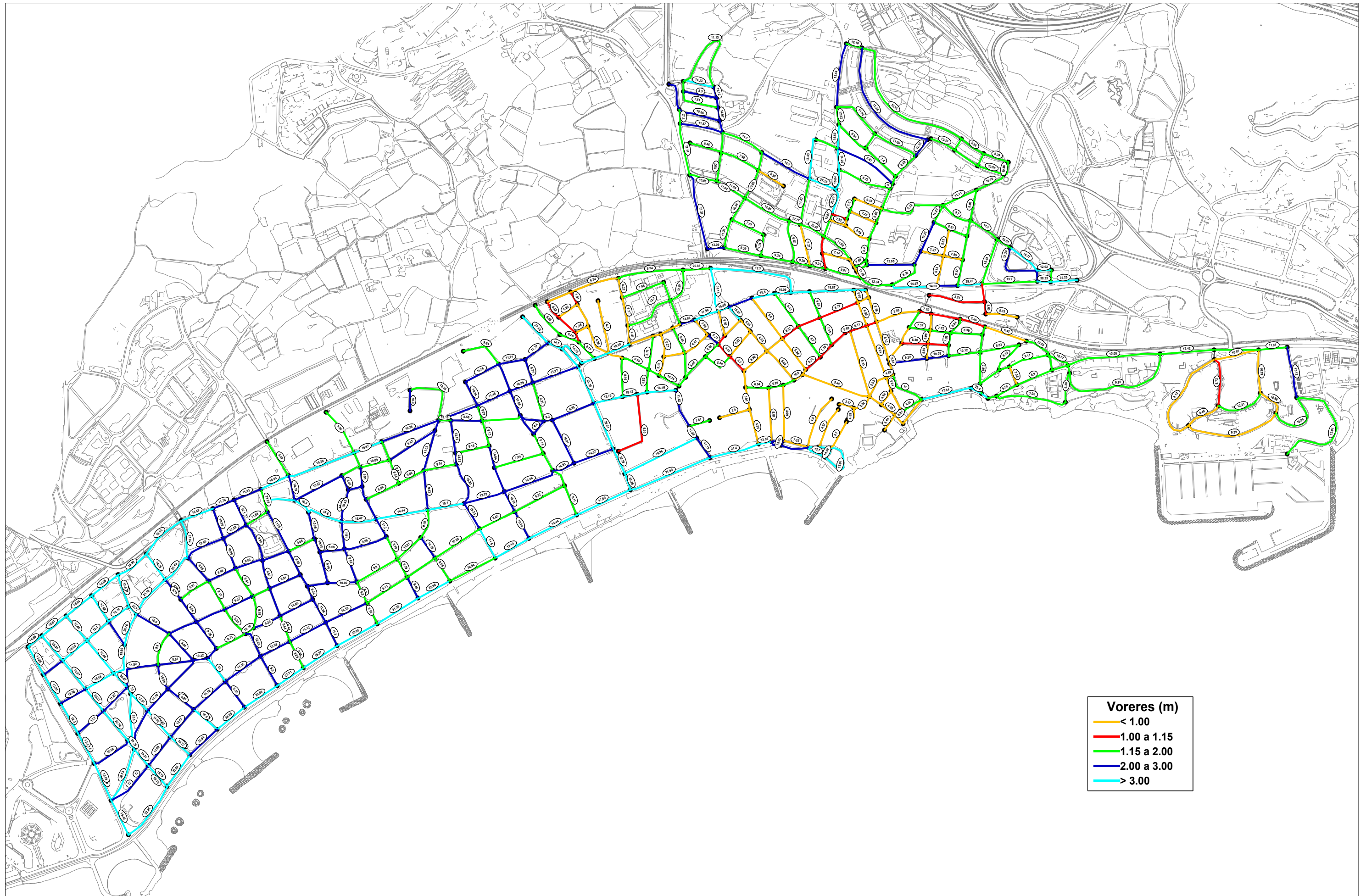
ESCALA:
 S/E



TÍTOL DE PLÀNOL:
Oferta Viaria



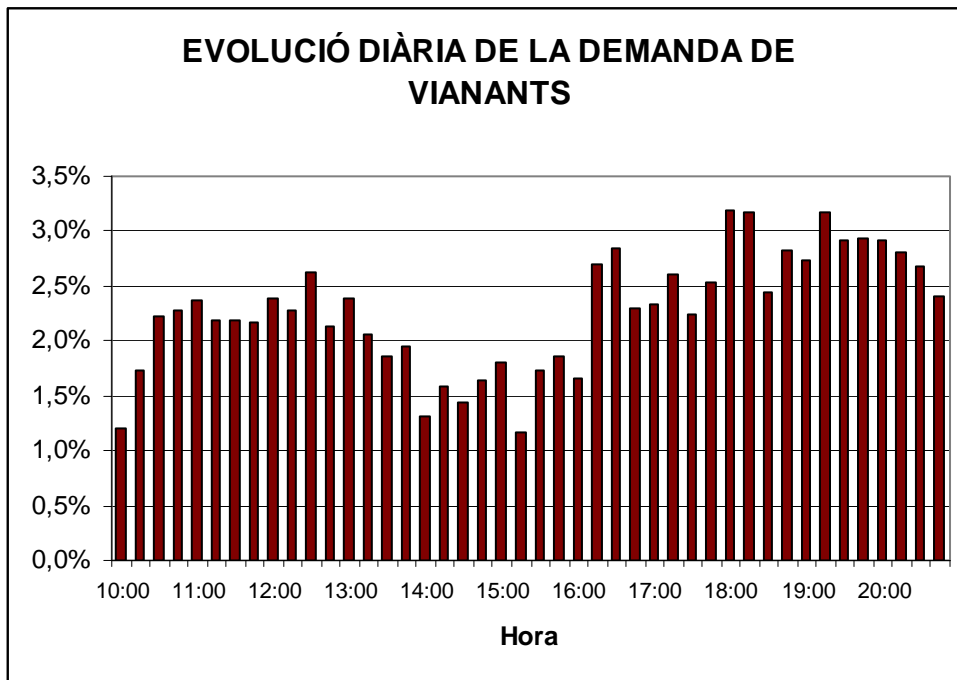
Nº PLÀNOL:
5



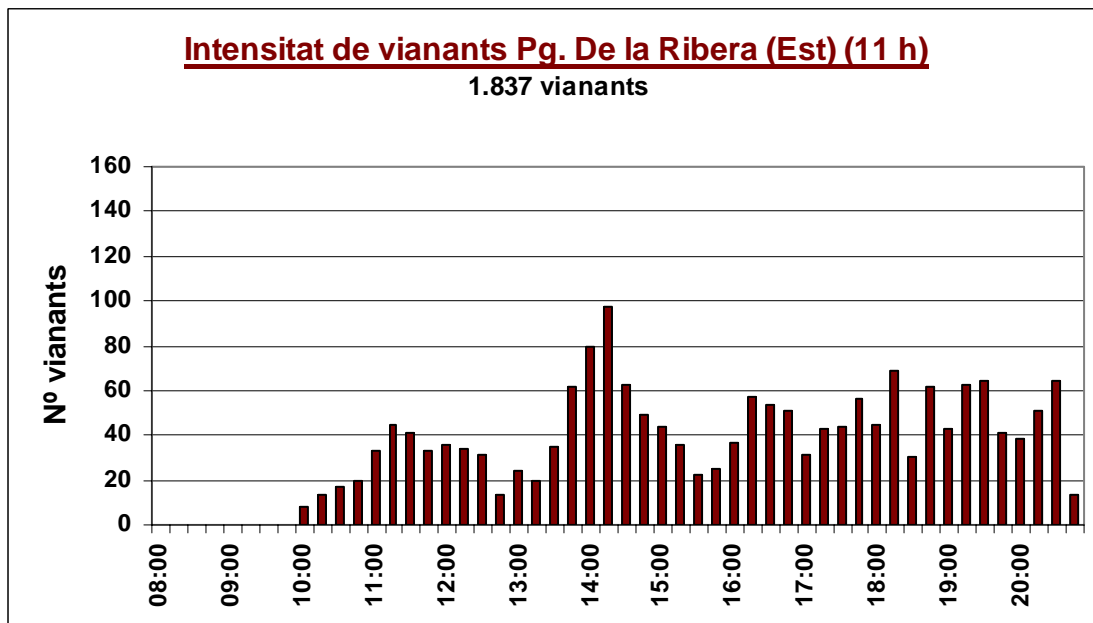
Voreres (m)

- < 1.00
- 1.00 a 1.15
- 1.15 a 2.00
- 2.00 a 3.00
- > 3.00

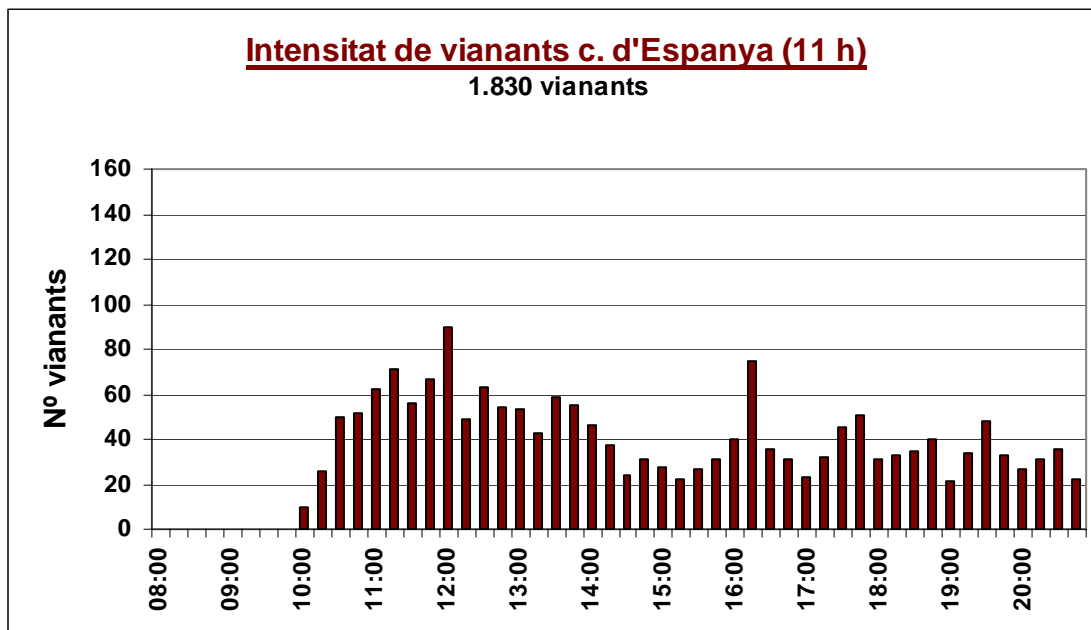
MITJANA



Tot i això, en algunes vies com el Pg. Marítim, a la vorera que dóna als restaurants, s'observen puntes acusades al voltant de les 14h.



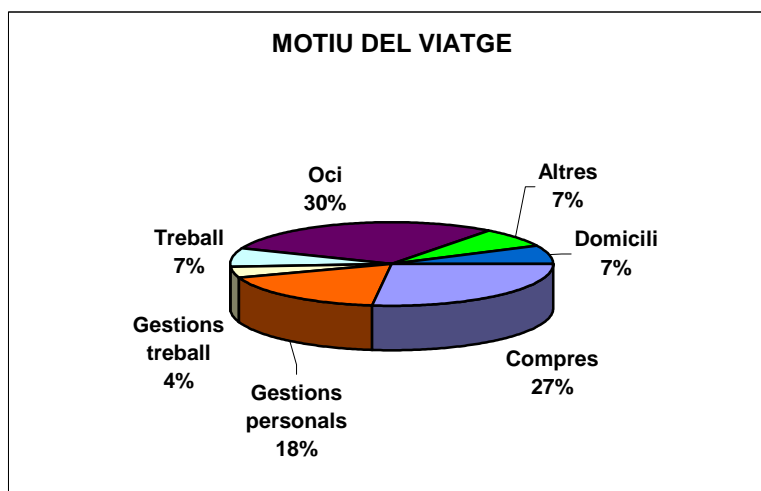
De la mateixa forma, els carrers que accedeixen a la platja com el c. d'Espanya, presenten les puntes de demanda durant el període de matí:



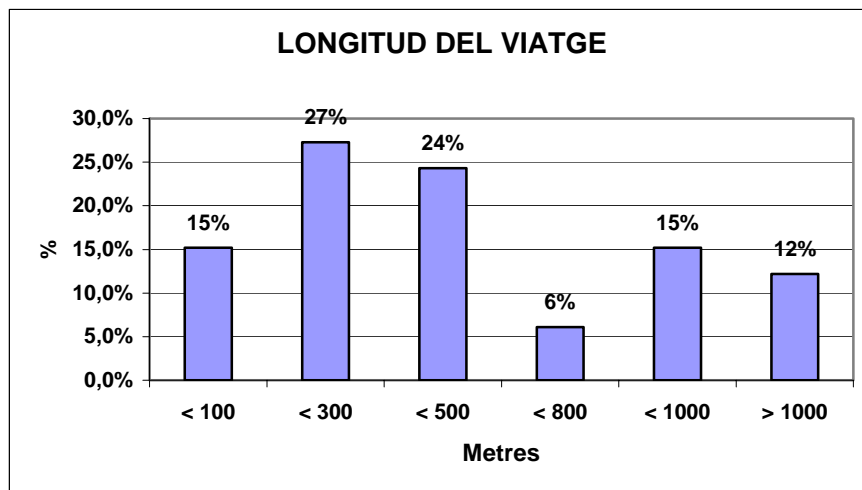
Al plànol nº 7 s'observen les intensitats de vianants que accedeixen al nucli antic.

2.2 Característiques de la demanda

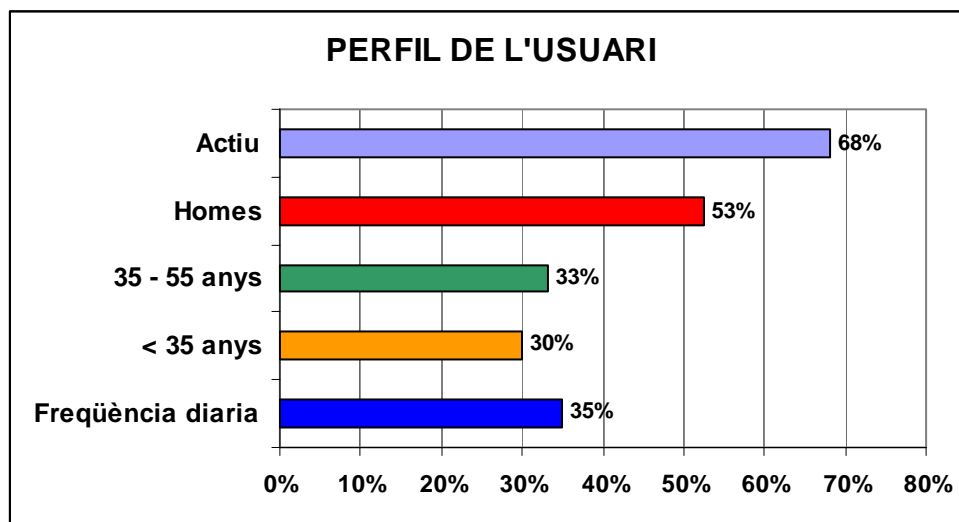
El principal motiu de viatges dels vianants és l'**oci (30%)**, seguit molt a prop pel motiu **compres (27%)**. Pel contrari, tan sols el **7%** dels vianants enquestats eren a la zona per **motius de treball**, i un altre **4%** per **gestions de treball**. Val a dir, que es varen efectuar les enquestes el juliol, un mes que Sitges és caracteritza per ser una zona d'oci.



Pel què fa a la longitud del viatge, s'observa que en un **66%** dels casos, aquest desplaçament és inferior als **500 metres**, i gairebé el **90%** inferiors als **1000 metres**.

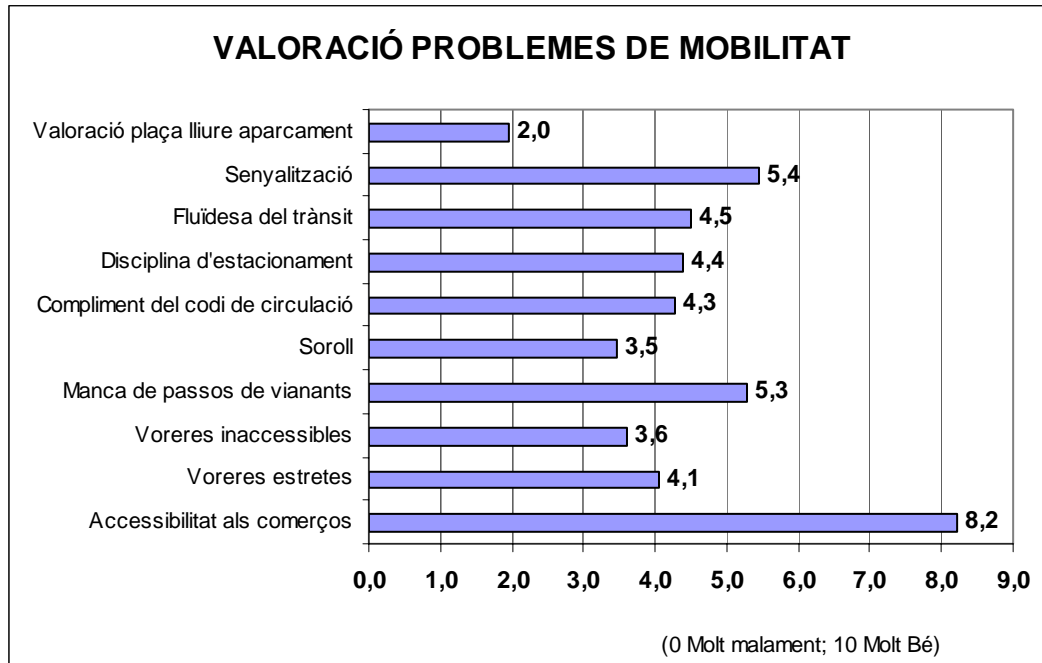


El perfil del vianant correspon a un **home actiu** amb **més de 35 anys**, en un **63%** dels casos, que es desplaça per **oci** o motiu **compres** i els trajectes que realitza són curts, amb una **freqüència diària del 35%**.

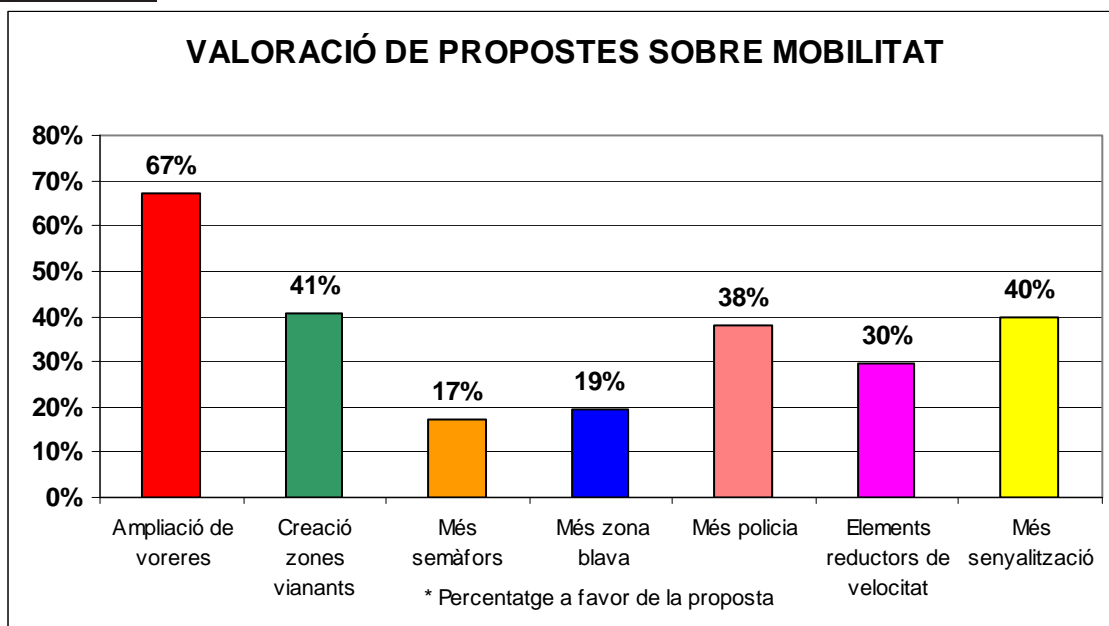


Quan han valorat els problemes de mobilitat, pràcticament tots queden suspesos. Només la **senyalització (5,4)**, els **passos de vianants (5,3)** i l'accessibilitat als comerços que l'han valorada molt positivament, amb un **(8,2)**

aprovarien. En canvi tot el què fa referència a les voreres ho han valorat amb notes inferiors a 5, voreres inaccessibles i estretes, 3,6 i 4,1 respectivament.



Per aquest motiu, a l'hora de valorar les propostes de mobilitat que s'han presentat a l'enquesta la que han valorat més positivament ha estat **l'ampliació de voreres** seguida de la creació de **zones de vianants**, amb un **67%** i un **41%** respectivament.



A l'apartat d'enquesta on es demanava que fessin propostes de millora de la mobilitat un **24%** proposen **augmentar l'oferta d'aparcament**, seguit de millorar la **seguretat ciutadana i més neteja als carrers** ambdues propostes amb un **19%**.

