

AURORA CORRAL GARCÍA, Secretària general de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès

CERTIFICO: Que el Ple de l'Ajuntament, el nombre legal de regidors i regidores del qual és de 25, va adoptar en sessió ordinària de data 19/12/2024 per majoria simple dels regidors i regidores presents (13 abstencions del grup municipal PSC-CP, 4 vots a favor del grup municipal ERC, 2 vots a favor del grup municipal PP, 2 vots a favor del grup municipal GuanyemC, 1 vot a favor del grup municipal ECPC-C, 1 vot a favor del grup municipal JxCdv i 1 vot a favor del grup municipal VOX) l'acord següent:

“MOCIÓ DEL GRUP MUNICIPAL D'ERC PER LA REVISIÓ DE LA SENYALITZACIÓ VERTICAL I HORIZONTAL EN CARRERS I PLACES DE PLATAFORMA ÚNICA. EXP. 177/2024/0049

L'ordenança de circulació de Cerdanyola estableix:

Article 15. Illes de vianants.

1.- L'Ajuntament podrà establir illes de vianants o zones de circulació restringida de vehicles, al centre històric de la població o en aquelles zones que, ateses les seves característiques així ho aconsellin. En aquests indrets, l'ús preferent dels carrers és reservat als vianants i en cas que s'autoritzi la circulació de determinats vehicles, aquests ho faran amb les degudes precaucions per evitar molèsties o perills a altres persones usuàries.

2.- La condició d'illa de vianants s'ha de senyalitzar, especialment si és horària. S'hi poden instal·lar elements mòbils, fixos, mecànics o telemàtics que hi impedeixin i/o controlin l'accés autoritzat i detectin les infraccions.

Article 16. Zones de prioritat invertida.

1.- L'Ajuntament podrà senyalitzar com a zones de prioritat invertida en vies urbanes o zones de la població en les quals el trànsit de vehicles no sigui intens.

2.- En aquests carrers les persones vianants tenen preferència sobre els vehicles. Les bicicletes que hi circulin tenen preferència sobre la resta de vehicles, però no sobre les persones vianants.

Article 21.- Velocitat. Ciutat 30

S'estableixen les següents condicions respecte la velocitat de circulació dels vehicles:

1. El límit genèric de velocitat en vies urbanes serà de 30 km/h per tot tipus de vehicles. No obstant, en vies de dos o més carrils, l'autoritat competent podrà augmentar el límit a 40 o 50 km/h prèvia senyalització específica.

2. Les vies urbanes que disposin de plataforma única de calçada i vorera destinades en primer lloc a les persones vianants, tindran una limitació màxima

de 20 km/h.

3. A les àrees per a persones vianants, quan la circulació de determinats vehicles estigui autoritzada, tindran una limitació màxima de 10 km/h.

4. A les àrees per a persones vianants i a les vies urbanes amb plataforma única de calçada i vorera i en altres llocs en què hi hagi afluència de persones vianants, s'haurà de reduir la velocitat a pas normal de les persones vianants, fins i tot fins a arribar a aturar-se, si escau.

Cerdanyola del Vallès ha incorporat al llarg dels anys diferents canvis en la normativa i en la configuració de la via pública com ara la zona 30 o la creació d'illes de vianants i carrers de plataforma única. L'adaptació de la senyalització s'ha fet de forma gradual presentant incoherències o mancances que dificulten la interpretació de la norma, són font potencial de conflicte entre els usos de les vies públiques i poden arribar a suposar un perill.

Un exemple d'aquesta afirmació la trobem a la plaça Sant Ramon on la senyalització prèvia a la plataforma única pel carrer sant Enric indica una limitació de 30km/h i als accessos només hi ha senyalització vertical amb el senyal homologat S28 sense indicació de velocitat ni senyalització horitzontal que reforci el missatge. En altres carrers es manté la senyalització obsoleta de zona 30 en les seves configuracions parcials prèvies a la normativa actual. En aquests cas és preceptiva l'aplicació immediata de l'article 5 de l'esmentada ordenança que diu «*L'autoritat encarregada de la regulació del trànsit ordenarà la immediata retirada o, si convé, la substitució dels senyals contraris al reglament instal·lats o dels que hagin perdut el seu objecte o no compleixin degut al seu deteriorament.*»

Així mateix enlloc està indicat si la Plaça Sant Ramon està considerada una illa de vianants o de plataforma única. L'ús intensiu d'aquest espai també com espai de joc infantil compartit amb fileres de cotxes aturats o estacionats i el pas de vehicles pesants com els autobusos de servei urbà i les línies A4 i B7 generen una situació de risc greu.

Altres circumstàncies semblants es donen en vies com el carrer Sant Ramon, carrer Reis, o carrer Sant Salvador on no està clar si es tracta de zones de vianants o plataforma única, no tenen una limitació horària homogènia, els elements mecànics de limitació d'accés com les pilones estan espatllats i no hi ha un sistema de control telemàtic que permeti la sanció de les infraccions. Un cas paradigmàtic es troba al passeig del Pont on, tot i les reiterades intervencions per part de policia local, es manté l'accés il·lícit per part de vehicles no autoritzats.

Cal fer un esment específic en la necessària revisió de la senyalització als entorns escolars. En aquests casos cal valorar individualment la necessitat de delimitar una zona de protecció especial amb limitacions de velocitat específicament estrictes al voltant de les escoles i els camins escolars definits amb criteris de seguretat viària.

La progressiva, i desitjable, pacificació de la ciutat que troba exemple en les recents millores al carrer Santa Marcel·lina, plaça Sant Medir (per on circulen les línies d'autobús E3 i B2 entre altres) junt amb altres carrers adjacents no fan sinó reforçar aquesta necessitat de

millorar la senyalització, evidenciar la necessitat de fer pedagogia entre les persones usuàries de la via i, en darrer terme, establir sistemes de control i sanció de les infraccions.

En aquest context, l'augment de l'ús de vehicles de mobilitat personal com els patinets elèctrics afegeix una complicació a la gestió de l'espai públic compartit. L'ordenança municipal sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal ja preveu:

Article 3. Pacificació viària

4. En cas de cohabitació en zones reservades per a vianants, ha de quedar clar que la prioritat és d'aquests. Aquest últim cas podrà donar-se:

a. Quan es tracti de carrers on tota la plataforma de la via està reservada per a l'ús prioritari dels vianants com ara carrers de convivència, espais no motoritzats o reservats per a vianants). En aquests casos es podran establir les condicions en les quals es podrà fer ús de la bicicleta o VMP (incloses senyalitzacions informatives o prohibicions temporals o permanents que pertoquin).

Davant de l'èxit d'aquests vehicles i els reiterats accidents ocorreguts a Cerdanyola del Vallès en conflicte directe amb els vianants, es fa necessari senyalitzar la prioritat dels vianants indicant, com ja es fa en moltes ciutats, l'obligatorietat de baixar dels VMP o bicicletes davant al proximitat de vianants. Aquesta senyalització és especialment necessària en carrers i places amb un ús intensiu com els carrers Sant Ramon i Sant Martí, o la Plaça Abat Oliba.

Part del conflicte entre diferents usos existent avui dia a les illes de vianants es deu als accessos il·lícits de vehicles a motor com cotxes, bicicletes i furgonetes de repartiment. Existeixen sistemes automatitzats mitjançant càmeres amb reconeixement de matrícula que combinats amb una base de dades de vehicles autoritzats automatitzen les funcions de control i proposta de sanció. Ciutats properes, amb dimensions i problemàtiques semblants a les aquí expressades com ara Rubí els tenen implementats amb un èxit innegable de cara al veïnat i un respecte escrupolós al dret de circulació de col·lectius afectats.

El Ple ACORDA

Primer. **INSTAR** el govern municipal a revisar la senyalització vertical i horitzontal de les illes de vianants i dels carrers i places amb plataforma única, i en especial la de la plaça Sant Ramon, per visibilitzar les prioritats de pas i velocitats màximes permeses de forma clara i inequívoca.

Segon. **INSTAR** el govern municipal a implementar una senyalització específica indicant la obligatorietat de desmuntar de VMP i bicicletes especialment davant al presència de vianants en illes de vianants i zones de prioritat invertida.

Tercer. **INSTAR** el govern municipal a fer una campanya de comunicació per recordar la normativa de circulació en circuit urbà, els diferents límits de velocitat i prioritats, així com l'ordenança específica de circulació per a bicicletes i vehicles de mobilitat personal aprovada el junys de 2021.

Quart. **INSTAR** el govern municipal a programar serveis d'informació als carrers i places de plataforma única per donar a conèixer la normativa vigent i facilitar la convivència entre els diferents usos.

Cinquè. **INSTAR** el govern municipal a planificar, després de l'execució dels acords tercer i quart, els serveis policials necessaris per al compliment de les ordenances de circulació i sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal.

Sisè. **INSTAR** el govern municipal a estudiar un sistema de control i sanció per càmeres amb reconeixement de matrícula per a la gestió de les autoritzacions d'accés a les illes de vianants. “

I perquè així consti als efectes oportuns es lliura aquest certificat, amb l'avertiment que determina l'article 206 del Reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals vigent.

La Secretària General
Aurora Corral García

Cerdanyola del Vallès, a data de signatura electrònica.