

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

MEMÒRIA GENERAL

Projecte de Decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya

La Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, en l'article 64, estableix que els projectes de disposicions reglamentàries han d'anar acompanyats sempre d'una memòria general i d'una memòria d'avaluació de l'impacte de les mesures proposades i determina que la memòria general ha de contenir, com a mínim, la justificació de la necessitat de la disposició reglamentària i l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen, el marc normatiu en què s'insereix el projecte de disposició reglamentària, la relació de les disposicions afectades pel projecte de disposició reglamentària i la taula de vigències i derogacions resultants, la competència de la Generalitat sobre la matèria, la relació motivada de les persones i entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència i la procedència, si escau, de sotmetre l'expedient a informació pública.

L'estructura d'aquesta Memòria és la següent:

1. Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen
 - 1.1. Antecedents
 - 1.2. Rang normatiu
 - 1.3. Principals modificacions respecte la regulació anterior
 - 1.4. Contingut del Projecte de decret
 - 1.5. Termini per realitzar la transposició de la Directiva (UE) 2019/1936
2. Marc normatiu en què s'insereix el Projecte de Decret
3. Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants
4. Competència de la Generalitat sobre la matèria
5. Tràmits de consulta pública i participació ciutadana
6. Tràmit de consulta interdepartamental
7. Procedència de sotmetre l'expedient al tràmit d'audiència
8. Procedència de sotmetre l'expedient al tràmit d'informació pública
9. Aplicabilitat immediata

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | Pàgina 1 de 29 |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |

1. Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

1.1 Antecedents

El 19 de novembre de 2008 es va aprovar la Directiva 2008/96/CE del Parlament Europeu i del Consell, sobre gestió de seguretat de les infraestructures viàries, que estableix els procediments de gestió relacionats amb la seguretat a les carreteres i el seu àmbit d'aplicació. Aquesta Directiva es va transposar a l'ordenament jurídic català mitjançant el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya, que és la norma vigent que regula els procediments de gestió de la seguretat viària a les carreteres titularitat d'aquesta Administració.

Tanmateix, la Comissió Europea, atesa l'experiència adquirida per l'aplicació dels procediments que conté la Directiva 2008/96/CE i, en especial, l'evolució de les xifres d'accidentalitat en les vies de la xarxa europea de transport, va constatar la conveniència d'ampliar l'àmbit d'aplicació de la Directiva, afegint les autopistes i altres carreteres principals, així com les vies que, tot i no complir les característiques anteriors, fossin finançades amb fons europeus.

Aquesta experiència va portar també la Comissió a modificar alguns dels procediments relacionats amb la gestió de la seguretat viària que es venien aplicant en les diferents fases de desenvolupament de la xarxa i a atorgar una especial atenció tant als trams limítrofs amb els túnels de carreteres pertanyents a la xarxa transeuropea de carreteres, pel seu elevat risc d'accidentalitat, com als usuaris vulnerables de la via pública (vianants, ciclistes i motoristes), atès que havien representat el 47% de les víctimes mortals d'accidents de trànsit de la Unió l'any 2017.

En aquest context, el Parlament Europeu i el Consell adopten la Directiva (UE) 2019/1936, de 23 d'octubre, per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries, que pretén recollir les modificacions proposades per la Comissió i que incorpora el mandat als estats membres de posar en vigor les disposicions legals, reglamentàries i administratives necessàries per donar compliment al seu contingut.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

Per aquest motiu, i arran dels canvis introduïts per la nova Directiva i l'obligació d'incorporar-los a l'ordenament jurídic català, es constata la necessitat de revisar el marc normatiu vigent que regula els procediments de gestió de la seguretat viària i introduir els ajustos necessaris que permetin adequar-lo a les noves previsions comunitàries i, en definitiva, garantir la seguretat jurídica en la seva aplicació.

El Projecte de decret, per tant, té com a finalitat darrera la incorporació al dret intern català de les previsions de la Directiva modificativa i comporta la derogació del Decret 190/2016, de 16 de febrer.

En darrer terme, indicar que aquesta iniciativa està prevista en el Pla normatiu del Govern de la Generalitat per als anys 2021-2023, si bé sota el títol inicialment proposat de Projecte de decret de modificació del Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya, i en el Pla de Govern de la XIV Legislatura (apartat 4.3.4_Consolidar un país dotat d'infraestructures que permetin la mobilitat a tot el territori i impulsin l'economia productiva).

1.2. Rang normatiu

S'ha optat per incorporar les previsions de la nova Directiva mitjançant un nou instrument normatiu amb rang reglamentari que aprovarà el Govern en virtut de l'habilitació per a l'exercici de la potestat reglamentària que li atorguen, amb caràcter general, els articles 68 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, 39.1 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, i 128.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i amb caràcter específic, per les previsions de l'article 9, en concordança amb la disposició final tercera, del text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost (en endavant TRLC), que habiliten el Govern, a proposta del departament competent en matèria de carreteres, per establir normes i criteris tècnics per a la seguretat viària de les carreteres.

El rang de la norma projectada queda justificat per una triple via: d'una banda, la disposició final tercera del TRLC esmentada, sota el títol *Habilitació reglamentària*, faculta el Govern de la Generalitat i la persona titular del departament competent matèria de carreteres perquè dictin les normes necessàries per al desplegament i aplicació de la Llei.

En segon terme, els estudis i els projectes tècnics als quals s'apliquen les normes que conté el Projecte de decret –estudis informatius, projectes de traçat i projectes de construcció- es descriuen a l'article 15 del TRLC, de manera que despleguen una norma





Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

de rang legal.

I, en tercer lloc, perquè l'article 16 del text refós esmentat preveu expressament que els estudis informatius i projectes inclosos a l'article 15 han de constar dels documents que siguin determinats per via reglamentària que, entre d'altres, són els que, en relació amb la seguretat viària, fixa el Projecte de decret.

En aquest sentit, l'article 3.2 del Projecte de decret preveu que l'avaluació d'impacte de la seguretat viària s'ha d'incorporar a l'expedient de l'estudi informatiu com a document diferenciat. De la mateixa manera, en virtut de l'article 4.2 del text proposat, les auditories de seguretat viària s'han de realitzar, entre d'altres, en la fase d'elaboració del projecte de construcció i, si escau, del projecte de traçat.

Adicionalment, la proposta de disposició preveu també altres instruments regulatoris (ordres i instruccions) que vindran a desenvolupar amb posterioritat algunes de les qüestions recollides i regulades en el seu articulat. Així, l'article 5.2 del Projecte de decret preveu que mitjançant ordre del/de la conseller/a del departament competent en matèria d'infraestructures viàries s'ha d'establir un procediment d'acreditació i d'obtenció del certificat d'aptitud de les persones auditors de seguretat viària. Aquesta potestat compta amb la corresponent habilitació normativa, d'acord amb l'article 39.3 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern.

D'altra banda, el text normatiu estableix expressament que la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries pugui definir, mitjançant instruccions, els requeriments, procediments i la concreció dels continguts a aplicar per a la realització d'alguns dels procediments previstos de gestió de la seguretat viària. A tall d'exemple, l'article 6.3 del Projecte ho recull per a la realització de les inspeccions periòdiques de seguretat viària. Aquestes instruccions no es poden considerar exercici de la potestat reglamentària, d'acord amb el que estableix l'article 39.4 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, esmentada.

Com a clàusula de tancament, la disposició final primera faculta la persona titular del departament competent en matèria d'infraestructures viàries per dictar les normes necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Decret, així com per modificar els seus annexos quan sigui necessari com a conseqüència del que disposi la normativa comunitària. En aquest cas, en tractar-se d'una autorització de contingut normatiu, s'inclou com a disposició final.¹

¹ Regla 193 del Manual d'elaboració de normes de la Generalitat de Catalunya. Barcelona 1992.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 4 de 29

1.3. Principals modificacions respecte la regulació anterior

L'entrada en vigor de la Directiva (UE) 1936/2019 ha comportat una sèrie de modificacions respecte la Directiva 2008/96/CE i, consegüentment, l'obsolescència d'alguna de les previsions del Decret 190/2016, de 16 de febrer, que la va transposar.

Les principals modificacions respecte la situació actual són les següents:

a) Ampliació de l'àmbit d'aplicació

La nova Directiva amplia l'aplicació de la norma, a més de la xarxa transeuropea de carreteres, a les autopistes i altres carreteres principals.

D'acord amb la Directiva (UE) 2019/1936², de l'avaluació dels efectes de la implantació de la Directiva 2008/96/CE s'ha constatat que els estats membres que venen aplicant de forma voluntària a les carreteres nacionals, que no formen part de la xarxa transeuropea, els principis de gestió de la seguretat viària han aconseguit uns resultats molt millors que els estats membres que no ho fan. Convé, per tant, que aquests principis s'apliquen a altres parts de la xarxa europea de carreteres. En aquest sentit, s'amplia l'aplicació de la norma a les autopistes i altres carreteres principals fora de la xarxa transeuropea, ja que s'ha comprovat que una gran proporció dels accidents de trànsit es produeixen en una petita proporció de carreteres on les velocitats i volums de trànsit són elevats i on existeix una àmplia varietat de trànsit a diferents velocitats.

Per aquest motiu, l'article 1, apartat 2) de la Directiva modificativa incorpora les definicions d'autopista i carretera principal, i defineix aquesta última com aquella situada fora de les zones urbanes, que connecta grans ciutats o regions i pertany a la categoria més alta per sota de la categoria d' "autopista" sota la classificació nacional de carreteres.

En concordança amb la norma europea, l'article 2 del Projecte de decret inclou, entre les definicions que li són d'aplicació, les d'autopista i infraestructura viària principal, i es basa, a tal efecte, en les definicions que, per a ambdós tipus de carretera, conté l'article 5 del TRLC. Aquest article, al classificar tècnicament les carreteres, distingeix entre vies segregades, que poden ser autopistes o vies preferents, i les carreteres convencionals.

Concretament, el TRLC defineix una autopista com aquella infraestructura viària destinada a la circulació exclusiva de vehicles motoritzats i senyalitzada com a tal que reuneix les característiques següents:

² Considerants (4), (8) i (9).





Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

- No hi tenen accés directe les propietats confrontants, i les seves incorporacions i sortides estan dotades sempre de vies d'acceleració i de desacceleració, respectivament.
- No creua ni és creuada a nivell per cap via de comunicació, ni servitud de pas.
- Té calçades diferents per a cada sentit de circulació, separades entre si per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en supòsits excepcionals, per altres mitjans.

Aquesta definició es trasllada a l'article 2.b) del Projecte de decret.

Pel que fa a les infraestructures viàries principals, l'apartat 4 de l'article 5 esmentat situa les vies preferents com la categoria per sota de les autopistes; més concretament, la categoria més alta d'aquestes correspon a les carreteres de més d'una calçada, amb limitació d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferents nivells.

Per aquest motiu, el Projecte de decret defineix, en el seu article 2.c), les infraestructures viàries principals com una via preferent de més d'una calçada, amb limitacions d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferent nivell.

Cal palesar que, en l'àmbit estatal, el Reial decret 61/2022, de 25 de gener, pel qual es modifica el Reial decret 345/2011, d'11 de març, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries a la Xarxa de carreteres de l'Estat, que ha incorporat a l'ordenament jurídic estatal la Directiva de 2019, ha optat per considerar com a infraestructura viària principal i, per tant, com a categoria més alta per sota de les autopistes, a les autovies situades fora de les zones urbanes, que connecten grans ciutats o regions.³

Si bé la normativa sectorial de carreteres de la Generalitat no inclou, com a tal, la categoria d'autovia, cal indicar que entre les infraestructures viàries principals definides en el Projecte de decret s'inclourien les autovies tal com les defineix la legislació estatal.

Finalment, la nova Directiva – i en conseqüència el Projecte de decret- també amplia l'àmbit d'aplicació a aquelles carreteres que es construeixin amb finançament de la Unió fora de les zones urbanes, sense accés a les propietats confrontants i que estiguin obertes a la circulació general de vehicles de motor per tal de garantir que els fons de

³L'article 2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre de carreteres, classifica les carreteres de la xarxa de carreteres de l'Estat, per les seves característiques, en autopistes, autovies, carreteres multi carrils i carreteres convencionals, i defineix les autovies com a carreteres que reunint tots els requisits de les autopistes, tenen calçades separades per a cada sentit de la circulació, limitació d'accessos a i des de les propietats confrontants i manquen de creuaments a nivell.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 6 de 29

la Unió Europea no s'utilitzen per construir infraestructures viàries perilloses⁴.

b) Modificació dels procediments relacionats amb la gestió de la seguretat viària

1. La Directiva (UE) 2019/1936 incorpora nous procediments per millorar la gestió de la seguretat viària:

1.1 L'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries

Es realitza en les vies que es trobin en servei i avalua el risc que es produeixin accidents i que el seu impacte sigui greu en base a:

- a) Principalment, un examen visual, realitzat sobre el terreny o per mitjans electrònics, de les característiques de concepció de la carretera; i
- b) Una anàlisi dels trams de la xarxa de carreteres que han estat en explotació durant més de tres anys i en els quals s'ha produït un nombre elevat d'accidents greus en proporció al volum de circulació.

Sobre la base dels resultats d'aquesta avaluació, es classificaran tots els trams de la xarxa viària en un mínim de tres categories segons el seu nivell de seguretat.

D'acord amb la Directiva (UE) 2019/1936⁵, l'avaluació de la seguretat basada en el risc s'ha revelat com una eina eficient i efectiva per determinar els trams de la xarxa que han de ser objecte d'inspeccions de seguretat viària més detallades i per donar prioritat a les inversions en funció del potencial que aquestes tenen a l'hora de generar millores en tota la xarxa.

1.2 La inspecció específica de seguretat viària

En matèria d'inspeccions de seguretat viària, la nova Directiva canvia la denominació de l'actual inspecció de seguretat per inspecció periòdica de seguretat⁶ i, paral·lelament, introdueix una nova inspecció específica⁷.

En aquest sentit, la fins ara inspecció de seguretat entesa com la comprovació ordinària periòdica de les característiques i els defectes que exigeixen una intervenció per motius

⁴ Considerant (10).

⁵ Considerant (12).

⁶ Article 1, apartat 5) de la Directiva (UE) 2019/1936.

⁷ Article 1, apartat 6) de la Directiva (UE) 2019/1936.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 7 de 29

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

de seguretat, passa a denominar-se a la Directiva de 2019 inspecció periòdica de seguretat.

Per la seva banda, la inspecció específica de seguretat ve definida a la nova Directiva com una investigació específica per detectar condicions perilloses, defectes i problemes que augmenten el risc d'accidents i lesions, a partir d'una visita in situ a una carretera o tram en servei.

2. La Directiva (UE) 2019/1936 suprimeix el procediment de classificació i gestió de la seguretat de la xarxa en explotació mitjançant la seva classificació en trams d'infraestructures viàries amb alta concentració d'accidents ja que considera que la integració dels millors elements de l'anterior procediment de "classificació i gestió de la seguretat de la xarxa de carreteres en explotació" dins del nou procediment d'avaluació de la seguretat de les carreteres permet una millor identificació dels trams on són majors les possibilitats de millora de la seguretat i on, mitjançant intervencions específiques, s'han d'aconseguir les millores més importants⁸.

c) Introducció d'inspeccions conjuntes de seguretat viària als trams d'infraestructures viàries limítrofs amb túnels de carreteres

La nova Directiva atorga especial atenció als trams de la xarxa viària limítrofs amb els túnels de carretera de la xarxa transeuropea, atès que presenten un risc d'accidents especialment elevat, motiu pel qual han d'introduir-se inspeccions conjuntes de seguretat viària d'aquests trams viaris en què participin representants de les autoritats competents tant de les infraestructures viàries com dels túnels⁹.

d) Incorporació de la protecció específica dels usuaris vulnerables de la via pública

També són objecte d'especial atenció de la Directiva (UE) 2019/1936 els usuaris vulnerables de la via pública que van representar el 47% de les víctimes mortals d'accidents de trànsit de la Unió l'any 2017. En conseqüència, afirma¹⁰ que garantir les necessitats d'aquests usuaris vulnerables es tinguin en compte en tots els procediments de gestió de la seguretat viària i desenvolupar requisits de qualitat per a les infraestructures destinades a aquests usuaris hauria de millorar la seva seguretat a la via pública.

⁸ Considerant (12).

⁹ Considerant (18).

¹⁰ Considerant (19).



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 8 de 29

La nova Directiva defineix com usuari vulnerable de la via pública aquells usuaris no motoritzats, inclosos, en particular, els ciclistes i vianants, així com els usuaris de vehicles de motor de dues rodes¹¹.

1.4 Contingut del Projecte de decret

Pel que fa al seu contingut, el Projecte de decret és un text articulat no estructurat en capítols que consta de:

- Dotze articles, sota el títol:

- Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació
- Article 2. Definicions
- Article 3. Avaluació d'impacte de la seguretat viària per a projectes d'infraestructura
- Article 4. Auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura
- Article 5. Designació i formació de persones audidores de seguretat viària per a projectes d'infraestructura
- Article 6. Inspeccions periòdiques de seguretat viària
- Article 7. Avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació
- Article 8. Seguiment dels procediments de les infraestructures viàries en explotació
- Article 9. Protecció dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de la via pública
- Article 10. Senyals i marques viàries
- Article 11. Notificació voluntària
- Article 12. Gestió de dades

- Dues disposicions addicionals, sota el títol:

- Primera. Habilitació per actualitzar les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya compreses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret
- Segona. Infraestructures viàries no gestionades directament per l'Administració de la Generalitat de Catalunya

- Sis disposicions transitòries, sota el títol:

- Primera. Acreditació de persones audidores
- Segona. Actuacions en fase d'estudi informatiu o equivalent
- Tercera. Actuacions en fase de projecte de construcció o equivalent

¹¹ Article 1, apartat 2) de la Directiva (UE) 2019/1936.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

Quarta. Actuacions amb projecte de construcció o equivalent aprovat
Cinquena. Inici de les inspeccions periòdiques de seguretat viària
Sisena. Inici de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació

- Una disposició derogatòria.
- Dues disposicions finals, sota el títol:

Primera. Desenvolupament normatiu
Segona. Contingut de l'estudi de seguretat viària

- Sis annexos, sota el títol:

Annex 1. Infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya a les quals s'aplica aquest Decret
Annex 2. Elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària
Annex 3. Elements indicatius de les auditories de seguretat viària
Annex 4. Elements indicatius de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries en explotació
Annex 5. Elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària
Annex 6. Informació continguda en els informes sobre accidents


Com a aspectes més destacables de la nova regulació inclosa, cal posar de relleu el següent:

- Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació*

Determina l'objecte i àmbit d'aplicació del Projecte de Decret. Com a novetat, convé destacar que amplia l'objecte respecte al del Decret 190/2016, de 16 de febrer, amb la inclusió de l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació, com un nou procediment relacionat amb la seguretat viària, i estén el seu àmbit d'aplicació, a més de les carreteres de la xarxa transeuropea de carreteres, a les autopistes i altres infraestructures viàries principals titularitat de la Generalitat, així com altres infraestructures viàries diferents de les anteriors, a les quals no tinguin accessos les propietats confrontants i es duguin a terme amb finançament de la Unió.

- Article 2. *Definicions*

Recull les definicions a l'efecte del Projecte de decret per aportar una major comprensió a la norma i, al respecte, actualitza les definicions actualment incloses en el Decret

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | Pàgina 10 de 29 |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |

190/2016, de 16 de febrer, per adaptar-les a la nova Directiva. Concretament, es modifica la definició de la xarxa transeuropea de carreteres per ajustar-la al canvi en la normativa europea que la defineix ¹² i s'afegeixen les definicions d'autopistes i infraestructures viàries principals. La definició d'autopista coincideix amb la que, per a aquest tipus de carretera, recull l'article 5.3 del TRLC. Pel que fa a la infraestructura viària principal, la Directiva (UE) 2019/1936 la defineix com la carretera situada fora de les zones urbanes que connecta grans ciutats o regions i pertany a la categoria més alta de carreteres per sota de la categoria "autopista" en la classificació nacional. Pel que fa a l'àmbit de les carreteres de titularitat de la Generalitat, la categoria més alta per sota d'autopista correspon a les vies preferents¹³. Per aquest motiu, el Projecte de decret defineix la infraestructura viària principal com a via preferent de més d'una calçada, amb limitacions d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferent nivell.

D'altra banda, se suprimeixen, les definicions relatives a la classificació de trams d'infraestructures viàries amb alta concentració d'accidents i de classificació de la seguretat viària, ja que la nova Directiva les integra dintre del nou procediment d'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació. A més, es substitueix la denominació d'inspecció de seguretat per la d'inspecció periòdica de seguretat viària i s'afegeix la definició de la inspecció específica de seguretat viària. Per últim, s'incorpora la definició d'usuari/usuària vulnerable de la via pública. El Projecte de decret, pel contrari, no incorpora la definició de "valoració de la seguretat" prevista a la Directiva modificativa atès que aquest concepte no es recull en el Decret i, per tant, no té sentit, incloure'l entre les definicions a efectes d'aplicació de la norma.

- Article 3. *Avaluació d'impacte de la seguretat viària per a projectes d'infraestructura*

El text proposat estableix l'obligació de realitzar aquest tipus d'avaluació en tots els projectes de nova infraestructura o modificacions substancials d'una ja existent. Consisteix en l'anàlisi estratègica comparativa de la repercussió sobre la seguretat de la xarxa viària d'un projecte d'infraestructura, que es realitza en la fase en què s'analitzen les diferents alternatives, específicament durant l'elaboració de l'estudi informatiu o del projecte de traçat que el substitueixi en els casos previstos en la normativa de carreteres, i ha d'incorporar les consideracions que en aquesta matèria contribueixen a l'elecció de la solució. Mitjançant instruccions s'establiran els requeriments, els procediments i la concreció dels continguts a aplicar per efectuar aquestes avaluacions, tenint en compte el compliment dels elements indicatius de les avaluacions recollits a l'annex 2 del Projecte de decret.

¹² Reglament (UE) núm. 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, i pel qual es deroga la Decisió núm. 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p.1).

¹³ Article 5.4 del TRLC.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

Aquest procediment de gestió de la seguretat viària es troba recollit en l'article 3 del Decret 190/2016, de 16 de febrer, en els mateixos termes que ara recull el Projecte de decret.

- Article 4. *Auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura*

D'acord amb aquest article, queden subjectes a auditoria de seguretat viària –que consisteix en la comprovació independent, detallada, sistemàtica i tècnica sobre la seguretat de la xarxa viària- tots els projectes de nova infraestructura i de modificació substancial d'una infraestructura viària ja existent.

Aquestes auditories s'han de realitzar, com a processos independents, en les fases següents:


- a) En la fase d'elaboració del projecte de construcció i, si s'escau, del projecte de traçat. En aquells projectes que s'han d'executar mitjançant el contracte de concessió d'obra pública, en la fase d'elaboració de l'avantprojecte de construcció i explotació.
- b) En la fase immediatament anterior a la posada en servei.
- c) En la fase d'explotació inicial del servei.

També han de ser objecte d'auditories de seguretat viària les modificacions dels projectes de construcció que es redactin en la fase d'execució de les obres i, si escau, en la fase d'explotació.

Les auditories han d'identificar els possibles elements de disseny crítics i les deficiències i omissions que puguin comprometre la seguretat viària, informació que ha de recollir la persona auditora en un informe juntament amb les seves recomanacions. Si no es rectifica el disseny en base a aquest informe, l'òrgan competent ha d'exposar les raons de la decisió en un informe resposta.

Mitjançant instruccions s'establiran els requeriments, els procediments i la concreció dels continguts a aplicar per efectuar aquestes auditories, així com el termini màxim, des de la posada en servei de l'obra, en què s'hauran de fer les auditories durant la fase d'explotació inicial del servei, tenint en compte el compliment dels elements indicatius recollits a l'annex 3 del Projecte de decret.

Aquest procediment de gestió de la seguretat viària es troba recollit en l'article 4 del Decret 190/2016, de 16 de febrer, en els mateixos termes que ara recull el Projecte de decret.

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | Pàgina 12 de 29 |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

- Article 5. *Designació i formació de persones auditors de seguretat viària per a projectes d'infraestructura*

Inclou la previsió de l'adopció d'un programa inicial i un programa d'actualització periòdica de coneixements destinats a les persones auditors de seguretat viària.

D'altra banda, estableix que el procediment d'acreditació i obtenció del certificat d'aptitud s'estableixi mitjançant ordre del/de la conseller/a del departament competent en matèria d'infraestructures viàries.

En darrer terme, defineix els requisits que han de complir les persones auditors.

Destacar, com a novetat respecte la regulació inclosa en el Decret 190/2016, de 16 de febrer, el nou incís a l'article 5.1 amb l'obligatorietat d'incloure en els programes de formació de les persones auditors de seguretat viària aspectes relacionats amb els/les usuaris/usuàries vulnerables, per ajustar-lo a la previsió de la Directiva de 2019¹⁴, i amb la voluntat última que conté la norma comunitària d'atorgar la màxima protecció possible a vianants, ciclistes i motoristes per la seva especial vulnerabilitat a la carretera.

- Article 6. *Inspeccions periòdiques de seguretat viària*

La regulació preveu que la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries ha de dur a terme inspeccions periòdiques de seguretat viària de les infraestructures viàries en servei amb la freqüència suficient per garantir nivells de seguretat adequats que puguin ser assolits mitjançant actuacions de conservació i manteniment. També en aquest cas, mitjançant instruccions, s'han d'establir els requeriments, els procediments i la concreció dels continguts a aplicar per a la realització d'aquestes inspeccions periòdiques de seguretat viària.

En matèria d'inspeccions de seguretat viària, la nova Directiva (UE) 2019/1936, de 23 d'octubre, canvia la denominació de l'actual inspecció de seguretat per inspecció periòdica de seguretat i, paral·lelament, introdueix una nova inspecció específica.

En aquest sentit, la fins ara inspecció de seguretat, entesa com la comprovació ordinària periòdica de les característiques i els defectes que exigeixen una intervenció per motius de seguretat, passa a denominar-se a la Directiva de 2019 inspecció periòdica de seguretat viària.

¹⁴ L'article 1.8) de la Directiva (UE) 2019/1936, preveu que a l'article 9 de la Directiva 2008/96/CE s'incorpori l'apartat següent:

"1 bis. Pel que fa es refereix als auditors de seguretat viària que rebien la seva formació a partir del 17 de desembre de 2024, els estats membres han de garantir que els programes de formació destinats a aquests auditors incloguin aspectes relacionats amb els usuaris vulnerables de la via pública i les infraestructures per a aquests usuaris."



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 13 de 29

Per aquest motiu, el Projecte de decret modifica el títol de l'article 6 respecte l'equivalent del Decret 190/2016, de 16 de febrer, que passa a denominar-se *Inspeccions periòdiques de seguretat viària*.

Pel que fa a la periodicitat d'aquestes inspeccions periòdiques, el nou Projecte de decret no concreta un número d'anys mínim en què aquestes s'han de realitzar, a diferència de l'article 6 del Decret 190/2016, de 16 de febrer, que estableix que les inspeccions de seguretat viària s'han de dur a terme, com a mínim cada tres anys.

En aquest sentit, s'ha optat per seguir la literalitat de l'article correlatiu de la Directiva (UE) 2019/1936¹⁵, que no concreta un període mínim de temps sinó que només estableix que s'han de fer amb la freqüència suficient per garantir els nivells de seguretat adequats, màxim tenint en compte que la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries no només haurà de dur a terme inspeccions periòdiques sinó també les inspeccions específiques que introdueix, *ex novo*, la Directiva modificativa.

Finalment, i fruit de la nova regulació prevista per la Directiva¹⁶, l'article 6 del Projecte de decret incorpora un nou paràgraf per introduir les inspeccions conjuntes de seguretat viària als trams d'infraestructures viàries limítrofes amb túnels de carretera de la xarxa transeuropea.

- Article 7. *Avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació*

En idèntic sentit que la Directiva (UE) 2019/1936, en el text proposat s'incorporen dos nous procediments per millorar la gestió de la seguretat viària: l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries del conjunt de la xarxa i la inspecció específica de seguretat viària.

Concretament, l'article 7 del Projecte de decret regula el primer d'ells, l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació, que es realitza en les vies que es trobin en servei i que avalua el risc que es produeixin accidents i que el seu impacte

¹⁵ L'article 1.5).b) de la Directiva (UE) 2019/1936 modifica el contingut de l'apartat 1 de l'article 6 de la Directiva 2008/96/CE que substitueix pel text següent:

"1. Els estats membres han de garantir que es duiguin a terme inspeccions periòdiques de seguretat viària amb la freqüència suficient per garantir nivells de seguretat adequats per a la infraestructura viària en qüestió."

¹⁶ L'article 1.5).d) de la Directiva (UE) 2019/1936 modifica el contingut de l'apartat 3 de l'article 6 de la Directiva 2008/96/CE que substitueix pel text següent:

"3. Els estats membres han de garantir la seguretat dels trams de la xarxa de carreteres limítrofs amb els túnels de carretera inclosos en l'àmbit de la Directiva 2004/54/CE mitjançant inspeccions conjuntes de seguretat viària amb la participació dels òrgans competents de l'aplicació de la present Directiva i els de la Directiva 2004/54/CE. Les inspeccions conjuntes es duran a terme amb la suficient freqüència per garantir uns nivells de seguretat adequats, però, en qualsevol cas, com a mínim cada sis anys.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

sigui greu, en base a:

- a) principalment, un examen visual, realitzat sobre el terreny o per mitjans electrònics, de les característiques de concepció de la infraestructura viària (seguretat intrínseca);
- b) i una anàlisi dels trams de la xarxa d'infraestructures viàries que han estat en explotació més de tres anys i en els quals s'ha produït un elevat nombre d'accidents greus en proporció al volum de trànsit.

Sobre la base dels resultats d'aquesta avaluació, es classificaran tots els trams de la xarxa viària en un mínim de tres categories segons el seu nivell de seguretat.

- Article 8. *Seguiment dels procediments de les infraestructures viàries en explotació*

Regula el segon dels nous procediments que incorpora la Directiva (UE) 2019/1936, la inspecció específica de seguretat viària, definida com una investigació específica per detectar característiques que augmentin el risc d'accidents i lesions a partir d'una visita *in situ* de la via.

En aquest sentit, la direcció general competent en matèria d'Infraestructures viàries ha de garantir que les conclusions de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries fetes conforme l'article 7 siguin objecte de seguiment mitjançant inspeccions específiques de seguretat viària o amb mesures correctores directes.


Actualment, a la xarxa transeuropea de carreteres de la Generalitat, s'estan duent a terme inspeccions de seguretat viària que, amb la denominació de la nova Directiva, correspondrien a les inspeccions periòdiques que regula l'article 6 del Projecte de decret. La transposició de la Directiva, per tant, suposarà dur a terme addicionalment inspeccions específiques de seguretat viària i ampliar les periòdiques al nou àmbit d'aplicació previst a l'article 1 del Projecte de decret.

- Article 9. *Protecció dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de la via pública*

Per garantir la protecció dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de la carretera (ciclistes, vianants i motoristes), s'incorpora l'article 9 del Projecte de decret a fi que siguin tinguts en compte en tots els procediments de gestió de la seguretat viària.¹⁷

- Article 10. *Senyals i marques viàries*

¹⁷ Article 1.6) de la Directiva (UE) 2019/1936 que incorpora l'article 6 *ter* a la Directiva 2008/96/CE – *Protecció dels usuaris vulnerables de la via pública*.-

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | Pàgina 15 de 29 |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |

Com a novetat respecte la regulació prevista al Decret 190/2016, de 16 de febrer, i en idèntic sentit al que preveu la Directiva de 2019¹⁸, s'afegeix al Projecte de decret l'obligació per a la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries de prestar una especial atenció, en els seus procediments actuals i futurs sobre senyals i marques viàries, a la llegibilitat i la detecció per les persones conductores i sistemes automatitzats d'assistència a la persona conductora. Aquests procediments han de tenir en compte les especificacions comuns que a tal efecte hagi establert, si escau, la Comissió Europea, amb la finalitat última, tal com reconeix la Directiva¹⁹, de facilitar el camí cap al desplegament de sistemes avançats de mobilitat connectada i automatitzada.

- Article 11. *Notificació voluntària*

També com a novetat respecte la regulació actual, i en la línia de la Directiva de 2019²⁰, s'introdueix aquest article per facilitar la notificació i recopilació, en línia, de les comunicacions relatives a incidents i altra informació relacionada amb la seguretat de les infraestructures viàries.

- Article 12. *Gestió de dades*

L'article 12 del Projecte de decret correspon a l'article 8 del Decret 190/2016, de 16 de febrer, que no ha estat objecte de modificació. Aquest precepte incorpora les previsions de la Directiva 2008/96/CE²¹, que no han estat modificades per la Directiva de 2019, relatives al contingut de la informació sobre accidents mortals i greus, i que van adreçades a l'òrgan competent en matèria de policia de trànsit.

Es tracta d'assegurar que tant el Servei Català de Trànsit com el departament competent en matèria d'infraestructures viàries –Departament de Territori- disposin de la informació mínima sobre l'accident que recull l'annex 6 del Decret.

- *Disposicions addicionals*

La disposició addicional primera - *Habilitació per actualitzar les Infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya compreses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret* - suposa una novetat respecte la regulació inclosa en el Decret 190/2016, de 16 de febrer, i autoritza la persona titular de la direcció general competent en matèria

¹⁸ Article 1.6) de la Directiva (UE) 2019/1936 incorpora l'article 6 *quater* a la Directiva 2008/96/CE –Senyals i marques viàries-.

¹⁹ Considerant (22).

²⁰ Article 1.6) de la Directiva (UE) 2019/1936 que incorpora l'article 6 *sexies* a la Directiva 2008/96/CE – *Notificació voluntària*-.

²¹ Article 7.1 de la Directiva 2008/96/CE.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

d'infraestructures viàries per actualitzar la relació d'infraestructures viàries a les quals s'aplica aquest Decret, i que consten a l'annex 1.

Al respecte, cal tenir present que aquesta relació de carreteres de la Generalitat no sempre és fixa i pot patir variacions, per exemple, per traspàs de la seva titularitat a les diputacions provincials catalanes²² o per cessió a ajuntaments de trams que passin a integrar-se en la xarxa viària municipal²³. Per aquest motiu, i atès el caràcter variable de la titularitat de les nostres carreteres, s'incorpora aquesta habilitació expressa, que s'inclou com a disposició addicional en tractar-se d'una autorització de contingut no normatiu²⁴.

Pel que fa a la disposició addicional segona - *Infraestructures viàries no gestionades directament per l'Administració de la Generalitat de Catalunya*- inclou un règim jurídic especial per a aquells trams d'infraestructures viàries que no siguin gestionats directament per l'Administració de la Generalitat. En aquests supòsits, es preveu que els procediments de gestió de la seguretat viària que es contemplen en el Projecte de decret, i més concretament els relatius a les avaluacions d'impacte de la seguretat viària, les auditories de seguretat viària, les avaluacions de la seguretat de les infraestructures en explotació i les inspeccions específiques, hagin de ser realitzats pels gestors indirectes de la infraestructura concreta, tot i que amb la supervisió de la direcció general competent per raó de la matèria.

A diferència del que preveu la disposició addicional equivalent del Decret 190/2016, de 16 de febrer, en el Projecte de decret s'elimina l'obligació per als gestors de les infraestructures viàries de realitzar les inspeccions periòdiques de seguretat viària, que durà a terme la direcció general competent, independentment del règim de gestió de la infraestructura viària, ja que actualment ja s'està fent així a la pràctica amb les inspeccions de seguretat, que recordem, equivalen amb la nova Directiva a les inspeccions periòdiques. D'aquesta manera, s'assegura que siguin persones alienes a la gestió ordinària de les carreteres en servei qui realitzin aquest tipus d'inspeccions i s'asseguri la imparcialitat en la detecció de possibles incidències.

- *Disposicions transitòries*

El Projecte de decret incorpora sis disposicions transitòries que contenen determinacions relatives a l'acreditació de persones auditors, al règim aplicable a les actuacions en fase d'estudi informatiu o equivalent, a les actuacions en fase de projecte de construcció o equivalent i respecte de les que disposen d'aquest projecte, a l'inici de

²² Article 12 del TRLC.

²³ Article 48.1 del TRLC.

²⁴ Regla 173 del Manual d'elaboració de normes de la Generalitat de Catalunya. Barcelona 1992.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 17 de 29

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

les inspeccions periòdiques de seguretat viària i, en darrer terme, a les previsions sobre l'inici de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.

Com a novetats respecte el Decret 190/2016, de 16 de febrer, la disposició transitòria cinquena substitueix la denominació de l'actual inspecció de seguretat viària per la d'inspecció periòdica de seguretat viària del Decret, per adequar-se al canvi que en aquest mateix sentit introdueix la Directiva (UE) 2019/1936. D'altra banda, s'afegeix una nova disposició addicional, la sisena, que incorpora la previsió de la nova Directiva²⁵, respecte la data en què s'ha de dur a terme la primera avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació –any 2024–.

- Disposició derogatòria

Deroga de forma expressa el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

- Disposicions finals

Mitjançant la disposició final primera s'incorpora l'habilitació a la persona titular del departament competent en matèria d'infraestructures viàries per al desplegament normatiu del Projecte, tal com ja recollia el seu equivalent al Decret 190/2016, de 16 de febrer.

Tampoc comporta cap novetat respecte la situació actual, la regulació continguda en la disposició final segona referida al contingut de l'estudi de seguretat viària.

- Annexos:

Els sis annexos inclosos en el Projecte de decret contenen, correlativament, la relació d'infraestructures viàries de la Generalitat a les quals s'aplica el Projecte de decret (annex 1); els elements indicatius relatius a les avaluacions d'impacte de la seguretat viària (annex 2); a les auditories de seguretat viària (annex 3); a les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries en explotació (annex 4) i a les inspeccions específiques de seguretat viària (annex 5), mentre que l'annex 6 recull la informació que han de contenir els informes sobre accidents.

Pel que fa al contingut concret, l'annex 1 del Projecte de decret relaciona totes les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat sota el seu àmbit d'aplicació que, a banda de la xarxa transeuropea, incorpora la relació de les autopistes i altres

²⁵ Article 1. 4) de la Directiva (UE) 2019/1936.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 18 de 29

infraestructures viàries principals, en concordança amb l'article 1.2. En qualsevol cas, en la relació de carreteres de l'annex 1 no s'inclou cap via urbana sense accessos finançada amb fons europeus ja que, en l'actualitat, no hi ha cap tram a la xarxa de carreteres de la Generalitat que compleixi aquestes característiques.

Destacar també que els annexos 2 a 4 de la norma proposada incorporen en el títol, respecte la regulació anterior, l'expressió *Elements indicatius* i modifiquen alguns d'aquests elements que es poden tenir en compte a l'hora d'efectuar els procediments de gestió a què fa referència, de forma particular, cadascun dels annexos, en concordança amb el que estableix la Directiva (UE) 2019/1936, al respecte²⁶.

D'altra banda, mentre l'annex 3 del Decret 190/2016, de 16 de febrer, venia referit a la classificació de trams d'infraestructures viàries amb alta concentració d'accidents i classificació de la seguretat de la xarxa, en el Projecte de decret s'incorpora un annex – el 5- que defineix els elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària, ja que la Directiva suprimeix el procediment de classificació i gestió de la seguretat de la xarxa en explotació i, en contrapartida, preveu un nou annex dedicat als elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària²⁷.

L'annex 6, per la seva part, adapta els elements que han d'incloure els informes sobre accidents a la nova regulació de la Directiva (UE) 2019/1936²⁸.

En darrer terme, indicar que es canvia la numeració dels annexos respecte la del Decret 190/2016, de 16 de febrer, per seguir l'ordre en què apareixen en l'articulat.

1.5 Termini per realitzar la transposició de la Directiva (UE) 2019/1936



El Projecte de decret té com a finalitat la incorporació a l'ordenament jurídic català de la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2019, per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.

Conforme a l'article 2 d'aquesta Directiva, els estats membres posaran en vigor a més tardar el 17 de desembre de 2021 les disposicions legals, reglamentàries i administratives necessàries per donar compliment al que estableix la Directiva modificativa i informaran d'això immediatament a la Comissió.

²⁶ Apartats 1), 2) i 4) de l'annex de la Directiva (UE) 2019/1936.

²⁷ Apartat 3) de l'annex de la Directiva (UE) 2019/1936.

²⁸ Apartat 5) de l'annex de la Directiva (UE) 2019/1936.

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | Pàgina 19 de 29 |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

Tot i que es constata el retard en la transposició per via reglamentària de les previsions modificatives que estableix aquesta Directiva, no és menys cert que, a la pràctica, ja s'està treballant en la seva aplicació i desplegament.

D'una banda, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat ja està aplicant alguns dels nous procediments de gestió de la seguretat viària que incorpora la Directiva (UE) 2019/1936, i, en aquest sentit, en funció de les disponibilitats pressupostàries i de personal, realitza avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en algunes vies que es troben en servei per avaluar el risc que es produeixin accidents i que el seu impacte sigui greu i, sobre la base dels resultats d'aquesta avaluació, classifica els trams de la xarxa viària en diferents categories en funció del risc.

D'altra banda, alguns dels procediments de gestió de la seguretat viària que preveu el Decret 190/2016, de 16 de febrer, ja s'estan aplicant en infraestructures viàries que, tot i no formar part de la xarxa transeuropea, són considerades especialment "sensibles" pel seu volum de trànsit i la seva importància dins la mobilitat de Catalunya, i que formarien part del nou àmbit d'aplicació fixat per la Directiva (UE) 2019/1936. Seria el cas, per exemple, de les inspeccions de seguretat viària que s'han anat realitzant a l'autopista C-32 i a les carreteres C-17 i C-58 (considerades, pel Projecte de decret, infraestructures principals).

A més, actualment a la xarxa transeuropea de carreteres de la Generalitat s'estan duent a terme inspeccions de seguretat viària que, amb la denominació de la nova Directiva, correspondrien a les inspeccions periòdiques de seguretat viària.

Paral·lelament, els actuals procediments de gestió de la seguretat viària que s'han implantat per l'Administració de la Generalitat ja tenen en compte els/les usuaris/usuàries vulnerables. Per exemple, en les inspeccions de seguretat viària que es realitzen en les infraestructures en explotació, s'analitzen amb detall les possibles incidències que poden haver-hi en funció de les diferents tipologies d'usuaris, en especial, els usuaris vulnerables (motoristes, ciclistes i vianants).

Paral·lelament, s'ha fet palesa la voluntat de l'Administració de la Generalitat de donar compliment a les previsions de la Directiva de 2019 mitjançant altres *disposicions administratives* (emprant la terminologia que es recull en l'article 2 de la Directiva), diferents a la seva transposició estricta, com les contingudes en el Pla de seguretat viària 2021-2023²⁹, impulsat pel Servei Català de Trànsit amb la col·laboració, entre d'altres, del Departament de Territori, que s'emmarca en el Pacte nacional per a una

²⁹ Aprovat per ACORD GOV/170/2021, de 26 d'octubre.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 20 de 29

mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030³⁰.

El Pla de seguretat viària 2021-2023 inclou, entre el conjunt d'accions per a la millora de la seguretat viària a realitzar, algunes estretament vinculades amb les previsions establertes per la Directiva de 2019. Entre elles, la promoció de l'adaptació de les infraestructures a una mobilitat autònoma i connectada i l'establiment d'entorns controlats i segregats per a la conducció autònoma serien dos exemples estretament vinculats al mandat que conté la Directiva³¹ de prestar especial atenció, en els seus procediments actuals i futurs sobre senyals i marques vials, a la llegibilitat i la detectabilitat per conductors humans i sistemes automatitzats d'assistència al conductor.

Adicionalment, el Pla de seguretat viària 2021-2023 inclou nombroses accions a impulsar per tal d'aconseguir infraestructures viàries segures per als col·lectius vulnerables³² -vianants, ciclistes i motoristes-. Considera que un disseny segur de les infraestructures implica dotar de més seguretat els usuaris de la via, en especial els vulnerables, i esmenta, com exemples concrets, l'establiment d'itineraris segurs per a vianants en recorreguts interurbans per evitar atropellaments, la promoció de l'ús de carrils bicis segurs o l'anàlisi de l'accidentalitat dels motoristes des del vessant de la infraestructura, entre d'altres.

Destacar que el Pla de seguretat viària 2021-2023 inclou, entre les accions a realitzar, la redacció i aprovació de la transposició de la Directiva (UE) 2019/1936, per part del Departament de Territori, així com promoure les avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons aquesta Directiva³³.

En darrer terme, i com un exemple més d'actuació administrativa que respon a la voluntat d'incorporar les previsions de la Directiva modificativa, i més concretament, la seva voluntat d'impuls dels sistemes automatitzats d'assistència al conductor, recollits en l'article 1.6) abans esmentat, s'ha creat, dins de l'estructura dependent de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, un òrgan específic, la Subdirecció General de Descarbonització i Carreteres Intel·ligents¹¹, amb funcions que inclouen que, entre les

³⁰ Aprovat per ACORD GOV/3/2021, de 19 de gener. Estableix l'estratègia de seguretat viària i mobilitat sostenible a Catalunya per a aquesta dècada i es desplega en sis eixos estratègics:

- Eix 1. Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més segura i sostenible
- Eix 2. Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat
- Eix 3. Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat
- Eix 4. Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els diferents sectors implicats en la mobilitat intel·ligent
- Eix 5. Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat
- Eix 6. Desplegar l'estructura necessària per a la gestió del canvi

³¹ Article 1.6) de la Directiva (UE) 2019/1936 incorpora l'article 6 *quater* a la Directiva 2008/96/CE –Senyals i marques viàries–.

³² Subeix 2 de l'Eix 5. Disseny segur de les infraestructures, amb dedicació específica d'espais als col·lectius vulnerables.

³³ Subeix 2 de l'Eix 5. Disseny segur de les infraestructures, amb dedicació específica d'espais als col·lectius vulnerables.





Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

seves funcions, la de coordinar i impulsar estudis, projectes i obres específiques de carreteres intel·ligents i la coordinació, implementació i avaluació d'innovacions en les tecnologies en matèria d'infraestructura viària³⁴.

2. Marc normatiu en què s'insereix el Projecte de Decret

Aquest Projecte de decret s'enquadra en el marc normatiu següent:

Normativa europea

- Directiva 2008/96/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de novembre, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.
- Directiva (UE) 2019/1936, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2019, per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.
- Reglament (UE) núm. 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la Xarxa transeuropea de transport, i pel qual es deroga la Decisió núm. 661/2010/UE.
- Directiva 2004/54/CE, de 29 d'abril, de requisits mínims de seguretat per als túnels de la xarxa transeuropea de carreteres.

Normativa de Catalunya

- Text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost.

Constitueix el marc regulatori de les infraestructures viàries no reservades a la titularitat de l'Estat. Concretament, pel que fa pròpiament a la seguretat viària, l'article 10 estableix que el projecte de qualsevol nova infraestructura viària ha d'observar els requisits necessaris en matèria de seguretat i que el manteniment de la xarxa viària ha de donar prioritat a les obres i actuacions que incideixen en

³⁴ Article 79 del Decret 155/2022, de 30 d'agost, d'estructuració del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori.



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 22 de 29

la millora de la seguretat, així com que l'Administració ha d'elaborar un pla d'actuacions de millora dels trams amb alta concentració d'accidents, que s'ha d'integrar en el Pla de seguretat viària de Catalunya. D'altra banda, l'article 9, que ja s'ha esmentat anteriorment, estableix que el Govern, a proposta del departament competent en matèria de carreteres, ha d'establir els criteris per a la seguretat viària de les carreteres. La importància de la seguretat viària és també present a l'article 18.3, atès que estableix que l'estudi informatiu previ o el projecte de traçat d'una infraestructura viària s'han de sotmetre a un procediment d'avaluació d'impacte de la seguretat viària quan ho determini la normativa vigent, i que el projecte de traçat i el projecte de construcció d'una infraestructura viària s'han de sotmetre a un procediment d'auditoria de seguretat quan ho estableixi la normativa vigent. Pel que fa a les inspeccions, l'article 31 estableix que el departament competent en matèria de carreteres ha d'impulsar, en la xarxa de la seva competència, el procediment d'inspecció de seguretat viària quan ho determini la normativa vigent.

- Reglament general de carreteres, aprovat pel Decret 293/2003, de 18 de novembre.

És la norma reglamentària que desplega el TRLC. Pel que fa a la seguretat viària, destacar l'article 15 dedicat a ella, que estableix que qualsevol projecte que afecti a la xarxa viària ha d'observar els requisits necessaris en matèria de seguretat que es contenen en la reglamentació tècnica i específica vigent, en la normativa del Pla de carreteres de Catalunya i en les normes i criteris tècnics aprovats pel Govern de la Generalitat. Afegeix que en les operacions de manteniment de la xarxa viària s'ha de donar sempre prioritat a totes aquelles obres i actuacions que incideixin en la millora de la seguretat viària. L'article 16, per la seva part, ve referit al pla de millora dels trams amb un major índex d'accidentalitat que té com a principals objectius l'eliminació de concentració d'accidents en determinats trams de carreteres i la reducció de zones de conflicte potencial. Finalment, l'article 25.3 estableix que l'estudi informatiu previ ha d'incorporar, com a document diferenciat, un estudi de seguretat viària, amb el contingut que es determini reglamentàriament. Al respecte, palesar que la disposició final tercera del Projecte de decret proposat (i de forma idèntica a com estableix la disposició final segona del Decret 190/2016, de 16 de febrer, vigent) preveu que fins que no s'aprovi el reglament que determini el contingut de l'estudi de seguretat viària inclòs en l'estudi informatiu previ que estableix aquest article 25.3, aquest contingut serà el que s'estableix per a les avaluacions d'impacte de la seguretat viària que fixa l'annex 2.

- Llei 3/2007, de 4 de juliol, de l'obra pública.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

D'acord amb el que preveuen els seus articles 1 i 2, la Llei de l'obra pública té per objecte establir els requisits i, si escau, els procediments que s'han de complir per a planificar, programar, projectar, contractar, dirigir, executar i controlar les obres públiques, entre les quals, es troben les infraestructures viàries.

- Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit.

Com el seu títol indica, és la norma per la qual es crea aquest organisme autònom que és el responsable de l'execució de les competències de la Generalitat en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària.


De conformitat amb l'article 2.4.j), correspon al Servei Català de Trànsit impulsar l'elaboració, cada tres anys, del Pla de seguretat viària i els programes inclosos en aquest Pla, que han de ser sotmesos a informe de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, aprovats pel Govern i tramesos al Parlament. El pla vigent és el Pla de seguretat viària 2021-2023 que s'emmarca dins el Pacte nacional per a una mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030.

- Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

És la norma actual que regula els procediments de gestió de la seguretat viària en les carreteres de titularitat de la Generalitat.

L'apartat 5 dels articles 3 i 4 del Decret 190/2016, inclou sengles mandats a la direcció general competent en matèria d'infraestructures viàries, amb la col·laboració de l'organisme competent en matèria de trànsit i seguretat viària, per tal de definir mitjançant les corresponents instruccions els requeriments, els procediments i la concreció dels continguts a aplicar per a la realització de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària i de les auditories de seguretat viària. Així mateix, l'apartat 2 de l'article 6 i l'apartat 5 de l'article 7 inclouen una previsió dirigida exclusivament a la direcció general competent en matèria d'infraestructures de mobilitat de dictar les respectives instruccions en matèria d'inspeccions de seguretat viària i de gestió de la seguretat viària.

Tot i que aquestes instruccions no s'han formalitzat com a tal, la concreció de les previsions del Decret al respecte s'ha dut a terme mitjançant l'elaboració i publicació del Manual per a la realització d'inspeccions de seguretat viària a la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya (gener de 2020), el Manual

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | Pàgina 24 de 29 |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

per a la realització d'avaluacions d'impacte i auditories de seguretat viària a la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya (març de 2021), i els successius estudis d'identificació de trams de concentració de trams de concentració d'accidents (TCA) de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya, l'últim dels quals consta publicat al juliol de 2022) que són documents tècnics que compleixen la finalitat prevista pel Decret i que fixen els criteris per poder aplicar el Decret

3. Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

El Projecte de Decret deroga el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

El Projecte de Decret no afecta cap altra disposició vigent.

4. Competència de la Generalitat sobre la matèria

L'article 140.5 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya atribueix a la Generalitat la competència exclusiva sobre la seva xarxa viària en tot l'àmbit territorial de Catalunya, competència que inclou, en tot cas, l'ordenació, la planificació i la gestió integrada de la xarxa viària de Catalunya.

L'article 164.1 del mateix Estatut estableix també la competència de la Generalitat pel que fa a la vigilància i control del trànsit.

D'altra banda, l'article 113 del text estatutari estableix que correspon a la Generalitat el desplegament, l'aplicació i l'execució de la normativa de la Unió Europea quan afecti l'àmbit de les seves competències en els termes que estableix el títol V. En aquest títol V, l'article 189 estableix que la Generalitat, en l'àmbit de les seves competències, aplica i executa el dret de la Unió Europea.

L'article 3.10 del Decret 184/2022, de 10 d'octubre, de denominació i determinació de l'àmbit de competència dels departaments en què s'organitza el Govern i l'Administració de la Generalitat de Catalunya atribueix al Departament de Territori l'exercici de les atribucions pròpies de l'Administració de la Generalitat en els àmbits d'obres públiques, infraestructures i carreteres. Per tant, les competències relacionades amb la seguretat viària de les infraestructures en fase de disseny, execució i explotació, objecte del Projecte de decret, corresponen a aquest Departament.

La Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat és competent per raó de la matèria, de conformitat amb el que disposa l'article 62 del Decret 155/2022, de 30 d'agost, d'estructuració del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori.





Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

L'article 1.1 del Decret 184/2022, de 10 d'octubre, abans esmentat, estableix el canvi de denominació del Departament de Polítiques Digitals i Territori pel de Departament de Territori.

Adicionalment, i atès que l'objecte de la disposició de caràcter general està íntimament relacionat amb el trànsit, cal fer esment a l'article 3.9 del mateix Decret 184/2022, de 10 d'octubre, que atribueix al Departament d'Interior l'exercici de les atribucions pròpies de la Generalitat en matèria de trànsit.

Correspon al Servei Català de Trànsit exercir les competències de la Generalitat en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, de conformitat amb l'article 2 de la Llei 14/1997, de 24 de desembre, per la qual es crea aquest organisme autònom administratiu depenent, ho res ara, del Departament d'Interior. D'altra banda, l'apartat 6, en relació amb l'apartat 5, de l'article 2 del text legal esmentat atribueix al cos de la policia de la Generalitat-Mossos d'esquadra les competències relatives a la vigilància, la disciplina i la regulació del trànsit, la circulació de vehicles i la denúncia de les infraccions de les normes vigents en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària.

En darrer terme, l'article 12.c) de la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'ordenació, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, preveu que correspon al titular del departament proposar al Govern els projectes de decret dins l'àmbit de les competències del Departament.

5. Tràmits de consulta pública i participació ciutadana

El Departament de Territori ha dut a terme una consulta pública prèvia a l'elaboració del Projecte de decret, d'acord amb el que preveuen els articles 66 bis de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya, i 133.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, mitjançant la publicació de l'avaluació preliminar de la iniciativa en el Portal de la Transparència de la Generalitat de Catalunya (Govern obert) i en el portal Participa.gencat, durant un termini d'un mes, del 27 de juny al 27 de juliol de 2022, amb l'objectiu de recollir els suggeriments o les propostes que poguessin fer la ciutadania, en general, i les entitats i col·lectius vinculats amb la seguretat viària de les carreteres i amb els seus usuaris vulnerables, en particular.

<https://governobert.gencat.cat/ca/transparencia/normativa-i-informacio-interes-juridic/normativa/normativa-en-tramit/ter/en-tramit/>

<https://participa.gencat.cat/processes/decret-gestio-seguretat-viaria>



Doc. original signat per:
David Prat Soto 02/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11

Data creació còpia:
06/02/2024 08:53:44

Pàgina 26 de 29



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

Com a mesura addicional per promoure la participació d'entitats especialment vinculades amb l'objecte de la iniciativa, es va trametre un correu electrònic informant de l'inici de la consulta i les seves dates i convidant a la participació a les administracions i entitats següents:

1) Entitats representatives dels diferents sectors que intervenen en l'àmbit de la seguretat viària (associacions i col·legis professionals). Concretament:

- Reial Automòbil Club de Catalunya RACC
- Asociación Nacional de Motoristas
- Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
- Prevenció d'Accidents de Trànsit PAT
- Federació Catalana de Ciclistes
- Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
- FemBici

2) Diputacions de Barcelona, Lleida, Girona i Tarragona, la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

3) Entitats municipalistes (Associació Catalana de Municipis i Comarques i Federació de Municipis de Catalunya).

4) Servei Català de Trànsit.

5) Entitats gestores de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

En relació amb aquesta consulta pública prèvia, palesar que únicament l'empresa Túnel Barcelona i Cadí, CGC, SA, gestora dels túnels de Vallvidrera i del Cadí, ha presentat un escrit en què manifesta la seva conformitat al contingut annex a la consulta pública prèvia i a la modificació del Decret 190/2016, de 16 de febrer, com a opció més adient ja que representa una millora evident en la gestió de la seguretat viària. Addicionalment, proposa que s'articuli un mecanisme i procediment de coordinació en matèria entre l'empresa i els responsables públics i privats de les carreteres limítrofs al túnel del Cadí.

Pel que fa al tràmit de participació ciutadana en l'elaboració de les normes, que preveu l'article 69 de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, es considera pertinent obrir aquest procés per tal de respectar el dret de participació ciutadana i enfortir els principis de govern obert.



6. Tràmit de consulta interdepartamental

D'acord amb les previsions de l'article 66 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, i atès que l'aprovació d'aquesta disposició reglamentària correspon al Govern, el Projecte de decret s'ha de posar en coneixement dels diferents departaments perquè formulin, si escau, les observacions que considerin convenientes en el decurs del tràmit de consulta interdepartamental mitjançant l'aplicació SIGOV, amb caràcter previ al tràmit d'audiència i d'informació pública previstos. Aquest tràmit s'instrumenta per mitjans electrònics, d'acord amb l'article 66.2 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, i concretament mitjançant l'aplicació Sistema d'informació, gestió i tramitació dels documents de govern (SIGOV).

Les observacions que es puguin formular en el marc del tràmit de consulta interdepartamental seran degudament valorades a la memòria de les observacions i les al·legacions presentades, de conformitat amb l'article 64.5 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, i si escau, incorporades al text de la disposició.

7. Procedència de sotmetre l'expedient al tràmit d'audiència

En relació amb aquest Projecte de decret, a continuació, es dona el llistat d'entitats, col·lectius i sectors als quals s'ha de donar el tràmit d'audiència previst a l'article 67 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, atès que estan potencialment afectats per la regulació proposada.

Aquest llistat coincideix amb el de les entitats a les quals es va convidar a participar en el tràmit de consulta pública prèvia de la iniciativa i s'afegeix la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.

1) Les entitats representatives dels diferents sectors que intervenen en l'àmbit de la seguretat viària (associacions i col·legis professionals). Concretament:

- Reial Automòbil Club de Catalunya RACC
- Asociación Nacional de Motoristas
- Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
- Prevenció d'Accidents de Trànsit PAT
- Federació Catalana de Ciclistes
- Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
- FemBici

2) Les diputacions de Barcelona, Lleida, Girona i Tarragona, la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

- 3) Les entitats municipalistes (Associació Catalana de Municipis i Comarques i Federació de Municipis de Catalunya).
- 4) El Servei Català de Trànsit.
- 5) la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.
- 6) Les entitats gestores de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

8. Procedència de sotmetre l'expedient al tràmit d'informació pública.

Es considera procedent, de conformitat amb l'article 68 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, sotmetre el projecte normatiu al tràmit d'informació pública, mitjançant edicte que s'ha de publicar en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, per un període no inferior a quinze dies hàbils, que es pot reduir fins a un mínim de set dies hàbils si raons degudament motivades així ho justifiquen.

Aquest tràmit d'informació pública es configura, precisament, com l'instrument que permet garantir una difusió transparent i *erga omnes* sobre l'oportunitat i contingut de la disposició, i d'aquesta manera s'assegura que tothom que es consideri interessat pugui accedir a la proposta de disposició que es projecta i l'oportunitat de realitzar observacions, suggeriments o al·legacions.

David Prat Soto
Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | Doc. original signat per: David Prat Soto 02/02/2024 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 06/02/2027 | Data creació còpia: 06/02/2024 08:53:44 |
| | | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica | |
| | | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ | Pàgina 29 de 29 |
| | |  | |
| | | 0SJH72UPTJ26P9B1S0ZVMHHS90QFYM11 | |