



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

**MEMÒRIA D'AVALUACIÓ D'IMPACTE DE LES MESURES PROPOSADES**  
**Projecte de Decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries  
de la Generalitat de Catalunya**

---

D'acord amb l'article 64.3 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, i seguint les Recomanacions sobre la memòria d'avaluació d'impacte de l'Àrea de Millora de la Regulació del Departament de la Presidència, s'elabora aquesta Memòria.

L'estructura d'aquesta Memòria és la següent:

1. Anàlisi del context i identificació de les opcions
  - A. Els problemes que es pretenen solucionar
  - B. Els objectius que es volen assolir
  - C. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives
2. Anàlisi dels impactes econòmics, socials i ambientals més rellevants de les opcions considerades
  - A. Informe d'impacte pressupostari
  - B. Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives
  - C. Informe d'impacte de gènere
  - D. Informe d'impacte econòmic i social
3. Comparació de les opcions considerades
4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma
5. Annexos
  1. Arbre del problema
  2. Taula d'equivalències entre la Directiva (UE) 2019/1936 i el text del Projecte de decret proposat
  3. Càlcul dels costos econòmics per a l'Administració del Generalitat
  4. Càlcul dels beneficis socioeconòmics esperats per l'estalvi en accidents greus i mortals
  5. Anàlisi de puntuació de les opcions valorades (decisió multi-criteri)



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 1 de 42

### 1. Anàlisi del context i identificació de les opcions

Aquest apartat té per objecte identificar els elements que defineixen el problema, entès com a situació susceptible de millora, que es pretén resoldre amb el Projecte de decret.

#### A. Els problemes que es pretenen solucionar

Amb data 23 d'octubre de 2019, el Parlament Europeu i el Consell han adoptat la Directiva (UE) 2019/1936, per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.

La Directiva 2008/96/CE va ser incorporada al dret intern 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.

Tenint en compte el nou context legal de la Unió Europea en l'àmbit de la gestió de la seguretat viària, s'ha dut a terme una avaluació de la normativa catalana d'aplicació a la seguretat viària en les carreteres de la Generalitat i s'han identificat un seguit de problemàtiques que es podrien sintetitzar de la manera següent i que es recullen esquematitzades en forma d'arbre, en l'annex 1, per a una millor comprensió:

#### **1/ Obligació de donar compliment al mandat europeu de transposar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936:**

L'article 2 de la Directiva imposa als estats membres l'obligació de posar en vigor les disposicions legals, reglamentàries i administratives necessàries per donar compliment a les seves previsions.

Aquesta obligació és exigible a l'Administració de la Generalitat ja que, d'acord amb l'article 113 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, li correspon el desplegament, l'aplicació i l'execució de la normativa de la Unió Europea quan afecti l'àmbit de les seves competències, entre les quals, la competència exclusiva sobre la seva xarxa viària en tot l'àmbit territorial de Catalunya<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Article 140.5 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya: correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre la seva xarxa viària en tot l'àmbit territorial de Catalunya, i també la participació en la gestió de la xarxa de l'Estat a Catalunya, d'acord amb el que estableix la normativa estatal. Aquesta competència inclou en tot cas:

- a. L'ordenació, la planificació i la gestió integrada de la xarxa viària de Catalunya.
- b. El règim jurídic i financer de tots els elements de la xarxa viària dels quals és titular la Generalitat.
- c. La connectivitat dels elements que integren la xarxa viària de Catalunya entre ells o amb altres infraestructures del transport o altres xarxes.



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

**2/ Obsolescència d'algunes de les previsions del Decret 190/2016, de 16 de febrer, tenint en compte les modificacions introduïdes per la Directiva (UE) 2019/1936:**

L'entrada en vigor de la nova Directiva ha comportat una sèrie de modificacions respecte la situació actual que fan necessària la intervenció:

1. Ampliació de l'àmbit d'aplicació

De l'avaluació de la implantació de la Directiva 2008/96/CE, el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea han 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, en quant a seguretat viària, uns resultats molt millors que els estats membres que no ho fan. Per aquest motiu, convé que aquests principis s'apliquin a altres parts de la xarxa europea de carreteres<sup>2</sup>.



La Unió Europea detecta, doncs, que és necessari ampliar l'aplicació de les mesures de seguretat 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.

També s'amplia l'àmbit a aquelles carreteres que es construeixen 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 la Unió Europea no s'utilitzen per construir infraestructures viàries perilloses.

Com a punt de partida de la situació de la seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat, cal destacar que tots els procediments de gestió de la seguretat viària previstos en el Decret 190/2016 s'estan aplicant en tots els trams de carretera que pertanyen a la Xarxa transeuropea. Això significa que es duen a terme quan afectin als trams de Barcelona a Terrassa, de la C-58; de Terrassa a Bellver de Cerdanya, de la C-16; de Cervera a Riudellots de la Selva, de la C-25, i de Barcelona a Montmeló de la C-33.

La transposició de la Directiva suposaria estendre aquests procediments a les autopistes i altres infraestructures viàries principals de la xarxa viària de la Generalitat.

<sup>2</sup> Considerants (4), (8) i (9).

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Pàgina 3 de 42
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
			
		0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	

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

També suposaria aplicar-los a les vies urbanes sense accessos finançades amb fons europeus, si bé, en l'actualitat no existeix cap tram que compleixi aquestes característiques a la xarxa de carreteres de la Generalitat.

## 2. Modificació dels procediments relacionats amb la gestió de la seguretat viària

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

2.1 L'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries 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 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.

Aquesta 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<sup>3</sup>.

La transposició de la Directiva suposaria disposar d'una nova eina, per tant, per poder prioritzar les actuacions de millora de la seguretat viària.

## 2.2 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 seguretat<sup>4</sup> i, paral·lelament, introdueix una nova inspecció específica<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Considerant (12) de la Directiva (UE) 2019/1936.

<sup>4</sup> Article 1, apartat 5) de la Directiva (UE) 2019/1936.

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



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 4 de 42

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

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.

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.

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. La transposició de la Directiva suposarà, per tant, dur a terme addicionalment les inspeccions específiques introduïdes per la Directiva i ampliar les periòdiques al nou àmbit d'aplicació.

2.3 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 importants<sup>6</sup>.

### 3. Introducció d'inspeccions conjuntes de seguretat viària als trams d'infraestructures viàries limítrofs amb túnels 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 túnels<sup>7</sup>.

La transposició de la directiva suposaria realitzar inspeccions conjuntes en els trams de carreteres limítrofs amb el túnel del Cadí, a la carretera C-16, i amb els túnels de Joanet, a la C-25.

<sup>6</sup> Considerant (13).

<sup>7</sup> Considerant (18).



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 5 de 42

#### 4. 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, afirma<sup>8</sup> que garantir que 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.

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 rodes<sup>9</sup>.

En els actuals procediments de gestió de la seguretat viària que s'han implantat per l'Administració de la Generalitat ja es 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).

Per una millor comprensió, i al tractar-se de la transposició d'una Directiva europea, s'acompanya com annex 2 una taula on es recullen les equivalències o correspondències entre els articles i preceptes de la Directiva (UE) 2019/1936, que comporten una obligació per als estats membres, i els del Projecte de decret objecte d'aquesta Memòria.

#### B. Els objectius que es volen assolir

Identificats els problemes que s'han exposat en l'apartat anterior, els objectius principals del projecte normatiu són els següents:

- 1) Incorporar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936.
- 2) Garantir la seguretat jurídica i simplicitat de la regulació dels procediments de gestió de la seguretat viària en l'àmbit de les infraestructures viàries de la Generalitat.
- 3) Incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat.

<sup>8</sup> Considerant (19).

<sup>9</sup> Article 1, apartat 2) de la Directiva (UE) 2019/1936.



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

- 4) Garantir la seguretat dels usuaris vulnerables de les vies de titularitat de la Generalitat.

C. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives

Les solucions considerades són les següents: l'opció de "no fer res" o mantenir la situació actual, l'opció de fer una nova norma, amb rang reglamentari, que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer, i l'opció proposada de fer una nova norma, amb rang reglamentari, que derogui el vigent Decret 190/2016, de 16 de febrer.

- **Opció 1** de "no fer res" o mantenir la situació actual:

L'opció de "no fer res", és a dir, de no impulsar la iniciativa reglamentària produiria una situació d'insuficiència del sistema normatiu vigent, amb els consegüents efectes negatius en la gestió de la seguretat de les infraestructures viàries de la Generalitat.

Així mateix, l'opció de "no fer res" comportaria un incompliment del mandat de la Directiva (UE) 2019/1936 i l'eventual imposició de sancions per part de la Comissió Europea.

Per tant, suposaria renunciar a incorporar a l'ordenament jurídic català els requeriments de la normativa europea i a regular, amb claredat, els aspectes generals de la gestió de la seguretat en les infraestructures de titularitat de l'Administració de la Generalitat i, en definitiva, a aconseguir els objectius referits en la lletra anterior d'aquest apartat.

- **Opció 2** que implica aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer:

Aquesta opció consisteix en la incorporació de les previsions de la nova Directiva mitjançant un instrument normatiu amb rang reglamentari que aprovarà el Govern de la Generalitat en virtut de l'habilitació específica que li atorga la legislació de carreteres per establir normes i criteris tècnics per a la seguretat viària de les infraestructures viàries<sup>10</sup>.

En concret, mitjançant un decret que tingui per objecte la modificació del Decret 190/2016, de 16 de febrer, que és la norma que regula els procediments de seguretat viària de les infraestructures de la Generalitat, per tal d'assolir els objectius abans descrits, i que incorpori els aspectes que ha introduït la nova Directiva respecte la regulació actual.

<sup>10</sup> 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.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 7 de 42

Aquesta opció va ser inicialment proposada per aquesta Direcció General per transposar les previsions de la Directiva modificativa i així es va recollir en l'avaluació preliminar de la iniciativa que va ser objecte de consulta pública prèvia mitjançant publicació en el Portal de la Transparència de la Generalitat de Catalunya (Govern obert) i en el portal Participa.gencat<sup>11</sup>, durant el termini d'un mes, i que es va trametre, addicionalment, a les entitats especialment vinculades amb l'objecte de la iniciativa per promoure la seva participació.

També és l'opció que ha adoptat l'Administració General de l'Estat pel que fa a les infraestructures viàries de la Xarxa de carreteres de l'Estat<sup>12</sup>.

Tanmateix, aquesta opció s'ha descartat com a resultat de la revisió tècnica i jurídica realitzada per part del personal d'aquesta Direcció General dels aspectes de la Directiva de 2019 que cal incorporar, ja que s'ha constatat que les modificacions que cal introduir en el Decret 190/2016, de 16 de febrer, no són puntuals sinó que són molt extenses i abasten un gran nombre d'articles, fet que dificultaria la sistemàtica i comprensió d'aquesta norma.

**3. Opció 3 proposada** que implica aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer:

Aquesta opció consisteix en la incorporació de les previsions de la nova Directiva mitjançant un instrument normatiu amb rang reglamentari que aprovarà el Govern de la Generalitat en virtut de l'habilitació específica que li atorga la legislació de carreteres per establir normes i criteris tècnics per a la seguretat viària de les carreteres<sup>13</sup>.

En concret, mitjançant un decret que reguli la gestió de la seguretat viària de les infraestructures de la Generalitat, per tal d'assolir els objectius abans descrits i que incorpori els aspectes que ha introduït la nova Directiva respecte la regulació actual.

Aquest nou instrument derogaria de forma expressa el Decret 190/2016, de 16 de febrer, que és la norma vigent que actualment regula aquest àmbit.

<sup>11</sup> <https://participa.gencat.cat/processes/decret-gestio-seguretat-viaria>

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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.





S'ha considerat que aquesta és l'opció més adient per transposar a l'ordenament jurídic català les previsions de la Directiva (UE) 2019/1936, ja que contribueix a una millor sistemàtica i a una major seguretat jurídica i simplicitat de la norma d'aplicació.

## **2. Anàlisi dels impactes econòmics, socials i ambientals més rellevants de les opcions considerades**

### A. Informe d'impacte pressupostari

- L'opció 1 de "no fer res" o mantenir la situació actual: no comporta cap impacte per al pressupost de l'Administració de la Generalitat o de les administracions locals.

- Les opcions 2 i 3, que impliquen l'aprovació d'un nou instrument jurídic amb rang reglamentari que, en el primer cas, modificaria el Decret 190/2016, de 16 de febrer, i, en el segon, el derogaria, tenen un impacte en el pressupost de l'Administració de la Generalitat.

La nova regulació de la gestió de la seguretat viària generarà noves despeses respecte el règim jurídic actualment vigent, tenint en compte l'ampliació de l'àmbit d'aplicació del Decret i l'aplicació dels nous procediments de gestió de la seguretat viària requerits per la Directiva objecte de transposició.

L'àmbit d'aplicació de la regulació de la gestió de la seguretat viària que hi havia fins ara tenia en compte només la Xarxa transeuropea de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya, que té una longitud de 299 km.

Per contra, amb la nova regulació proposada aquest àmbit s'amplia a les autopistes i a les infraestructures viàries principals, ampliació que suposa un increment de 337 km d'infraestructures viàries.

Àmbit d'aplicació	km
Xarxa transeuropea	299
Autopista	145
Infraestructura viària principal	192
<b>TOTAL</b>	<b>636</b>

Increment de l'àmbit de xarxa viària amb la nova regulació	<b>337 km</b>
--	---------------



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

Aquest increment de l'àmbit d'aplicació significa que hi haurà un increment del cost en la realització dels procediments de gestió de la seguretat viària ja existents. Concretament, aquest increment de l'àmbit afectarà el nombre d'avaluacions d'impacte de la seguretat viària, d'auditories de seguretat viària i d'inspeccions periòdiques de seguretat viària. Aquestes últimes es corresponen amb les inspeccions de seguretat viària actuals.

En el cas dels procediments que s'incorporen nous a aquesta nova regulació, l'àmbit d'aplicació seran els 636 km totals.

Els costos que comporta la incorporació de les modificacions introduïdes per la Directiva (UE) 2019/1936 s'estimen en la quantitat 520.214,11 euros<sup>14</sup>. Aquest import es finançarà a càrrec dels pressupostos ordinaris del Departament de Territori, mitjançant una reestructuració del pressupost assignat a la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, si no es pot incrementar el pressupost assignat a aquesta.

En qualsevol cas, la incorporació al dret intern de la Directiva de 2019 és un mandat de la Unió i una obligació per als estats membres i, per tant, el Govern de la Generalitat ha de desplegar les normes i previsions que siguin necessàries per fer-lo efectiu.


De la mateixa manera, correspon als estats membres assumir els costos derivats de l'ampliació de l'àmbit d'aplicació així com de les modificacions en els procediments actuals o els procediments nous recollits en la Directiva de 2019.

En darrer terme, indicar que cap de les opcions plantejades té incidència en els recursos personals i materials de les administracions locals, atès que els procediments de gestió de la seguretat viària s'apliquen únicament en les carreteres titularitat de la Generalitat.

**B. Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives**

D'acord amb l'article 64.3 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, l'informe d'impacte normatiu de la memòria d'avaluació d'impacte avalua la incidència de les mesures proposades per la disposició reglamentària en termes d'opcions de regulació, de simplificació administrativa i de reducció de càrregues administratives per a la ciutadania i les empreses.

<sup>14</sup> El càlcul d'aquests costos, així com la metodologia emprada, es troben detallats en l'annex 3.

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Pàgina 10 de 42
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
			
		0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	

1. En termes de simplificació normativa:

L'opció de "no fer res" no comporta cap incidència en termes de simplificació normativa ja que es manté la regulació actual dels procediments de gestió de la seguretat viària a través del Decret 190/2016, de 16 de febrer.

Tanmateix, aquesta opció es descarta ja que implica incomplir el mandat comunitari d'incorporar a l'ordenament jurídic català les previsions modificatives de la Directiva (UE) 2019/1936.

Pel que fa a les opcions 2 i 3, que sí que comporten la transposició de la Directiva, l'opció 3 proposada, comporta una major simplificació normativa, entesa en el seu doble àmbit de reducció de quantitat de normes existents, d'una banda, i de simplificació i reducció del contingut dels textos normatius, d'altra, i seguretat jurídica.

En aquest sentit, l'opció 2 consistent en aprovar un nou instrument normatiu amb rang reglamentari que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer per incloure les previsions de la Directiva modificativa, comporta la modificació de cinc articles<sup>15</sup>, de les dues disposicions addicionals i dels cinc annexes, així com l'addició de quatre nous articles<sup>16</sup>, una disposició transitòria<sup>17</sup> i d'un nou annex<sup>18</sup>. Per tant, dels vuit articles del Decret actual, se'n modifiquen cinc i s'addicionen quatre nous (que, a més, exigeixen la utilització dels termes *bis*, *ter*, *quater* i *quinquies*). A més, es modifiquen les dues disposicions addicionals actuals i s'afegeix una disposició transitòria nova. Finalment, i pel que fa als annexes, es modifiquen tots i se n'addiciona un de nou.

No es tracta, per tant, d'una modificació puntual sinó d'una modificació extensa, que afecta l'estructuració de la disposició normativa, és a dir la seva composició i sistemàtica, i en dificulta la comprensió. Addicionalment, aquesta opció genera dues normes diferents, el Decret 190/2016, de 16 de febrer, i el decret que el modificaria, duplicitat que dificulta l'accés per als seus destinataris i per a la ciutadania en general.

Per aquests motius, i tot i ser l'opció inicialment escollida per aquesta unitat, es descarta.

Per contra, l'opció 3 consistent en tramitar un nou decret que derogui la normativa anterior, satisfà de la millor manera possible la finalitat perseguida, d'acord amb criteris

<sup>15</sup> Articles 1, 2, 5, 6 i 7.

<sup>16</sup> Articles 7 *bis* ("Seguiment dels procediments de les infraestructures viàries en explotació"), 7 *ter* ("Protecció dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de la via pública), 7 *quater* ("Senyals i marques viàries") i 7 *quinquies* ("Notificació voluntària").

<sup>17</sup> Disposició transitòria sisena ("Inici de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació").

<sup>18</sup> Annex 2 *bis* ("Elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària").



de racionalitat i simplicitat, i els principis de seguretat jurídica i ordre sistemàtic. Afavoreix, per tant, la simplificació normativa ja que el fet de comptar amb un únic text, redueix la quantitat de normes que regulen aquest àmbit i ajuda els destinataris i la ciutadania a conèixer i entendre millor la regulació, alhora que redueix el temps i recursos a invertir per accedir-hi. S'evita, d'aquesta manera, el creixement exponencial de les normes i es compleix el mandat exprés, en relació amb aquesta simplificació administrativa, que conté l'article 63.1 de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern<sup>19</sup> i els objectius que es van fixar pel Pla de simplificació normativa 2016-2017<sup>20</sup>.

## 2. En termes de simplificació de procediments i tràmits i reducció de càrregues administratives:

Les tres opcions estudiades no tenen cap impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives.

Tant els preceptes del vigent Decret 190/2016, de 16 de febrer, com els de la Directiva que es pretén transposar tenen com a destinatàries les administracions públiques i tenen un caràcter marcadament tècnic relacionat amb els procediments de gestió de la seguretat viària.

Adicionalment, cal recordar que el Projecte de decret troba la seva raó de ser en el mandat comunitari de transposició de la Directiva (UE) 2019/1936<sup>21</sup> i l'Administració té poques opcions de regulació diferents a les fixades pels preceptes de la norma comunitària.

Per aquests motius, es pot concloure que el Projecte de decret no té cap incidència en termes de simplificació administrativa i de reducció de càrregues administratives per a la ciutadania i les empreses.

### C. Informe d'impacte de gènere

El Decret 162/2002, de 28 de maig, de modificació del Decret 107/1987, de 13 de març, pel qual es regula l'ús de les llengües oficials, per part de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb l'objecte de promoure l'ús d'un llenguatge simplificat i no discriminatori i de la terminologia catalana normalitzada, obliga a l'ús no androcèntric ni

<sup>19</sup> Article 63.1 de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern: "L'Administració pública ha d'exercir la iniciativa legislativa de manera que l'aprovació d'una nova norma comporti, com a regla general, una simplificació de l'ordenament jurídic vigent."

<sup>20</sup> Aprovat pel Acord GOV/114/2016, de 2 d'agost.

<sup>21</sup> Article 2 de la Directiva (UE) 2019/1936.



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

sexista del llenguatge i a la utilització dels termes que no suposin una discriminació per raó del sexe.

Per aquesta raó, la Llei 26/2010, del 3 d'agost, en el seu article 64.3, exigeix que la memòria d'avaluació d'impacte de les mesures proposades en els projectes de disposicions reglamentàries inclogui un apartat dedicat a l'impacte de gènere.

En aquest sentit, es palesa que cap de les opcions valorades, tant l'opció de "no fer res" o mantenir la situació actual, com la de fer una nova disposició amb rang reglamentari, que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer, o bé el derogui no tenen cap impacte des de la perspectiva de gènere.

Tant el contingut del Decret 190/2016, de 16 de febrer, actualment vigent com les mesures que es proposen en el Projecte de decret tenen un impacte neutre de gènere ja que són de caràcter eminentment tècnic. En conseqüència, no produeixen efectes discriminatoris i no afecten les relacions de gènere.

D'altra banda, la redacció del Projecte de decret proposat ha tingut especial cura en emprar un llenguatge que eviti l'ús de formes discriminatòries i androcèntriques.

**D. Informe d'impacte econòmic i social**

Cap de les opcions valorades comporta cost algun per a la ciutadania en general ni per a les persones usuàries de les vies o les entitats i sectors especialment vinculats a l'àmbit de la seguretat viària, en particular.

Per contra, es constata que l'opció proposada comporta beneficis evidents tant a nivell social, per la millora de la seguretat viària de les carreteres afectades, com a nivell estrictament econòmic, derivat del cost dels accidents de trànsit que es pretenen evitar.

En efecte, la incorporació de les modificacions previstes a la Directiva (UE) 2019/1936 en una nova disposició normativa té com a objectiu final garantir la seguretat viària i incrementar la protecció per als/a les usuaris/usuàries vulnerables de la via pública.

Per tant, suposa un pas endavant en la millora de la seguretat viària ja que, d'una banda, s'amplia la tipologia de carreteres on és d'aplicació i, d'altra, s'incorporen nous procediments de gestió de la seguretat viària.

En darrer terme, s'atorga una protecció especial als/les usuaris/usuàries vulnerables de la carretera (vianants, ciclistes i motoristes) pel risc elevat de patir accidents i pel risc potencial que les seves conseqüències siguin més greus.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 13 de 42

Aquests canvis normatius comporten, per tant, un benefici social directe per a la ciutadania ja que suposen una millora de la seguretat de les infraestructures viàries.

A banda de la repercussió social negativa que poden tenir els accidents en la societat catalana, els accidents amb víctimes mortals i greus tenen un elevat cost econòmic. L'estalvi econòmic anual que suposaria la incorporació de les modificacions previstes en la Directiva de 2019, s'ha estimat en la quantitat de 894.346,08 €<sup>22</sup>.



Finalment, palesar que no s'ha realitzat el Test de pimes atès que el Projecte de decret no té incidència sobre les microempreses, ni tampoc les petites o mitjanes empreses. Cal tenir present que el destinatari de la norma és la pròpia Administració Pública i que la intervenció del sector privat es pot donar únicament en aquells supòsits en que l'Administració recorri a la legislació de contracte per tal d'externalitzar l'execució d'aquells treballs que li corresponen. Per aquest motiu, cal concloure que no existeix marge per a la introducció de mesures que puguin simplificar o flexibilitzar el marc normatiu del col·lectiu d'empreses destinatàries del Test si tenim en compte que, tant les mesures que es proposen en la Directiva que es transposa, com les previsions que es contenen en la legislació de contractes no són, en cap cas, modificables i/o disponibles per l'Administració de la Generalitat que s'ha de limitar a transposar les previsions recollides a la norma comunitària, en el primer cas, i a seguir i aplicar, sense possibilitat de variar, les previsions que es contenen en la legislació bàsica de l'Estat que, en gran mesura, deriven també de la normativa comunitària.

### 3. Comparació de les opcions considerades

Per tal d'analitzar aquest apartat, s'han considerat les diferents opcions valorades en atenció a l'assoliment dels objectius perseguits que consten en l'apartat 1.B d'aquesta Memòria:


- 1) Incorporar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936
  - Opció 1 de "no fer res" o mantenir la situació actual: no assoliria aquest objectiu i comportaria l'incompliment del mandat comunitari de transposar a l'ordenament jurídic català la Directiva europea, amb les eventuais sancions que això podria suposar.
  - Opció 2 que implica aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.

<sup>22</sup> El càlcul d'aquests beneficis socioeconòmics, així com la metodologia emprada, es troben detallats en l'annex 4.

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	Pàgina 14 de 42

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

- Opció 3 proposada que implica aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.
- 2) Garantir la seguretat jurídica i simplicitat de la regulació dels procediments de gestió de la seguretat viària en l'àmbit de les infraestructures viàries de la Generalitat
- Opció 1 de "no fer res" o mantenir la situació actual: no assoliria aquest objectiu ja que les directives són actes normatius de caràcter vinculant que requereixen per a la seva plena aplicació un desenvolupament normatiu dels Estats membres.
  - Opció 2 que implica aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: no assoliria aquest objectiu ja que incompliria els principis de bona regulació que són d'aplicació en l'elaboració de les normes, contravenint els principis d'ordre sistemàtic i de simplicitat normativa, així com els principis generals establerts a l'article 62.1 de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.
  - Opció 3 proposada que implica aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.
- 3) Incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat
- Opció 1 de "no fer res" o mantenir la situació actual: no assoliria aquest objectiu ja que no s'estendria l'àmbit d'aplicació a les autopistes i carreteres principals, mantenint-se exclusivament a la Xarxa transeuropea, i no es regularien els nous procediments de gestió de la seguretat viària previstos a la Directiva modificativa.
  - Opció 2 que implica aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.
  - Opció 3 proposada que implica aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.
- 4) Garantir la seguretat dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de les vies de titularitat de la Generalitat.

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 15 de 42
			
		0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	

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

- Opció 1 de “no fer res” o mantenir la situació actual: no s’assoliria aquest objectiu ja que no s’inclouria en la regulació l’especial protecció que atorga la Directiva modificativa als/a les usuaris/usuàries vulnerables.
- Opció 2 que implica aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.
- Opció 3 proposada que implica aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer: assoliria aquest objectiu.



En l’annex 5 es troba una taula amb el detall de l’anàlisi efectuada entre els objectius a assolir i les diferents opcions valorades per assolir-los.

De l’anàlisi efectuada es conclou que l’opció normativa proposada es considera que és la que millor respon als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència que han d’inspirar l’exercici de la potestat reglamentària de les administracions públiques, tal com exigeix l’article 129 de la Llei 39/2015, d’1 d’octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques i, per tant, permet assolir els objectius que s’han assenyalat anteriorment.

En aquest sentit, concorren els principis de necessitat i eficàcia ja que, d’una banda, es dona compliment a l’obligació imposada per la Unió de transposar al dret català les modificacions imposades per la Directiva (UE) 2019/1936 i, d’altra banda, existeixen raons d’interès general en l’adopció del Projecte de decret que es concreten en la necessitat d’incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat i gravetat de les conseqüències, així com garantir la seguretat dels usuaris vulnerables de la via pública.

El Projecte de decret respon també al principi de proporcionalitat ja que conté la regulació imprescindible per a la consecució dels objectius pretesos sense imposar restriccions de drets. Igualment, garanteix el principi de seguretat jurídica ja que és coherent amb la resta de l’ordenament jurídic català i de la Unió Europea i afavoreix un marc normatiu estable, integrat, clar i de certesa.

A tal efecte, palesar que comparant l’opció 2 i l’opció 3 estudiades, es conclou que aquesta última respon millor als principis d’eficàcia i seguretat jurídica.

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	Pàgina 16 de 42



En aquest sentit, i després de la revisió tècnica i jurídica que s'ha dut a terme per part del personal de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, s'ha constatat que l'instrument normatiu més adequat és un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer, actualment vigent, ja que les modificacions que comporta la incorporació de les previsions modificatives incloses en la Directiva (UE) 2019/1936 i que cal introduir en el Decret 190/2016, de 16 de febrer, no són puntuals sinó que abasten un gran nombre d'articles, tal com s'ha acreditat en l'apartat 2.B. d'aquesta Memòria.

Per aquest motiu, atès que es tracta d'una modificació molt extensa, i per tal de contribuir a una millor sistemàtica i a una major seguretat jurídica i simplicitat de la norma, es considera que l'instrument jurídic més adient seria una nova norma amb rang reglamentari que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer.

Pel que fa al principi de transparència, el Projecte de decret s'ha sotmès al tràmit de consulta pública prèvia previst a l'article 133 de la Llei 39/2015, d' 1 d'octubre, i 66 bis de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, i serà objecte del tràmit d'audiència de les entitats, sectors i col·lectius potencialment afectats per la norma, i d'informació pública per a la ciutadania.

Finalment, el Projecte de decret no imposa càrregues administratives i, per tant, dona compliment també al principi d'eficiència exigint per l'article 129 de la Llei 39/2015.

#### **4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma**

La implementació, el seguiment i l'avaluació de la norma correspondrà a la Subdirecció General d'Explotació Viària<sup>23</sup>, com a unitat de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat a qui correspon la gestió de la seguretat viària de la xarxa de carreteres titularitat de la Generalitat, que adoptarà les mesures oportunes per tal que s'implementin adequadament els procediments de gestió de la seguretat viària inclosos en el Projecte de decret i que es realitzin en totes les carreteres incloses en el seu àmbit d'aplicació i amb la periodicitat mínima establerta normativament.

Per tal de fer el seguiment i avaluació de la norma i del grau d'assoliment dels seus objectius, s'estableix com indicador el percentatge de quilòmetres que hagin estat objecte dels procediments de gestió de seguretat viària establerts respecte al total de la xarxa viària inclosa en l'àmbit d'aplicació del Projecte de decret.

<sup>23</sup> Article 73 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**

Adicionalment, d'acord amb el nou article 11 bis de la Directiva 2008/96/CE<sup>24</sup>, s'ha de presentar un informe a la Comissió com a màxim el 31 d'octubre de 2025 sobre la classificació de seguretat del conjunt de la xarxa avaluada d'acord amb el procediment d'avaluació de seguretat viària que introdueix la Directiva (UE) 2019/1936.

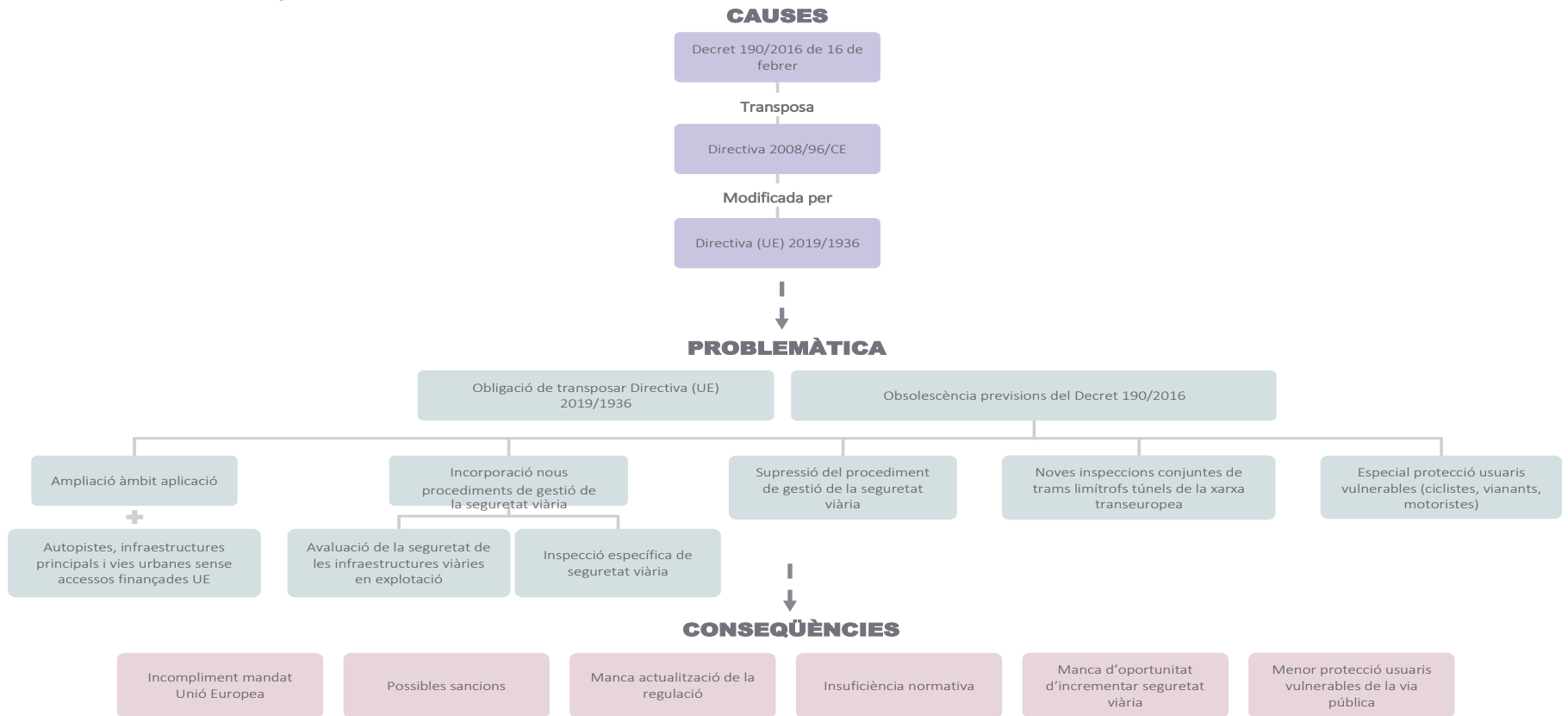
David Prat Soto  
Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament

<sup>24</sup> Introduït per l'article 1.11) de la Directiva (UE) 2019/1936.

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica <b>CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ</b>  0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	Pàgina 18 de 42

**Annex 1. Arbre del problema**



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

**CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ**



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 19 de 42

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

**Annex 2. Taula d'equivalències entre la Directiva (UE) 2019/1936 i el text del Projecte de decret proposat**

Per una millor comprensió, i al tractar-se de la transposició d'una Directiva europea, es recull a la taula següent les equivalències o correspondències entre els articles i preceptes de la Directiva (UE) 2019/1936, que comporten una obligació per als estats membres, i els del Projecte de decret que la transposa:

Article Directiva (UE) 2019/1936	Article corresponent en el Projecte de decret	Observacions
Article 1, apartat 1)	Article 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorpora un nou procediment amb la inclusió de l'avaluació de la seguretat de les infraestructures en explotació.</li> <li>- Suprimeix el procediment de gestió de la seguretat en les infraestructures viàries.</li> <li>- Estén l'àmbit d'aplicació a les autopistes, infraestructures viàries principals i altres infraestructures viàries diferents de les anteriors, a les quals no tinguin accessos les propietats confrontants i amb finançament de la Unió.</li> </ul>
Article 1, apartat 2)	Article 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifica la definició de la Xarxa transeuropea de carreteres per ajustar-la al canvi de la normativa europea que la defineix.</li> <li>- Afegeix les definicions d'autopista, infraestructura viària principal, inspecció específica de seguretat viària i d'usuari/usuària vulnerable de la via pública.</li> </ul>



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

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

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifica la denominació d'inspecció de seguretat viària per la d'inspecció periòdica de seguretat viària.</li> <li>- Suprimeix les definicions de classificació de trams d'infraestructures viàries amb alta concentració d'accidents i de classificació de la seguretat viària.</li> <li>- No s'incorpora la definició de "valoració de la seguretat" que preveu la Directiva, atès que aquest concepte no s'utilitza en el text del Projecte.</li> </ul>
Article 1, apartat 4)	Article 7	- Incorpora la regulació del nou procediment d'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.
	Disposició transitòria 6a	- Determina la data d'inici de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació (2024).
Article 1, apartat 5)	Article 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recull el canvi de denominació de les fins ara inspeccions de seguretat viària per inspeccions periòdiques de seguretat viària.</li> <li>- Incorpora les inspeccions conjuntes de seguretat viària als trams d'infraestructures viàries limítrofes amb túnels de carreteres de la Xarxa transeuropea.</li> </ul>
Article 1, apartat 6)	Article 8	- Incorpora la regulació de les inspeccions específiques de seguretat viària.
	Article 9	- Incorpora la protecció dels/de les usuaris/es vulnerables de la via pública quan es realitzin avaluacions d'impacte de la seguretat viària, auditories de seguretat viària, inspeccions periòdiques i específiques



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 21 de 42

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

		de seguretat viària i avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació.
	Article 10	- Incorpora un nou article dedicat als senyals i marques viàries.
	Article 11	- Incorpora un nou article relatiu al sistema de notificació voluntària <i>on line</i> accessible per als usuaris de la via pública per tal de recopilar incidències.
Article 1, apartat 8)	Article 5	- Introducció d'un nou incís a l'article 5.1 que incorpora l'obligació d'incloure aspectes relacionats amb els usuaris vulnerables en els programes de formació de persones auditors de seguretat viària.
Article 1, apartat 15), en relació amb l'apartat 1) de l'Annex	Annex 2	- Es substitueix el títol que passa a ser <i>Elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària</i> .  - Es modifica la redacció de l'apartat 2, e) respecte la de l'annex 1 del Decret 190/2016, de 16 de febrer.
Article 1, apartat 15), en relació amb l'apartat 2) de l'Annex	Annex 3	- Es substitueix el títol que passa a ser <i>Elements indicatius de les auditories de seguretat viària</i> .  - S'incorpora l'apartat 1.n).  - Es modifica la redacció de l'apartat 2, h) respecte la de l'annex 2 del Decret 190/2016, de 16 de febrer.
Article 1, apartat 15), en relació amb l'apartat 3) de l'Annex	Annex 5	- S'incorpora un nou annex sota el títol <i>Elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària</i>
Article 1, apartat 15), en relació amb l'apartat 4) de l'Annex	Annex 4	- S'incorpora un nou annex sota el títol <i>Elements indicatius de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries en explotació</i>



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ





0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 22 de 42

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

Article 1, apartat 15), en relació amb l'apartat 5) de l'Annex	Annex 6	- Es modifica la redacció dels punts 1) i 5) respecte la de l'annex 4 del Decret 190/2016, de 16 de febrer.
---	---------	---

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	Pàgina 23 de 42



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

### Annex 3. Càlcul dels costos per a l'Administració de la Generalitat

La incorporació de les modificacions introduïdes per la Directiva 2019/1936 en la normativa que regula els procediments de gestió de la seguretat viària de les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat generarà noves despeses en el pressupost d'aquesta Administració, tenint en compte l'ampliació de l'àmbit d'aplicació i l'aplicació dels nous procediments de gestió de la seguretat viària requerits per la Directiva objecte de transposició.

En concret, la nova regulació s'estén, a més de les infraestructures de la xarxa transeuropea, a les autopistes i infraestructures viàries principals. Això suposa un increment de 337 km d'infraestructures viàries.

Àmbit d'aplicació	km
Xarxa transeuropea	299
Autopista	145
Infraestructura viària principal	192
<b>TOTAL</b>	<b>636</b>

Increment de l'àmbit de xarxa viària amb la nova regulació	<b>337 km</b>
--	---------------

Aquest increment de quilòmetres comporta un increment dels cost de realització dels procediments de gestió de la seguretat viària actualment existents: avaluacions d'impacte de la seguretat viària, auditories de seguretat viària i inspeccions de seguretat viària (amb la nova terminologia emprada per la Directiva de 2019, es corresponen a les inspeccions periòdiques de seguretat viària).

D'altra banda, la nova Directiva incorpora, com a nous procediments, les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació i les inspeccions específiques de seguretat viària que s'hauran de realitzar en els 636 km totals.

A continuació s'analitzen en detall els costos addicionals que comporta la transposició de les previsions de la Directiva (UE) 2019/1936.

Av. de Josep Tarradellas, 2-6  
08029 Barcelona  
Tel. 93 495 80 00  
territori.gencat.cat



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 24 de 42



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

**i) Avaluacions d'impacte de la seguretat viària i auditories de seguretat viària**

Les avaluacions d'impacte de la seguretat viària (AISV) es realitzen sobre els estudis informatius previs, mentre les auditories de seguretat viària (ASV) sobre els projectes de construcció o de traçat<sup>1</sup>, així com en les fases immediatament anteriors a la posada en servei – és a dir, durant l'execució de les obres- i d'exploració inicial del servei.

1/ Costos externs:

Des de l'entrada en vigor del Decret 190/2016, de 16 de febrer, la realització d'ambdós procediments s'està duent a terme mitjançant la contractació externa d'equips d'auditors/es de seguretat viària. Si es fa el càlcul mitjà per AISV i ASV resulta un cost mitjà de 24.200 € (IVA inclòs) per cada una d'elles.

S'ha analitzat les dades disponibles dels estudis informatius, els projectes de traçat i constructius i les obres que la DGIM ha impulsat en els darrers 2 anys i s'ha constatat que, de tots ells, 23 s'han realitzat en relació amb autopistes o infraestructures viàries principals. Si prenem aquesta xifra com a punt de partida, podem estimar que anualment es realitzaran una mitjana d'11,5 estudis informatius, projectes o obres sobre aquests tipus de vies, respecte als quals s'hauran de realitzar AISV i ASV. Aquest valor s'ha arrodonit a efectes d'aquest càlcul a 11. Per tant, l'increment anual que representa aplicar els procediments d'AISV i ASV als 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals és de 266.200€ (IVA inclòs).

A continuació es detallen els càlculs del cost extern addicional de manera esquemàtica:

- Nombre mitjà anual estimat d'AISV i ASV necessàries per l'increment de l'àmbit d'aplicació (en els 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals): 11
- Cost mitjà per AISV o ASV: 24.200 € (IVA inclòs)
- Cost anual amb contractació externa d'AISV i ASV necessàries per l'increment de l'àmbit d'aplicació: 266.200€ (IVA inclòs)

<sup>1</sup> Article 15.1 del Text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost: Per construir noves carreteres o modificar les existents, s'han de redactar els estudis i els projectes corresponents, d'acord amb la tipologia següent:

- a) L'estudi informatiu previ, que consisteix en l'anàlisi de les dades necessàries per definir i valorar, en línies generals, les diferents alternatives a un problema viari determinat, i proposar-hi solucions.
- b) El projecte de traçat, que consisteix en la determinació dels aspectes geomètrics de l'actuació a executar i en la definició completa dels béns i els drets afectats, i que conté l'anàlisi de les dades necessàries per a definir i valorar la solució proposada a un problema viari determinat sense que hagi de contenir la definició i anàlisi de diferents solucions alternatives.
- c) El projecte de construcció, que consisteix en el desenvolupament complet de la solució òptima, amb el detall suficient per fer factible la construcció i la posterior explotació.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 25 de 42

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

Avaluacions d'impacte de la seguretat viària i Auditories de seguretat viària	
Nombre mitjà anual estimat de AISV i ASV necessàries l'increment de l'àmbit d'aplicació (en 337km d'autopistes i infraestructures viàries principals)	11
Cost mitjà per AISV o ASV	24.200,00 €
<b>Cost anual amb contractació externa d'AISV i ASV necessàries per l'increment de l'àmbit d'aplicació</b>	<b>266.200,00 €</b>

2/ Costos interns:

A aquest cost extern cal afegir el cost de personal propi de l'Administració de la Generalitat de Catalunya necessari per fer el seguiment i gestionar els contractes externs de les AISV i ASV. Amb aquests mitjans propis també està previst que es duixin a terme les tasques de definició de criteris homogenis d'avaluació, l'elaboració i actualització dels manuals de procediment d'aquestes avaluacions d'impacte i auditories, fer la divulgació dels procediments als agents implicats, etc.

Concretament, l'ampliació a les autopistes i a les infraestructures viàries principals suposa un increment de 337 km d'infraestructures viàries que, respecte l'àmbit existent de la xarxa transeuropea de 299 km, representa un increment del 13%.

Increment km xarxa viària amb la nova regulació	337
% Increment de l'àmbit respecte l'àmbit existent del Decret 190/2016 (respecte els 299 km xarxa transeuropea)	13%

Actualment, per efectuar les tasques esmentades en l'àmbit de xarxa transeuropea es necessita un/a enginyer/a d'obres públiques amb una dedicació del 50%. Com el nou àmbit d'aplicació és major que els 299 km actuals, la dedicació proporcional necessària d'aquest/a enginyer/a d'obres públiques per cobrir aquest increment de l'àmbit és del 56,4%<sup>2</sup>. Es proposa arrodonir aquesta dedicació al 50%. Aquest/a enginyer/a d'obres públiques ha de ser personal propi de l'Administració de la Generalitat mentre es mantingui la vigència del Decret. Segons les taules retributives vigents per a l'any 2023 dels funcionaris de l'Administració de la Generalitat de Catalunya<sup>3</sup> (considerant com a categoria i nivell un B-18), la retribució anual és de 28.978,80 €, si s'afegeixen els costos empresa (derivats de la seguretat social i altres) sobre aquest salari brut anual que s'han

<sup>2</sup> Aquest percentatge resulta d'aplicar a la dedicació estimada del 50%, el percentatge que representa l'increment de l'àmbit d'aplicació -13%.

<sup>3</sup> <https://administraciopublica.gencat.cat/ca/funcio-publica/empleats-publics/retribucions/index.htm>.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 26 de 42

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

considerat com a un increment del 38%, s'obté una retribució anual de 39.990,74 €. Com que la dedicació d'aquesta persona s'ha estimat al 50% això suposa un increment de 19.995,37 € en costos de personal propi degut a l'increment de l'àmbit d'aplicació.

A aquests costos cal afegir les despeses indirectes que generen aquestes avaluacions i que es deriven d'haver de fer visites de camp, amb la conseqüent necessitat de disposar de vehicles, assegurances, combustible, càmeres de fotografia i video, etc. S'estimen en, aproximadament, 420€ mensuals.

A continuació es detallen els càlculs de costos interns de manera esquemàtica:

- Dedicació prevista enginyer/a d'obres públiques (B-18) per AISV i ASV en 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals: 50%
- Retribució anual B-18: 28.978,80 €
- Retribució anual B-18 tenint en compte un increment del 38% per cost empresa (derivats de la seguretat social i altres): 39.990,74 €
- Cost anual personal propi per seguiment AISV i ASV per l'increment de l'àmbit d'aplicació (en els 337km d'autopistes i infraestructures viàries principals): 19.995,37 €
- Costos indirectes (rènting vehicle, carburant, dietes, etc.): 5.000 €

Avaluacions d'impacte de la seguretat viària i Auditories de seguretat viària	
Dedicació prevista enginyer/a d'obres públiques (B-18) per AISV i ASV per l'increment de l'àmbit d'aplicació (en 337km d'autopistes i infraestructures viàries principals)	50%
Retribució anual B-18 tenint en compte un increment del 38% per cost empresa	39.990,74 €
Cost anual personal propi per seguiment AISV i ASV per l'increment de l'àmbit d'aplicació (50%)	19.995,37 €
Costos indirectes	5.000 €
<b>Cost anual amb personal intern per seguiment d'AISV i ASV necessàries per l'increment de l'àmbit d'aplicació</b>	<b>24.995,37 €</b>

3/ Costos totals:

Per tant, sumats tots els costos externs i interns derivats del nou àmbit d'aplicació, resulta un increment total, pel que fa a les AISV i ASV, de 291.195,37 € (IVA inclòs).



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al [web csv.gencat.cat](http://web.csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 27 de 42

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

	Costos externs			Costos interns			Costos totals
	Nombre	Cost unitari	Subtotal	Nombre* Dedicació	Cost anual	Subtotal	
<b>Avaluacions d'impacte de la seguretat viària i Auditories de seguretat viària</b>							
AISV i ASV anuals per increment àmbit aplicació	11	24.200,00 €	266.200,00 €				
Enginyer/a d'obres públiques (B-18) per AISV i ASV en 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals				0,5	39.990,74 €	19.995,37 €	
Despeses indirectes					5.000,00 €	5.000,00 €	
Subtotal							<b>291.195,37 €</b>

## ii) Inspeccions periòdiques de seguretat viària

Les inspeccions periòdiques de seguretat viària (IPSV), d'acord amb la Directiva de 2019<sup>4</sup>, es corresponen amb les actuals inspeccions de seguretat viària.

Des de l'entrada en vigor del Decret 190/2016, s'ha comprovat que anualment es realitzen una mitjana de 7 inspeccions de seguretat viària amb un equip d'inspectors/res de seguretat viària integrat per personal tècnic d'aquesta Direcció General. D'acord amb el Decret 190/2016, de 16 de febrer<sup>5</sup>, cal fer inspeccions als 299 km de xarxa transeuropea amb una periodicitat de 3 anys. Si la longitud de cada inspecció de seguretat viària és d'aproximadament 15 km, pels 299 km cal fer 20 inspeccions cada 3 anys, és a dir 7 inspeccions a l'any.

Al respecte, cal indicar que:

- Per un costat la necessitat de continuar realitzant aquestes inspeccions amb personal propi atès que es requereix per fer-les un coneixement profund tant de la xarxa de carreteres com dels procediments de conservació de carreteres.
- D'altra banda, tot i que el Projecte de decret, d'acord amb la Directiva, no estableix la necessitat de fer les inspeccions cada tres anys sinó que aquestes s'han de realitzar amb la freqüència suficient per garantir nivells adequats de seguretat<sup>6</sup>, a l'hora d'estimar costos sí que es contempla la periodicitat triennal d'aquestes inspeccions atès que l'experiència demostra que els resultats que s'obtenen amb aquesta periodicitat són adequats.

<sup>4</sup> Article 1.5) 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.

<sup>5</sup> Article 6.

<sup>6</sup> Articles 1.5) de la Directiva (UE) 2019/1936 i 6 del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 28 de 42

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

L'increment de l'àmbit d'aplicació, amb 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals addicionals, comporta que, proporcionalment, s'hauran de fer 22,5 IPSV, tenint en compte la longitud mitjana de 15 km per inspecció.

Inspeccions periòdiques de seguretat viària	
Nombre IPSV dels 299 km de la xarxa transeuropea amb periodicitat de 3 anys	20
Nombre IPSV dels 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals amb periodicitat de 3 anys	22,5
<b>Total</b>	<b>42,5</b>

Aquestes IPSV s'han de realitzar amb mitjans propis amb equips d'inspectors/es de seguretat viària que han de tenir com a mínim la titulació d'enginyeria tècnica d'obres públiques (B-18).

Cada inspecció implica una visita a camp en horari diürn i nocturn (per tal d'identificar com a usuari la conducció en visió de dia i de nit i poder comprovar els elements de la infraestructura viària), treball d'oficina previ i posterior a aquestes visites per analitzar dades i redactar els informes; i reunions de treball amb l'equip de conservació del tram de xarxa inspeccionat. Per fer aquestes inspeccions és necessari disposar de vehicle, carburant i càmera per gravació de vídeo.

Com que les IPSV són unes inspeccions que tindran similitud amb els procediments de les inspeccions específiques de seguretat viària, el cost que suposa fer aquestes 22,5 IPSV de més, es calcularà més endavant de forma conjunta amb el cost de les inspeccions específiques de seguretat viària.

### iii) Inspeccions específiques de seguretat viària

Per analitzar els costos addicionals que implica aquest nou procediment de gestió de la seguretat viària, cal tenir present que les inspeccions de seguretat viària (IESV) s'han de realitzar a partir de les conclusions de les avaluacions de la seguretat de les infraestructures viàries<sup>7</sup>, que s'han de realitzar sobre els 636 km de l'àmbit de la nova regulació. Atès que, hores d'ara, a priori, es desconeix quin serà el resultat d'aquesta avaluació i, per tant, a quants quilòmetres de xarxa viària s'hauran de realitzar IESV, s'ha estimat que serà necessari inspeccionar un 60% del total dels 636 km, és a dir, 382 km.

<sup>7</sup> Articles 1.6) de la Directiva (UE) 2019/1936 i 8 del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al [web csv.gencat.cat](http://web.csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 29 de 42

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

D'altra banda, s'ha considerat que cada IESV tindrà una longitud aproximada de 15 km, de forma paral·lela a la longitud de les IPSV, i, consegüentment, caldrà fer 25 IESV.

Inspeccions específiques de seguretat viària	
Nombre IESV estimades	25

Tot i que encara no s'han definit els procediments concrets de com es realitzaran les IESV, per fer els càlculs a efectes del seu impacte pressupostari, s'han previst equips d'inspectors/es de seguretat viària, que han de tenir com a mínim la titulació d'enginyeria tècnica d'obres públiques (B-18) i una expertesa suficient. A més, com a mínim, una de les persones integrants de l'equip ha de tenir experiència o formació específica en disseny d'infraestructures viàries, enginyeria de seguretat viària i anàlisi d'accidentalitat. En l'apartat següent, es detallarà el cost estimat per a les IPSV i les IESV.

En aquest sentit, i com en el procediment anterior, vista l'experiència dels darrers anys, resulta del tot convenient realitzar aquestes inspeccions amb mitjans propis degut a la necessitat de disposar d'un coneixement profund de la xarxa de carreteres i dels procediments de conservació viària i, a la vegada, poder dotar aquest personal d'una formació continua dins dels procediments d'inspecció.

**iv) Cost conjunt de les inspeccions periòdiques i específiques de seguretat viària**

Tenint en compte que la periodicitat requerida de les IPSV es preveu de 3 anys i que cal fer també les IESV resultants de les avaluacions de seguretat de les infraestructures viàries, s'ha considerat la planificació triennal següent per determinar quins seran els mitjans propis necessaris per poder donar resposta a aquestes necessitats.

2023	2024	2025
22,5 noves IPSV	20 IPSV + 3 IESV	22 IESV

Per tal de calcular l'increment econòmic que comportarà realitzar les IPSV i les IESV, s'ha partit de l'experiència adquirida en l'àmbit de les inspeccions de seguretat viària, és a dir, de les dades empíriques dels mitjans necessaris per donar resposta al compliment de les actuals inspeccions de seguretat viària regulades al Decret 190/2016, de 16 de febrer, on l'àmbit d'aplicació és només la xarxa transeuropea amb 299 km i per tant cal fer aproximadament un total de 20 inspeccions cada 3 anys.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al [web.csv.gencat.cat](http://web.csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 30 de 42

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

Des de l'entrada en vigor del Decret 190/2016, de 16 de febrer, es fan aproximadament 7 inspeccions de seguretat viària anuals amb un equip d'inspectors/es format per 2 enginyers/es d'obres públiques. Ara bé, es pot considerar que, amb personal exclusivament destinat a aquestes tasques, anirà incrementant la seva eficàcia, fet que permetrà aconseguir 14 inspeccions de seguretat viària anuals. A partir d'aquestes dades, es considera necessari l'equip següent per dur a terme aquestes 22 noves IPSV i IESV anuals:

- 1 coordinador/a de les tasques d'inspecció (planificació, seguiment, coordinació dels equips d'inspecció i de conservació, etc.) amb dedicació al 100%, amb la titulació d'enginyeria de camins canals i ports (categoria i nivell A-21), que en un principi no es considera un cost intern extra, tot i que cap la possibilitat que finalment si que sigui necessari considerar-lo un cost intern extra
- 2 inspectors/es de seguretat viària amb dedicació al 100% amb la titulació d'enginyeria d'obres públiques (categoria i nivell B-18). Aquests/es enginyers/es d'obres públiques han de ser personal propi de l'Administració de la Generalitat mentre es mantingui la vigència del Decret

Els costos dels mitjans personals, d'acord amb les taules retributives vigents per l'any 2023 dels funcionaris de la Generalitat de Catalunya<sup>8</sup>, representaran un cost total de 79.981,48 €. A aquests costos, cal afegir les despeses indirectes derivades d'haver de desplaçar personal als punts d'inspecció i que, requeriran, entre d'altres, vehicles, assegurances, combustible o càmeres. S'estimen en, aproximadament, 2.100 €/mensuals.

Els costos interns extres queden desglossats en la taula següent:

Inspeccions periòdiques de seguretat viària i Inspeccions específiques de seguretat viària			
Personal	Dedicació	Retribució anual (amb increment 38% per cost empresa inclòs)	Cost
2 Inspectors/es de seguretat viària amb la titulació d'enginyeria d'obres públiques (B-18)	100%	39.990,74 €	79.981,48 €
Costos indirectes (vehicles, carburants dietes)			25.000 €
<b>Cost anual amb personal intern per les inspeccions periòdiques i específiques de seguretat viària</b>			<b>104.981,48 €</b>

<sup>8</sup> <https://administraciopublica.gencat.cat/ca/funcio-publica/empleats-publics/retribucions/index.htm>.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 31 de 42

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

En aquests costos no s'han tingut en compte les dedicacions del personal de les seccions de conservació de carreteres que intervenen també en el procés posterior al de les inspeccions, és a dir, en la prioritització, planificació, definició i seguiment de les mesures correctores i actuacions de millora de conservació per millorar la seguretat dels trams inspeccionats.

**v) Avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació**

D'acord amb la Directiva (UE) 2019/1936 i el Projecte de decret<sup>9</sup>, l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació s'ha de fer d'acord amb:

- un examen visual, realitzat sobre el terreny o per mitjans electrònics, de les característiques de concepció de la infraestructura viària (seguretat intrínseca); 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.

Aquesta avaluació s'haurà de fer de tot l'àmbit d'aplicació de la nova regulació (636 km) i la primera avaluació s'haurà de realitzar a més tardar al 2024<sup>10</sup>.

1/ Costos externs:

Per poder realitzar una avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació, es requereix disposar de les dades de més de 50 paràmetres de la pròpia infraestructura com, per exemple, l'existència o no de sistema de contenció, l'amplada del voral o l'estat del paviment. Paràmetres que, a més, s'han de tenir respecte els 636 km compresos dins l'àmbit d'aplicació de la nova regulació.

Aquest volum de dades necessàries és tan elevat que requereix d'una presa de dades que es pugui automatitzar i traspassar al programari que faci l'avaluació. Per aquest motiu, per dur a terme aquest procediment es necessita una presa de dades dels elements funcionals de la carretera que serveixin com a paràmetre per l'avaluació mitjançant la contractació externa d'un inventari digital de la xarxa viària amb un equip d'alt rendiment. Aquest contracte es va formalitzar el 19/12/2023. En base a les dades

<sup>9</sup> Articles 1.4) de la Directiva (UE) 2019/1936 i 7 del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

<sup>10</sup> Articles 1.4) de la Directiva (UE) 2019/1936 i Disposició transitòria setena del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 32 de 42



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

obtingudes d'aquest inventari, aquestes dades s'hauran d'introduir en un programari específic que, mitjançant un procediment automatitzat, farà la traducció d'aquestes dades d'origen als paràmetres necessaris per fer l'avaluació. Amb aquests paràmetres es podrà executar l'avaluació, i per tant s'obté una classificació de les infraestructures viàries en un mínim de tres categories<sup>11</sup>.

La contractació externa per l'actualització de les dades de l'inventari digital amb l'equip d'alt rendiment, d'acord amb el plec de prescripcions tècniques que regeix la contractació, té un preu/km per una xarxa amb calçades separades de 314,60 € (IVA inclòs). S'ha considerat la hipòtesi que aquesta actualització de les dades dels paràmetres es realitzarà de forma bianual, per tant cada any s'actualitzaran les dades de 318 km. Així el cost anual amb mitjans externs per l'actualització de dades inventari digital de les infraestructures viàries per avaluar la seguretat és de 100.042,80 € (IVA inclòs).

A continuació es detallen els càlculs de manera esquemàtica:

- Nombre km anuals d'actualització de l'inventari digital: 318
- Cost per km d'actualització de les dades de l'inventari digital amb l'equip d'alt rendiment: 314,60 € (IVA inclòs)
- Cost anual amb mitjans externs per l'actualització de dades inventari digital de les infraestructures viàries per avaluar la seguretat: 100.042,80 € (IVA inclòs)

<b>Avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació</b>	
Nombre km anuals d'actualització de l'inventari digital	318
Cost per km d'inventari digital	314,60 €
<b>Cost anual amb mitjans externs per l'actualització de dades inventari digital de les infraestructures viàries per l'avaluació de la seguretat</b>	<b>100.042,80 €</b>

2/ Costos interns:

A aquest cost cal afegir el cost en personal propi de l'Administració de la Generalitat de Catalunya necessari per gestionar l'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació, efectuant les tasques d'extracció i anàlisi de les dades dels

<sup>11</sup>Articles 1.4) de la Directiva (UE) 2019/1936 i 7.5 del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 33 de 42

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

diferents sistemes de gestió per alimentar el programari que transformarà automàticament aquestes dades per tal que serveixin per calcular l'avaluació. Amb aquests mitjans propis també està previst que es duguin a terme les tasques de manteniment de les bases de dades dels sistemes de gestió i l'anàlisi de la consistència d'aquestes dades per la qual cosa es requereix d'un perfil de tècnic/a informàtic/a, i es preveu una dedicació del 50%. Aquest/a tècnic/a informàtic/a ha de ser personal propi de l'Administració de la Generalitat mentre es mantingui la vigència del Decret. En la part de validació i verificació de qualitat de les dades, tant les d'origen com les que resultin de l'avaluació, és necessari un perfil tècnic amb la titulació d'enginyeria d'obres públiques, amb una dedicació del 10%. Aquest/a enginyer/a d'obres públiques ha de ser personal propi de l'Administració de la Generalitat mentre es mantingui la vigència del Decret. Tenint en compte que la categoria i nivell d'aquests dos perfils correspon a un B-18<sup>12</sup> i que la seva retribució anual amb el 38% del cost empresa inclòs és de 39.990,74 €, es preveu un cost anual amb mitjans propis per executar l'avaluació de la seguretat de 23.994,45 €.

A continuació es detallen els càlculs de manera esquemàtica:

- Dedicació tècnic/a informàtic/a (B-18) manteniment de les bases de dades dels sistemes de gestió i l'anàlisi de la consistència d'aquestes dades per l'avaluació de la seguretat: 50%
- Dedicació prevista enginyer/a d'obres públiques (B-18) per validació i verificació de qualitat de les dades per l'avaluació de la seguretat: 10%
- Retribució anual B-18: 28.978,80 €
- Retribució anual B-18 tenint en compte un increment del 38% per cost empresa: 39.990,74 €
- Cost anual personal propi per l'avaluació de la seguretat: 23.994,45 €

Avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació	
Dedicació prevista tècnic/a informàtic/a (B-18)	50%
Dedicació prevista enginyer/a d'obres públiques (B-18)	10%
Retribució anual B-18 tenint en compte un increment del 38% per cost empresa	39.990,74 €
<b>Cost anual amb personal intern per l'avaluació de la seguretat</b>	<b>23.994,45 €</b>

<sup>12</sup> <https://administraciopublica.gencat.cat/ca/funcio-publica/empleats-publics/retribucions/index.htm>.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 34 de 42

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

3/ Costos totals:

Per tant, sumats tots els costos externs i interns derivats de la incorporació del nou procediment d'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries en explotació, resulta un increment total, de 124.037,25€ (IVA inclòs).

	Costos externs			Costos interns			Costos totals
	Nombre	Cost unitari	Subtotal	Nombre* Dedicació	Cost anual	Subtotal	
<b>Avaluació de la seguretat</b>							
Km d'actualització de dades inventari digital de les infraestructures viàries per avaluar la seguretat	318	314,60 €	100.042,80 €				
Tècnic/a informàtic/a (B-18) per l'avaluació de seguretat				0,5	39.990,74 €	19.995,37 €	
Enginyer/a d'obres públiques (B-18) per l'avaluació de seguretat				0,1	39.990,74 €	3.999,07 €	
Subtotal							<b>124.037,25 €</b>

**vi) Procediments de gestió de la seguretat viària que no suposen increment de cost:**

Per garantir la seguretat dels trams limítrofs amb els túnels d'infraestructura viària inclosos en l'àmbit de la Directiva 2004/54/CE<sup>13</sup>, la Directiva (UE) 2019/1936 estableix<sup>14</sup> que cal fer inspeccions conjuntes de seguretat viària amb la participació dels òrgans competents de l'aplicació de la nova Directiva –i, per tant, del Projecte de decret- i dels òrgans competents de l'aplicació de la Directiva 2004/54/CE o del corresponent decret que la desplegui al nivell de les competències de la Generalitat de Catalunya. Aquestes inspeccions conjuntes s'han de fer mínim cada 6 anys. Com que no es tracta d'una quantitat elevada de casos<sup>15</sup> i la periodicitat és cada 6 anys es preveu dur a terme aquestes inspeccions amb els mateixos equips d'inspecció previstos per les a inspeccions periòdiques i específiques de seguretat viària. Per aquest motiu no suposen un increment de cost.

El sistema de notificació voluntària amb la finalitat de recopilar les incidències comunicades per les persones usuàries de la via pública i els vehicles, que estableix el decret, tampoc s'ha tingut en compte per calcular l'increment de costos perquè és una

<sup>13</sup> Directiva 2004/54/CE del Parlament Europeu i del Consell de 29 d'abril de 2004, sobre requisits mínims de seguretat per a túnels de la xarxa transeuropea de carreteres.

<sup>14</sup> Article 1.5).

<sup>15</sup> Actualment, només implicaria efectuar inspeccions conjuntes en els trams de carretera limítrofs amb el túnel del Cadí, a la carretera C-16, i amb els túnels de Joanet, a la C-25.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 35 de 42

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

eina que ja es troba en funcionament, tot i que cal fer-ne una actualització, tot i així s'ha considerat que no és necessari repercutir cap cost en aquesta avaluació.

En darrer terme, palesar que l'ampliació de l'àmbit d'aplicació a les infraestructures viàries que estiguin situades fora de les zones urbanes, a les quals no tinguin accessos les propietats confrontants i que es duguin a terme amb finançament de la Unió, amb excepció de les infraestructures viàries que no estiguin obertes a la circulació de vehicles a motor, com les vies de circulació per a bicicletes, o les infraestructures viàries que no estiguin concebudes per a la circulació general, com les d'accés a zones industrials, agrícoles o forestals<sup>16</sup>, no s'ha tingut en compte a l'hora de calcular la repercussió en els costos atès que, en aquests moments no hi ha cap tram de carretera de titularitat de la Generalitat que compleixi amb aquests requisits.

**vii) Resum dels costos totals per l'aplicació de la nova regulació de seguretat viària:**

Com a costos externs s'ha tingut en compte l'increment anual derivat d'aplicar els procediments d'ASV i ASV als 337 km nous de l'àmbit corresponents a autopistes i infraestructures viàries principals que és de 266.200 € (IVA inclòs); i el cost anual amb mitjans externs per l'actualització de dades inventari digital de les infraestructures viàries per avaluar la seguretat que és de 100.042,80 € (IVA inclòs). De manera que l'increment total amb mitjans externs és de 366.242,80 €.

Pel què fa a mitjans propis, de l'Administració de la Generalitat mentre es mantingui la vigència del Decret, per l'aplicació dels procediments de gestió de la seguretat viària actualment existents que han vist l'àmbit d'aplicació ampliat, així com pels procediments nous introduïts, s'ha estimat que es necessitarà:

- tres enginyers/eres d'obres públiques (amb categoria i nivell B-18);
- un/a tècnic/a informàtic/a amb dedicació al 50% (amb categoria i nivell B-18).

Per tant l'increment total anual en mitjans propis és de 153.971,31 €.

Consegüentment, l'increment de cost anual total de la implementació del Projecte de decret és de 520.214,11 €.

<sup>16</sup> Articles 1.1) de la Directiva (UE) 2019/1936 i 1.3 del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 36 de 42

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

La taula següent detalla el desglossament de l'increment anual total:

	Costos externs			Costos interns			Costos totals
	Nombre	Cost unitari	Subtotal	Nombre* Dedicació	Cost anual	Subtotal	
<b>Auditories d'impacte de la seguretat viària i Auditories de seguretat viària</b>							
AISV i ASV anuals per increment àmbit aplicació	11	24.200,00 €	266.200,00 €				
Enginyer/a d'obres públiques (B-18) per AISV i ASV en 337 km d'autopistes i infraestructures viàries principals				0,5	39.990,74 €	19.995,37 €	
Despeses indirectes					5.000,00 €	5.000,00 €	
Subtotal							291.195,37 €
<b>Inspeccions periòdiques de seguretat viària i Inspeccions específiques de seguretat viària</b>							
Inspectors/es de seguretat viària amb la titulació d'enginyeria d'obres públiques (B-18)				2,0	39.990,74 €	79.981,49 €	
Despeses indirectes					25.000,00 €	25.000,00 €	
Subtotal							104.981,49 €
<b>Avaluació de la seguretat</b>							
Km d'actualització de dades inventari digital de les infraestructures viàries per avaluar la seguretat	318	314,60 €	100.042,80 €				
Tècnic/a informàtic/a (B-18) per l'avaluació de seguretat				0,5	39.990,74 €	19.995,37 €	
Enginyer/a d'obres públiques (B-18) per l'avaluació de seguretat				0,1	39.990,74 €	3.999,07 €	
Subtotal							124.037,25 €
<b>TOTAL</b>			<b>366.242,80 €</b>			<b>153.971,31 €</b>	<b>520.214,11 €</b>

#### ix. Costos de personal

L'impacte econòmic dels recursos humans necessaris per dur a terme els procediments de gestió de la seguretat viària és el que s'ha justificat en els apartats anteriors d'aquesta memòria.

La revisió tècnica i jurídica i l'elaboració del Projecte de decret no ha comportat cap despesa directa per a l'Administració de la Generalitat ja que s'ha dut a terme amb el personal del Servei de Gestió Jurídica i de la Subdirecció General d'Explotació Viària de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, sense necessitat d'externalitzar la tasca.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 37 de 42

**Annex 4. Càlcul dels beneficis socioeconòmics esperats per l'estalvi en accidents greus i mortals**

El principal objectiu estratègic de la Unió europea en seguretat viària és aconseguir reduir a zero els accidents mortals al 2050, el que s'anomena "visió zero". Tanmateix, la Directiva UE 2019/1936 de seguretat viària<sup>1</sup>, recull que els avanços cap aquest objectiu s'han estancat en els darrers anys i, per aquest motiu, s'ha fixat un nou objectiu intermedi respecte les víctimes greus, que consisteix a reduir-les a la meitat l'any 2030, agafant com a referència les dades d'accidentalitat del 2020. Aquests objectius també queden recollits en el Pacte Nacional per a una mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030<sup>2</sup>.

Basant-se en l'assoliment d'aquests objectius, en aquest annex s'ha volgut fer el càlcul del que significarà en termes de beneficis socioeconòmics aquesta reducció a 2030 i 2050 de l'accidentalitat; però, donat que l'any 2020 va ser un any on la mobilitat es va veure afectada per la pandèmia de la COVID-19, s'ha considerat més adequat prendre com a dada de partida l'accidentalitat de l'any 2019 enlloc de la de 2020.

S'han agafat les dades de les víctimes greus que hi van haver durant el 2019 a les infraestructures viàries compreses en l'àmbit d'aplicació del Projecte de decret<sup>3</sup> i s'ha suposat que es reduirien a la meitat al 2030. A continuació, s'ha estimat quin seria l'estalvi en cost de víctimes suposant que la reducció anual seria igual en el període de 8 anys comprès entre l'inici de 2023 fins al final de 2030. En el cas de les víctimes mortals s'ha suposat que arribaven a zero al 2050 suposant que la reducció anual seria igual en el període de 28 anys comprès entre inici de 2023 fins a final de 2050.

Taula amb les víctimes mortals i greus de la xarxa viària de l'àmbit del present decret a l'any 2019 i previsió de la seva reducció a 2030 i 2050:

Xarxa viària àmbit decret	Any 2019	Previsió de reducció al 50% víctimes greus a 2030	Previsió de reducció a zero mortals a 2050
Víctimes mortals	7		7
Víctimes greus	42	21	

<sup>1</sup> Considerant (1).

<sup>2</sup> Aprovat per ACORD GOV/3/2021, de 19 de gener.

<sup>3</sup> Article 1 del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.



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

Per avaluar el cost socioeconòmic de l'estalvi de les víctimes greus i mortals s'han tingut en compte els valors de referència de la metodologia d'anàlisi cost-benefici definida pel Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transport (SAIT)<sup>45</sup>. Les xifres que s'assignen per valorar el cost de cada víctima tenen en compte els costos econòmics directes (hospitalització, serveis emergències, etc.), així com els costos indirectes com la pèrdua de capacitat productiva de les víctimes. Els valors d'aquests costos unitaris segons el SAIT són els de la taula següent:

	Costos unitaris
Víctima mortal	2.713.462 €
Víctima greu	228.294 €

El cost anual de l'estalvi estimat que es produirà en els pròxims 8 i 28 anys per assolir els objectius marcats serà d'1.277.637,25 €. Aquest estalvi no només serà degut a la implementació dels procediments de gestió de la seguretat viària recollits al Projecte de decret, sinó també a l'execució de les mesures correctores derivades d'aquests procediments, com seria el cas dels projectes de reforçament del ferm, conservació dels sistemes de contenció o millores d'interseccions, entre altres. Per tant, es considera com a benefici directe derivat de les previsions del text proposat, el 70% d'aquest cost que serà de **894.346,08 € anuals**.

Xarxa viària àmbit decret	Cost reducció al 50% víctimes greus a 2030	Cost reducció a zero mortals a 2050	Cost anual
Víctimes mortals		18.994.234 €	678.365,50 €
Víctimes greus	4.794.174 €		599.271,75 €
<b>TOTAL</b>			<b>1.277.637,25 €</b>
<b>BENEFICI DEL 70 % DEL TOTAL</b>			<b>894.346,08 €</b>

<sup>4</sup> Metodologia d'anàlisi cost-benefici per a les avaluacions realitzades sobre les actuacions viàries i ferroviàries, que analitza un projecte de transport des d'un punt de vista socioeconòmic. Impulsada pel Departament de Territori de forma conjunta amb l'ATM de Barcelona, el Departament d'Economia i Hisenda i el Col·legi de Camins, Canals i Ports de Catalunya.

<sup>5</sup> El Manual del SAIT s'acompanya a la Instrucció DGIMT/1/2015 sobre l'aplicació del SAIT del Departament de Territori i Sostenibilitat per a les avaluacions socioeconòmiques realitzades sobre les principals actuacions viàries i ferroviàries impulsades per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre. ([https://territori.gencat.cat/web/.content/home/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/SAIT/instruccio-transport-1-2015.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/03_infraestructures_i_mobilitat/SAIT/instruccio-transport-1-2015.pdf)).



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 39 de 42

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

### **Annex 5. Anàlisi de puntuació de les opcions valorades (decisió multi-criteri)**

L'anàlisi de decisió multi-criteri (ADMC) és una metodologia de presa de decisions que permet combinar elements quantitius i qualitius.

El mètode de puntuació és una manera ràpida i senzilla per identificar l'alternativa preferible en un problema de decisió multi-criteri.

Tot seguit es detallen les etapes d'aquest mètode aplicades al nostre cas:

#### **1. Identificar els objectius per a resoldre el problema**

Els objectius han estat definits en l'apartat 1.B d'aquesta Memòria:

- 1) Incorporar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936.
- 2) Garantir la seguretat jurídica i simplicitat de la regulació dels procediments de gestió de la seguretat viària en l'àmbit de les infraestructures viàries de la Generalitat.
- 3) Incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat.
- 4) Garantir la seguretat dels usuaris vulnerables de les vies de titularitat de la Generalitat.

#### **2. Identificar les opcions a considerar**

Les alternatives o opcions a considerar han estat definides en l'apartat 1.C d'aquesta Memòria:

- Opció 1: "No fer res" o mantenir la situació actual.
- Opció 2: Aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer.
- Opció 3: Aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer.



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46

Pàgina 40 de 42



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

**3. Llistar els criteris que indicaran el nivell d'assoliment dels objectius**

Atenent els objectius establerts anteriorment, s'han definit els criteris següents:

- Incorporar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936
- Garantir la seguretat jurídica i simplicitat de la regulació dels procediments de gestió de la seguretat viària en l'àmbit de les infraestructures viàries de la Generalitat
- Incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat
- Garantir la seguretat dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de les vies de titularitat de la Generalitat.



**4. Establir una puntuació per a cadascun dels criteris i alternatives**

La puntuació de cada criteri s'ha definit en funció de si l'opció o alternativa analitzada compleix, o no, els criteris establerts. En aquest sentit, si una opció o alternativa compleix un criteri obtindrà 25 punts, mentre que si no el compleix la seva puntuació serà de 0.

D'aquesta manera, donat que hi ha 4 criteris a avaluar, la puntuació màxima que pot obtenir una opció o alternativa serà de 100 punts.

**5. Calcular la puntuació per cadascuna de les alternatives**

Un cop establerta la valoració dels criteris per a les tres alternatives proposades, s'obté que la puntuació per a l'alternativa 1 (no fer res) és de 0 punts, per a l'alternativa 2 (aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016, de 16 de febrer) és de 75 punts i per a l'alternativa 3 (aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer) és de 100 punts.

	Doc. original signat per: David Prat Soto 08/02/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 08/02/2027	Data creació còpia: 08/02/2024 16:04:46
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica <b>CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ</b>  0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB	Pàgina 41 de 42

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

**6. Ordenar les alternatives en funció de la puntuació**

Vista la puntuació obtinguda per les tres alternatives, l'opció més avantatjosa és la d'aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016, de 16 de febrer.

Criteri	Opció 1	Opció 2	Opció 3
	"No fer res"	Aprovar un nou decret que modifiqui el Decret 190/2016	Aprovar un nou decret que derogui el Decret 190/2016
Incorporar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936	0	25	25
Garantir la seguretat jurídica i simplicitat de la regulació dels procediments de gestió de la seguretat viària en l'àmbit de les infraestructures viàries de la Generalitat	0	0	25
Incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat	0	25	25
Garantir la seguretat dels/de les usuaris/usuàries vulnerables de les vies de titularitat de la Generalitat	0	25	25
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>100</b>



Doc. original signat per:  
David Prat Soto 08/02/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 08/02/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0SIF7FKNLBWN6YNHVFFDPQKC9I3E5QKB

Data creació còpia:  
08/02/2024 16:04:46