

**Resolució de 16 de juny de 2023, del Rectorat de la Universitat de València, per la qual es convoca de la primera edició del Concurs de Fotografia de Senyalització Viària: “Senyals que generen solucions i problemes”, de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent i se n'estableixen les bases reguladores. [Exp. [CAT23-05-107-02](#)]**

El Vicerectorat d'Innovació i Transferència de la Universitat de València, fent ús de les atribucions que li confereix la resolució de 20 de maig de 2022, de la rectora de la Universitat de València (DOGV del 30 de maig de 2022), per la qual es deleguen determinades competències en els vicerektorats, la Secretaria General, la Gerència i altres òrgans d'aquesta universitat,

#### RESOL

1. Convocar la primera edició del Concurs de Fotografia de Senyalització Viària: “Senyals que generen solucions i problemes”, de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent, i aprovar-ne les bases reguladores.
2. Aquesta convocatòria es regeix per les bases que es publiquen en els annexos I, II i III.
3. Els premis es financen a càrrec del capítol VII del pressupost de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent de la Universitat de València per a l'any 2023, orgànica 9390060723, específica 20200749, per un import de tres-cents euros (300 €).

Contra aquesta resolució, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar recurs de reposició, davant el mateix òrgan que l'ha dictada, dins del termini d'un mes comptador a partir de l'endemà de la seua notificació, o bé directament interposar recurs contenciós administratiu, davant els òrgans de la jurisdicció contenciosa administrativa de la Comunitat Valenciana, dins del termini de dos mesos comptadors a partir de l'endemà de la seua notificació.

La rectora, p.d. ([DOGV 30/05/2022](#))

Rosa M. Donat Beneito  
Vicerectora d'Innovació i Transferència



## ANNEX I. BASES REGULADORES DE LA PRIMERA EDICIÓ DEL CONCURS DE FOTOGRAFIA SENYALITZACIÓ VIÀRIA: “SENYALS QUE GENEREN SOLUCIONS I PROBLEMES” DE LA CÀTEDRA SEOFER DE SEURETAT VIÀRIA I MOBILITAT INTEL·LIGENT.

### 1. OBJECTE

L'objectiu d'aquesta convocatòria és premiar aquelles fotografies que posen de manifest circumstàncies en la senyalització viària que puguen generar problemes de seguretat en la circulació, i també oferir solucions efectives per a abordar aquests problemes. A través d'aquesta convocatòria, s'espera recollir informació que resolga els desafiaments que es presenten en la senyalització viària, tant en entorns urbans, com interurbans.

Les fotografies són una eina poderosa per a ressaltar els problemes de seguretat en la circulació i ajudar a desenvolupar possibles solucions efectives. Per tant, aquest premi busca fomentar la consciència i la comprensió sobre la importància que té la senyalització viària en la seguretat de les persones, així com reconèixer aquelles solucions en la senyalització viària efectives i innovadores que hagen suposat una millora per a la seguretat en la circulació.

### 2. PARTICIPANTS

Hi pot participar qualsevol persona física major de 18 anys.

### 3. PRESENTACIÓ DE SOL·LICITUDS

El termini de presentació de sol·licituds comença l'endemà de la publicació de l'extracte d'aquesta convocatòria en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV) i acaba el 30 de setembre de 2023.

Les sol·licituds s'han de presentar mitjançant el formulari inclòs en l'annex II a través de la Seu electrònica de la Universitat de València, fent ús del procediment de registre electrònic que és accessible en <https://links.uv.es/xz8ewug> amb usuari i contrasenya de la Universitat de València, amb registre previ en la seu o amb certificat electrònic digital.

Les sol·licituds han d'anar dirigides a Càtedres **Institucionals i d'Empresa** seguint la ruta següent: “Tipus d'unitat” Serveis universitaris, generals i centrals; “Òrgan al qual es dirigeix” Servei de Transferència i Innovació; “Tramitació desitjada” Gestions específiques de la unitat, Càtedres Institucionals i d'Empresa. En aquest [enllaç](#) se'n pot consultar una guia d'ajuda. També es poden



presentar en qualsevol de les formes que preveu l'article 16 de la [Llei 39/2015](#), d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Adicionalment a la sol·licitud d'inscripció remesa per registre electrònic, cada concursant ha de presentar les fotografies seguint aquestes indicacions:

- Cada concursant pot participar amb un màxim de 5 fotografies (1 per cada situació detectada).
- Només s'accepten fotografies en color, no en blanc i negre.
- La situació mostrada s'ha de descriure de manera detallada, amb indicació del lloc on es troba, segons ANNEX II.
- Les fotografies s'han de lliurar en format digital:

Les imatges s'han d'enviar en format JPG, amb un màxim de 3508 píxels en el costat més curt i una resolució mínima de 300 dpi. Les persones participants han d'enviar la foto amb indicació del títol, la data i les coordenades o lloc en què ha sigut presa la instantània.

No s'admetrà cap fotografia els drets de propietat intel·lectual de la qual no pertanguen íntegrament i sense excepció a la pròpia persona participant en el concurs.

No s'admetran fotografies manipulades digitalment, ni viratges de color, clonacions, muntatges fotogràfics o totes aquelles alteracions que canvien la fotografia tal com va ser realitzada. No s'entenen com a manipulacions els ajustos de màscara d'enfocament, saturació, nivells i altres ajustos necessaris en tot revelat digital.

#### 4. ÒRGAN INSTRUCTOR I ÒRGAN COMPETENT PER A RESOLDRE

La instrucció d'aquest procediment correspon al Servei de Transferència i Innovació de la Universitat de València.

L'òrgan competent per a la resolució de la convocatòria és el Vicerectorat d'Innovació i Transferència de la Universitat de València.

#### 5. PROCEDIMENT DE CONCESSIÓ

El procediment de concessió és el règim de concurrència competitiva, d'acord amb la secció 1a del capítol II del títol X de la Llei 1/2015, de la Generalitat, d'hisenda pública, del sector públic instrumental i de subvencions.



La resolució del concurs es farà en el termini màxim de sis mesos des de la publicació de la convocatòria en el DOGV, segons que estableix l'article 25 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

## 6. COMISSIÓ I CRITERIS D'AVALUACIÓ

### Comissió de valoració

La valoració de les fotografies rebudes es durà a terme per les persones següents:

- Director de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent).
- Director general de SEOFER, SL.
- Tres investigadors/es de l'INTRAS.
- Un expert o experta en seguretat viària.

La comissió de valoració s'abstindrà d'intervenir en el procediment atés l'article 23 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

### Criteris d'avaluació.

En funció de la quantitat de fotografies rebudes, la comissió de valoració es reserva el dret d'efectuar-ne un primer cribratge en el qual seleccionarà 25 fotografies, que seran valorades seguint els criteris següents:

- Compliment de l'objectiu: Adequació de la imatge a la temàtica del concurs "Detecció de senyalització que genere un problema o una solució de seguretat per a la circulació". També es tindrà en compte la rellevància de la situació per a la seguretat viària. (50%)
- Qualitat tècnica: Enfocament i contrast adequat, colors nítids i composició equilibrada. (20%)
- Comunicació visual: Capacitat de comunicar visualment el problema. (30%)

En congruència amb l'objectiu d'aquest premi, si la Comissió de valoració interpreta que la persona participant s'ha exposat a qualsevol situació arriscada per a aconseguir alguna de les fotografies presentades, aquesta quedarà eliminat de la fase d'avaluació i conseqüentment del premi. Això mateix ocorrerà si la foto ha estat presa per un conductor d'un vehicle en moviment.

La comissió de valoració es reserva la possibilitat de contactar amb qualsevol de les persones participants abans de la resolució del premi per a sol·licitar més informació sobre les fotografies presentades.



## 7. RESOLUCIÓ DEL CONCURS

La proposta de resolució de la comissió de valoració es farà pública a través de la pàgina web de la [Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent](#).

A l'efecte de notificació, es publicarà en el tauler oficial d'anuncis de la Universitat de València [<https://tauler.uv.es>]. A partir de la seua publicació en el tauler oficial d'anuncis de la UV, s'obrirà un termini de deu dies hàbils per presentar, si s'escau, escrit d'al·legacions.

Transcorregut aquest termini, la comissió de valoració elaborarà i publicarà en els mateixos mitjans la proposta de resolució definitiva.

El Vicerectorat d'Innovació i Transferència resoldrà els premis atesa la proposta de concessió de la comissió de valoració.

La resolució de concessió es publicarà, amb efecte de notificació, en el tauler oficial de la Universitat de València [<https://tauler.uv.es>].

A més, es donarà també difusió de la resolució en la pàgina web [www.uv.es/catedres](http://www.uv.es/catedres) i en la pàgina web de la [Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent](#), incloent en tots dos casos enllaços a la publicació del tauler oficial.

El lliurament de premis tindrà lloc en la inauguració de l'exposició fotogràfica que la Càtedra realitzarà al vestíbul de l'edifici INTRAS, al carrer del Serpis, 29 (46022 València). De manera simultània, aquesta exposició es dissenyarà en format virtual i accessible des de qualsevol dispositiu electrònic.

## 8. PREMIS

Consta en el respectiu expedient la consignació pressupostària adequada i suficient per a atendre les obligacions de despesa que puguen derivar-se d'aquesta convocatòria.

El premi es finança a càrrec del capítol VII del pressupost de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent de la Universitat de València per a l'any 2023, orgànica 9390060723, específica 20200749, per un import total de 300 €.

S'atorgarà un únic **premi dotat amb 300€** i dos (2) accèssits o mencions especials sense dotació econòmica. De la mateixa manera, també es podran atorgar accèssits o mencions especials addicionals, sense que això supose necessàriament una dotació econòmica.

El premi és indivisible i pot ser declarat desert en cas que cap de les instantànies rebudes obtinga una puntuació mínima de 6 punts (60%) segons els criteris del punt 6 d'aquesta convocatòria.



La quantitat abonada com a premi està subjecta a les retencions legalment establertes d'acord amb la legislació fiscal.

## 9. RECURSOS

Contra la resolució de concessió dels premis, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar un recurs de reposició, davant el mateix òrgan que l'ha dictada, dins del termini d'un mes comptador a partir de l'endemà de publicar-se, o bé directament un recurs contenciós administratiu, davant els òrgans de la jurisdicció contenciosa administrativa de la Comunitat Valenciana, dins del termini de dos mesos comptadors a partir de l'endemà de la seua publicació.

## 10. COPYRIGHT I DRETS D'AUTOR

Les persones participants es responsabilitzen del compliment de les disposicions legals vigents en matèria de propietat intel·lectual i física de cada imatge.

Pel sol fet de presentar-se al premi, la persona participant afirma que:

- És autor o autora única de cadascuna de les fotografies presentades.
- Que és la persona propietària del copyright i de qualsevol altra propietat intel·lectual de cada imatge.
- Assumeix la responsabilitat davant qualsevol reclamació realitzada per terceres persones que apareguen en les imatges presentades.
- La Càtedra no és responsable en cap circumstància de l'incompliment de la llei sobre aquest tema.

Pel fet de participar en el concurs, les persones participants accepten que totes les obres rebudes passen a formar part de la base de dades d'imatges de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent. Així, les persones participants autoritzen aquesta Càtedra a reproduir les imatges en tots els mitjans de comunicació i suports que determinen necessaris per a la difusió del premi i/o projectes, campanyes nacionals i internacionals. En tot cas, les imatges sempre seran utilitzades amb inclusió del nom del seu autor o autora.

## 11. COMPATIBILITAT

Aquests premis són compatibles amb qualsevol altra mena de premi o ajuda pública o privada.



## 12. LEGISLACIÓ APLICABLE

Tot allò que no és previst en aquesta convocatòria, s'ha d'interpretar d'acord amb la legislació aplicable a ajudes i altres aportacions dineràries sense contraprestació realitzades pels ens pertanyents al sector públic de la Comunitat Valenciana, això és, la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, la Llei 9/2008, de 3 de juliol, que modifica la Llei 8/1998, de 9 de desembre, de fundacions de la Comunitat Valenciana, i la Llei 1/2015, de la Generalitat, d'hisenda pública, del sector públic instrumental i de subvencions.

## 13. DADES DE CARÀCTER PERSONAL

### 13.1. Dades del responsable

Universitat de València Estudi General

CIF: Q4618001D

Av. Blasco Ibáñez 13

46010 València

lopd@uv.es

### 13.2. Finalitats i base jurídica del tractament

En compliment del que disposen el Reglament (UE) 2016/679, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades, i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal i garantia de drets digitals, s'informa que les dades personals subministrades en aquest procés s'incorporaran als sistemes d'informació de la Universitat de València que escaiga, amb la finalitat de gestionar i tramitar la sol·licitud de participació en el premi, de conformitat amb el que estableix la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

### 13.3. Procedència de les dades

La Universitat de València únicament tractarà les dades proporcionades per la persona sol·licitant.

### 13.4. Destinataris de les dades personals

En el marc de la relació que s'estableix amb motiu de la presentació de la candidatura, s'informa que se cediran les dades estrictament necessàries en els supòsits següents i per a les finalitats següents:

- Publicació de la resolució de concessió en el tauler oficial d'anuncis de la Universitat de València. Addicionalment, a efectes informatius, se'n podrà informar també en pàgines web allotjades sota el domini oficial de la Universitat de València.





- Publicació de les persones beneficiaris, de l'import i de l'objecte del premi en el portal de transparència de la Universitat de València ([www.uv.es/transparencia](http://www.uv.es/transparencia)), en compliment del que estableixen l'article 8.1 a) de la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, i l'article 9.1 e) de la Llei 2/2015, de 2 d'abril, de transparència, bon govern i participació ciutadana de la Comunitat Valenciana.
- A la Base de Dades Nacional de Subvencions (BDNS), en compliment del que estableix l'article 20 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

### 13.5. Termini de conservació de les dades

Les dades es conservaran i seran, si escau, cancel·lades d'acord amb els criteris següents.

Quant a les persones concurrents a les quals no es concedisca el premi, les dades es conservaran durant els períodes que preveu la legislació administrativa en garantia dels seus drets.

Quant a les persones concurrents a les quals se'ls concedisca el premi, les dades es conservaran durant tot el període vinculat a la gestió de la convocatòria, s'incorporaran si escau a l'expedient de l'estudiant i es conservaran amb finalitats d'acreditació i certificació de la concessió i de qualsevol altre mèrit acadèmic relacionat.

### 13.6. Drets

Les persones que proporcionen dades tenen dret a sol·licitar al responsable del tractament l'accés a les seues dades personals, i la seua rectificació o supressió, o la limitació del seu tractament, o a oposar-s'hi, així com el dret a la portabilitat de les dades. Les persones interessades poden exercir els seus drets d'accés mitjançant l'enviament d'un correu electrònic dirigit a [lopd@uv.es](mailto:lopd@uv.es), des d'adreces oficials de la Universitat de València, o bé mitjançant un escrit acompanyat de còpia d'un document d'identitat i, si és el cas, de documentació acreditativa de la sol·licitud, dirigit al delegat de Protecció de Dades a la Universitat de València.

### 13.7. Dret a presentar una reclamació davant una autoritat de control


La Universitat de València i les seues fundacions i entitats associades estan adaptades a la LOPD i al RGPD. Tenen habilitada una adreça [lopd@uv.es](mailto:lopd@uv.es) per a qualsevol informació, suggeriment, petició d'exercici de drets i resolució amistosa de controvèrsies en matèria de protecció de dades de caràcter personal, sense perjudici del dret a presentar una reclamació davant l'autoritat de control competent.

### 13.8. Polítiques de privacitat de la Universitat de València

Les polítiques de privacitat de la Universitat de València es poden consultar en <http://links.uv.es/qbf2qd6>





 VNIVERSITAT D VALÈNCIA	<b>ANNEX II</b>	<b>Exp.</b>
---	-----------------	-------------

<b>1</b>	DADES IDENTIFICATIVES		
<b>Nom</b>			
<b>Cognoms</b>			
<b>Adreça</b>			
<b>Adreça electrònica</b>	<b>Telèfon</b>		
<b>Títol fotografia 1</b>			
<b>Títol fotografia 2</b>			
<b>Títol fotografia 3</b>			
<b>Títol fotografia 4</b>			
<b>Títol fotografia 5</b>			

<b>2</b>	DETALL		
<b>Títol fotografia 1</b>	<p><i>Descripció detallada de la situació que suposa un perill o una millora per a la circulació i lloc exacte en què es troba (descripció del lloc i coordenades/ortofotografia). Es pot fer ús de més fotografies per a descriure la situació sempre que siga necessari. Data de la fotografia.</i></p>		
<b>Títol fotografia 2</b>			
<b>Títol fotografia 3</b>			
<b>Títol fotografia 4</b>			
<b>Títol fotografia 5</b>			




## Data i Signatura

Destinació: Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent - Institut Universitari d'Investigació en Trànsit i Seguretat Viària (INTRAS) de la Universitat de València. C/ Serpis, 29.  
46022 València. Espanya.

<b>3</b>	LOPD
<p><i>Les dades personals subministrades en aquest procés s'incorporaran als sistemes d'informació de la Universitat de València que corresponga amb la finalitat de gestionar i tramitar la sol·licitud de les ajudes, d'acord amb el que estableix la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.</i></p> <p><i>Les persones que proporcionen les seues dades tenen dret a sol·licitar al responsable del tractament l'accés a les seues dades personals, i la seua rectificació o supressió, o la limitació del seu tractament, o a oposar-s'hi, així com el dret a la portabilitat de les dades. Les persones interessades poden exercir els seus drets mitjançant l'enviament d'un correu electrònic dirigit a: <a href="mailto:lopd@uv.es">lopd@uv.es</a>, quan ho facen des d'adreces oficials de la Universitat de València, o bé mitjançant un escrit acompanyat de còpia de document d'identitat i, si s'escau, de documentació acreditativa de la sol·licitud, dirigida al delegat de Protecció de Dades de la Universitat de València, Edif. Rectorat, av. Blasco Ibáñez 13, 46010 València, <a href="mailto:lopd@uv.es">lopd@uv.es</a></i></p> <p><i>Per a més informació sobre el tractament, podeu consultar las bases reguladores de la primera edició del Concurs de Fotografia de Senyalització Viària: "Senyals que generen solucions i problemes" de la Càtedra SEOFER de Seguretat Viària i Mobilitat Intel·ligent.</i></p>	



 VNIVERSITAT D VALÈNCIA	<b>ANNEX III</b>	<b>Exp.</b>
---	------------------	-------------

### Relació de casos que serveixen d'exemple

A continuació, es presenta una llista de situacions a tall d'exemple. S'ha de recordar que aquesta llista no és tancada i que, per tant, es poden abordar casos que no hi apareixen.

La persona participant pot descarregar-se el [Catàleg de senyals](#) de codi de la pàgina web de SEOFER; d'aquesta manera, si ho desitja, es pot referir a cada senyal en concret utilitzant la referència amb què s'identifica en el Reglament general de circulació.

**Cas núm. 1: Marques viàries “suprimides” que es veuen millor que aquelles a què substitueixen, o que es continuen veient tot i que s'han intentat eliminar.**

**Cas núm. 2: Senyalització d'obres fixes que no està adaptada a la dinàmica de l'obra.** De vegades, trobem obres sense activitat en períodes que poden durar alguns dies..., però la senyalització de l'obra manté, innecessàriament, les restriccions al trànsit (això contribueix al desprestigi de la senyalització d'obra).

**Cas núm. 3: Senyalització d'obra contraproductent per imposar restriccions excessives.** En algunes obres, s'estableixen limitacions exagerades, i no creïbles, com ara límits de velocitat absurdament baixos. També es dona el cas que el nombre de senyals siga anormalment elevat, fins al punt que el conductor no pot assimilar tant de senyal (això també contribueix al desprestigi de la senyalització d'obra).

**Cas núm. 4: Interseccions “en creu” o “en T”, mal dissenyades o senyalitzades.** En algunes interseccions es fa parar el vehicle que no té la prioritat en una posició des de la qual no té visibilitat dels vehicles que gaudeixen de la prioritat (el conductor que ha de cedir el pas ix “a cegues”).

**Cas núm. 5: Interseccions amb angle inadequat d'entroncament.** En algunes interseccions, el vehicle sense prioritat es veu obligat a situar-se amb un angle de 45° respecte del prioritari, cosa que fa que no el pugua veure ni pel retrovisor ni girant el cap (com en el cas anterior, ix “a cegues”).

**Cas núm. 6: Excessiu nombre de senyals.** En alguns casos, normalment en interseccions (i principalment en rotondes), trobem tal quantitat de destinacions senyalitzades que, perquè les puguen assimilar totes, es donaria l'absurda i perillosa situació d'haver de parar per a aconseguir-ho; la cosa s'agreuja quan s'aprofita la rotonda per a informar l'usuari sobre temes aliens a la conducció (horari de biblioteca, activitats formatives, telèfon de retirada de residus, publicitat, etc.).



**Cas núm. 7: Dos senyals en el mateix pal.** Les instruccions tècniques recomanen la col·locació de dos senyals en el mateix pal... quan es complementen i es referisquen a la mateixa circumstància (per exemple, limitació de velocitat i revolt perillós). L'objectiu no és “estalviar pals”, sinó reforçar l'atenció sobre aquesta circumstància. Quan els dos senyals no es complementen, resulta incorrecte col·locar-les en el mateix pal (per exemple, revolt perillós i distància a una destinació determinada). Es tracta d'incloure casos com aquest en el document en elaboració.

**Cas núm. 8: Cartells croquis de difícil assimilació.** Els cartells croquis poden aportar claredat i complementar la senyalització convencional a l'hora d'interpretar una situació complexa en un tram o nus d'una carretera o carrer. Perquè així siga, cal que siguen de fàcil comprensió a la velocitat d'operació en el tram. De vegades, veiem croquis tan mal dissenyats que no solament no són de cap ajuda per a la conducció, sinó que poden suposar un efecte contrari (distracció, confusió...).

**Cas núm. 9: Senyalització innecessària de perill.** Hi ha situacions que poden representar un perill no evident per a l'usuari de la via; per a aquests casos, hi són els senyals de perill. De vegades, però, un senyal de perill pot confondre el conductor i advertir-lo, no sobre el vertader perill que existeix, sinó sobre un que hem creat amb la intenció de cridar l'atenció de l'usuari sobre el perill “real” existent: com a resultat, l'usuari pren precaució davant el perill que li hem creat i es distrau del vertader perill existent. Com a exemple, de vegades, abans d'arribar a un revolt perillós, s'instal·len bandes sonores per a advertir del perill del revolt i propiciar una reducció de la velocitat: però si senyalitzem “Perill bandes sonores”, el conductor creurà que aquest és el perill, i no el revolt (a més, les bandes sonores, en general, no s'han de senyalitzar, perquè han de ser per si mateixes un senyal i no un perill).

**Cas núm. 10: Senyals o panells vandalitzats o en mal estat.** Si un senyal o element de senyalització no es percep bé, no compleix la funció per a la qual s'ha col·locat (i això pot representar un perill). És el cas de senyals que han sigut vandalitzats, o que estan molt deteriorats a conseqüència de la seua antiguitat o d'un mal manteniment.

**Cas núm. 11: Senyals poc visibles o parcialment ocults.** De vegades, trobem senyals que no són ben percebuts per l'usuari a la distància necessària perquè complisquen bé la seua funció (i en aquest cas es produeix un perill potencial). Les causes poden ser que estan ocults per la vegetació, per obstacles als marges, per estar mal situats o mal orientats, etc.

**Cas núm. 12: Senyals o cartells que per la seua posició i/o insuficient protecció enfront d'una col·lisió poden suposar greu risc per a l'usuari.** Els senyals mai no han de representar un perill, però de vegades trobem pals de senyals amb què és possible col·lidir, amb greus conseqüències per a l'usuari. En són exemples, pals de grans cartells (coneguts com a “papallones”) situats en divergències d'autovies, sense la deguda protecció per al cas en què un vehicle no entre correctament al ramal o branc d'eixida



(anteponer un amortidor d'impactes seria correcte, però no ho seria anteponer una barrera metàl·lica contra la qual és possible una col·lisió frontal).

**Cas núm. 13: Ramals d'enllaços entre autovies.** El disseny dels ramals o brancs d'enllaços entre carreteres de gran capacitat ha d'assegurar una correcta transició de la velocitat de recorregut entre les carreteres d'origen i destinació. S'ha de procurar que els radis al llarg de la trajectòria siguin preferiblement homogenis, i mai no han d'anar de major a menor... per a evitar que es produïsquen fortes frenades a conseqüència que es comença el ramal amb radis generosos, que després es converteixen en radis reduïts (és la situació en què ens trobem quan al llarg de la corba el radi va disminuint i es corre el risc d'eixir-se'n). Per tal d'identificar casos com aquest, s'aconsella utilitzar ortofotografia.

**Cas núm. 14: Senyals incorrectament situats.** De vegades, trobem algun senyal que per la seua situació no aporta cap millora per a la seguretat... i en canvi sí que pot suposar una distracció per a la conducció. Com a exemple, podem citar el cas, quan ens acostem a una rotonda, de trobar un senyal S-102 (ITV) col·locat en el mateix pal del senyal R-402 (circulació giratòria). És absurd col·locar en aquest pal l'anunci d'ITV (lògicament, caldria buscar un altre emplaçament per a aquest senyal).

**Cas núm. 15: Senyalització de no prioritat amb "Cediu el pas" (R-1), quan el que correspon és senyalitzar amb STOP (R-2).** Veiem que, en algunes interseccions, en els ramals que no tenen la prioritat s'utilitza el senyal R-1..., quan el que correspon és senyalitzar-la amb R-2 si les circumstàncies de traçat i visibilitat obliguen a fer una parada total per a realitzar l'encreuament amb seguretat.

**Cas núm. 16: Senyalització de no prioritat amb STOP (R-2), quan n'hi hauria prou amb senyalitzar amb "Cediu el pas" (R-1).** En sentit contrari al cas anterior, de vegades trobem l'obligació de parar (STOP), encara que les circumstàncies de traçat i visibilitat permetrien realitzar l'encreuament segur fent un Cediu el pas; el problema en aquest cas és que l'usuari se sol saltar l'STOP (perquè el veu innecessari), i això contribueix que es perda el respecte a la senyalització.

**Cas núm. 17: Incorrecta senyalització de pas de vianants amb prioritat per als vianants.** Entre les situacions més compromeses en la zona urbana, amb afectació a usuaris vulnerables, podem assenyalar els encreuaments per als vianants, per la gravetat que podria suposar el possible accident en cas que es produïska algun error pel vianant o el conductor del vehicle. La normativa indica que un pas de vianants amb prioritat per als vianants s'ha de senyalitzar, no només amb la marca viària de pas de zebra, sinó també amb el senyal S-13 (situació d'un pas per a vianants). No obstant això, de vegades veiem que, en comptes del S-13, s'utilitza el senyal de perill P-20 (perill per possible presència de vianants en les proximitats), cosa que és incorrecta perquè el senyal P-20 no indica prioritat per als vianants... i pot generar dubtes al conductor d'un vehicle sobre la prioritat si la marca

viària de pas de vianants no és ben visible (agreguat perquè el vianant en canvi sí que la veu bé, perquè està parat i pròxim a la marca viària).

**Cas núm. 18: Deterioració de la marca viària de pas de vianants amb prioritat (marca M-4.3, “pas de zebra”).** Continuant amb el que s'expressa en el cas núm. 17, la senyalització d'un pas de vianants amb prioritat per als vianants consta del senyal vertical S-13 (situació d'un pas per a vianants, destinada perquè el vegen els usuaris que circulen a bord de vehicles de motor) i de la marca viària “pas de zebra” (marca M-4.3), que ha de ser ben visible tant per a vianants com per a conductors. De vegades, la marca viària M-4.3, per desgast o deterioració, és poc o gens visible per als conductors... en canvi, els vianants, que estan just al costat del pas de zebra sí que la veuen (o la “intueixen”). La conclusió és que el vianant se sent segur de la seua prioritat, però els conductors no detecten aquesta prioritat del vianant (i això pot suposar atropellaments en el pas de vianants mateix). El cas s'agreuja si, en comptes del senyal S-13, s'ha utilitzat el senyal P-20.

**Cas núm. 20: Senyalització de passos de vianants amb guals de ressalt.** Aquests passos s'han d'instal·lar seguint l'ordre FOM/3053/2008. És important respectar la geometria indicada en aquesta ordre, perquè cotes o pendents inadequades de les rampes d'accés al pas poden resultar molestes per als usuaris dels vehicles, fins i tot causar lesions als ocupants, avaries als vehicles i generar un important impacte acústic.



Però, un error sovint comès als nostres carrers és el de la foto adjunta, on s'ha pintat l'espai comprès entre els rectangles blancs. Això és incorrecte per diversos motius: 1) incompleix l'art. 168 del RGC, 2) pot confondre sobre si això implica realment prioritat per als vianants i 3) la pintura utilitzada per a pintar aquests rectangles acolorits sol ser lliscant (perill, sobretot per a motoristes).

**Cas núm. 21: Sobre els reductors denominats “esquena d'ase”.** La seua execució està regulada per la citada ordre FOM/3053/2008. No són infreqüents els accidents generats per aquesta mena de reductors que s'han instal·lat incomplint els criteris d'aquesta ordre. Com a exemple a evitar, una “esquena d'ase” instal·lada fora de la zona urbana (possibles altes velocitats, per tant) i sense





il·luminació (pel que és quasi invisible) suposa que a l'usuari li sorprenga el pas pel reductor amb gran risc de pèrdua de control, cosa que pot ser especialment greu per a un motorista. *Es recomana que només s'instal·len en zona urbana o assimilable (garantia de velocitat moderada), sempre han d'estar il·luminats i s'han d'ajustar a la normativa o instruccions tècniques d'instal·lació.*

