

VI JORNADA TÉCNICA DEL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD PARA EL TRANSPORTE

La seguridad vial en ámbitos metropolitanos

Candelaria Mederos. Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Las Palmas, 18 y 19 de junio de 2009



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Los datos generales

España

- 500 000 km².
- 44 millones de habitantes.

Parque de vehículos

- 31 millones.
- Aumento de 6 M. de 2003 a 2008.
- Aumento de 1M/año 4% anual

Censo de conductores

- 25 millones
- Aumento de 2,8 millones de 2003 a 2008.
- Aumento de 500.000/año 2,5% anual

Desplazamientos

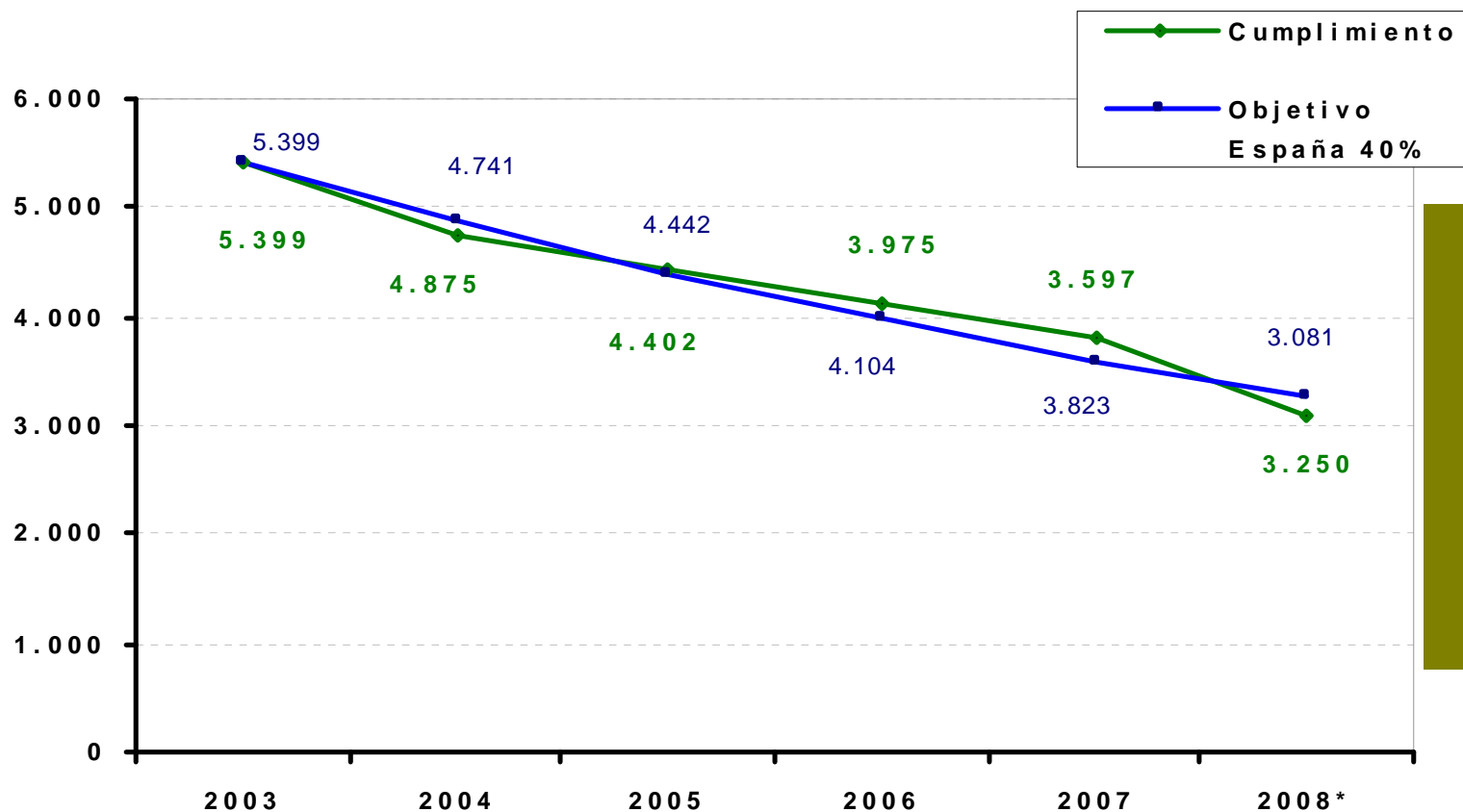
- Aumento en carretera hasta 2007 del 2% anual. En 2008 descenso del 4,75%.

Atención a las motos

- 2.450.000
- Aumento de 900.000 en los últimos 5 años
- Aumento de 180.000 al año



Objetivo PESV 2004-2008: reducir el 40% de fallecidos en accidente de tráfico 2003-2008



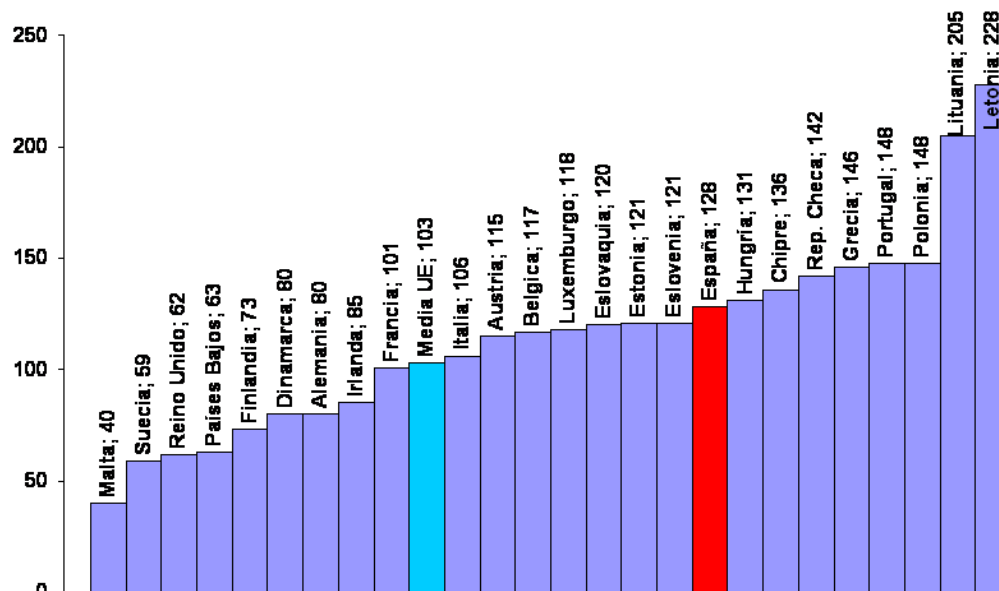
Reducción del 43% del número de fallecidos lo que significan 2.318 vidas salvadas con respecto al año 2003

Evolución de la accidentalidad: Tasas de fallecidos por millón de población

En 2003 España con 128 muertos por millón de habitantes estaba muy por encima de la media europea.

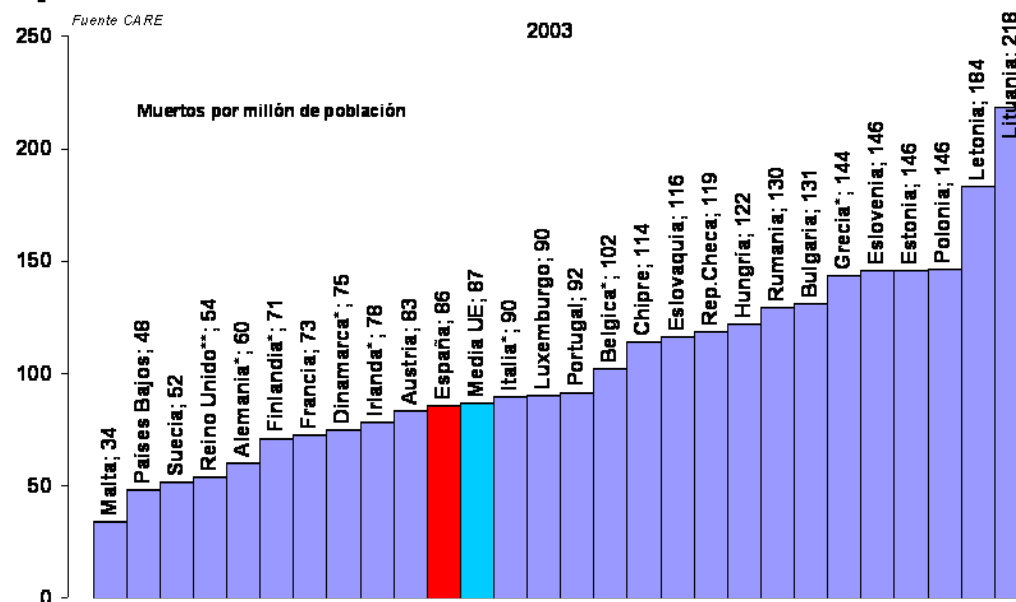
En 2007 España se sitúa en la media europea. Tasa 86 muertos por millón.

En 2008 tasa de 68 muertos por millón



Fuente CARE

2003



*Datos provisionales.

**Los datos disponibles de muertos se refieren a 2006.

Fuente CARE

2007 (Datos provisionales)

Accidentes con víctimas, 2007. Carretera y zona urbana

Carretera	2003	2004	2005	2006	2007	Diferencia 2007/2006	Variación 2007/2006	Diferencia 2007/2003	Variación 2007/2003
Accidentes con víctimas	47.567	43.787	42.624	49.221	49.820	599	1,22%	2.253	4,74%
Muertos (30 días)	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	-285	-8,46%	-1.398	-31,21%
Heridos graves	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	-1.562	-10,58%	-5.805	-30,54%
Heridos leves	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	1.281	2,06%	3.121	5,16%

Zona urbana	2003	2004	2005	2006	2007	Diferencia 2007/2006	Variación 2007/2006	Diferencia 2007/2003	Variación 2007/2003
Accidentes con víctimas	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	112	0,22%	-1.732	-3,30%
Muertos (30 días)	919	900	760	737	741	4	0,54%	-178	-19,37%
Heridos graves	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	-525	-7,93%	-1.205	-16,51%
Heridos leves	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	-123	-0,21%	-4.225	-6,62%

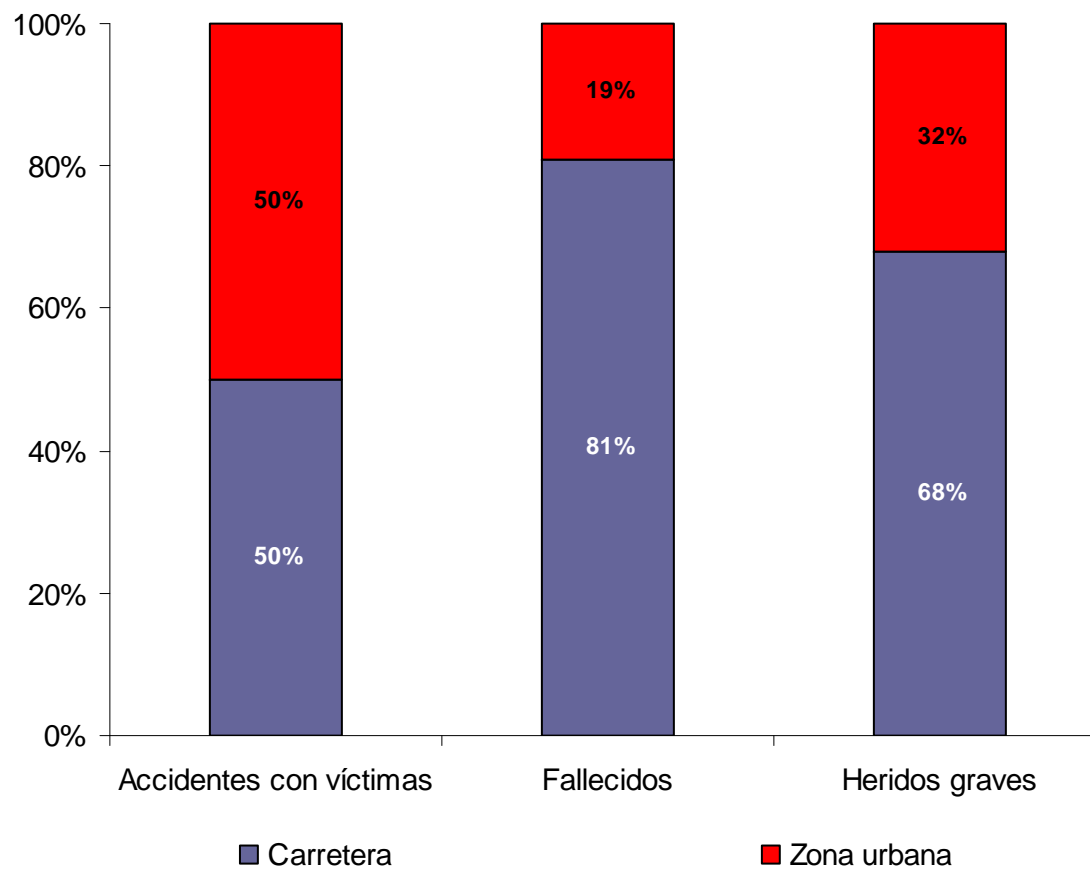
Fuente: Base de datos de accidentes con víctimas. Cómputo muertos a 30 días.

Nota: En 2006 se ha implantado un nuevo sistema de recogida de información utilizando las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías y que claramente ha incrementado el registro de los accidentes más leves.

❑ En el año 2007 en **carretera**, se han registrado 3.082 víctimas mortales, un 8,5% menos que en 2006 y un **31'2% menos que en 2003**.

❑ En **zona urbana** se han registrado 741 víctimas mortales, igual que el año anterior y un **19'4% menos que en 2003**.

Distribución carretera y zona urbana



Víctimas mortales en ZONA URBANA, 2007.

Según tipo de vehículo.

Zona urbana	2003	2004	2005	2006	2007	Diferencia 2007/2006	Variación 2007/2006	Variación 2007/2003
Bicicletas	15	21	23	20	22	2	10,00%	46,67%
Ciclomotores	171	175	139	133	107	-26	-19,55%	-37,43%
Motocicletas	101	96	114	113	161	48	42,48%	59,41%
Turismos	240	226	148	154	126	-28	-18,18%	-47,50%
Camiones -3501 y furgonetas	19	24	12	6	5	-1	-16,67%	-73,68%
Camiones+3500	2	4	2	0	0	0	-	-100,00%
Autobuses	3	0	1	1	1	0	0,00%	-66,67%
Otros	5	11	19	14	15	1	7,14%	200,00%
Peatones	363	343	332	296	304	8	2,70%	-16,25%
Total	919	900	790	737	741	4	0,54%	-19,37%

Fuente: Base de datos de accidentes con víctimas. Cómputo muertos a 30 días.

❑ En 2007, destaca respecto de 2006 el descenso del 19% de los **ciclomotoristas**, del 18% de los ocupantes de **turismo** y del 17% de los **vehículos ligeros de mercancías**.

❑ Los fallecidos en **motocicleta** se incrementaron en 2007 un 42%.

Víctimas mortales en carretera y zona urbana, 2007.

Según tipo de accidente.

Carretera	2003	2004	2005	2006	2007	Diferencia 2007/2006	Variación 2007/2006	Variación 2007/2003
Salida de la vía	1.707	1.466	1.386	1.191	1.063	-128	-10,75%	-37,73%
Colisión frontal	843	693	688	618	501	-117	-18,93%	-40,57%
Colisión lateral y frontolateral	907	826	745	560	578	18	3,21%	-36,27%
Colisión trasera y múltiple	364	303	284	332	259	-73	-21,99%	-28,85%
Atropello peatón	407	319	334	284	262	-22	-7,75%	-35,63%
Vuelco	71	70	46	57	64	7	12,28%	-9,86%
Otro tipo de accidente	181	164	169	325	355	30	9,23%	96,13%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	-285	-8,46%	-31,21%

Zona Urbana	2003	2004	2005	2006	2007	Diferencia 2007/2006	Variación 2007/2006	Variación 2007/2003
Salida de la vía	146	158	123	108	87	-21	-19,44%	-40,41%
Colisión frontal	52	51	45	40	29	-11	-27,50%	-44,23%
Colisión lateral y frontolateral	225	228	183	163	149	-14	-8,59%	-33,78%
Colisión trasera y múltiple	40	37	42	38	63	25	65,79%	57,50%
Atropello peatón	360	333	326	281	286	5	1,78%	-20,56%
Vuelco	11	20	20	19	22	3	15,79%	100,00%
Otro tipo de accidente	85	73	51	88	105	17	19,32%	23,53%
Total	919	900	790	737	741	4	0,54%	-19,37%

Fuente: Base de datos de accidentes con víctimas. Cómputo muertos a 30 días.



39%

¿QUÉ SE HA HECHO?

Implicación del Presidente del Gobierno. Prioridad política.

Implicación social.

Desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2004-2008.

Potenciar el Consejo Superior de Seguridad Vial.

Creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Creación de la figura del Fiscal General de Seguridad Vial y de las fiscalías de sala en las Audiencias provinciales.

Aprobación e implantación del Permiso por Puntos.

Aprobación de la Reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial.

Incrementar número de agentes.

Paneles de señalización variable.

15M € cada año en campañas de concienciación.

Abrir el debate en los medios de comunicación.

Plan de radares.

Plan de motocicletas.

Plan urbano de seguridad vial.

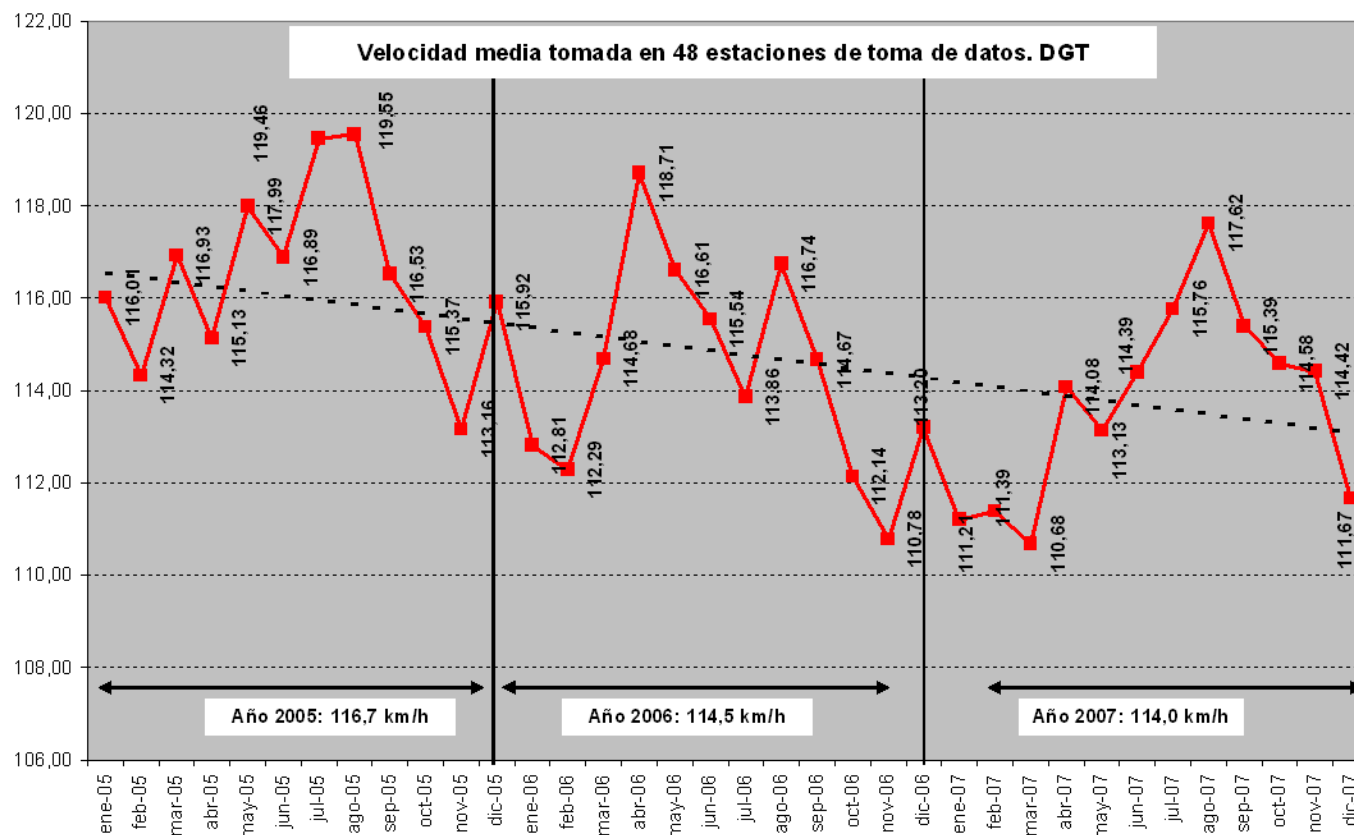
Inclusión de la seguridad vial en el curriculum escolar.

Centro Nacional de Tratamiento de Denuncias Automáticas.

Colaboración con las asociaciones de víctimas.



Velocidad

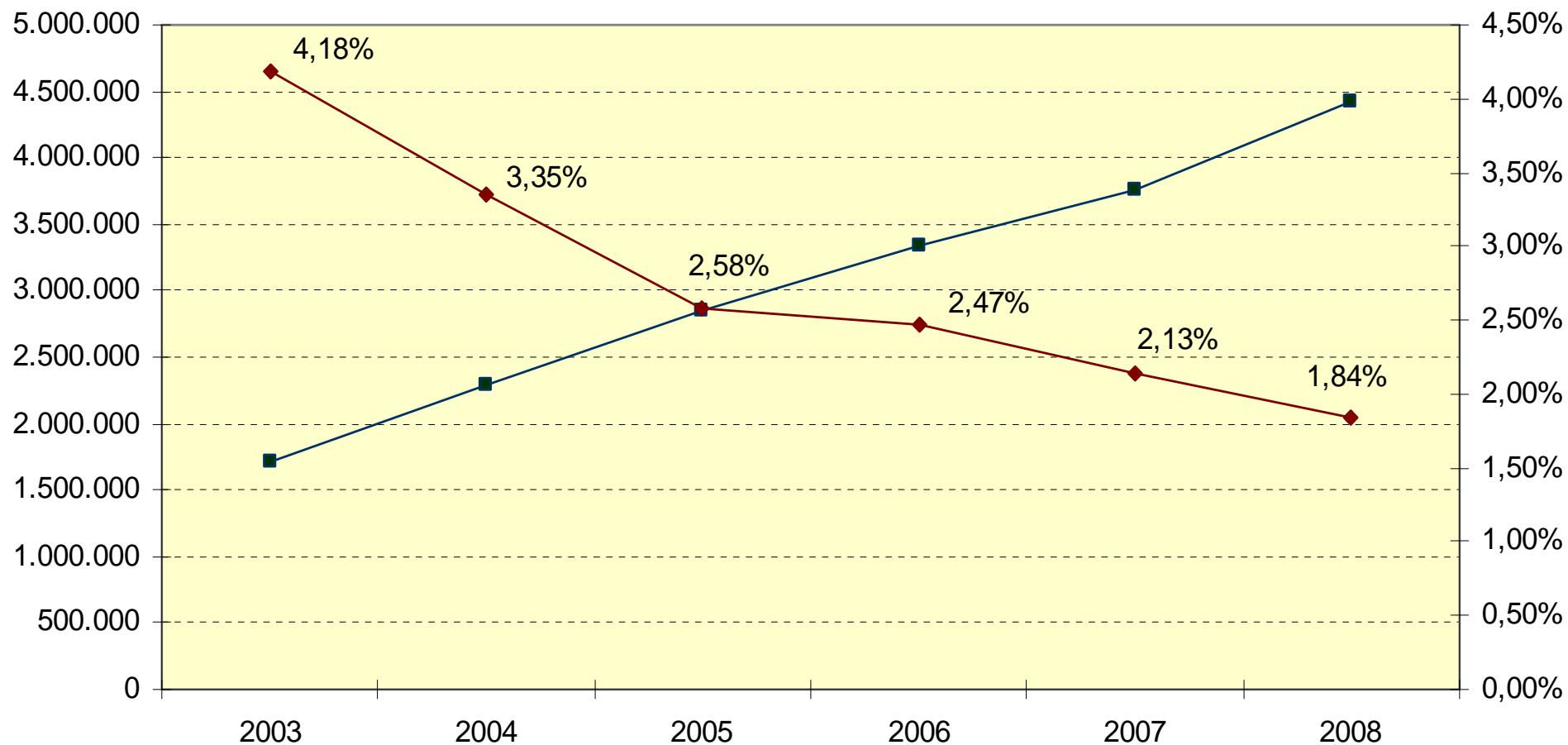


Fuente: Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad. DGT

El descenso de la velocidad media es de unos 2 km/h.

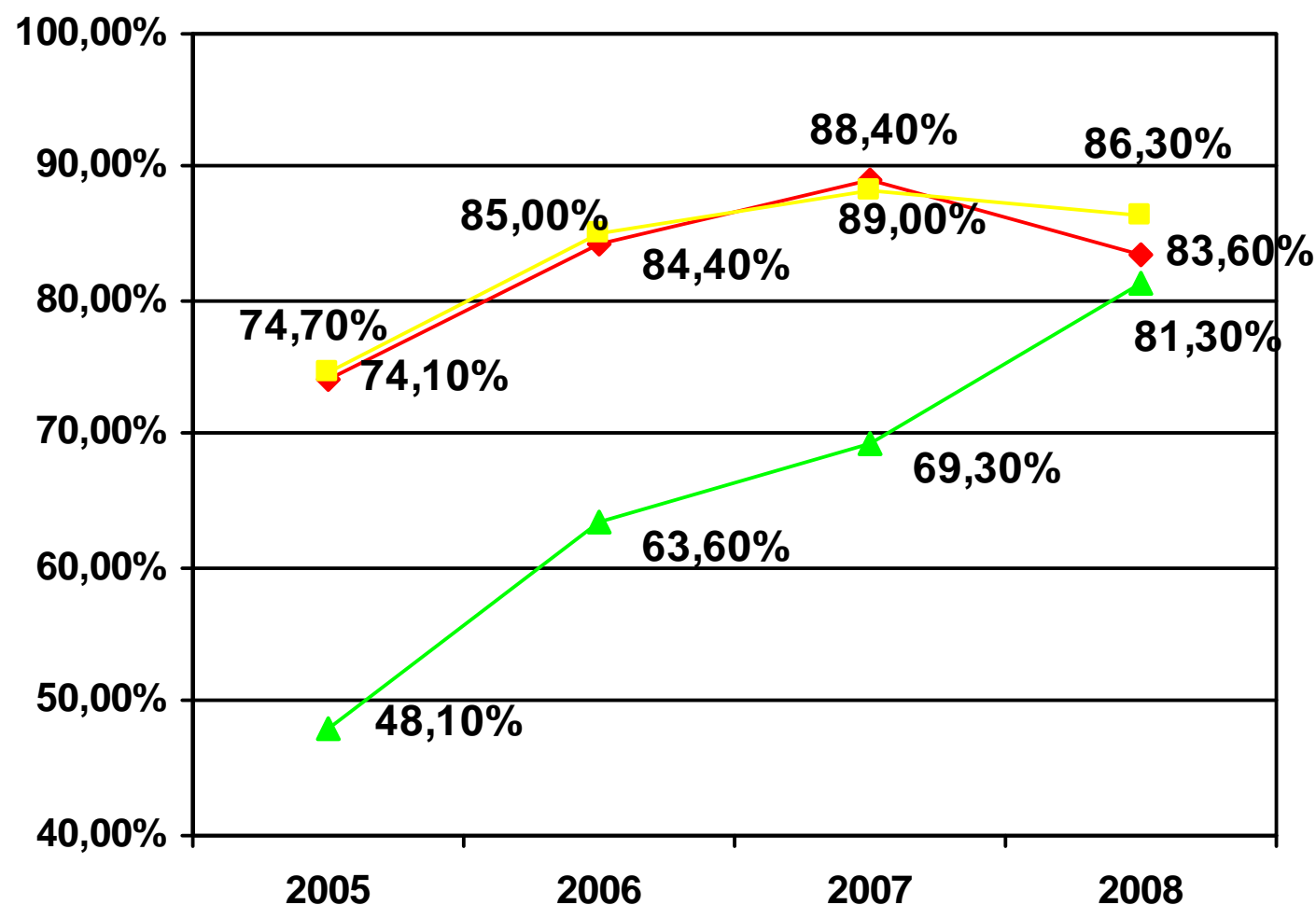
Veh.ículos detectados por radares a +140km/h :en 2005 6,8%, en 2008 0,8%

Alcohol



El porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3 g/l ha pasado del 34,7% al 28,8%.

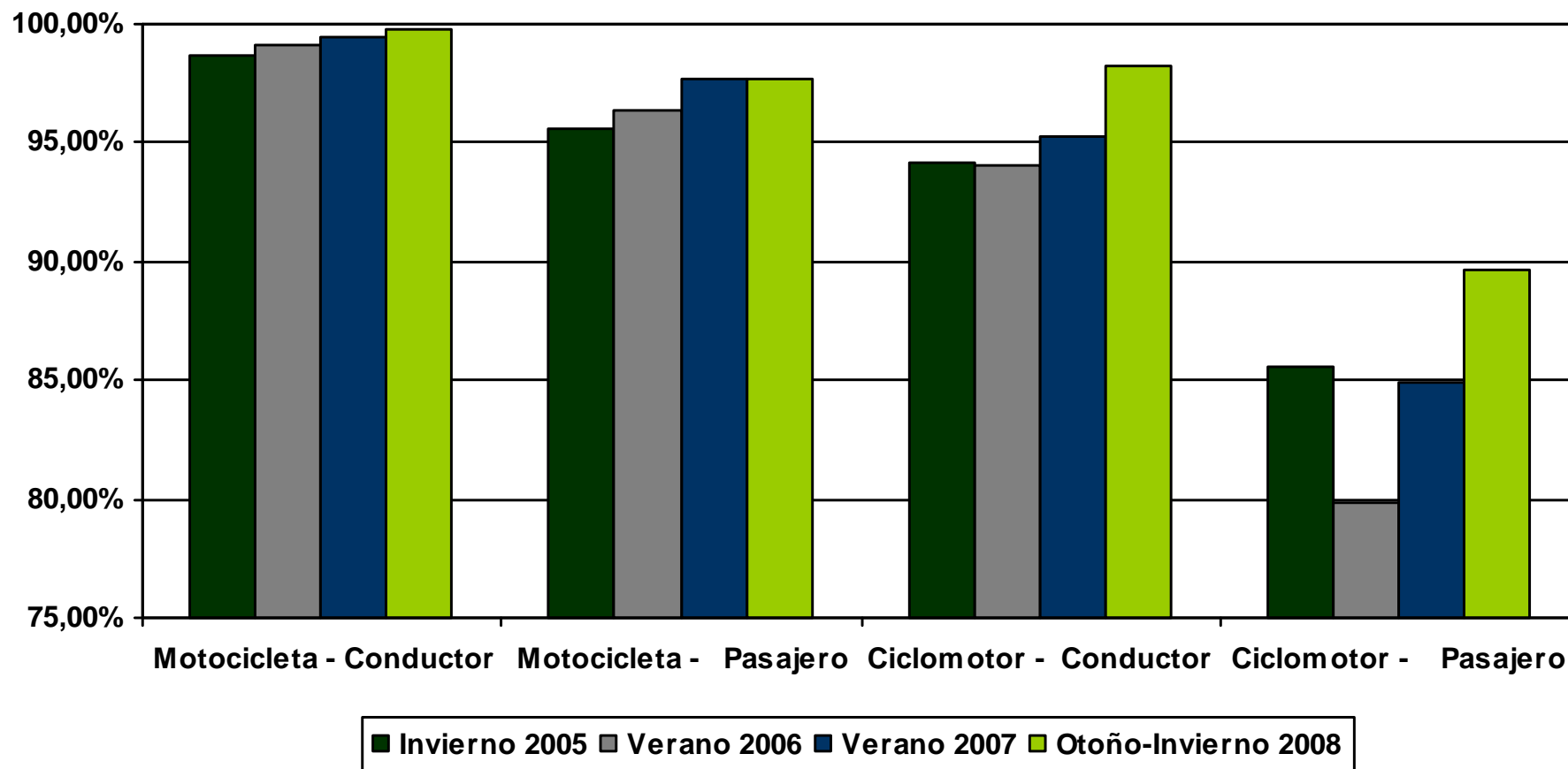
Cinturón de seguridad



Conductores y pasajeros fallecidos que no llevaban puesto el cinturón:
2003:34%
2008:22%



Casco



¿QUÉ SE HARÁ EN LOS PRÓXIMOS AÑOS?

- **Promover la elaboración de Planes Municipales de Seguridad Vial**
- **Llevar la seguridad vial a las empresas**
- **Mejorar la seguridad de los dos ruedas**
- **Nueva Ley del Procedimiento Sancionador**
- **Atención a los vulnerables: niños y mayores**
- **Mejorar la señalización**
- **Mejorar las infraestructuras**
- **Señalizar los puntos negros**
- **Continuar con los principales factores de riesgo: alcohol, sistemas de protección, velocidad**
- **Mejorar la información del Registro de Víctimas**

...

Ordenación de la política de seguridad vial

➤ La U.E. dice:

No valen las iniciativas aisladas, hay que hacer planes

Hay que marcar objetivos posibles y realizables

Hay que identificar las acciones para conseguirlos

Hay que implicar a todos los niveles de las administraciones

Deben ser políticas lideradas al más alto nivel

Plan estratégico de Seguridad Vial 2005-2008

1. Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005

2. Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008

3. Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana

Guía de apoyo para la actuación local

En 2007 se finalizó la elaboración de un **Plan tipo de seguridad vial urbana** con los siguientes objetivos para reducir la accidentalidad en las ciudades:

1. Implicar a los Ayuntamientos en la seguridad vial
2. Promover que los Ayuntamientos trabajen la seguridad vial con criterios de planificación
3. Disponer de una información mayor y de mejor calidad de la zona urbana
 - Que todos los Ayuntamientos posean un conjunto de datos básicos relacionados con su caracterización socioeconómica, demográfica, vial, parque móvil, hábitos de movilidad, accidentalidad vial, factores de riesgo...
 - Posibilitar la comparación entre los diferentes municipios
 - Poder realizar un mejor diagnóstico de la accidentalidad urbana en España

A. LIDERAZGO MUNICIPAL

Sin un claro liderazgo político no se avanzará en la reducción de los siniestros urbanos. La Seguridad Vial debe ser una actuación prioritaria.

Se necesita la implicación de los políticos, de los técnicos y de los departamentos de todo el Ayuntamiento.

1. Aprobación de un compromiso municipal de Seguridad Vial: **acuerdo en el Pleno Municipal**
2. Revisión periódica del Plan Municipal de Seguridad Vial: **difusión periódica de los datos de accidentes**
3. Aprobación de un presupuesto de Seguridad Vial: **creación de una partida presupuestaria**
4. Intervención pública periódica del alcalde o concejal responsable de la Seguridad Vial: **rueda de prensa**
5. Aprobación de Planes de Movilidad Sostenible y Segura y adaptar las ordenanzas municipales: **sesión especial en el Pleno Municipal**
6. Nombrar un técnico encargado de coordinar las actuaciones municipales de seguridad vial: **responsable de seguridad vial**
7. Reuniones periódicas de los departamentos con competencias: **creación de un Comité Municipal de Seguridad Vial**

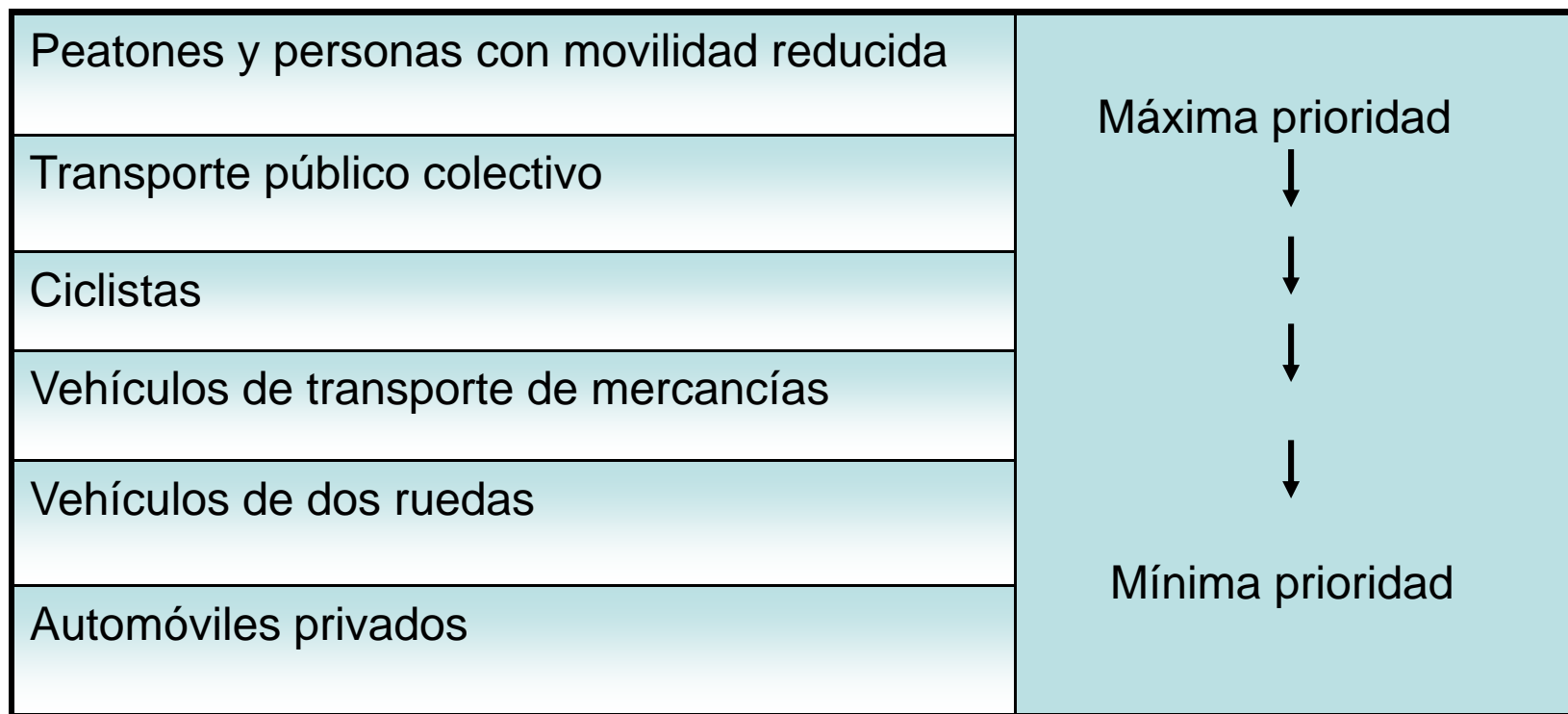
B. COLABORACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES Y LA SOCIEDAD CIVIL

La seguridad vial es una tarea de todos: Administraciones, de todos los niveles (Local, CCAA y DGT), y organizaciones de la sociedad civil.

Es indispensable la coordinación entre administraciones y la colaboración con las organizaciones sociales capaces, muchas veces, de llegar mejor a los ciudadanos.

1. Creación de un **Consejo Municipal** de Seguridad Vial
2. Aprobación de un **Pacto** por la Movilidad y la Seguridad Vial
3. Mayor información y **debate público** sobre las actuaciones municipales en Seguridad Vial
4. Financiación de actuaciones promovidas por las organizaciones de la **sociedad civil**
5. Participación en los **Comisiones Autonómicas** de Seguridad Vial

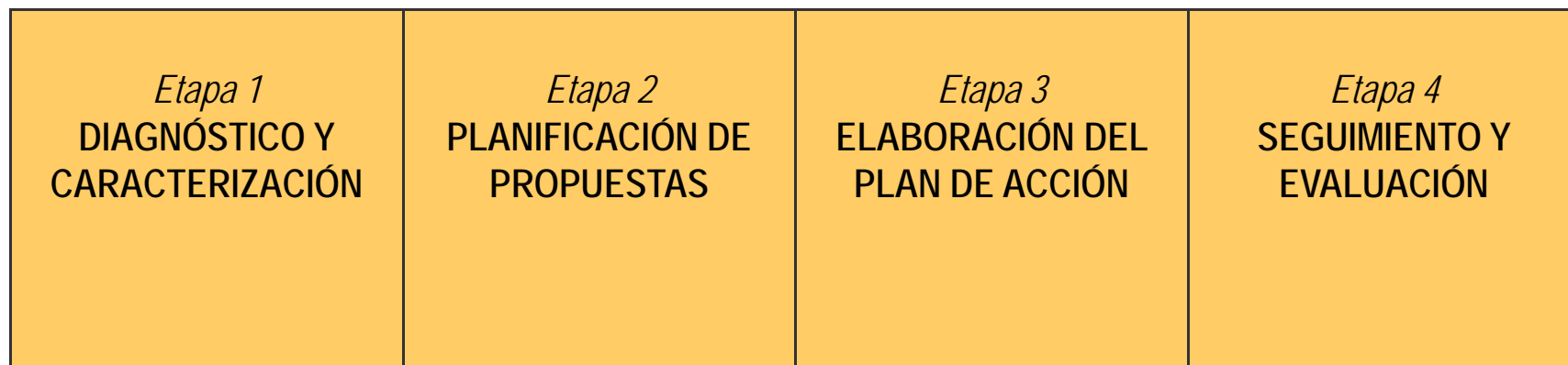
Jerarquía de prioridades en el espacio público urbano



El objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no es la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público de acuerdo con esta jerarquía de prioridades.

METODOLOGÍA

Etapas de elaboración de un PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANA



Los ámbitos de actuación y los objetivos generales

Ámbito de actuación		Objetivos generales
1	El diseño del espacio público y la señalización.	Repartir de forma más equitativa el espacio vial, y mejorar el diseño de las calles y la señalización vial para garantizar la convivencia de todos los modos de desplazamiento.
2	El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transportes urbanos.	Pacificar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.
3	La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.	Reducir el número y las consecuencias de los accidentes a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).
4	La movilidad de los colectivos más vulnerables.	Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.

Ámbitos de actuación

Objetivos generales

5	La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.	Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.
6	La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico.	Mejorar la atención sanitaria y social a los afectados por accidentes de tráfico y considerar la seguridad vial urbana como un tema de salud pública.
7	El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.	Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre la movilidad y accidentalidad vial urbana.
8	La formación y la información sobre seguridad vial urbana.	Actuar en el ámbito de la formación y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad.
9	La coordinación y la colaboración entre administraciones.	Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.
10	La participación social sobre seguridad vial.	Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad local y seguridad vial urbana, e impulsar los pactos locales.

Acciones prioritarias

Construir **aceras con un ancho mínimo**, libres de obstáculos para aumentar la seguridad de los peatones (especialmente, niños y gente mayor) y las personas con movilidad reducida.

Implantar en las vías rápidas y calles con más tráfico **elementos que gestionen la velocidad** de los vehículos a motor. Disponer de un sistema que gestione el cambio de velocidades en la ciudad: 80, 50, 30 km/h.

Regular el **tiempo de los semáforos para peatones** y personas con movilidad reducida, de manera que les disponer de tiempo suficiente para cruzar el paso regulado (con una velocidad de referencia no superior a 0,75 m/s).

Mejorar la **protección de los carriles-bici** del tráfico y las zonas de conflicto con los peatones.

Disponer de un plan de pacificación de las vías de residencia: **zonas 30 km/h**. Revisar y mejorar la señalización urbana para invertir la prioridad del tráfico y garantizar la seguridad vial de los colectivos de riesgo.

Sancionar la no utilización del **casco** en los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores), e inmovilizar los vehículos de los motoristas que hayan sido sancionados.

Sancionar la no utilización del **cinturón de seguridad** por ciudad y en especial el uso de sillitas y elementos de protección infantil.

Implantar medidas legales para agilizar el **cobro de las sanciones** mediante la colaboración con las instituciones supramunicipales.

Acciones prioritarias

Crear **caminos escolares seguros** para que los niños y adolescentes se desplacen a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo de forma autónoma y con seguridad.

Revisar permanentemente la **señalización de las obras**.

Impulsar un **pacto por la movilidad sostenible y la seguridad vial**.

Impedir el **aparcamiento de los vehículos a motor** total o parcialmente en las aceras y en los espacios dedicados a los ciclistas.

Promover los **planes de movilidad en los polígonos industriales** y el acceso en transporte público.

Realizar **campañas de concienciación** a los conductores de turismos sobre la vulnerabilidad de los otros colectivos.

Diseñar e implantar **protocolos de actuación rápida** en caso de accidente. Establecer un tiempo máximo de llegada de los servicios de emergencia.

Implantar un **registro estadística de los accidentes de tráfico** municipales y centralizarlos en una base de datos única.

Realizar acciones de comunicación directa sobre los colectivos de **conductores profesionales urbanos** (repartidores de pizzas, taxistas, conductores de autoescuela, conductores de furgonetas de carga y descarga y conductores de autobús, etc.).

INDICADORES CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS

Batería básica de indicadores (cuantitativos y cualitativos)

Categoría	Indicadores
Accidentes con víctimas	<ul style="list-style-type: none"> - Accidentes totales. - Por tipo de vehículo (%). - Accidentes/100.000 habitantes. - Accidentes/10.000 vehículos. - Accidentes/10.000 vehículos x km recorrido.
Número de víctimas	<ul style="list-style-type: none"> - Víctimas totales. - Víctimas/100.000 habitantes (total, peatones, ciclistas...). - Víctimas/10.000 vehículos (totales, peatones, ciclistas...). - Víctimas graves, leves y fallecidos (%; número/1.000 accidentes). - Víctimas mujeres y hombres (%; número/1.000 accidentes). - Víctimas niños, jóvenes, adultos y mayores (%; número/1.000 accidentes). - Víctimas sobre el total de usuarios del medio de transporte (víctimas de ciclomotores/número usuarios ciclomotores, por ejemplo). - Ingresos hospitalarios x 1.000 víctimas.
Tasa de letalidad	<ul style="list-style-type: none"> - Tasa de letalidad global: (víctimas mortales/total) x 1.000. - Tasa por vehículos: turismo, motocicleta y ciclomotor. - Tasa por usuarios de la vía pública: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.
Datos del accidente	<ul style="list-style-type: none"> - Lugar del accidente: intersecciones, cruces, pasos de peatones... (% sobre el total). - Día del accidente: festivo, laborable, anterior a festivo... (% sobre el total). - Hora del accidente: mañana, tarde y noche (% sobre el total). - Tipo de accidente: colisión frontal, colisión lateral, atropello... (% sobre el total). - Vehículos y medios implicados: coche, motocicleta, bicicleta, peatón... (% sobre el total).
Factores de riesgo	<ul style="list-style-type: none"> - Vehículos que exceden los límites de velocidad establecidos. - Conductores que no utilizan el cinturón de seguridad. - Conductores que no utilizan el casco. - Menores de 12 años que no utilizan los sistemas de retención infantil. - Conductores con tasa de alcoholemia positiva. <p>% sobre el total de vehículos u ocupantes controlados de manera permanente o en campañas de prevención</p>

Seguimiento y Control

La valoración de las acciones implantadas

Se realizará mediante el análisis de los resultados obtenidos y la evaluación del grado de satisfacción de los ciudadanos y de los agentes implicados en las distintas actuaciones planteadas (mediante encuestas).

La actualización de los indicadores

Anualmente o cuando se estime oportuno, se procederá a actualizar los indicadores, como mínimo los relativos a los niveles de riesgo.

La redefinición de los objetivos

Los resultados obtenidos han de desembocar en la revisión y redefinición de los objetivos, así como en el establecimiento de las nuevas metas previstas para el siguiente período.

Compromisos de la DGT para el 2009:

- Firmar un Convenio con la FEMP relativo a la difusión y progresiva implantación de Planes Municipales de Seguridad Vial.
- Elaborar un modelo de Convenio Bilateral que ampare la colaboración DGT-Ayuntamientos en la elaboración de Planes, cesión de elementos (vehículos, cinemómetros...), accesos a las bases de datos de la DGT y comunicación telemática de datos ida-retorno.
- Realización de un “Encuentro de Ciudades”

Logo y Lema

www.seguridadvialurbana.es

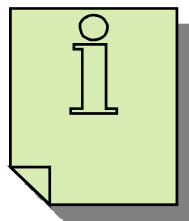
1^{er}

**ENCUENTRO
DE CIUDADES PARA LA
SEGURIDAD VIAL**



UN ESPACIO COMPARTIDO

22 y 23 de octubre de 2009



www.dgt.es

Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Dirección General de Tráfico