



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

ESTRATEGIAS MUNICIPALES PARA LA SEGURIDAD VIAL

Dña. Ana Ferrer, Directora del Departamento de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Barcelona

PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL 2004-2007

ÍNDICE

Los datos en el contexto urbano

El entorno de partida

Los Objetivos, los Ámbitos de Actuación y los Implicados

Las Acciones Estratégicas 2004 - 2005

LAS VÍCTIMAS Y LOS VEHÍCULOS IMPLICADOS

• TURISMOS:

– Casi dos tercios de los accidentes

– Un tercio de los lesionados

– 1 de cada 10 muertos

• MOTO o CICLOMOTOR:

– Un tercio de los accidentes

– La mitad de los lesionados

– La mitad de los muertos

• PEATONES:

– El 16% de los accidentes

– El 13% de los lesionados

– Un tercio de los muertos

Vehículo causante del atropello:

68% turismo, 28% 2 ruedas, 5% bus/camión

Proporción de víctimas según el lugar del accidente o atropello

•Cruce: 59%

•Rondas: 5%

•Red viaria:

Vía de acceso 22%

1er nivel 19%

2o nivel 13%

3er nivel 3%

Red local 43%

Causas de los accidentes

<u>Causas de accidentes 2003</u>	<u>Valores</u>	<u>Porcentaje</u>
Falta de atención en la conducción	2315	24
Desobedecer la señal del semáforo (conductor)	1329	14
No respetar distancias de seguridad	908	9
Desobedecer otras señales	827	9
Efectuar un giro indebido o sin precaución	917	9
Cambia de carril sin precaución	609	6

No ceder a la derecha	521	5
Adelantamientos defectuosos o impropicios	481	5
Cruzar fuera del pass de peatones	451	5
No respetar el paso de peatones (conductor)	464	5
Falta de precaución al efectuar la marcha atrás	329	3
Falta de precaución en la incorporación a la circulación	294	3
Desobedecer la señal del semáforo (peatón)	237	2

EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES EN LAS RONDAS

- **Reducción del 15,3% de los accidentes en las Rondas en el 2003:**
La presencia de los radares representa un factor clave.

Relación entre velocidad y accidentes en ciudad: resultado de estudios

- La velocidad de impacto es uno de los factores más influyentes en la severidad de las lesiones en los atropellos.
- Pequeños incrementos de la velocidad de impacto, suponen incrementos importantes en la probabilidad de sufrir lesiones graves y muy graves.
- Velocidades de impacto de 50 km/h pueden suponer una probabilidad de lesión grave en la cabeza del 50%. A 30 km/h de menos del 5%.
- Pequeñas disminuciones de velocidad incrementan exponencialmente las posibilidades de evitar el accidente.

2 EL ENTORNO DE PARTIDA REFERENTE: LA UNIÓN EUROPEA

- El **Libro Blanco** sobre la política de transportes de la Unión Europea (septiembre 2001)
- El **Programa de Acción** Europea de Seguridad Vial elaborado por la Comisión Europea (julio 2003) **Recomendación** de la Comisión sobre la **aplicación de las normas** de seguridad vial (abril 2004)
- **Carta Europea** de la seguridad vial y **Anexo** sobre la seguridad vial en zona urbana (abril 2004)

Estos documentos plantean la responsabilidad compartida de contribuir en el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la UE entre 2000 y 2010.

EL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA 2004 ELABORA EL PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL 2004-07

- Presentación del Alcalde, 5 de abril de 2004
- Medida de gobierno en el Consejo Plenario. 6 de abril de 2004.
- Barcelona firma, junto con 30 ciudades, la Carta Europea de la Seguridad Vial. Londres, 7 de abril de 2004

3_ LOS OBJETIVOS, LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y LOS IMPLICADOS

METODOLOGIA DEL PLAN SV BARCELONA

- Parte del estudio de los datos de accidentes en Barcelona.
- Establece prioridades, programa objetivos y calendarios de actuación.
- Es de carácter transversal y coordina medidas en todos los campos de intervención.
- Recoge aportaciones de los agentes sociales y entidades en el **PACTO POR LA MOVILIDAD**

OBJETIVOS _

- **Contribuir en el objetivo de reducir el 50% de los siniestros y las víctimas en accidentes de tráfico en la UE entre 2000 y 2010.**
- **Y un Objetivo estratégico:** conseguir un acuerdo social para la **disminución de los accidentes en Barcelona** (no es justificable que una persona pueda perder la vida por desplazarse por la ciudad).

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN MUNICIPAL 2004 - 2007

En base a los 6 ámbitos de actuación definidos por la UE

1. Mejorar la conducta de los usuarios:
 - Educación y formación
 - Disciplina y civismo
 - Comunicación e información
2. Vehículos más seguros y adaptados al entorno urbano
3. Mejora de la red vial y gestión del tráfico
4. Seguridad en transporte profesional de mercancías y viajeros
5. Primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes
6. Recogida, análisis y divulgación de los datos de accidentes

COMPROMISO FORMAL: Firma de la Carta de Seguridad Vial

1. Mejorar la conducta usuarios
2. Vehículos más seguros en ciudad
3. Mejora en infraestructuras
4. Seguridad en transporte profesional
5. Primeros auxilios y asistencia a las víctimas y familiares
6. Recogida, análisis y divulgación de datos
 - 1.1. Educación y formación para la movilidad
 - 1.2. Información y comunicación para la prevención
 - 1.3. Disciplina vial

IMPLICADOS MUNICIPALES OTROS IMPLICADOS

Ámbitos de actuación:

Pacte por la movilidad,
Medios comunicación
Escuelas, autoescuelas,
Asociaciones de víctimas
Consultores, expertos, Dgt

4 LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS 2004 -2005

Acciones Prioritarias 2004-05

Disminución víctimas:

- **conductores vehículos 2 ruedas**
- **peatones**

Conflictos en los Cruces y Pasos Peatones

Velocidad Inapropiada

Maniobras Inadecuadas

Conductas Incorrectas

(Cinturón y Casco; Alcohol y Móvil, ...)

Plan Municipal Seguridad Vial 2004 - 2007

- **Información y Comunicación**
- **Política de Sanciones**
- **Infraestructuras y Tecnologías**
 - Maniobras Inadecuadas
 - Conflictos Cruces y Zonas Peatonales
 - Reducción Velocidad 80 / 50 / 30
 - Alcohol y Móvil
 - Casco y Cinturón

Control de velocidad: 50 y 80 km/h en red básica de circulación y Rondas
DISCIPLINA VIAL Objetivo DISMINUIR EL EXCESO DE VELOCIDAD.

Uso de radares fijos y móviles para la expedición de denuncias.

- Unidad de circulación
- -Oficina de gestión de denuncias por fotografía
- Procedimiento sancionador
- -Retirada de carné por infracciones graves MOBILIDAD

RED VIAL Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

- Instalación de 8 **radares fijos** (25 instalaciones) en las Rondas (julio 2003)
- Instalación de 7 radares fijos en vías de acceso (2005)
- **Regulación semafórica** para la gestión de la velocidad media y la seguridad vial.

CONTROL DE VELOCIDAD: 50 Y 80 KM/H EN RED BÁSICA DE CIRCULACIÓN Y RONDAS

INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO

- **Estudio** de accidentes y velocidad
- **Indicadores** de seguimiento: captaciones, velocidad, fluidez, accidentes, cobro de multas

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

- **Señalización informativa** en la vía y zona de control
- **Información periódica a los ciudadanos** sobre los resultados en criterios de seguridad y fluidez

PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO: 30 Y 10 KM/H EN LA RED LOCAL

RED VIAL Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

- **Camino escolar:** revisión y mejora de la señalización, ordenación del aparcamiento, regulación semafórica, paradas bus, diseños viarios para la disminución de la velocidad, etc.
- **Elaboración del Plan de pacificación del tráfico en la red local: 30 km/h** (2004-2005)
- Plan de pacificación progresiva del tráfico
 - Diseño viario para la reducción de la velocidad a 30 km/h.

INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO

- **Estudio** cartográfico de los accidentes y atropellos: puntos negros y vías de concentración.

PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO: 30 Y 10 KM/H EN LA RED LOCAL

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

- **Camino escolar (15 en marcha):** proceso participativo de claustro de profesores, AMPAS, alumnos, vecinos... Sobre la movilidad de los niños para ir solos a la escuela con seguridad.
- **Forum Barcelona de seguridad vial “La velocidad en la ciudad”** Ajuntament de Barcelona, RACC i PAT (17 junio 2004)
- **Presentación del CD sobre “l’impacte de la velocitat en els atropellaments a Barcelona”** (mayo 2004)
- **III Jornadas técnicas sobre Camino escolar** (noviembre 2004)

El Plan DE SEGURIDAD VIAL insiste en un estudio pormenorizado, en los estudios de las características de los accidentes (causas y efectos) para priorizar las pautas de actuación. Toma como base de datos las actuaciones de la Policía local y de las urgencias.

Se trabaja de modo transversal, todos los departamentos al mismo tiempo, en función de los objetivos marcados:

- .-Disminuir los accidentes

-Conseguir un número de muertos cero.
No sumamos, establecemos objetivos.

El PACTO POR LA MOVILIDAD es un pacto social con todas las entidades porque no tiene sentido que alguien muera por el simple hecho de pasear por su ciudad.

Hemos firmado el anexo para las ciudades de la Carta Europea, un compromiso firme de actuación.

El plan tiene 50 medidas o iniciativas de las cuales hemos priorizado 4, que son cuatro líneas de actuación.

Antes de llevar a cabo una intervención (tipo reducción de límites de velocidad) se informa a la población de las causas y los beneficios que esperan obtener, de manera pertinaz y persistente, de este modo lo aceptan y no lo cuestionan.

Por ejemplo hemos priorizado la velocidad, reduciéndola a 80km/h en las rondas y a 30Km/h en varias calles de la red viaria con un diseño urbano adecuado.

La seguridad vial se tiene que trabajar desde todos los ámbitos de actuación. Educación vial, autoescuelas, etc. Pero sobre todo hay que priorizar las medidas que automáticamente puedan reducir la accidentalidad y producir en la sociedad una opción a favor de la disminución de los accidentes.

D. Angel Mateo Ayuntamiento de Madrid

“La seguridad vial. es una actividad permanente” Este título se ha elegido porque considero que es un mensaje importante a transmitir.

Los diferentes factores que influyen en la seguridad vial son: el vehículo, la vía y el ser humano. La Gerencia de Movilidad fundamentalmente, al igual que la Policía Municipal, puede actuar en lo referente al ser humano y a la vía pública.

Datos orientativos: 20.000 accidentes al año en Madrid.

Hay un porcentaje también importante de accidentes debido a atropellos: 8,7%.

La cifra anual de muertos es de 78 en 2003.

Me gustaría remarcar algo sobre la vulnerabilidad del peatón: creo que la seguridad vial. en el entorno urbano tiene una dimensión diferente, comparada con las carreteras. Aquí, pasa algo parecido a lo que ocurre en Barcelona: el porcentaje de accidentes por atropello no es relativamente alto, sin embargo, el porcentaje de muertos por este motivo sí lo es.

4 PUNTOS MUY CONCRETOS IMPORTANTES EN CUANTO AL CONCEPTO DE SEGURIDAD VIAL. EN CIUDAD:

1.- **LA ALTA CONCENTRACIÓN**, en una ciudad estamos hablando de una gran concentración de vías. En Madrid tenemos 4.500km de vías y una alta concentración de vehículos, por encima de 1 millón de vehículos, si se pusieran en fila, uno delante del otro podríamos llegar de Madrid a Moscú. Este es el primer punto clave a tener en cuenta.

2.- **LA VARIABILIDAD**: tenemos zonas en el centro con una velocidad media de 10km/h y autopistas urbanas donde se alcanza una velocidad media de 60km/h.

3.- **DIVERSIDAD DE USO**: tenemos desde el usuario que va de un sitio a otro hasta la persona que está haciendo carga y descarga o la persona que simplemente para un momento a comprar algo.

4.- **LA ACTIVIDAD**. Una ciudad es como una carretera que está en continua construcción, es continuo el número de obras, reparaciones, mudanzas, etc.

Otro punto fundamental en una ciudad es el **PEATÓN**.

Dentro de la S. V. concebida en el entorno de una ciudad debe ponerse especial atención a la seguridad peatonal. En los últimos 10 años ha habido una reducción importante en cuanto al número de muertos.

En cierto modo los patrones que siguen la accidentabilidad en la ciudad también nos sirven para combatirla. La distribución de accidentes según la franja horaria es la típica de una ciudad. Tenemos una serie de horas punta: entre las 9 y las 10 de la mañana hay una hora especialmente mala y vemos que un alto número de atropellos se produce entre las personas mayores. En este sentido, en Madrid se hace todo lo posible para mejorar, no sólo para las personas mayores sino para las personas con movilidad reducida, para que les sea posible circular por la ciudad, cruzar por los pasos de peatones.

Actividad de la Policía Municipal en el Ayuntamiento de Madrid, existe una **colaboración continua entre la Gerencia de Movilidad y la Policía Municipal.**

.- **Educación vial:** 50.000 alumnos de 500 colegios reciben clases cada año. No simplemente charlas, sino a una clase a lo largo de una serie de sesiones y los alumnos se van concienciando. Además también se les da a lo largo de una serie de etapas de su vida, de modo que se les enseña desde cruzar la calle cuando son pequeños hasta los problemas que puede ocasionar el consumo de alcohol cuando son mayores.

.- **Campañas:** contra la alcoholemia, y en concreto la de los radares que en la M-30 a dado unos resultados excelentes a muy corto plazo.

.-Las actuaciones de la Gerencia de movilidad incluyen más bien las referidas a la propia vía:

- Con respecto a esto hay que remarcar un concepto: **la seguridad vial es una actividad permanente, incluso desde el propio diseño de la vía pública.** Gran parte de los problemas que nos encontramos en Madrid están relacionados con calles perfectamente hechas, muy amplias en las cuales los coches se ven con una falsa seguridad para circular a velocidad alta.
- Este tipo de problemas, son prácticamente imposibles de solucionar con una señal que diga "baje usted la velocidad a 40km/h". Entiendo que nuestra actividad sobre la vía pública debe ir desde el **diseño hasta todo lo que es señalización e información** en tiempo real, bien sea a través de la página Web de Munimadrid, a través de mensajes variables o a través de la radio.
- **Factores asociados a los atropellos.** Los puntos conflictivos, en un 50% de los casos están relacionados con paradas de autobús cercanos, coches aparcados en una esquina junto al paso de peatones, quioscos y mobiliario urbano en general frente a los pasos de peatones, pasos de peatones en accesos a garajes y zonas donde el conductor no presta suficiente atención, también en las salidas del Metro que a veces invitan al usuario a salir a la calzada.
- **Transporte público:** hacemos una continua labor a favor del mismo porque entendemos que la seguridad vial en ciudad no se puede separar de su fomento. Cada vez que se hace una campaña para que la gente use el autobús, estamos haciendo una campaña para aumentar la Seguridad vial.
- **Señales especiales.** Las ciudades a veces se transforman en una especie de bosque de señales, tenemos tantas que el conductor casi las ignora entre otras cosas porque resulta prácticamente imposible captar toda la cantidad de información que le va llegando.
- Una serie de señales especiales con unos formatos y una luminosidad diferente permiten solucionar problemas específicos, por ejemplo salidas de bomberos, pasos de peatones, etc.
- Una señal especial de salida de colegios se ha implantado en la práctica totalidad en Madrid y se trata de una señal que más popularidad ha tenido.

Conclusión:

1.- La seguridad vial debe ser una actividad permanente en el tiempo y en el espacio, desde que se concibe la vías pública hasta que luego se explota.

- 2.- Es básico el control detallado de los accidentes para saber las causas y actuar sobre los mismos.
 - 3.- La educación vial constituye uno de los pilares básicos.
 - 4.- La señalización especial ha servido en Madrid para dar solución a problemas concretos.
- Invitamos a cualquier asociación que vengan a hablar con nosotros y nos expliquen sus necesidades.

ESTRATEGIAS AUTONÓMICAS PARA LA SEGURIDAD VIAL

D. Rafael Olmos, Director del Servei Catalá de Trànsit

El Servei Catalá de transit es una Dirección General de la Generalitat de Cataluña que tiene un objetivo: **reducir accidentes, en concreto reducir los muertos y heridos graves.**

Para ello en el año 2001 se aprobó por el Parlamento de Cataluña el Plan Catalán de Seguridad Vial para el trienio 2002-2004 (a finales de este año se aprobará el próximo) en el cual se plantea reducir un 15% los muertos y heridos graves en el plazo de 3 años. Partiendo de medidas que cuantificamos y evaluamos en las que inciden directamente.

Sería muy largo explicar todas y cada una de las actuaciones en las cuales el Servei Catalá de Trànsit está implicado, pero hay que señalar que se ha planteado la reducción de la siniestralidad como único objetivo y por tanto, la mejora de la Seguridad Vial.

Se ha planteado como una moneda de dos caras:

Una sería la prevención y la otra la represión, la disuasión, caras indisociables. Son necesarias las dos para conseguir medidas que se alarguen en el tiempo de manera permanente y el único modo de conseguirlo es con el uso continuado de las medidas preventivas.

Estas medidas son:

1.- LA PREVENCIÓN

- **Las campañas preventivas,** las cuales se evalúan previa y posteriormente para saber si sirven de algo (las que se hicieron hasta ahora no sirvieron para nada y se están haciendo otras nuevas)

- **La educación y formación vial,** nos la hemos planteado desde el conocimiento que han de tener niños/as y personas adultas sobre el riesgo. Hemos obviado totalmente esa Educación vial que solamente se dedica a dar charlas de policías locales o de los Mossos d'Esquadra (que también lo hacen). Nosotros apostamos por la línea de que **los profesores asuman realmente la responsabilidad que tienen para ser transmisores de conocimientos, de habilidades y fundamentalmente de actitudes,** factores estos del riesgo que trabajamos con profesores de Formación vial, con actividades de ocio, con los propios alumnos que están en las Autoescuelas y fundamentalmente con los niños de primaria y secundaria.

- **El procedimiento se basa en pasar unos cuestionarios, detectar cuál es el riesgo,** y aplicar los factores de protección del riesgo detectado.

Evidentemente, todas estas medidas no tendrán un resultado inmediato, pero creemos que con el tiempo tendrán un resultado importante.

Dentro de estas medidas preventivas están todos los estudios necesarios para que las autoridades de tráfico, como el SCT puedan tomar decisiones orientadas única y exclusivamente a la reducción de los accidentes.

2.- LA REPRESIÓN

Vigilar y vigilar bien. Que todos aquellos infractores reciban la denuncia lo antes posible. Nuestro compromiso (lo estamos cumpliendo más o menos) es que las denuncias de **radares automáticos sean comunicados en un plazo de 15 días** para conseguir que el efecto retributivo o efecto de propósito de enmienda sea lo más eficaz posible.

En estos momentos estamos en un 81,7% de eficacia sancionadora.

En el campo de la disuasión no estamos haciendo cosas extraordinarias: **modificar un cuestionario de accidentes**, pactado con todas las Policías locales y Mossos D'Esquadra para poder elaborar datos sobre las causas de los accidentes que nos permitan tomar decisiones que aplicamos en:

- **Velocidad: lucha encarnizada contra la velocidad excesiva e inadecuada.** Instalación de 21 tramos de vía pública bajo el control de radares, tramos de accidentabilidad elevada detectados a partir de la reconstrucción de los accidentes.
- **Lucha contra el alcohol en la conducción.** Se realizó el año pasado 450.000 controles de alcoholemia con un resultado de 5,6% positivos. Demasiados. Continuamos con una campaña permanente para luchar contra el uso abusivo del alcohol en la conducción. Pactamos con quien sea: desde plantear la tolerancia 0, es decir no dejar pasar ni una hasta hablar de la tasa 0 para profesionales y conductores noveles, propuesta que hemos elevado al Gobierno del Estado.
- **Cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos:** desde el 1 de Junio se está denunciando a los que no llevan detrás bien abrochado el cinturón de seguridad. Esta medida entró en vigor en el año 1992 pero no se aplicaba en el Estado Español.
- Elementos que tiene que ver con **la distracción**, que es una causa de siniestralidad, fundamentalmente el móvil.

SON TRES MEDIDAS DE CHOQUE.

Conseguiremos la reducción del 15% de muertos y heridos graves en 2004 y nuestro compromiso es llegar al 2010 con una reducción del 50%. Por eso hemos planteado modificaciones del Código Penal y estamos en contacto con el Fiscal General y el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña porque pedimos que vuelva a ser delito la conducción sin autorización administrativa, así como modificaciones de la Ley de SV y promover el Carné con puntos.

Yo pactaría con el diablo si con ello redujese los accidentes de tráfico, de momento pacto con “diablillos” que nos marcan el camino por donde tenemos que ir, como la asociación STOP ACCIDENTES que es nuestro “Pepito Grillo”. Realmente es el norte que nos marca y por donde tenemos que ir todas las autoridades con responsabilidad en tráfico.

Gracias

D. Jesús Arana, Director de Tráfico del Gobierno Vasco

El Gobierno esta empeñado en la Seguridad Vial desde el año 2002.

No hay ideas brillantes, Francia esta haciendo lo mismo que nosotros, desde el año 1997 tenemos radares. Aquí hemos tenido una laguna importante: los jueces han estado en contra de los radares. Aún hemos ganado la sentencia sólo el 2002.

No consideramos el tema de la SV como un tema de tráfico, sino que cuando diseñaron el plan estratégico, diseñaron un órgano que es un Comité de dirección superior, entidad en el cual participan cinco departamentos importantes del Gobierno con rango a nivel de viceconsejero.

El Plan de Seguridad Vial lo aprueba el consejo de Gobierno, se notifica al parlamento y es el propio Lehendakari el que lo presenta a la prensa, sus líneas maestras.

El Plan presentado es la suma de actuaciones de un montón de organismos, se ordenan y se proponen unos objetivos que deben alcanzar a corto, medio y largo plazo con indicadores para medir hasta donde se alcanza.

Reuniones mensuales dependientes de cada órgano que participa en el Plan, se realiza un seguimiento de los indicadores e inmediatamente se trazan medidas correctoras.

- LA VELOCIDAD: Mediante una campaña, se intenta lograr un rechazo social contra la alta velocidad. Para ello se utiliza la imagen de 3 famosos en el País Vasco cuya actividad está relacionada con la velocidad (atletas, corredores...).
- Se han reducido los fallecidos en un 40% en este año.
- Tenemos el sistema de radares como en Francia
- Intentamos generar un rechazo social a la conducta “del que va más rápido”
- Se hace hincapié en la información.
- Este año se ha hecho una macro encuesta de SV para conocer la realidad (5.000 encuestados) para conocer comportamientos y actitudes de todos los segmentos de la sociedad y actuar en consecuencia.
- Restricciones de fin de semana a los camioneros, como en Francia.
- Mediante la comisión EUDEL se aglutina e incorpora a los Ayuntamientos para que participen activamente. Hay 6 representantes trabajando con la Comisión de SV, piden y aportan ideas y participan en las campañas.

Principalmente se echa en falta los recursos económicos porque ideas tenemos de sobra.