BENCHMARKING DE

PLANES DE SEGURIDAD VIAL

(02/05/2017)

Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

Centro
de Estudios Ambientales
CEA
Ingurugiro
Gaietarako Ikastegia

VITORIA-GASTEIZ
POLICIA LOCAL UDALTZAINGOA

20 AÑOS URTE
Kualitate
LANTALDEA

0. INTRODUCCIÓN

Para la elaboración del presente benchmarking se han analizado los **SIGUIENTES PLANES**:

- Plan de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Pamplona 2008-2011.
- Plan de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Segovia.
- Plan de Seguridad Vial Urbana de Gijón 2011-2015.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible de Euskadi 2015-2020.

Además, se han extraído medidas puntuales del Plan de Seguridad Vial Tipo de la D.G.T, y de los planes de Londres, Copenhague y La Coruña.

El análisis se ha realizado sobre los siguientes **ASPECTOS** de los Planes:

- Los **objetivos** generales y específicos (PÁG. 3)

- Las **iniciativas** / acciones (PÁG. 7)

La información encontrada se ha organizado y estructurado bajo criterios propios para una mejor comprensión.

1. ANÁLISIS DE OBJETIVOS

A. OBJETIVOS GENERALES

El análisis de los **OBJETIVOS GENERALES** de los distintos planes analizados arroja una coincidencia de algunos de ellos en dos metas concretas:

- La reducción del número de **personas fallecidas** por accidentes.
- La reducción del número de **personas heridas graves** por accidentes.

En el marco de estos objetivos, los planes marcan **horizontes cuantitativos distintos**, como se muestra en la siguiente tabla:

	Gijón	Iruña
Nº de personas fallecidas	Reducir el 25% en periodo ´10-´15	Fallecidos tendencia 0
Nº de personas heridas graves	Reducir el 25% en periodo ´10-´15	Reducir el 50% en periodo 2000-2010

Otros planes, como el de Segovia, se marcan el objetivo más general de **"reducir el número de accidentes de tráfico"**.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi, a diferencia del resto de planes, cuenta con una **visión estratégica** que marca el rumbo general de la intervención, por encima de los objetivos concretos.

Esta visión pretende … "… situar a Euskadi como referente en materia de movilidad segura y sostenible…
… a partir de estrategias efectivas de seguridad vial y gestión del tráfico…
… a través del comportamiento responsable de la ciudadanía….
… y el trabajo colaborativo de instituciones y agentes privados…
… PARA REDUCIR EL NÚMERO Y LA GRAVEDAD DE ACCIDENTES"

EN DEFINITIVA…

Los objetivos generales de los documentos analizados se centran en la **reducción del número de accidentes** y, especialmente, de aquellos que implican **personas heridas o fallecidas.**

B. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los **OBJETIVOS ESPECÍFICOS** de los planes analizados tratan de abordar:

- **Factores de riesgo** concretos (conductas-factor humano, estado/diseño de las infraestructuras…)
- **Tipos de accidente** concretos (atropellos).
- **El riesgo** de determinados grupos de edad o modalidades de desplazamiento.

Iruña	Segovia	Gijón
Modificar las infraestructuras varias para mejorar la seguridad vial, incluyendo nuevas tecnologías	Reducir el número de atropellos	Reducir un 25% la tasa de mortalidad respecto al parque de vehículos (2015 respecto a 2010)
Ampliación de las medidas para mejorar conductas de conductores y peatones	Reducir el factor humano como causa de accidentalidad	Reducir un 25%el número de peatones fallecidos y heridos graves (2011-15 respecto a 2006-10).
	Reducir los tramos de concentración de accidentes	Reducir el riesgo de los jóvenes de 15 a 34 años a 1,0 para 2015.
		Reducir en un 25% el riesgo de los modos de transporte con mayor riesgo (motos) en 2015 respecto a 2010.

Únicamente en el caso de Gijón se incluyen **objetivos cuantitativos concretos**.

Los **objetivos específicos** del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi comparten tipología con los vistos anteriormente, aunque **son más numerosos** y cada uno de ellos incluye **distintos indicadores** / metas estratégicas.

Objetivo Generales	Metas Estratégicas 2020
O1. Proteger a los colectivos vulnerables	• Reducir por debajo de 33 el número de personas fallecidas/año **(Objetivo marcado por la UE)**. • Reducir un 40% el número de personas **heridas graves**. • **Reducir a 0 las niñas y niños menores de 14 años fallecidas**. • Incrementar al 100% los niños y niñas **menores de 14 años** implicados en accidentes de tráfico que utilizan sistemas de retención. • Reducir un 40% el número de personas **motoristas** fallecidas y heridas graves. • Reducir un 50% el número de **personas mayores de 64 años** fallecidas y heridas graves. • Reducir en un 40% el nº de personas fallecidas y heridas graves en accidentes **in itinere** e **in misión**. • Reducir en un 75% el nº de **ciclistas** fallecidas y heridas graves. • Reducir en un 40% los **peatones y peatonas** fallecidas y heridas graves.
O2. Mejorar la gestión del tráfico en las vías principales	• Reducir el **tiempo medio de resolución de incidencias** en el tráfico en un 10% por tipo de incidencia. • Reducir en un 10% el número de **horas perdidas** por las y los conductores derivado de incidencias en el tráfico. • Reducir un 10% el **coste económico** derivado de las incidencias de tráfico.
O3. Mejorar la seguridad vial en las carreteras secundarias	• Reducir un 50% el Índice de accidentalidad con víctimas en **carreteras secundarias**.
O4. Corregir comportamientos inadecuados	• Reducir en un 50% el porcentaje de **positivos por alcohol en controles preventivos**. • Reducir en un 50% el porcentaje de **positivos por drogas en controles preventivos**. • Reducir un 50% el porcentaje de **pruebas de alcohol que dan positivo tras un accidente**. • Reducir un 50% el porcentaje de **pruebas de drogas que dan positivo tras un accidente**. • Reducir un 50% las **personas fallecidas que dan positivo en alcohol y drogas.**
O5. Favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos	• Reducir un 30% el nº de **personas fallecidas y heridas graves** en entornos urbanos. • Reducir un 40% el número de **peatones y peatonas fallecidas y heridas graves** en entornos urbanos. • Mantener en cero el número de **ciclistas fallecidas y** reducir un 40% las **heridas graves** en entornos urbanos.

2. ANÁLISIS DE ACCIONES

(LA VÍA) INFRAESTRUCTURAS Y REGULACIÓN DE TRÁFICO (36 acciones)	(LA PERSONA) IMCUMPLIMIENTO DE NORMAS Y SENSIBILIZACIÓN (51 acciones)
SEMÁFOROS (7 acciones)	CONTROLES (17 acciones)
SEÑALÉTICA (7 acciones)	SENSIBILIZACIÓN (15 acciones)
PASOS DE CEBRA Y ACERAS (10 acciones)	FORMACIÓN (8 acciones)
PUNTOS PELIGROSOS; INTERSECCIONES, ZONAS DE TRÁFICO INTENSO, DE ALTA VELOCIDAD … (12 acciones)	COMUNICACIÓN (11 acciones)

87 ACCIONES EN TOTAL

2. ANÁLISIS DE ACCIONES

En este apartado se recogen y estructuran las acciones de mejora de la seguridad vial propuestas en los planes analizados.

A. INFRAESTRUCTURAS Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO

A.1 SEMÁFOROS

- Instalación en los semáforos de contadores de cambio de ciclo (Pamplona)
- Instalación de semáforos sonoros para invidentes (Pamplona, Segovia)
- Eliminación de semáforos en cruces (Pamplona)
- Semaforización de cruces para evitar accidentes (Pamplona)
- Adecuar los ciclos semáforos para facilitar el cruce de personas con dificultades de movilidad (Segovia)
- Instalar semáforos de ciclo variable adaptables al flujo de vehículos y peatones (Segovia)
- Implantar medidas para que no se produzca un aumento de la velocidad del tráfico antes de semáforos (DGT)

A.2 SEÑALÉTICA

- Eliminación de señalización sobrante (Pamplona)
- Mantener en buen estado la señalización vertical y horizontal (DGT, Pamplona)
- Homogeneización de la señalización (Pamplona)
- Señalización especial e impactante en los entornos de los colegios (Pamplona)
- Mejorar la señalización en los cruces y vados peatonales (Segovia)
- Garantizar la señalética en zonas de obras (Segovia)
- Potenciar la señalización vial horizontal y vertical ciclista (Segovia)

A. INFRAESTRUCTURAS Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO

A.3 PASOS DE CEBRA Y ACERAS

- Iluminación de pasos de peatones (Pamplona, Gijón)
- Pasos de peatones elevados (Pamplona, Segovia)
- Calmar el tráfico en las inmediaciones de intersecciones y pasos de cebra (Segovia)
- Adaptar pasos de peatones para personas con movilidad reducida (Segovia)
- Protección de aceras y pasos de peatones –isletas, anchado, orejas… - (Pamplona, Segovia)
- Creación de caminos seguros escolares a pie y en bicicleta(Pamplona, Segovia)
- Incrementar el número de zonas peatonales (Segovia)
- Realizar un inventario de las zonas para peatones (Segovia)
- Eliminar obstáculos de las aceras para personas de movilidad reducida (Segovia)
- Separar los espacios para peatón y bici para evitar atropellos – bordillos, rebajes… - (Segovia)

A.4 PUNTOS PELIGROSOS (INTERSECCIONES, ZONAS DE TRÁFICO INTENSO, DE ALTA VELOCIDAD…)

- Mejorar del diseño de intersecciones, rotondas, isletas, carriles y otras zonas de riesgo de accidente de vehículos a motor o ciclistas (Copenhague, Gijón, Segovia)
- Realización de un Plan de mejora de las zonas de concentración de accidentes (Gijón, Segovia)
- Implantar elementos de reducción de velocidad en zonas residenciales y comerciales – calmado de tráfico - (Segovia, DGT)
- Limitar-prohibir la presencia de vehículos pesados en determinados puntos / horas (Londres)
- Definir itinerarios que reduzcan la presencia de turismos y vehículos pesados por calles céntricas (DGT)
- Instalación de espejos en los puntos ciegos (Londres)
- Construir más carriles bici para los trayectos que se consideran peligrosos (Segovia, Copenhague)
- Anchar los carriles bici en los puntos de mucho tránsito (Copenhague)
- Crear calles con preferencia de circulación ciclista (Copenhague).
- Conectar los carriles bici entre sí para favorecer un tránsito más seguro por la ciudad (DGT)
- Revisión del estado del firme de la calzada, las aceras, bidegorris… (Gijón, Segovia)
- Acciones para la protección de motoristas: guardarrailes adaptados, tratamientos antideslizantes… (Pamplona)

B. INCUMPLIMIENTO DE NORMAS

B.1 CONTROLES VELOCIDAD

- Instalar radares para semáforos en rojo (Pamplona, Segovia, GV)
- Instalar radares móviles (Pamplona, Gijón, Segovia, GV)
- Instalar radares fijos (Pamplona, Gijón, Segovia)
- Instalar indicadores de velocidad –no sancionadores – (Pamplona, GV)
- Valorar la implantación progresiva de los radares de tramo (GV)

B.2 CONTROLES ALCOHOL Y DROGAS

- Realizar controles de alcoholemia (Pamplona, GV)
- Realizar controles de drogas (Pamplona, Segovia, GV)

B.3 CONTROLES DISPOSITIVOS SEGURIDAD

- Realizar controles del casco de motocicletas (Pamplona, Segovia)
- Realizar controles sobre los sistemas de retención infantil (Segovia)
- Realizar controles del uso del cinturón (Gijón, Segovia).

B.4 OTROS CONTROLES

- Realizar controles de documentación (Gijón).
- Realizar controles de uso de teléfono móvil (Pamplona, Segovia, GV)
- Reforzar los controles en las vías secundarias (GV)
- Controlar el aparcamiento de vehículos en zonas peatonales (Segovia)
- Controles sobre los cruces indebidos de calzada de peatones (Segovia)
- Realizar controles de dobles filas (DGT)
- Realizar controles de aparcamientos indebidos de coches invadiendo carriles bici (DGT)

B.5 OTRAS MEDIDAS

- Instalar vallas para evitar cruces indebidos de calzada (Pamplona, Segovia)
- Elaborar una lista con las infracciones de mayor gravedad en temas de seguridad vial (Segovia)
- Instalar elementos para calmar el tráfico en las inmediaciones de intersecciones (Segovia)

C. CONVIVENCIA - SENSIBILIZACIÓN

C.1 SENSIBILIZACIÓN

- Educación vial escolar: colegios e institutos (Pamplona, Gijón, Segovia, GV)
- Educación vial para conductores jóvenes en colaboración con la universidad (Gijón)
- Realizar acciones de sensibilización y prevención sobre el alumnado no universitario (GV)
- Educación vial para la 3ra edad (Pamplona, Segovia, GV)
- Educación vial para personas con discapacidad (Pamplona)
- Educación vial en empresas de la ciudad – responsables de riesgos laborales- (Segovia, GV)
- Programas de sensibilización sobre prevención de accidentes y fomento de los comportamientos seguros en para los colectivos más vulnerables (GV)
- Campañas de sensibilización sobre la siniestralidad y el consumo de drogas y el alcohol (Segovia)
- Campañas de concienciación a conductores de coche sobre la vulnerabilidad del resto de colectivos (Segovia)
- Campañas de sensibilización sobre la importancia del factor humano en la siniestralidad (Segovia)
- Campañas específicas de prevención de atropellos (Gijón)
- Campañas de concienciación sobre la convivencia de turismos y motocicletas (Gijón)
- Campañas de concienciación sobre la normativa vigente en materia de circulación (GV)
- Impulsar un pacto social por la movilidad sostenible y la seguridad vial (Segovia)
- Sensibilizar a la ciudadanía sobre las normas de circulación en relación al tranvía (La Coruña)

C. CONVIVENCIA - SENSIBILIZACIÓN

C.2 FORMACIÓN

- Ofertar formación sobre seguridad vial para el personal de la admón. local vinculado a la movilidad: juventud, infancia, cultura, deporte, drogodependencia… (GV)
- Ofrecer seminarios al personal de la Policía Local que desarrolla programas de educación vial (GV)
- Ofrecer seminarios de movilidad segura a las personas monitoras de tiempo libre (GV)
- Ofrecer formación continua al profesorado de formación vial (autoescuelas) (GV)
- Formación para profesionales del transporte de mercancías (Pamplona, Segovia)
- Formar al público en materia de primeros auxilios (Pamplona)
- Formar a los conductores y conductoras del transporte público (bus, tranvía)sobre conducción segura y eficiente (La Coruña)
- Analizar los accidentes sucedidos con el tranvía junto a los y las chóferes y valorar medidas preventivas (La Coruña)

C.3 COMUNICACIÓN

- Elaborar materiales que promuevan la movilidad segura en diversos contextos: centros de salud, ocio…(GV)
- Campañas de concienciación a través de medios de comunicación (Pamplona)
- Campañas informativas sobre los impactos sociales colectivos e individuales de la siniestralidad (Segovia)
- Elaboración de una guía para la movilidad de mayores (Gijón)
- Elaborar mapas de riesgo de siniestralidad (Gijón).
- Comunicar las actuaciones de seguridad vial que se realizan desde el Ayuntamiento (Segovia)
- Mejorar la información sobre el estado del tráfico el tiempo real a la ciudadanía (GV)
- Realizar un mapa digital accesible sobre los límites de velocidad de las carreteras de la ciudad (Londres)
- Informar sobre los itinerarios más seguros para desplazarse en bici por la ciudad (Copenhague)
- Gestionar y publicar la información sobre la localización de la accidentalidad (GV, Londres)
- Establecer un sistema para recibir y atender las quejas ciudadanas en relación a la seguridad vial: estado del pavimento, defectos en la carretera… (Londres, Gijón, GV)

D. CONOCIMIENTO DE LA SINIESTRALIDAD

- Jerarquizar la red vial municipal (Gijón).
- Aumentar la información y explotación estadística de los accidentes y seguridad vial (Pamplona, Gijón, GV).
- Elaboración de un informe anual de estadística de siniestros (Gijón).
- Mejorar el conocimiento sobre las causas de los accidentes (GV)
- Mejorar el conocimiento de la siniestralidad en el caso de los colectivos vulnerables a través de otros estudios (GV)
- Analizar las tendencias estratégicas en materia de seguridad vial (GV)
- Establecer acuerdos y colaboraciones con otras instituciones públicas y otros ayuntamientos para cooperar en el análisis e investigación de la siniestralidad (GV)