

***IX Jornada Técnica del Observatorio de la Movilidad
Metropolitana”***

“Los Planes de Seguridad Vial Urbana”

**Fernando Ruiz Cuevas
Jefe de Servicio de Planificación**

junio de 2012



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Índice

1. Introducción
2. Los ámbitos de actuación y los objetivos generales
3. Metodología para la elaboración del Plan
4. Las claves del éxito en la planificación urbana
5. La zona urbana en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020
6. Colaboración y coordinación entre Administraciones
 - Encuentros de Ciudades
 - Convenios DGT-Ayuntamientos en materia de seguridad vial
 - Estudios y publicaciones

1. Introducción

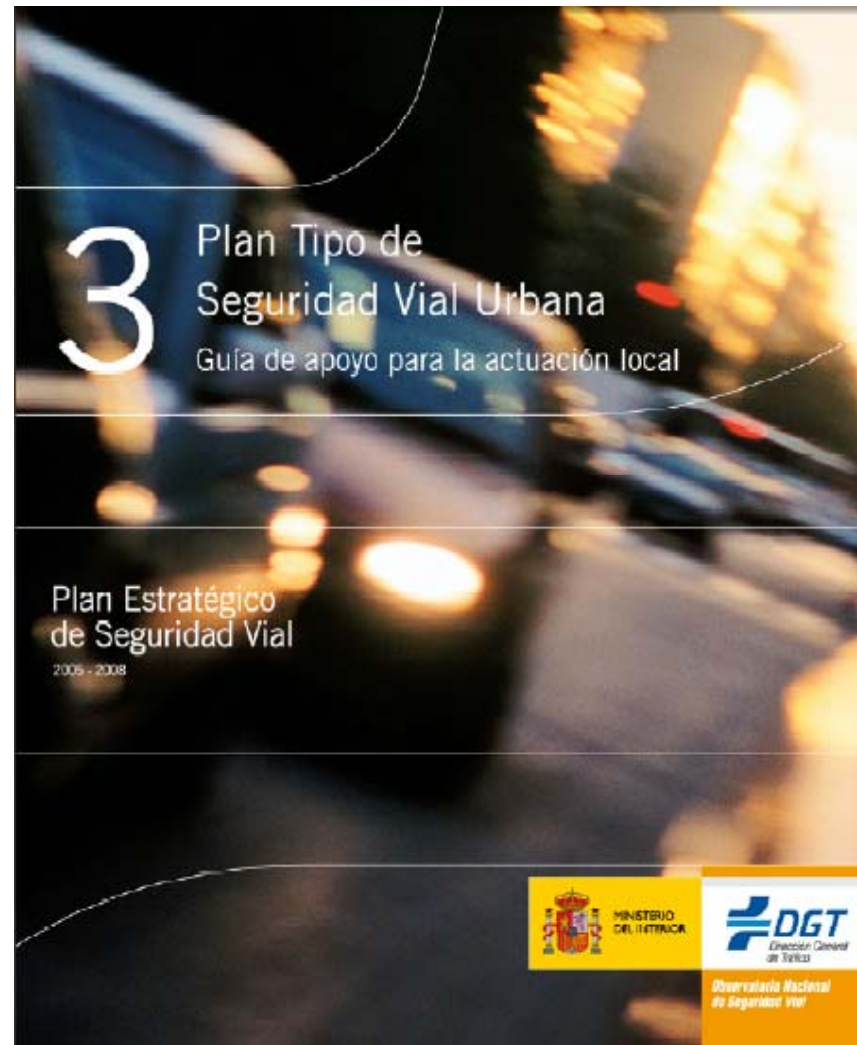
Plan estratégico de Seguridad Vial 2005-2008

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



Razones para elaborar un Plan Tipo de Seguridad Vial Urbano

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 posibilite:
 - La comparación entre los diferentes municipios
 - Realizar un mejor diagnóstico de la accidentalidad urbana en España

Distribución de los accidentes de tráfico con víctimas según localización. Carretera y zona urbana, 2010

	Carretera	Zona urbana	Total
Accidentes con víctimas	39.174	46.329	85.503
Fallecidos	1.928	550	2.478
Heridos (graves y leves)	59.889	60.456	120.345
Fallecidos por cien accidentes	4,9	1,2	2,9
Fallecidos por millón de población			54

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

54% del total de accidentes con víctimas

22% de los fallecidos por accidente de tráfico

50% de los heridos por accidente de tráfico

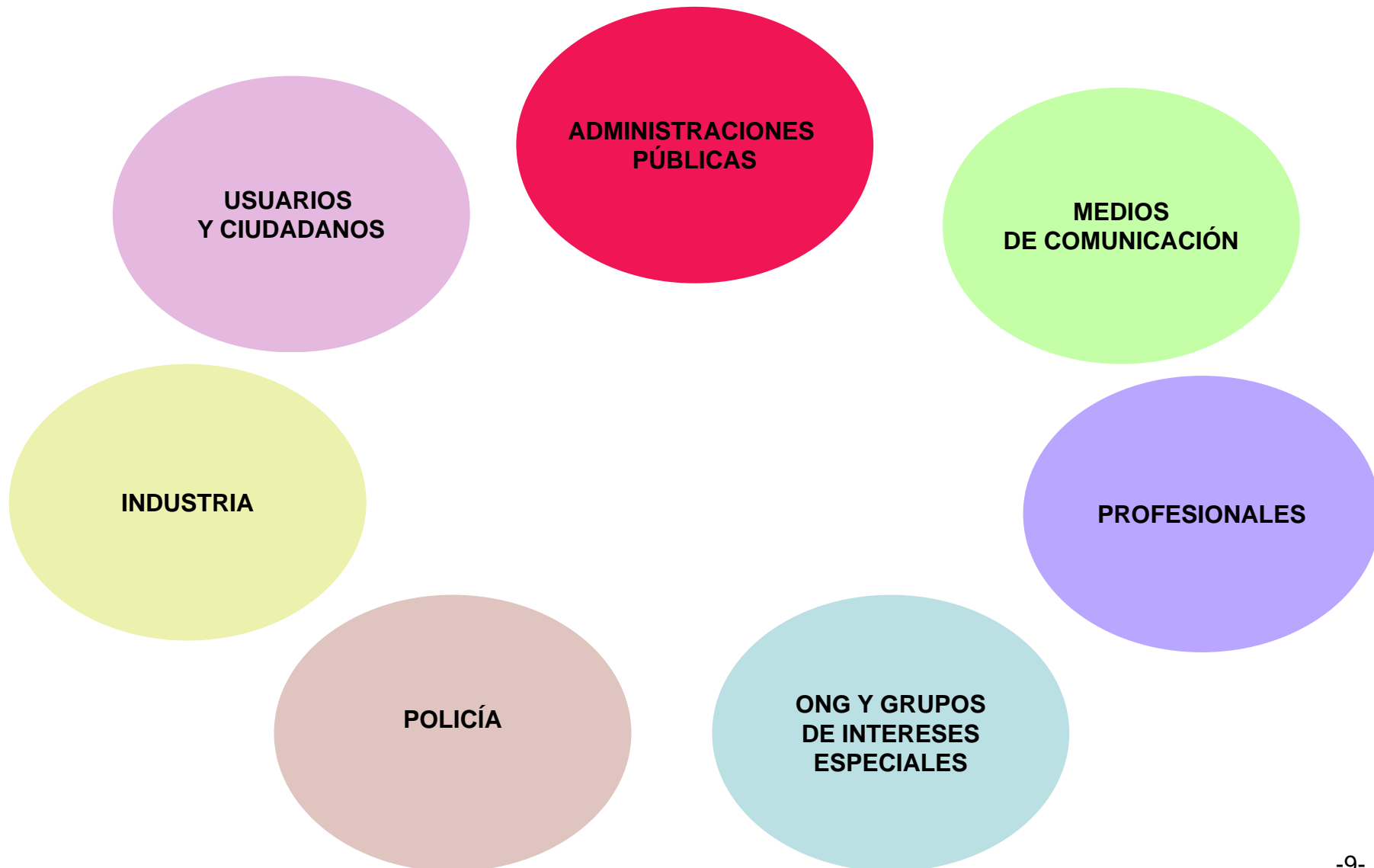
La Seguridad Vial Urbana: una competencia compartida

El artículo 149.1 de la Constitución confiere la normativa y ejecución en materia del tráfico y circulación de vehículos a motor a la **Administración del Estado**.

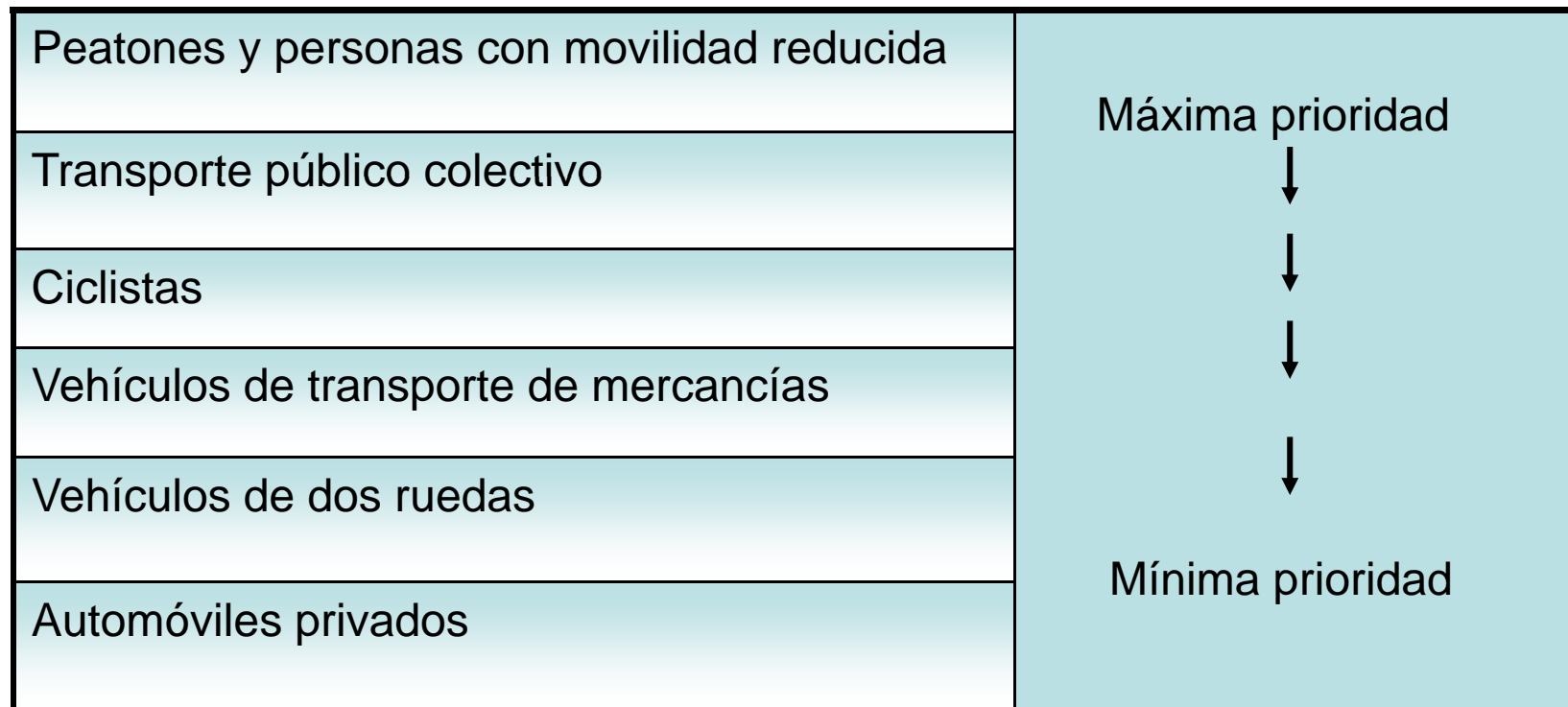
Las **Comunidades Autónomas** han asumido determinadas competencias ejecutivas, a través de sus propios Estatutos, en materias relacionadas con la seguridad vial, como son las carreteras, el transporte, la sanidad, la industria, la educación, etc.

Los **Municipios** son el eje fundamental en la gestión y planificación del tráfico urbano. Ejercen numerosas competencias conferidas por la legislación de régimen local y por la normativa reguladora del tráfico.

1. Introducción





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.

2. Los ámbitos de actuación y los objetivos generales

2. Los ámbitos de actuación y los objetivos generales

	ÁMBITOS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENÉRICOS
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 sistemas de desplazamiento.
2	 El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transportes urbanos.	Calmar 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 de los vehículos 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.
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 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 colaboración entre administraciones.	Impulsar la coordinación y la colaboración con las Instituciones y organismos supramunicipales competentes.
10	 La participación social sobre seguridad vial urbana.	Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad local y seguridad vial urbana e impulsar los pactos locales.

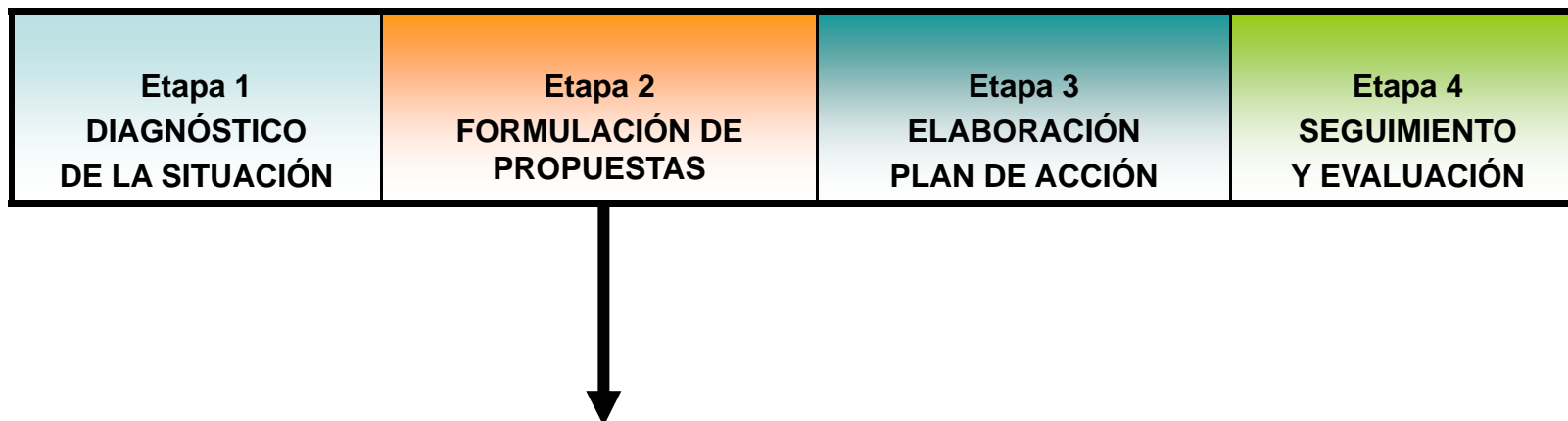
3. Metodología para la elaboración del Plan

EL DIAGNÓSTICO



- La caracterización del municipio -
- La identificación de los problemas y sus causas
- La definición de los objetivos locales

FORMULACIÓN DE PROPUESTAS



Derivadas de la fase de diagnóstico se deben formular una serie de propuestas generales

LA FORMULACIÓN DE PROPUESTAS

PROPUESTA 1

Estudio, mejora de la red viaria urbana y jerarquización vial

PROPUESTA 2

Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico

PROPUESTA 3

Mejora de la señalización

PROPUESTA 4

Protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables

PROPUESTA 5

Atención a las víctimas

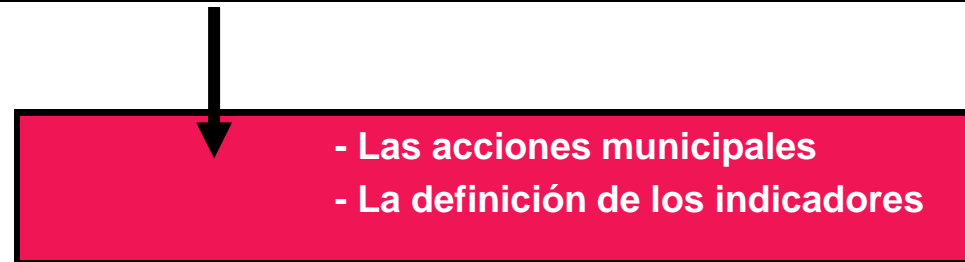
PROPUESTA 6

Mejora de la seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores

PROPUESTA 7

Fomento del transporte público colectivo urbano

LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN



La concreción de las acciones

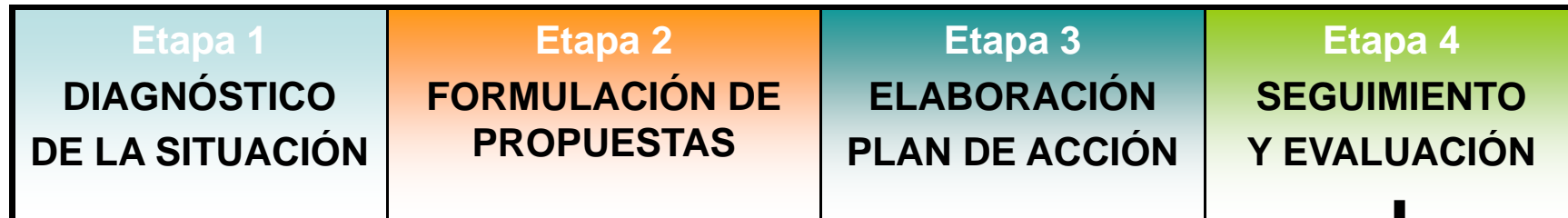
- Para garantizar la financiación, aplicación y efectividad del Plan se deben programar las acciones asociadas a cada propuesta y presupuestarlas económicamente.
- Dotación de personal con formación y experiencia.
- Recursos materiales necesarios y definición de indicadores.

Ejemplo de ficha de seguimiento de las actuaciones propuestas en el Plan de Seguridad Vial Urbana

Propuesta de actuación: Nombre	
Objetivo(s) operativo(s): Ámbitos y objetivos relacionados (1-10)	
Descripción de la actuación	
Acciones asociadas	Acción 1 Acción 2 Acción 3 Acción n

Acción 1, 2 ... n: Nombre	
Persona(s) responsable(s)	
Departamentos municipales implicados	
Colaboradores externos	
Presupuesto	
Financiación	
Período de realización	
Recursos materiales	
Beneficios sociales y ambientales	
Indicador(es) de seguimiento	

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN



- **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.

4. Las claves del éxito en la planificación urbana

Claves del éxito de los Planes Urbanos

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.

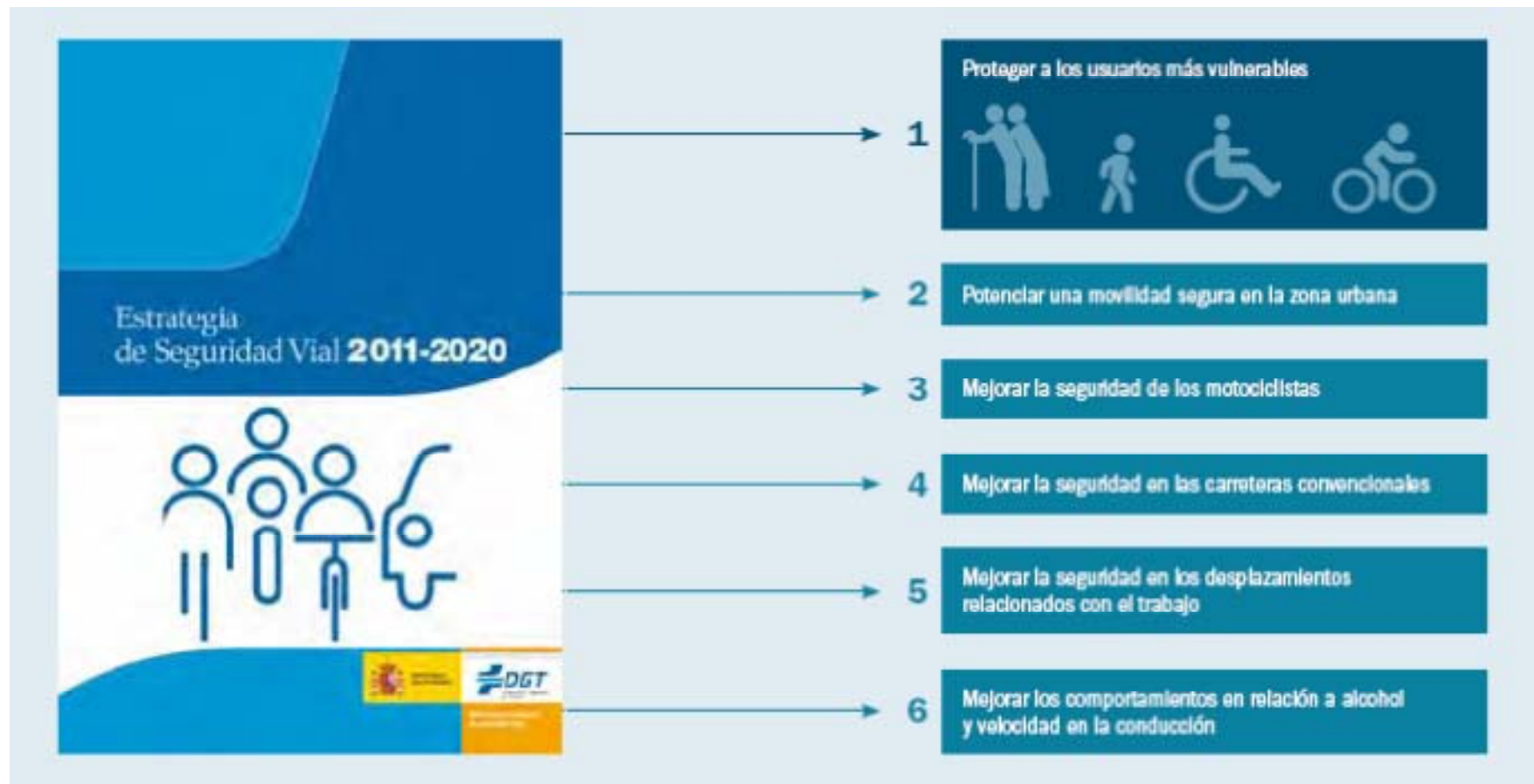
B. COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES Y CON LA SOCIEDAD CIVIL

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

5. La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

Prioridades en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020





6. Colaboración y coordinación entre Administraciones

2. Convenios de colaboración



1. Convenio Específico FEMP-DGT, de 25 de noviembre de 2009, en material de seguridad vial
2. Convenios Bilaterales DGT-Ayuntamientos

PRINCIPALES CLÁUSULAS DEL CONVENIO ESPECÍFICO DGT-FEMP_

Planificación actividad policial conjunta (Guardia Civil – Policías Locales).

Elaboración nueva Ordenanza Tipo sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Impulsar aprobación Planes Municipales de Seguridad Vial.

Diseño y organización de Encuentro de Ciudades.

Diseño y organización de un Plan de formación para técnicos municipales y policías locales.

Convenios Bilaterales DGT-Ayuntamientos

NÚCLEO BÁSICO

- **Acceso a registros y archivos y transmisión de datos (accidentes y sanciones que lleven aparejadas pérdida de puntos)**
- **Colaboración en las campañas de vigilancia y control**

ADDENDAS

- **Actuaciones en infraestructuras y ejecución de instalaciones de seguridad vial y gestión del tráfico urbano**
- **Cesión de materiales y equipos medidores**
- **Colaboración elaboración Planes Municipales de Seguridad Vial**

Requisitos mínimos imprescindibles I

Remisión de los datos de accidentes con víctimas

Accidentes en mortales y/o con heridos graves

- Se remitirán los datos que se conozcan en un plazo no superior a las 24 horas.
- Se seguirán remitiendo los datos de forma incremental según se vayan conociendo.
- No se excederá del plazo de dos meses para cerrar el accidente.

Resto de accidentes con víctimas

- No se exige remisión inmediata de datos como sucede en el caso anterior, aunque puede hacerse
- El sistema permita la remisión de datos de forma incremental como en el caso anterior.
- El plazo de cierre del accidente será también de un máximo de 2 meses.

Sistema de envío: Servicio Web o ARENA

Requisitos mínimos imprescindibles II

Remisión de las sanciones que puedan llevar aparejadas pérdida de puntos

La remisión debe ser estable y representativa

No parece lógico que la misma infracción conlleve pérdida de puntos en unas ciudades sí y en otras no

2. Convenios de colaboración



Convenios Ayuntamientos – DGT: 340 en proceso, 110 firmados

25 solo datos

75 datos y cesión de material

10 convenios especiales

Convenios con Diputaciones y CCAA

3. Encuentros de Ciudades

Gijón

22-23 de octubre de 2009



CÓRDOBA

17 y 18 de febrero 2011



Publicaciones de interés



http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estudios_informes/estudios_informes171.htm

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Fernando Ruiz Cuevas
Jefe de Servicio de Planificación
Subdirección General de Intervención y Políticas Viales
Dirección General de Tráfico
fruib@dgt.es



MINISTERIO
DEL INTERIOR

