

# ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN

**José Antonio Fernández Sainz**

Jefe de Servicio de Conservación

Dirección General de Carreteras - Junta de Castilla y León

C/ Rigoberto Cortejoso nº 14

47071 Valladolid

Tf: 983419346. Fax: 983419999

e-mail: [fersaijo@jcy.l.es](mailto:fersaijo@jcy.l.es)

## RESUMEN

La Comunidad Autónoma de Castilla y León constituye un claro ejemplo de una región en continuo desarrollo; no en vano, se trata de una de las Comunidades Autónomas que ha experimentado un mayor crecimiento económico durante los últimos años.

Es indudable que la carretera, como red de comunicación, es origen de riqueza y motor de la economía, sirviendo de base para el desarrollo de la sociedad. Sin embargo, no es aceptable que los problemas de la seguridad de la circulación en carretera se asuman como un tributo al progreso. Los accidentes de tráfico constituyen un problema muy grave de la sociedad de hoy, que debe combatirse involucrando a todos los sectores de la sociedad que se hallan implicados. Este es el espíritu que ha guiado a la Consejería de Fomento a la hora de plantear una estrategia para resolver el problema de los accidentes en Castilla y León.

El objetivo final es claro: reducir el número y la gravedad de los accidentes en la red regional de carreteras de Castilla y León. Como objetivos intermedios, cabe citar los siguientes:

- Mejora de los problemas de seguridad de la infraestructura, su equipamiento y su entorno.
- Fomento de actitudes más seguras al volante, desde las edades más tempranas por medio de una adecuada formación y sensibilización en seguridad vial.

- Dotar a los vehículos de los sistemas más apropiados para reducir los problemas de seguridad en los que el vehículo es un factor determinante.

De esta manera, la **Estrategia de Seguridad Vial para Castilla y León 2004-2008** se caracteriza por los siguientes aspectos:

1. Es integral, por medio de actuaciones sobre los tres factores que intervienen en la seguridad de la circulación: infraestructura, vehículo y usuario.
2. Es multidisciplinar, involucra a todas las Consejerías y a toda la sociedad.
3. Presenta objetivos claros, preferiblemente cuantitativos, cuya consecución parcial y total se mide a través de indicadores, según las experiencias de los países más avanzados del mundo en materia de seguridad vial.

## **1. PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL PARA CASTILLA Y LEÓN.**

### **1.1. ANTECEDENTES.**

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León se ha caracterizado desde su creación por su permanente preocupación por la seguridad vial.

El aumento del parque automovilístico en la Comunidad Autónoma, el crecimiento del tráfico y la evolución de la accidentalidad han motivado el desarrollo de políticas de planificación de la seguridad vial como uno de los objetivos principales; prueba de ello son los Planes Regionales de Seguridad Vial anuales que se han venido desarrollando desde el año 1984, cada vez más ambiciosos y completos.

Sin embargo, la novedad del Plan que se presenta radica en su carácter “**integral**”. Son tres los factores que influyen en la accidentalidad: infraestructura y su entorno, vehículo y usuario. Aunque las políticas de seguridad vial centradas en un solo factor proporcionan resultados muy positivos, el planteamiento de la Administración de Castilla y León apostaba ya desde el año 1996 por actuaciones de carácter multidisciplinar; esta apuesta ha culminado en el desarrollo de una ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL PARA CASTILLA Y LEÓN.

El planteamiento multidisciplinar, unido al establecimiento de objetivos son las características que reúnen las claves del éxito, según la experiencia de los países más avanzados en la materia (objetivos a largo plazo, cuantificados y ambiciosos), y el diseño de un conjunto de indicadores de seguridad vial para el seguimiento de los resultados alcanzados constituyen la esencia del Plan Integral.

## **2. OBJETIVOS DEL PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL.**

Previamente a la definición de los objetivos del Plan Integral de Seguridad Vial para Castilla y León es preciso analizar la base del planteamiento que se ha propuesto, según las siguientes directrices:

- ✓ Establecer comportamientos viales basados en la tolerancia, respeto, solidaridad y responsabilidad.
- ✓ Establecer unos estándares de calidad de infraestructura, equipamiento y entorno con el máximo rendimiento en términos de seguridad.
- ✓ Plantear mejoras en los dispositivos de seguridad que llevan instalados los distintos tipos de vehículos, así como incorporación de otros nuevos que puedan ser adaptados a los que ya se encuentran en circulación.

Los objetivos parciales que se pretenden alcanzar con el desarrollo del Plan Integral de Seguridad Vial para Castilla y León se incluyen a continuación:

- ❖ Abordar el problema de la seguridad vial globalmente, planteando, por un lado, una política cuyos campos de actuación estén relacionados tanto con la vía, como con los usuarios y el vehículo; y por otro lado, contando con la participación y la colaboración de los distintos agentes que puedan propiciar que este proyecto alcance las dimensiones perseguidas inicialmente.
- ❖ Incorporar dentro de una Política de Seguridad Vial la colaboración y la participación activa de los ciudadanos, agentes imprescindibles en la búsqueda de soluciones contra la accidentalidad.
- ❖ Conseguir definitivamente que la seguridad vial tome nuevas dimensiones de sensibilidad y reflexión en la sociedad, integrándose en los demás ámbitos de convivencia ciudadana: medio ambiente, salud, etc...

❖ Unificar esfuerzos e iniciativas de todos los agentes sociales, públicos y privados, encauzando las actuaciones en una misma dirección, con el fin de multiplicar los efectos resultantes.

El objetivo final perseguido con el desarrollo del Plan Integral de Seguridad Vial en Castilla y León es el AUMENTO PROGRESIVO DE LA SEGURIDAD, QUE SE TRADUZCA EN UN FUTURO EN UNA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES Y VÍCTIMAS EN LAS CARRETERAS DE ESTA COMUNIDAD AUTÓNOMA, ASÍ COMO DE LAS CONSECUENCIAS RESULTANTES DE LOS MISMOS.

### **3. INNOVACIONES EN EL PLANTEAMIENTO DEL PLAN.**

#### **3.1. UN NUEVO ENFOQUE DE LA SEGURIDAD.**

En el Plan Regional de Seguridad Vial de Castilla y León del año 1996 ya se contemplaba la necesidad de que las actuaciones desarrolladas sobre el factor “infraestructura” o sobre el factor “vehículo” fueran acompañadas por esfuerzos para modificar las conductas peligrosas en el factor “usuario”. Ya se había tomado conciencia de la importancia de inculcar al ciudadano su implicación en la seguridad vial, haciéndole participe activo del problema, como receptor de sus consecuencias.

Este planteamiento multidisciplinar responde a una concepción del problema de la seguridad vial como un problema social, una lacra de la sociedad moderna que debe combatirse como tal, por lo que es necesario un esfuerzo conjunto entre todos los sectores implicados.

Desde esta perspectiva, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras propone la realización de un esfuerzo conjunto en favor de la seguridad de la circulación,

extendiendo el ámbito de actuación a otros campos relacionados, distintos del de la infraestructura: educación, sanidad, economía, agricultura,...

La educación vial para niños y jóvenes, así como la re-educación o corrección de pautas de comportamiento peligrosas en adultos y mayores son fundamentales para involucrar a la población en los programas de seguridad vial. Hacer que se tome conciencia del problema desde la más temprana edad lleva a conductas más seguras que marcarán las pautas de comportamiento futuras. En este punto, la colaboración de la Consejería de Educación es imprescindible. Y es en este punto donde resulta fundamental la colaboración del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, como entidad con reconocido prestigio y experiencia en el campo de la formación en materia de seguridad vial.

De la misma manera, la colaboración de la Consejería de Economía y Empleo es fundamental para los programas relacionados con los vehículos pesados, al tiempo que la Consejería de Agricultura y Ganadería realizará una función análoga en los programas relacionados con los vehículos agrícolas; el trabajo conjunto con la Consejería de Sanidad es decisiva para realizar un control psicotécnico de las aptitudes para conducir de los mayores,... Ayuntamientos, Policía Local, Dirección General de Tráfico, patrocinadores,... figuran así mismo entre los implicados en el Plan Integral que se propone.

En definitiva, el planteamiento que se ha desarrollado para luchar contra la accidentalidad en las carreteras de la Red Regional de Castilla y León responde a un claro espíritu de superación que entiende la seguridad vial como un problema que nos afecta a todos, por lo que todos debemos intentar resolverlo.

### **3.2. INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL.**

El diseño del Plan Integral de Seguridad Vial en Castilla y León se ha basado en el cumplimiento de los tres siguientes requisitos:

- Establecimiento de unos objetivos a alcanzar.
- Definición de los procedimientos que se van a poner en marcha para conseguir dichos objetivos.
- Determinación de la forma de medir el grado de cumplimiento de cada objetivo.

La experiencia internacional ha demostrado que establecer objetivos dentro de un plan de seguridad vial proporciona mayores probabilidades de éxito. Sin embargo, dichos objetivos deben reunir unos requisitos; de esta manera, las claves para establecer objetivos con vistas al éxito son:

- Cuantificar los objetivos.
- Establecer objetivos ambiciosos.
- Diseñar los objetivos a largo plazo.
- Enmarcar los objetivos en un ámbito de aplicación amplio (regional y no local).

Paralelamente al establecimiento de objetivos, es necesario adoptar un procedimiento de medida del nivel de seguridad de la red de carreteras, de manera que se pueda realizar un seguimiento de las medidas implantadas y conocer el grado de cumplimiento de los objetivos planteados.

Considerar exclusivamente el número de accidentes o víctimas como indicador del nivel de seguridad de una red de carreteras constituye un planteamiento que conduce a errores, por razones como las que se enumeran a continuación:

- El número de accidentes que se produce cada año en un tramo está sometido a variaciones aleatorias.

- Los registros de accidentes no son siempre fiables; en ocasiones, un cambio en la tendencia puede ser el resultado de un mayor rigor a la hora de registrar los accidentes.
- El número de accidentes no proporciona ninguna información acerca de la causa que los provoca.
- Para desarrollar medidas efectivas de seguridad vial es necesario comprender el proceso que conduce a un accidente.

Para superar los errores que se han expuesto anteriormente, se propone basar el Plan Integral de Seguridad Vial en Castilla y León en el establecimiento de unos **INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL**, directamente relacionados con la accidentalidad y fácilmente medibles, de manera que el seguimiento de los valores de estos indicadores permita conocer la evolución del nivel de seguridad de la red de carreteras.

La relación entre un indicador de seguridad vial y la accidentalidad puede ser causal (por ejemplo, el consumo de alcohol por parte de los conductores provoca más accidentes), o puede tratarse de una relación entre indicador y consecuencias de la accidentalidad (por ejemplo, no utilizar el casco no provoca más accidentes, pero agrava notablemente sus consecuencias, en caso de que se produzcan).

La importancia de un indicador de seguridad vial viene dada por lo estrecha que sea la relación entre dicho indicador y el número de accidentes que se producen o la gravedad de sus consecuencias y por la facilidad para medir esa relación.

La repercusión que un cambio en el valor de un indicador provoca sobre los niveles de accidentalidad es lo que se conoce como “riesgo atribuido” al indicador y debe servir para medir su importancia.

La utilización de indicadores de seguridad vial, junto con las cifras de accidentalidad, permite detectar problemas antes de que éstos deriven en accidentes. El control de

estos indicadores permite, así mismo, conocer los procesos que desencadenan los accidentes.

#### 4. CUADRO EXPLICATIVO DE ACTUACIONES Y ENTIDADES IMPLICADAS.

Según se ha explicado anteriormente, el Plan Integral de Seguridad Vial para Castilla y León se ha planteado de acuerdo a un esfuerzo de colaboración entre las distintas Consejerías implicadas en la seguridad de la circulación. La accidentalidad en carretera es un problema social y, como tal, su eliminación o disminución de sus consecuencias requieren el esfuerzo mutuo de muchos sectores de la sociedad: educación, sanidad, bienestar social,... En el siguiente cuadro se incluyen unas orientaciones acerca de las entidades públicas y privadas que, en principio, se considera que deberían participar en cada una de las actuaciones incluidas dentro del Plan Integral de Seguridad Vial, bajo la supervisión del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y la Asociación Española de la Carretera.

**Tabla nº 1: Actuaciones y entidades implicadas.**

	<b>ACTUACIONES</b>	<b>ENTIDADES IMPLICADAS</b>
<b>INSTITUCIONAL</b>	Constitución de una Comisión de Seguimiento de Seguridad Vial. Creación de la primera ONG pro-seguridad vial.	Consejerías de la Junta de Castilla y León, Dirección General de Tráfico, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Federación Española de Municipios y Provincias y el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.
<b>ENTORNO</b>	Plan Integral de diseño de “laterales benignos”. Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas. Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas	Consejerías de Fomento, de Medio Ambiente, de Agricultura y Ganadería, Guardia Civil, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos

	<b>ACTUACIONES</b>	<b>ENTIDADES IMPLICADAS</b>
<b>INFRAESTRUCTURA</b>	<p>Tramos de Concentración de Accidentes y propuestas optimización.</p> <p>Seguimiento de la accidentalidad.</p> <p>Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas.</p> <p>Incorporación de anexos de seguridad vial a los proyectos.</p> <p>Identificación de tramos blancos en la Red de Carreteras de Castilla y León.</p> <p>Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad en las intersecciones</p> <p>Programa de adecuación de la velocidad de los vehículos.</p> <p>Programa de diseño y adecuación de travesías.</p> <p>Programa de mejora de la seguridad en túneles.</p>	<p>Consejería de Fomento.</p> <p>Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.</p> <p>Diputaciones Provinciales.</p> <p>Ayuntamientos.</p> <p>Guardia Civil.</p>
<b>VEHÍCULO</b>	<p>Plan de Inspección de Transporte</p> <p>Comportamiento de vehículos ante choques y atropellos.</p> <p>Seguimiento de vehículos de mercancías peligrosas, autocares y vehículos agrícolas.</p> <p>Inspección Técnica de Vehículos. Planes de renovación de vehículos de transporte escolar y regular de viajeros.</p> <p>Detección de vehículos sin asegurar. Campaña de mejora de la percepción de los vehículos agrícolas para el resto de los usuarios de la vía.</p> <p>Programa de reflectorización de vehículos pesados.</p>	<p>Consejerías de Fomento y de Economía y Empleo, de Agricultura y Ganadería.</p> <p>Dirección General de Tráfico.</p> <p>Instituto MAPFRE de Seguridad Vial</p> <p>Michelín.</p> <p>Policía Local.</p>
<b>USUARIO</b>	<p>Difusión de información sobre el estado de las carreteras.</p> <p>Campañas específicas.</p> <p>Formación en seguridad vial para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria.</p> <p>Campaña itinerante de formación a niños en entornos rurales. Programa de formación de conductores profesionales Campaña "Charlas itinerantes de seguridad vial para la tercera edad".</p>	<p>Consejerías de la Junta de Castilla y León, Ayuntamientos, Dirección General de Tráfico, Federación Española de Municipios y Provincias, Policía Local, Voluntarios, Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, etc.</p>

## 5. CUADRO EXPLICATIVO DE INDICADORES Y ACTUACIONES.

En el siguiente cuadro se incluyen **algunos** de los INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL que servirán para realizar el seguimiento de los resultados alcanzados; los indicadores se han diseñado de acuerdo a las actuaciones del Plan Integral de Seguridad Vial para Castilla y León; complementariamente, se han desarrollado otros indicadores que, aun no estando directamente relacionados con las actuaciones programadas, permiten medir el nivel de seguridad de otros aspectos importantes.

**Tabla nº 2: Indicadores.**

	INDICADOR	ACTUACIÓN
INFRAESTRUCTURA	Número de Tramos de Concentración de Accidentes en el año analizado.	Seguimiento de Tramos de Concentración de Accidentes.
	Número de víctimas mortales en el año analizado.	Seguimiento del número de víctimas mortales.
	Porcentaje de kilómetros de la red de carreteras que tienen un coeficiente de rozamiento inadecuado.	Incorporación de anexos de seguridad vial a los proyectos.
	Porcentaje de red que dispone del equipamiento definido en el concepto de "tramo blanco".	Identificación de "tramos blancos".
	Descenso medio del índice de peligrosidad en intersecciones.	Mejora de las intersecciones.
	Porcentaje de variación de la $V_{85}$ en tramos seleccionados.	Programa de adecuación de la velocidad de los vehículos.
	Descenso medio del índice de peligrosidad en travesías.	Programa de diseño y adecuación de travesías.
	Porcentaje de postes de barreras de seguridad agresivos para motociclistas en tramos seleccionados.	Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas.
ENTORNO	Porcentaje de la red de carreteras con obstáculos sin protección en los márgenes.	Plan Integral de diseño de "laterales benignos".
	Porcentaje de emplazamientos con barreras de protección adecuadas.	Plan Integral de diseño de "laterales benignos".
	Porcentaje de reducción del número de accidentes con animales en la Red Regional de carreteras con respecto al año anterior.	Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas.

	INDICADOR	ACTUACIÓN
VEHÍCULO	Número de infracciones detectadas por superar los tiempos de conducción.	Plan de Inspección de Transporte.
	Número de infracciones detectadas por manipulación de tacógrafos.	
	Número de infracciones detectadas por exceso de peso.	
	Número de infracciones detectadas por otros motivos en vehículos de transporte de viajeros y mercancías.	
	Número de vehículos de transporte escolar que tienen más de diez años y porcentaje sobre el total.	Planes de renovación de flota de vehículos de transporte escolar y transporte regular de viajeros.
	Número de vehículos de transporte regular de viajeros que tienen más de diez años y porcentaje sobre el total.	
	Número de vehículos sin asegurar identificados y porcentaje estimado sobre el total, por tipos de vehículos.	Campaña de detección de vehículos sin asegurar.
	Porcentaje de vehículos pesados que circulan con elementos reflectantes.	Programa de reflectorización de vehículos pesados.
	Porcentaje de vehículos agrícolas con luces defectuosas, según los registros de la ITV.	Plan de dotación acústica de vehículos agrícolas.
USUARIO	Número de llamadas al teléfono de información.	Difusión de información sobre el estado de las carreteras.
	Número de visitas a la página Web de información del estado de las carreteras.	
	Porcentaje de uso del casco en motocicletas y ciclomotores.	Campaña "Usa la cabeza, ponte el casco".
	Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan el cinturón de seguridad.	Campaña "Antes de salir, asegúrate bien".
	Porcentaje de utilización de sillas especiales para bebés y niños.	Campaña "Antes de salir, asegura a los que más quieres".
	Porcentaje de controles de alcoholemia positivos.	Campaña "El alcohol y el volante son incompatibles" y "¿Quieres saber qué reflejos tienes después de una noche de juerga?".
OTROS	Tiempo medio de respuesta de los servicios de emergencia en caso de accidente.	Carácter general.
	Porcentaje del PISV definido provisionalmente a fecha de Diciembre de 2004	Carácter general.
	Porcentaje del PISV definido con carácter definitivo a fecha de Diciembre de 2004	Carácter general.

## 6. CUADRO RESUMEN DE ACTUACIONES.

En el siguiente cuadro se incluye una relación de las actuaciones programadas en el campo de la infraestructura, vehículo y usuario:

**Tabla nº 3: Resumen de actuaciones.**

ACTUACIÓN	
	Seguimiento de Tramos de Concentración de Accidentes y propuestas.
	Seguimiento de la accidentalidad.
	Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas.
	Concurso "Diseña una señal para ir al cole seguro".
	Identificación de tramos blancos en la Red de Carreteras de Castilla y León.
	Auditorias de seguridad a los proyectos de nueva construcción.
	Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad en las intersecciones.
	Programa de adecuación de la velocidad de los vehículos (entorno urbano)
	Programa de adecuación de la velocidad de los vehículos
	Programa de diseño y adecuación de travesías.
	Programa de mejora de la seguridad en túneles.
	Mantenimiento de básculas fijas en las carreteras.
	Incorporación de anexos de seguridad vial a los proyectos de renovación y refuerzo y acondicionamiento.
	ENTOR
Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas	
Plan de mejora de áreas de servicio.	
VEHÍCULO	Plan de Inspección de Transporte
	Promoción de vehículos de óptimo comportamiento ante choques y atropellos.
	Seguimiento en tiempo real de vehículos de mercancías peligrosas, autocares y vehículos agrícolas.
	Incentivación de la Inspección Técnica de Vehículos
	Campaña de detección de vehículos sin asegurar.
	Campaña de mejora de la percepción de los vehículos agrícolas.
	Programa de reflectorización de vehículos pesados.
	Planes de renovación de flota de vehículos de transporte escolar y transporte regular de viajeros.
	"El alcohol y el volante son incompatibles". (Distribución de folletos informativos sobre el alcohol y sus consecuencias).
	Formación en seguridad vial para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria.
	Campaña itinerante de formación a niños en entornos rurales.
	Campaña "Charlas itinerantes de seguridad vial para la tercera edad"

<b>ACTUACIÓN</b>	
	Programa de formación adaptativa en función de la percepción del riesgo de las generaciones de jóvenes.
	Difusión de información sobre el estado de las carreteras.
	Formación de conductores profesionales.

## **7. CRONOGRAMAS.**

En este apartado se incluyen el cronograma en el que se detallan algunas de las actuaciones que se realizarán entre los años 2004 y 2008, una vez puesto en marcha el Plan Integral de Seguridad Vial para Castilla y León. Así mismo, se incluye el cronograma en el que figuran las entidades participantes en cada una de las actuaciones proyectadas y, por último, un presupuesto desglosado según actividades y años. En el documento original se incluyen cuadros detallados.

## **8. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES.**

El Plan Integral de Seguridad Vial se ha estructurado de acuerdo a los cuatro campos de actuación que se consideran fundamentales:

- El ámbito “**institucional**”. Tres actuaciones programadas
- El factor “**infraestructura**” (Trece actuaciones programadas) y, dentro de “**el entorno**” (Tres actuaciones programadas).
- El factor “**usuario**”. . Veintitres actuaciones programadas
- El factor “**vehículo**”. . Nueve actuaciones programadas

Para cada uno de estos campos se han definido actuaciones para el corto, medio y largo plazo, así como un conjunto de acciones continuas que reforzarán las condiciones de seguridad en cada uno de los campos.

**Tabla nº 4: Descripción de actuaciones**

	<b>Corto plazo</b>	<b>Medio plazo</b>	<b>Largo plazo</b>
<b>Institucional</b>	Definición y estructuración del PISV	ONG pro-seguridad vial	
	ACCIONES CONTINUAS: Comisión de Seguimiento del PISV.		
<b>Infraestructura</b>	Actuaciones del Plan de Seguridad vial 2004. Concurso “Diseña una señal para ir al cole seguro”. Anexos SEGURIDAD VIAL Mantenimiento de básculas fijas	Tramos blancos	
		Auditorias SV Programa de mejora de intersecciones. Programa de adecuación de velocidades. Programa de adecuación de travesías. Programa de protección de barreras para motociclistas. Programa de mejora de seguridad en túneles.	
	ACCIONES CONTINUAS: Seguimiento de TCA y accidentalidad.		
<b>Entorno</b>		Plan de diseño de “laterales benignos”. Plan de mejora de áreas de servicio.	
	ACCIONES CONTINUAS: seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas.		
<b>Vehículo</b>		Promoción de vehículos seguros.	Seguimiento de vehículos.
		Reflectorización de vehículos pesados.	
	ACCIONES CONTINUAS: Incentivación ITV Mejora de la percepción de vehículos agrícolas Plan de inspección de transporte. Planes de renovación de flota de vehículos de transporte escolar y regular		
<b>Usuario</b>	Campañas de educación primaria, educación secundaria, jóvenes, adultos, mayores, profesionales, extranjeros y colectivos marginales.		
	ACCIONES CONTINUAS: Programa de formación adaptativa en función de la percepción del riesgo. Difusión de información sobre el estado de las carreteras.		

A continuación se incluye, como ejemplo, el desarrollo de una actuación en cada uno de los ámbitos

## **8.1. ASPECTOS INSTITUCIONALES.**

### **8.1.1. CONSTITUCIÓN DE UNA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL PLAN.**

La constitución de una Comisión de Seguimiento en el ámbito del Primer Plan Integral de Seguridad Vial constituye un reflejo del compromiso que las distintas Instituciones implicadas en el Plan adquieren de cara a afrontar el problema social de la accidentalidad en carretera y la búsqueda de soluciones efectivas.

Aunque la constitución de esta Comisión se realizará durante el año 2004, ésta desempeñará sus funciones durante todo el periodo previsto para el desarrollo del Primer Plan Integral de Seguridad Vial (2004-2008), y continuarán con las sucesivas fases del Plan para los siguientes períodos.

En cuanto a los miembros de la Comisión de Seguimiento, se ha diferenciado entre miembros permanentes y no permanentes, de manera que aquellas Instituciones cuya implicación en las actividades del Plan deba ser continua se diferencien de aquéllas que colaborarán con carácter más o menos puntual.

Las funciones más destacadas de la Comisión de Seguimiento se incluyen a continuación:

- ✓ Definición de los objetivos a alcanzar en el contexto del Primer Plan Integral de Seguridad Vial.
- ✓ Coordinar las actividades que se realicen en el ámbito del Plan, tanto las que han sido específicamente diseñadas en este contexto como aquellas que ya estaban en marcha por parte de alguna de las Instituciones implicadas.
- ✓ Definir las actuaciones a realizar cada año.
- ✓ Establecimiento de plazos para la realización de las distintas actuaciones y para la consecución de objetivos parciales y totales.

- ✓ Realizar un seguimiento de las medidas implantadas y corroborar el cumplimiento de objetivos. Para ello, deberá controlarse la evolución de los indicadores descritos para cada una de las actuaciones programadas.
- ✓ Proponer programas de trabajo alternativos si los resultados obtenidos no cumplen con las estimaciones realizadas.
- ✓ Informar de los resultados obtenidos, parciales y totales, a la Comisión Autonómica de Castilla y León del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y a la Comisión Nacional.

## **8.2. ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA.**

### **8.2.1. SEGUIMIENTO DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES Y PROPUESTAS DE OPTIMIZACIÓN.**

A partir de los resultados recogidos en los “Estudios de Accidentes en la Red Regional de Carreteras de Castilla y León”, que la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras desarrolla cada año, se realiza un seguimiento exhaustivo de los niveles de accidentalidad en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en los años anteriores.

Por otro lado, en los TCA identificados se debe analizar la tipología y circunstancias de los accidentes que ocurren en estos tramos, de manera que se puedan identificar de manera fiable los aspectos más problemáticos de la vía, su entorno, o el comportamiento del usuario que han influido en el desarrollo de los accidentes. De esta manera, se contará con información suficiente para determinar las medidas de mejora de la seguridad vial más apropiadas para cada caso. Además del seguimiento de la accidentalidad, se realizará un estudio comparativo con los niveles de otras redes de carreteras de características semejantes, en otras Comunidades Autónomas, y con la

Red de Carreteras del Estado, tanto en el territorio de la propia Comunidad Autónoma, como en la totalidad del territorio español.

Por otro lado, se propone realizar un estudio de las distintas definiciones de TCA que se utilizan en otras Comunidades Autónomas y en otros países, de manera que se plantee una optimización del concepto de TCA, con vistas a una mejor gestión. Paralelamente, se pondrán en marcha la realización de estudios coste / beneficio de cada una de las actuaciones realizadas en TCA, de manera que se pueda disponer, a medio plazo, de una base de datos de la eficacia de las distintas actuaciones, que pueda utilizarse como herramienta para la optimización de los recursos disponibles.

**Tabla nº 5: Tramos de concentración de accidentes.**

<b>ACTUACIÓN</b>	Seguimiento de tramos de concentración de accidentes.
<b>OBJETIVO CONCRETO</b>	Eliminar los TCA identificados en el año anterior.
<b>INDICADORES</b>	Número de tramos de concentración de accidentes.

### **8.3. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL ENTORNO.**

#### **8.3.1. SEGUIMIENTO DE ACCIDENTALIDAD CON FAUNA Y PROPUESTA DE MEDIDAS.**

A partir de los “Informes sobre accidentes producidos por animales incontrolados en las carreteras de Castilla y León” que se elaboran desde las Jefaturas Provinciales de Tráfico y se presentan a la Comisión Autonómica del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, se identificarán los tramos de carreteras y/o las zonas más problemáticas en este sentido, indicando el tipo de animal y detallando la gravedad del accidente, tanto para el animal como para las posibles personas implicadas.

La recopilación de esta información permitirá elaborar recomendaciones para la búsqueda de soluciones homogéneas para la accidentalidad con fauna, desde una doble perspectiva:

- ✓ Motivar el cambio en las pautas de desplazamiento de los animales, de manera que se eviten, en la medida de lo posible, los cruces incontrolados y, cuando éstos deban producirse, que ocurran en zonas con distancias de visibilidad adecuadas. Se propondrán medidas como el cerramiento de cotos, vallado de las carreteras más problemáticas, mejora del hábitat en los cotos, utilización de otros productos distintos de la sal para evitar la formación de placas de hielo en invierno, menos atractivos para los animales,...
  
- ✓ Potenciar conductas responsables en los tramos identificados como más problemáticos en cuanto a la accidentalidad con fauna, a través de la información a los conductores acerca de la localización de estas zonas y de la necesidad de extremar las precauciones, por ejemplo, reduciendo la velocidad en zonas de escasa visibilidad. La difusión de la información podría realizarse por medio de folletos en oficinas de turismo de zonas de interés natural o turístico o a través de un mapa de interpretación medioambiental.

Durante el año 2001, el número de accidentes con animales en la red de carreteras de Castilla y León (incluyendo la Red de Carreteras del Estado, Red Regional y Redes Provinciales) alcanzó los 2600, lo que implica un aumento respecto al año anterior del 16%, que frena una tendencia creciente en torno al 28% de los dos años anteriores.

**Tabla nº 6: Accidentabilidad con fauna**

<b>ACTUACIÓN</b>	Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas.
<b>OBJETIVO CONCRETO</b>	Reducción del número de accidentes con animales en un 50% hasta el año 2008, en la Red Regional de carreteras.
<b>INDICADORES</b>	% de reducción del número de accidentes con animales en la Red Regional de carreteras con respecto al año anterior.

## 8.4. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL VEHÍCULO

### 8.4.1. PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE.

El Plan de Inspección de Transporte se elabora con carácter anual de acuerdo con las directrices del Plan Nacional; en él se definen las actuaciones específicas a desarrollar, en los siguientes campos:

- Control de tiempos de conducción y descanso de los vehículos de transporte.
- Control de los limitadores de velocidad y manipulación de tacógrafo mediante la adquisición de un nuevo aparato verificador.
- Requerimiento de discos.
- Campaña especial de transporte escolar y transporte discrecional en época estival.
- Dotación de unidades móviles de inspección, equipadas con básculas portátiles a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, para control de exceso de peso.

**Tabla nº 7: Vehículo, actuaciones**

<b>ACTUACIÓN</b>	Plan de Inspección de Transporte.
<b>OBJETIVO CONCRETO</b>	Eliminar, en el año 2008, en un 95% las infracciones por exceder los tiempos de conducción, superar los límites de velocidad, exceso de peso y manipulación de tacógrafos.
<b>INDICADORES</b>	Número de infracciones detectadas por superar los tiempos de conducción. Número de infracciones detectadas por manipulación de tacógrafos. Número de infracciones detectadas por exceso de peso. Número de infracciones detectadas por otros motivos en vehículos de transporte de viajeros y mercancías.

## 8.5. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL USUARIO.

### 8.5.1. DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LAS CARRETERAS.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León realiza una difusión actualizada en tiempo real del estado de las carreteras en la

Comunidad Autónoma, informando acerca de cierres de tramos o situaciones peligrosas debido a obras, inclemencias meteorológicas, accidentes,...

**Tabla nº 8: Estado de las carreteras.**

<b>ACTUACIÓN</b>	Difusión de información sobre el estado de las carreteras.
<b>OBJETIVO CONCRETO</b>	Se definirá de acuerdo a los datos de utilización actual.
<b>INDICADORES</b>	Número de llamadas al teléfono de información. Nº de visitas a la página web de información del estado de las carreteras.

## 9. ESTIMACIÓN DE REDUCCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD GLOBAL.

En el siguiente cuadro figuran resumidas las estimaciones de reducción de accidentalidad que se han realizado a partir de los datos y las opiniones existentes

**Tabla nº 9: Accidentalidad.**

<b>CAMPAÑA</b>	<b>ESTIMACIONES DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTALIDAD (HORIZONTE 2008)</b>
Plan Integral de diseño de "laterales benignos".	240 accidentes con víctimas menos.
Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas.	1300 accidentes con fauna menos.
Fomento de la utilización del cinturón de seguridad.	17 víctimas mortales menos.
Fomento de la utilización de sillas especiales para bebés y niños.	34 bebés y niños heridos menos.
Fomento de la utilización del casco.	4 víctimas mortales y 32 heridos graves menos.
Campañas en contra del consumo de alcohol.	22 víctimas mortales menos.
Fomento de la utilización de elementos reflectantes en peatones y ciclistas.	Reducir la estadística en 38 atropellos, 1 muerto y 3 heridos graves menos.
<b>TOTAL ESTIMADO</b>	Reducción de 240 accidentes con víctimas (-28%). 44 víctimas mortales (-39%). 1300 accidentes con fauna (-50%). 35 heridos graves. 34 bebés y niños heridos. 38 atropellos (-50%).