

PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANO

Milagro del Arroyo González-Pintado

Dirección General de Tráfico
Jefa del Departamento de Relaciones con Iberoamérica
c/ Josefa Valcárcel nº 44
28027 Madrid (España)
tfnº 34-91.714.31.79
fax: 34-91.714.31.70
correo electrónico: magp@dgt.es

RESUMEN

En el ámbito urbano las características de las vías son diferentes a la realidad de la red de carreteras. Hay una mayor presencia de usuarios vulnerables que comparten la vía pública con todo tipo de vehículos. Por tanto, el perfil de la siniestralidad es también diferente.

El Plan de Seguridad Vial Urbano es una propuesta modelo de contenidos que puede servir de guía a los Ayuntamientos para estructurar su política municipal de seguridad vial. Este Plan debe contener un diagnóstico de situación, una formulación de objetivos, unas acciones priorizadas por cada Municipio, y una evaluación del mismo, tanto con los objetivos conseguidos como de los resultados negativos. Las claves del éxito estarán en un claro liderazgo municipal, con todos los actores intervinientes, y la colaboración y coordinación permanentes con todas las instituciones y la sociedad civil.

El grado de desarrollo de cada una de estas cuatro etapas vendrá determinado por las características del Municipio, si bien será el diagnóstico inicial el que apuntará los objetivos y las líneas de actuación.

La creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial, la aprobación de un Pacto por la movilidad y la seguridad vial, una mayor información y debate público sobre las actuaciones municipales en esta materia, así como la financiación de actuaciones promovidas por los agentes de la sociedad civil, son esenciales para que el Plan pueda dar sus frutos.

El Plan Municipal debe ser un documento vivo, que se adapte en cada momento a las necesidades que vayan surgiendo, por lo que la revisión debe hacerse, como máximo, cada cuatro años.

1.- INTRODUCCIÓN.

La ciudad es un espacio de relación para las personas, donde el contacto, la convivencia y la comunicación constituyen la esencia de la vida colectiva. Para cualquier civilización, ciudades y pueblos han constituido desde siempre los motores de su desarrollo social y económico.

Tradicionalmente, las urbes han concentrado su oferta de actividades y servicios en un espacio reducido con el fin de evitar que los ciudadanos recorran grandes distancias para satisfacer sus necesidades más elementales, siendo por ello más eficientes y eficaces. Esta organización urbana se conoce como ciudad compacta, en contraposición a la ciudad difusa que aleja usos y actividades y que, como consecuencia de ello, obliga a las personas a invertir mayor tiempo y esfuerzo en su movilidad cotidiana.

Los costes económicos derivados de los efectos negativos de los impactos ambientales y sociales que lleva asociados –contaminación, ruidos, consumo de combustibles fósiles, accidentes de tránsito, pérdida de tiempo, etc., muchos de los cuales todavía se externalizan en el balance global de los territorios, han ido en aumento hasta el punto de poner en evidencia la insostenibilidad del sistema. A raíz de esto, ha surgido el debate sobre la necesidad urgente de avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, que tenga como objetivo satisfacer las necesidades de la sociedad actual siempre y cuando no afecte a las generaciones futuras.

La cultura de la sostenibilidad en materia de movilidad urbana apuesta por la convivencia pacífica de todos los medios de transporte y el reparto equitativo del espacio público.

En el ámbito urbano las características del entorno estructural, como son los tipos de vías donde conviven arterias principales, zonas de transición, vías que por su uso

requieren baja velocidad, y la elevada presencia de cruces, son notablemente diferentes a la realidad de la red de carreteras.

Igualmente la ciudad es singular por sus aspectos dinámicos, es decir por la propia movilidad. En las ciudades, hay una mayor presencia de usuarios vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) que comparte la vía pública con todo tipo de vehículos. Esto también se traduce en un perfil diferente de la siniestralidad.

Las lesiones producidas por accidentes de tránsito constituyen uno de los problemas con mayor impacto en la morbilidad y en la mortalidad de un país, y son causa, además, de un gran número de incapacidades. Sin embargo, el problema de la inseguridad en los desplazamientos en el ámbito urbano, ha sido durante muchos años subestimado, precisamente donde la frecuencia de accidentes con víctimas graves es menor, abordándose el problema desde el prisma de un modelo culpabilizador. Este modelo, basado solo en el control y la sanción, se ha demostrado ineficaz en la reducción de la accidentalidad.

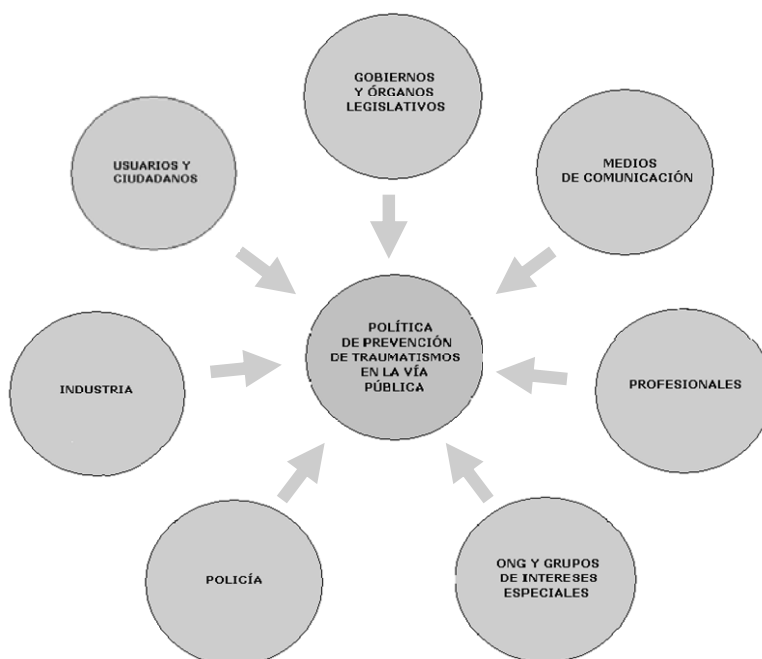
La evolución del número total de fallecidos en accidentes de tránsito en zona urbana, en España, desde 1980 muestra una tendencia positiva de descenso en los últimos años.

En el año 2006, en España se produjeron 99.797 accidentes de tráfico con víctimas, un 51% en zona urbana. En estas zonas uno de cada tres accidentes son colisiones fronto-laterales (17% carretera) y el 38% atropellos (8% en carretera). Un 47% ocurren en un cruce (18% en carretera)

En zona urbana los vehículos de dos ruedas representan al 27% de los vehículos implicados, mientras que en carretera es un 9,8%. En nueve de cada diez vehículos de dos ruedas implicados en accidente se producen víctimas, mientras que en turismos y furgonetas las encontramos en uno de cada dos y en los camiones se reducen a uno de cada tres

Las víctimas de accidentes en zona urbana fueron 67.118 (45%). Presentan lesiones de menor gravedad (87% de heridos leves) que las de carretera (72%) y una letalidad también inferior (1,5 fallecidos x 100 accidentes vs. 6,8 fallecidos x 100 accidentes en carretera).

En este escenario, la mejora de la seguridad vial urbana solo es abordable con la participación del conjunto de Administraciones Públicas y la colaboración de todos los agentes sociales y económicos implicados. Cada organismo y sector tiene que intervenir desde su ámbito territorial, ejercitando las competencias que tiene atribuidas mediante acciones de índole diversa –educativas, formativas, tecnológicas, normativas, de diseño vial, ambientales, urbanísticas, etc.- para encontrar soluciones a la compleja cuestión de la accidentalidad de tráfico a escala local, si bien es la Administración Local la que juega un papel decisivo en la reducción de la accidentalidad.



2.- ESTRUCTURA.

Para trazar un Plan de Seguridad Vial Urbana Tipo, es preciso realizar un diagnóstico de situación, una formulación de objetivos, plasmar las acciones priorizadas por cada municipio en dicho Plan, y llevar a cabo una evaluación.

2.1.- Diagnóstico de situación.

Para realizar la diagnosis de seguridad vial en el Municipio se considera imprescindible conocer el escenario de partida para conocer los problemas a los que se enfrenta y sus causas. Aunque cada ciudad tiene sus propias características y tipología, si se aplica la misma metodología se pueden realizar estudios comparativos entre municipios, lo que sin duda contribuirá a avanzar de forma colectiva en la resolución de los problemas que afectan a la seguridad vial urbana.

Un sistema de información sobre accidentalidad vial genera resultados numéricos que orientan sobre la magnitud y las características del problema, la población y los factores de riesgo, y las tendencias en el tiempo. Dicha información debe permitir desarrollar políticas, establecer prioridades, asignar recursos, implantar programas de prevención, evaluar estrategias y monitorizar la evolución del problema en el tiempo.







Se describirán los elementos a tener en cuenta en el proceso del análisis de situación y cómo calcular los indicadores. Se incluirán fichas modelos para presentar la información. Se estructura en los siguientes apartados:

1. Datos generales del municipio
2. Indicadores de movilidad
3. Indicadores de accidentalidad
4. Actuaciones recientes en marcha

2.2.- Definición de Objetivos.

Los objetivos concretos a nivel municipal se llevarán a cabo describiendo la formulación de propuestas a nivel local a partir del análisis de situación. Las acciones se dividirán en 10 ámbitos de actuación, como son:

- el diseño del espacio público y la señalización.
- el tránsito y la convivencia de los distintos medios de transporte urbano.
- La accidentalidad de los vehículos a motor.
- La movilidad de los colectivos más vulnerables.
- La vigilancia y control de las infracciones viales y sus causas.
- La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tránsito.
- El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.
- La formación y la información sobre seguridad vial urbana.
- La coordinación y colaboración entre administraciones.
- La participación social sobre seguridad vial urbana.

Ámbito 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.	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 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.

2.3.- Elaboración del Plan de Acción.

Una vez definidos y acordados los objetivos operativos locales, y propuestas las acciones que se desea emprender para conseguirlos, es necesario concretar diversas cuestiones que atañen al buen funcionamiento y progreso del Plan de Seguridad Vial Urbano.

El Plan debe programar, temporalmente, las acciones asociadas a cada propuesta de actuación, y presupuestarlas económicamente, con objeto de garantizar su

financiación, aplicación y efectividad. Este esfuerzo debe ir acompañado de una dotación de recursos humanos con la formación y experiencia adecuadas, que pueda dedicar toda o una parte importante de su tiempo a la implantación de las acciones y su posterior seguimiento y evaluación.

Es preciso que estas acciones estarán definidas por indicadores que se agruparán en apartados, fáciles de calcular, aporten información real y sean comparables entre municipios. Su diseño ha de facilitar el proceso de evaluación y seguimiento ya que, en caso contrario, se convertirían en meros datos numéricos sin otro valor que el puramente estadístico.

El análisis y la lectura transversal de este conjunto de datos e indicadores ha de permitir caracterizar con detalle y sencillez la accidentalidad vial urbana y los niveles de seguridad del municipio, así como extraer conclusiones sobre un determinado grupo de población o un perfil de las víctimas.

2.4.- Evaluación.

El último apartado del Plan, y no por ello menos importante, será la evaluación del mismo. Previamente, se describirá la metodología necesaria a contemplar para evaluar el Plan de Seguridad Vial Urbano.

La evaluación Anual del Plan debe hacerse teniendo en cuenta estas premisas:

1. Seguimiento indicadores accidentalidad
2. Valorar utilidad acciones implantadas
3. Redefinición de Objetivos y Acciones

El seguimiento y evaluación de la accidentalidad y de los niveles de seguridad vial urbana no solo debe permitir constatar los cambios, tanto positivos como negativos,

realizados y el éxito o fracaso de las actuaciones llevadas a cabo, sino también la reformulación de los objetivos locales operativos y de las propuestas para adaptarlas a la situación de cada momento.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que determinadas mejoras no pueden ser valoradas solo mediante la utilización de indicadores numéricos, ya que el resultado obtenido debe ser contemplado desde una perspectiva más cualitativa que cuantitativa. Por ello, los progresos cualitativos deben ser valorados indirectamente mediante la correlación con otros datos, como el proceso de implantación del plan con su grado de implicación, el impacto de las medidas aplicadas sobre la accidentalidad urbana, y los resultados obtenidos para cada una de las acciones propuestas en el Plan y llevadas a cabo. La información recopilada debe conducir finalmente a la revisión de los objetivos locales y a su redefinición con el de adaptar el Plan de acción a los nuevos escenarios que vayan emergiendo con su aplicación.

La valoración de dichos resultados ha de contemplar, también, además del éxito de las medidas adoptada, la eficacia de los departamentos municipales y de los agentes externos en la reducción de la accidentalidad vial. Es fundamental, por tanto, que este proceso de análisis sea realizado desde una posición municipal crítica y constructiva, ya que tiene como propósito fundamental avanzar en la reducción de la accidentalidad urbana y los impactos negativos asociados.

El grado de desarrollo de cada una de estas cuatro etapas vendrá determinado por las características del Municipio, si bien será el diagnóstico inicial el que apuntará los objetivos y las líneas de actuación en las que deberán concentrarse los esfuerzos iniciales de la Administración Local y de los agentes implicados.

3.- PARTICIPACIÓN.

Las claves del éxito las encontramos en la participación activa de todos los sectores y agentes relacionados con la movilidad y la accidentalidad urbana. La seguridad vial es una tarea colectiva. Por ello, el éxito en la implantación del Plan de Seguridad

Vial Urbano requiere de dos estrategias transversales fundamentales: un claro liderazgo municipal con la implicación de políticos, técnicos y departamentos de toda la administración local; y la colaboración y coordinación permanentes con todas las instituciones y la sociedad civil, por otro lado.

El liderazgo municipal es una condición indispensable para movilizar el proyecto de mejora de la seguridad vial urbana en tres dimensiones: del municipio ante la comunidad, la sociedad civil y los agentes socioeconómicos; del municipio ante las instituciones supramunicipales ganando credibilidad y legitimidad, que se materializaría en un refuerzo de las tareas de coordinación; y del propio Ayuntamiento, con una fuerte implicación de los niveles políticos y técnicos de la Administración Local.

Como paso previo a la aprobación del Plan Municipal de Seguridad Vial, el Ayuntamiento deberá adquirir, formalmente en un pleno municipal, el compromiso de adhesión a los objetivos marcados.

La colaboración con las organizaciones sociales es indispensable si se quiere llegar a los ciudadanos y conseguir los objetivos planteados, de acuerdo con los principios de proximidad y subsidiaridad, consiguiendo así mejores grados de eficacia en la implantación de las propuestas formuladas y de un presupuesto destinado a la mejora de la seguridad vial.

Será preciso contar con la aprobación de un Pacto por la movilidad y la seguridad vial, una mayor información y debate público sobre las actuaciones municipales en esta materia, y la financiación de actuaciones promovidas por los agentes de la sociedad civil.

Para que un Plan obtenga los objetivos marcados, será preciso que los resultados obtenidos se hagan públicos anualmente, para conocimiento de todos los ciudadanos, con lo que se aumenta el efecto positivo que tienen las medidas adoptadas sobre la población y, a su vez, se disemina la información de los

principales problemas en seguridad vial. Los problemas que no se conocen, no existen y por lo tanto no se adoptarán actitudes preventivas por parte de la población.

El Plan Municipal debe ser un documento vivo, que se adapte en cada momento a las necesidades que vayan surgiendo. Por ello debe estar continuamente en revisión y sus modificaciones deben aprobarse oficialmente, de modo parecido a como se haya aprobado el Plan.

Para una mayor efectividad del Plan, los distintos departamentos municipales por él afectados deberán mantener una coordinación permanente, institucionalizando ésta de tal manera que puedan establecerse criterios de colaboración entre estos diferentes departamentos, a la vez que se elaboren protocolos de creación de ficheros e información relevante para la seguridad vial, definiendo, a su vez, un sistema de traspaso de la información y de los ficheros entre estos departamentos afectados.

Como órgano de debate y participación de la sociedad civil y del sector económico de la ciudad implicado en los temas de movilidad, deberá crearse un **Consejo Municipal de Seguridad Vial**, cuyas actuaciones pasarán por debatir los objetivos básicos de la movilidad y en especial del grado de seguridad vial que el municipio quiera adquirir con los partidos políticos y entidades cívicas locales y regionales (asociaciones de vecinos, grupos ecologistas, asociaciones de autoescuelas, clubes de automóvil, asociaciones de peatones, de prevención de accidentes, etc.), a la vez que deberán crearse grupos de trabajo para tratar aspectos concretos de movilidad, seguridad vial y disciplina, gestión de la circulación y cualquier otro que por la importancia del tema deba constituirse.

BIBLIOGRAFÍA

Dirección General de Tráfico, 2007. **Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana. Guía de Apoyo para la actuación local.** Editorial Dirección General de Tráfico, 1ª Edición. Madrid, España.