

Estudio para la remodelación de contenidos del cuestionario de datos sobre accidentes de tráfico en zona urbana

**Encuesta sobre Gestión de Datos
de Accidentes de Tráfico en Zona Urbana**

Valencia, 14 junio 2007

Planificación modificación cuestionario estadístico accidentes en zona urbana

PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANA

Grupo de Trabajo

Policías locales

Dirección General Tráfico

Universidad de Valencia

1	Elaboración de encuesta	Mayo 2006
2	Evaluación de la encuesta	Septiembre 2006
3	Remodelación del cuestionario estadístico de accidentes en zona urbana	Marzo 2007
4	Realización de prueba piloto puesta en marcha del cuestionario	Junio 2007
5	Modificación de la normativa	Diciembre 2007

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

El estudio de encuesta

Objetivo: diagnóstico de la situación de los procedimientos, sistemas y calidad de la recogida de información

Estudiar las actuales necesidades de información analizando e identificando los principales déficit y carencias en el uso del registro y codificación de datos.

Contenido de la encuesta consta de 87 ítems de distinto tipo que hacen referencia a:

- Características descriptivas del municipio
- Valoración de la accidentalidad
- Efectivos policiales y gestión del tráfico
- Formación específica
- Procedimientos (registro, gestión, análisis de la información...)
- Recursos (materiales, cuestionarios, programas...)
- Representatividad (sub-notificación)
- Calidad de los datos (sub-codificación, sesgos,...)
- Posibilidades de análisis y utilidad de la información
- Seguimiento a 30 días
- Identificación de puntos fuertes y débiles, nuevas ideas
- Denuncias y actuaciones de prevención de accidentes
- Recopilación de documentación utilizada

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

La muestra

	CENSO				MUESTRA				
Tamaño	Munic	% mun. totales	habitantes	%habit.	Munic	% mun. totales	Habitantes	% habit. totales	% mun por grupo
<= 4999	6.892	85%	6.053.828	14%	0	0%	0	0%	0%
5000 – 19999	878	10,8%	8.530.702	19,7%	120	1,5%	1.233.942	2,9%	13,7%
20000 – 49999	207	2,6%	6.131.649	14,2%	72	0,9%	2.182.424	5,1%	34,8%
50000 – 149999	91	1,1%	7.069.917	16,4%	55	0,7%	4.323.290	10,0%	60,4%
150000 – 499999	35	0,4%	8.056.743	18,7%	35	0,4%	8.056.743	18,7%	100%
500000+	6	0,1%	7.354.845	17%	6	0,1%	7.354.845	17,0%	100%
Total	8.109	100%	43.197.684	100%	288	3,6%	23.151.244	53,6%	3,6%
Total>4999	1.217	15%	37.143.856	86%	288	23,7%	23.151.244	62,32%	23,7%

• **Población objeto de estudio:** Municipios con gestión propia en materia de seguridad vial → El 15% de los municipios españoles y el 86% de la población española.

• **Tamaño de la muestra:** 288 municipios → 24% de la población objeto de estudio. Se han incluido todas las capitales de provincia.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Encuestas recibidas

	MUESTRA		MUESTRA RECIBIDA			
Tamaño	Municipios	Habitantes	Municipios	% municipios sobre la muestra	Habitantes	% habitantes sobre la muestra
<=4.999						
5.000 - 19.999	120	1.233.942	35	29,2%	344.293	27,9%
20.000 - 49.999	72	2.182.424	26	36,1%	798.254	36,6%
50.000 - 149.999	55	4.323.290	14	25,5%	1.100.930	25,5%
150.000 - 499.999	35	8.056.743	18	51,4%	4.034.964	50,1%
500.000 +	6	7.354.845	3	50,0%	4.442.836	60,4%
Total	288	23.151.244	96	33,3%	10.721.277	46,3%
Total >4.999	288	23.151.244	96	33,3%	10.721.277	46,3%

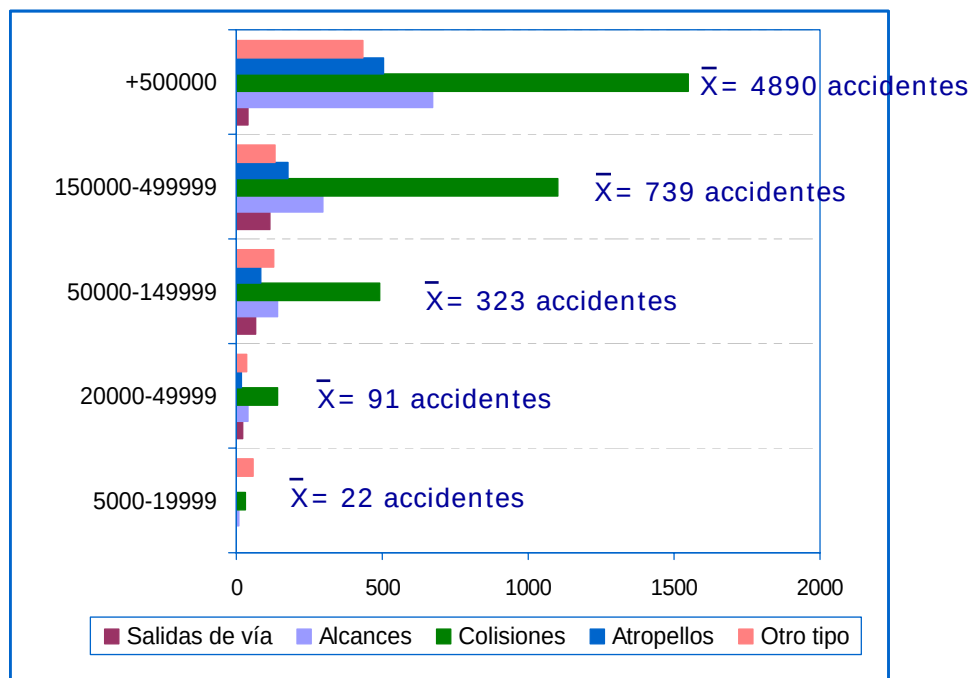
De las 288 encuestas enviadas:

- Se reciben **96 encuestas (el 33,3% de la muestra); el 46% de los habitantes que residen en municipios de más de 5.000 habitantes.**
- Desigual tasa de respuesta. Mayor representación de los municipios con mayor número de habitantes. Desigual representación geográfica.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Accidentalidad:

Promedio de accidentes por municipio en función del tamaño de la población



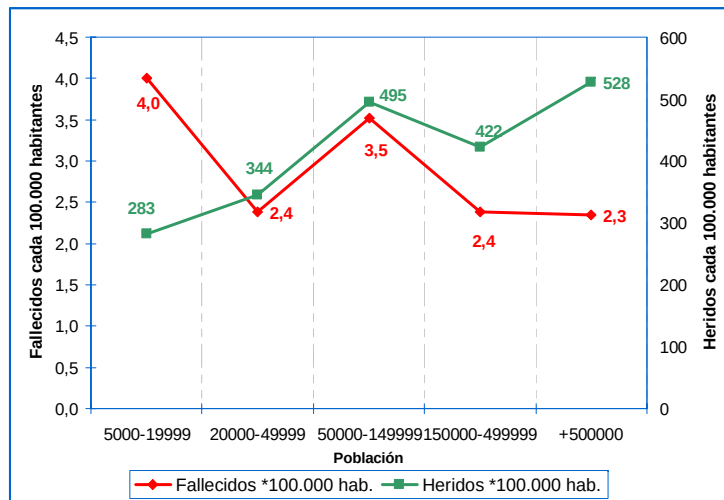
■ La calificación del accidente como colisión frontal, frontolateral, lateral y contra obstáculo son el tipo de accidente que más se registra en zona urbana. Le siguen los alcances y atropellos.

■ El uso de “otro tipo de accidente” puede poner de manifiesto la dificultad a la hora de clasificar el mismo o la falta de recursos para llevar a cabo su investigación.

■ La salida de vía es el tipo de accidente menos considerado, muy destacado en los municipios de mayor tamaño. En la documentación aportada se ha visto que la salida de vía no está presente en numerosos partes urbanos, y debería ser un elemento a considerar, sobretudo en aquellos casos de travesías, rondas o circunvalaciones donde la Policía Local también tiene competencias sobre los accidentes de tráfico.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Víctimas cada cien mil habitantes en función del tamaño de la población



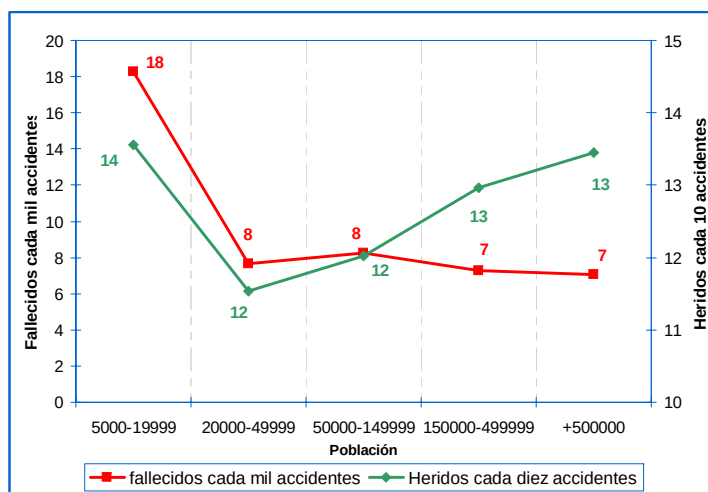
Accidentalidad

■ La cifra de fallecidos cada cien mil habitantes es superior en los municipios de menor tamaño de población. Este índice desciende según aumento el tamaño de la población.

■ El número de heridos por cien mil habitantes es mayor cuanto mayor es el tamaño del municipio.

■ Los municipios de menor tamaño destacan por tener la tasa de fallecidos y heridos por accidente bastante más elevada que el resto de municipios y sin embargo tienen el menor número de heridos por 100.000 habitantes.

Víctimas por accidentes en función del tamaño de la población



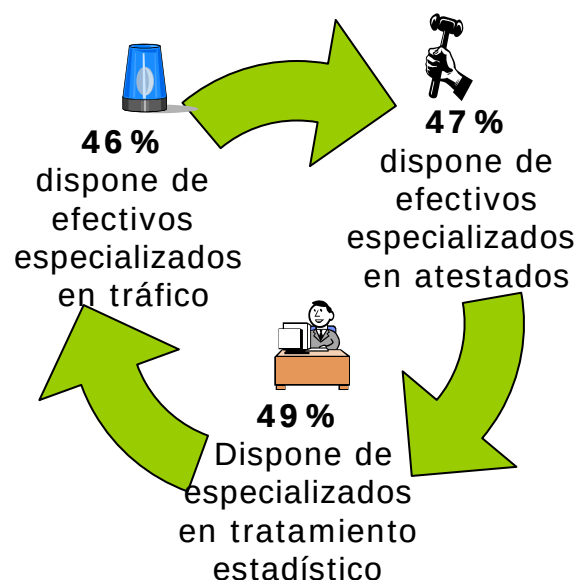
Esto apunta a problemas en cuanto a la representatividad de los datos recogidos. Registro de los accidentes de mayor gravedad.

■ Además de este infra-registro, la consecuencia de una mayor gravedad en los municipios pequeños puede ser debida a:

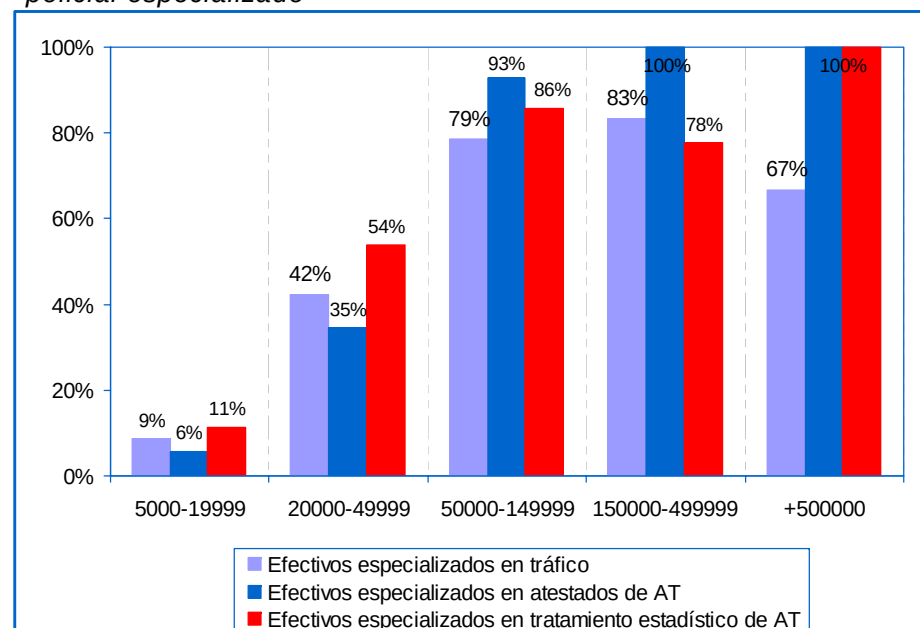
- Antigüedad de los vehículos
- Mayor edad de los habitantes
- Mayor distancia a los hospitales
- Atención más tardía de las SAMU
- Accidentes ocurridos en carreteras con competencia municipal
- Deficiencias en infraestructura vial (semaforización, rotondas,...)
- Menor control policial (denuncias, campañas,...)

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Efectivos policiales y gestión del tráfico



Distribución porcentual de poblaciones que poseen algún efectivo policial especializado



■ La **falta** de efectivos y de su especialización se hace más patente en las policías locales de **municipios con menor población**.

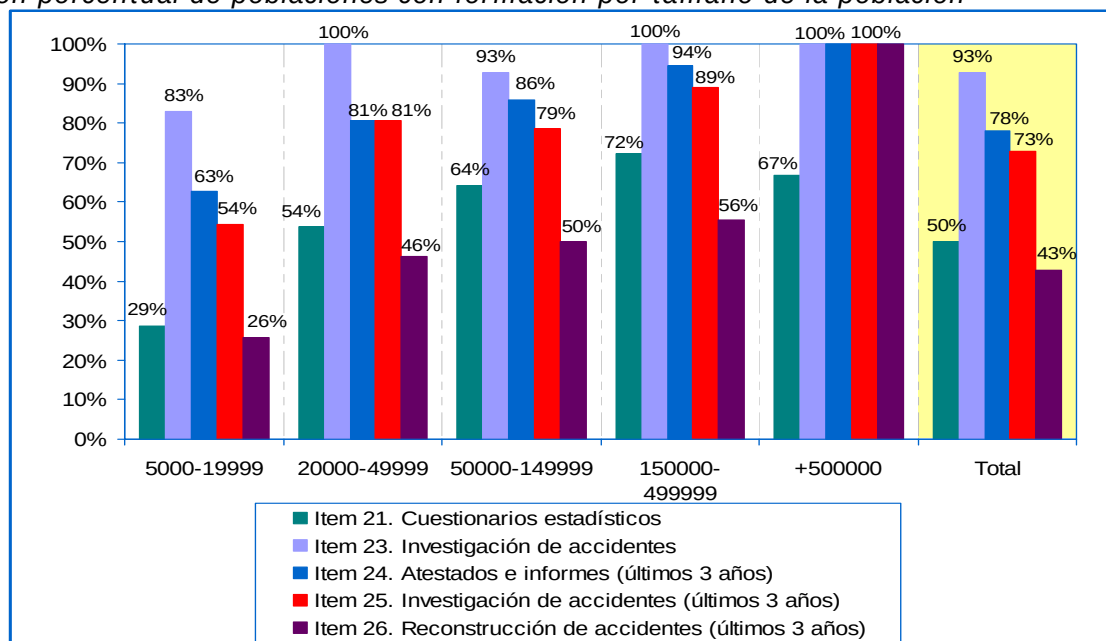
■ Esto implica la necesidad de poner en funcionamiento recursos humanos y técnicos así como una mayor especialización y formación, para poder realizar un adecuado control del tráfico y atención a los accidentes.

■ Conviene recordar que la tasa (4 muertos por cien mil habitantes) e índice de mortalidad (18 muertos por cada 100 accidentes) en los municipios más pequeños es elevada y que los municipios de estas características implican el 11% de los municipios españoles y el 20% de toda la población española.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Formación específica recibida:

Distribución porcentual de poblaciones con formación por tamaño de la población



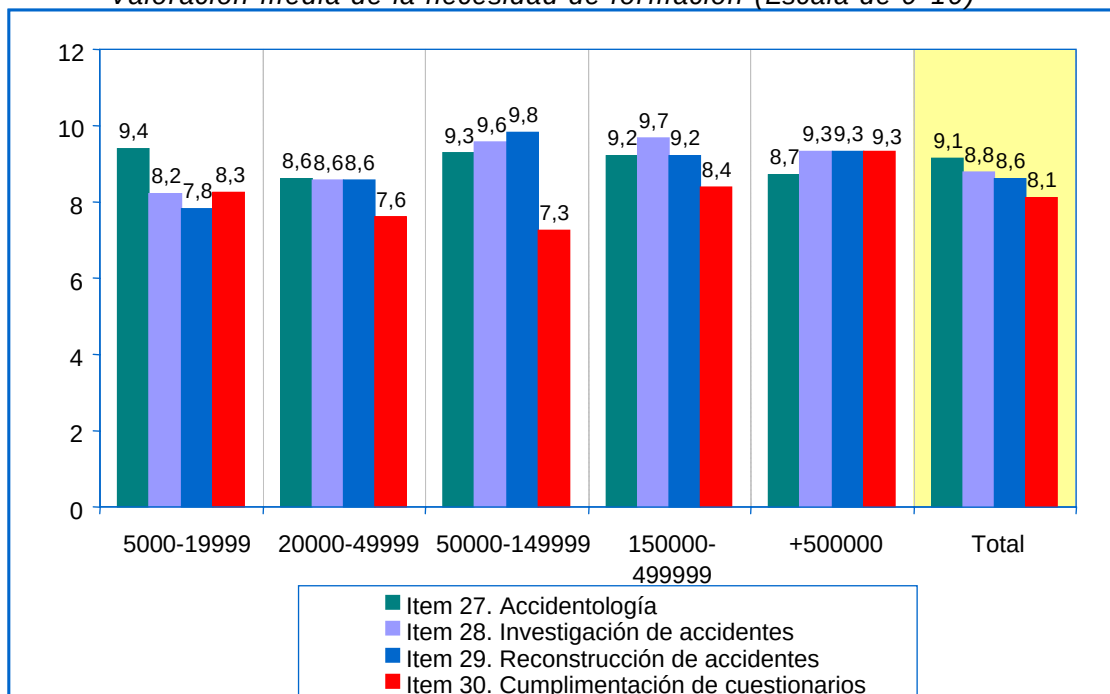
- Menor formación sobre cuestionario estadístico estatal. Sólo el 50% recibe formación. Percepción de que se trata de un registro estadístico-administrativo. No se contempla como herramienta diagnóstica para plantear actuaciones a partir de su análisis en profundidad. No contempla las características propias y necesidades particulares de las zonas urbanas.

- Mayor formación en los últimos tres años es sobre configuración de atestados e informes. Formación más orientada a una resolución administrativa y judicial del accidente.

- Por grupos, los municipios de menor tamaño son los que reciben menor formación, sobretudo la referida a cuestionarios estadísticos, así como en reconstrucción.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana : Formación específica deseada:

Valoración media de la necesidad de formación (Escala de 0-10)



- Todos los cursos muestran una media de valoración elevada (superior a 7).
- En una escala de 0 a 10 sobre la necesidad de cursos, el curso sobre cumplimentación de cuestionarios es el menos valorado por todos los grupos, a excepción del grupo de mayor tamaño.
- La formación en Accidentología recibe una alta puntuación, sobretudo en el grupo de menor tamaño.
- La investigación y reconstrucción de accidentes son los más puntuados en los grupos de más de 50.000 habitantes.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Cuestionario estadístico estatal

- El cuestionario estadístico de accidentes de circulación con víctimas estatal:
 - El 83% lo conoce / el 17% no lo conoce.
 - El 65% lo conoce y lo cumplimenta / el 17% lo conoce pero no lo rellena nunca.
 - Diferente tasa de relleno en función de la gravedad del accidente (94% mortales- 65% heridos leves).

Cuestionario estadístico DGT							
	Conocimiento del cuestionario		Lo rellenan siempre...			En caso de rellenarlo siempre...	
	Lo conocen	Lo rellenan siempre	Hay algún muerto	Hay algún herido grave	Hay algún herido leve	Lo envían siempre	Sirve como soporte
5000-19999	60%	40%	93%	79%	64%	100%	21%
20000-49999	87%	65%	94%	88%	76%	88%	18%
50000-149999	100%	85%	91%	91%	45%	91%	27%
150000-499999	100%	94%	94%	82%	59%	88%	12%
+500000	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%
Total	83%	65%	94%	85%	65%	92%	18%

- ¿Porqué no se cumplimenta?:
 - Tienen que hacerlo de forma manual.- Cuestionario papel.
 - Relleno relativamente costoso
 - Repite información de otros documentos
 - Los cuerpos policiales no tienen acceso directo a su información
 - Lo consideran un trabajo adicional de poca utilidad propia
 - La explotación de estos datos por parte del organismo central se presenta con un importante retraso y a un nivel de agregación elevado que pierde su utilidad para los responsables de su recopilación en el ámbito local
 - Las administraciones locales llevan su propio registro e introducción de datos paralelos de uso propio
 - Este cuestionario no contempla las características propias y necesidades particulares de información en las zonas urbanas

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Software y herramientas informáticas

- El 35,4% no utiliza ninguna herramienta informática para la introducción y almacenamiento estadístico de datos de accidentes
- El 63% de los municipios más pequeños no utilizan ninguna herramienta informática para introducir o almacenar la información
- Las bases de datos y herramientas ofimáticas y los programas de elaboración propia específicos son los más utilizados, sobretudo en los municipios de más de 50.000 habitantes.
- Los municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes utilizan hojas de cálculo fundamentalmente.

Explotación y análisis estadístico de los datos

- Los programas más utilizados para el análisis estadístico son las hojas de cálculo. Los municipios de mayor tamaño utilizan en mayor medida Access.
- El uso de calculadora y métodos más tradicionales es aún muy elevado, no sólo en los municipios más pequeños.
- **El 32 % no trata ni analiza estadísticamente los datos de accidentalidad.**
- El 57% de los municipios más pequeños y el 30% de los municipios entre 20000 y 50000 habitantes no tratan estadísticamente la información.

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Como mejorar:

- **Definición específica** de los contenidos de un **cuestionario estadístico** de accidentes estatal **urbano** que incluya:
 - Nueva propuesta de campos propios de accidentes en zona urbana
 - Eliminación de campos específicos de carretera
 - Definición de un campo “tipo de accidente” que supere las limitaciones actuales
 - Adaptación a las nuevas tecnologías e información espacial (GIS)
 - Registro de fallecidos a 30 días (8 de cada 10 municipios lo consideran viable)
- **Disponibilidad de aplicaciones y sistemas informáticos** para los registros de accidentalidad para la gestión y el análisis estadístico
 - Facilidad de uso y flexibilidad
 - Fácil mantenimiento y adaptabilidad
 - Automatización de la información y mecanismos de congruencia y calidad
 - Posibilidades de explotación estadística a partir de los datos introducidos
 - Importación – exportación
 - Integración de la información y cohesión con el resto de procedimientos
- **Mayor colaboración**
 - Incremento de la participación de los ayuntamientos
 - Necesidad de cooperación entre el ámbito local y la administración central
 - Colaboración e intercambio de información entre las entidades locales
- **Programas de formación e incentivación**
 - Para la mejora del procedimiento de toma de datos
 - Para el análisis de accidentalidad de cara a adaptar de medidas para reducir los accidentes a escala local

Cuestionario urbano de accidentes

Objetivos:

■ **Objetivo general:** Elaborar un sistema de registro de accidentalidad urbana común para los cuerpos policiales locales y municipales.

■ **Objetivos específicos:**

- Mejorar la calidad de los datos de accidentes.
- Obtener datos que sean representativos de la accidentalidad real.
- Adaptar la información a las características de la accidentalidad urbana.
- Mejorar el análisis y la investigación de la accidentalidad, ajustándolo a las necesidades de cada usuario
- Reducir el tiempo, el esfuerzo y los recursos invertidos.
- Homogeneizar criterios en la recogida de información de todas las policías cuando ocurre un accidente con víctimas.

Cuestionario urbano de accidentes

Principales novedades:

Definición de la información que se recaba en función de la gravedad del accidente:

ACCIDENTES LEVES

Problemas: Tiempo insuficiente para recopilar los datos.
Determinados campos requieren un estudio y especialización.

Solución: La demanda de información ha de ajustarse mejor a la realidad. CONJUNTO MÍNIMO DE DATOS COMÚN PARA TODOS LOS ACCIDENTES.

- **El número de campos se reduce significativamente**
- **Aplicación de filtros que reducen la cantidad de información**
- **Reglas de congruencia que mejoran la calidad**

ACCIDENTES GRAVES Y MORTALES

Mucha información disponible en los atestados y documentación administrativa que se puede utilizar.

- **Reúne un mayor número de campos**
- **La mayoría de los datos están presentes en los atestados**

Cuestionario urbano de accidentes

Principales novedades:

- Mejoras de determinados campos: tipo de día, señalización, geometría intersección, carriles propios de vía urbana, tipo de vehículo, infracciones...
- Inclusión de las coordenadas geográficas
- Inclusión de zona residencial, peatonal, zona 30 como funciones de la vía
- Las marcas viales, paneles direccionales, hitos de arista dejan de ser campos obligatorios para zona urbana.
- Factores que influyen en la ocurrencia del accidente
- Tipología del accidente y secuenciación del accidente
- Inclusión de elementos urbanos en la tipología del accidente (colisión con: árbol, farola, contenedor, elementos de urbanización...)
- Campos automáticos a partir de identificadores del vehículo (marca, modelo, color) y conductor (tipo de permiso). Previsto para el futuro en nacionales.
- Inclusión de nuevos elementos de seguridad pasiva (airbaig)
- Factores que pueden afectar la atención
- Tasa de alcohol y grado de drogas
- Inclusión del identificador DNI
- Clasificación de la lesividad de los implicados
- Evolución del herido grave hasta los 30 días

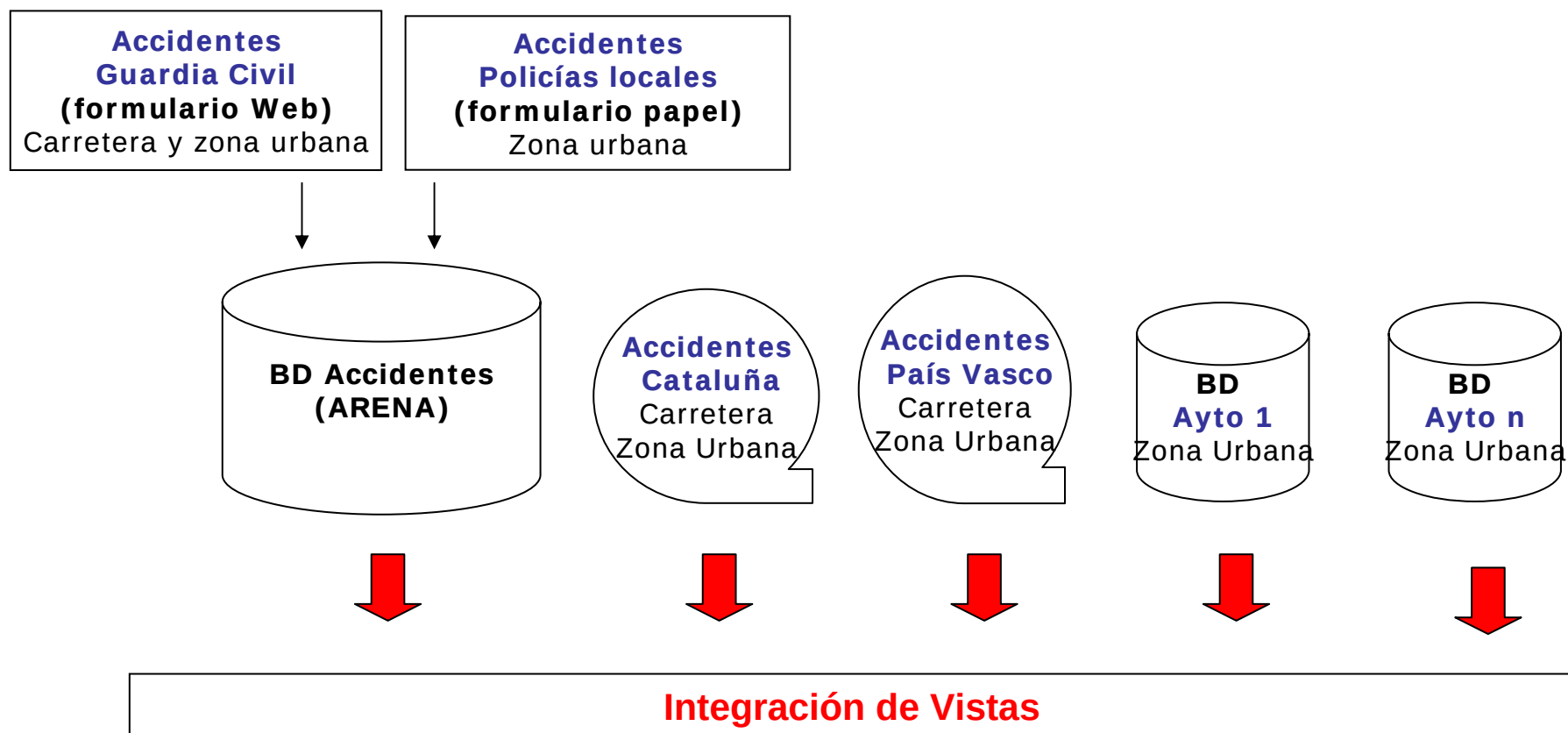
Cuestionario urbano de accidentes

Prueba piloto

TABLA RESUMEN DE ACTIVIDADES PARA LLEVAR A CABO LA PRUEBA PILOTO . Se realiza en 17 municipios.		
	-FASE 1- Semana del 4 al 10 de junio	-FASE 2- Semana del 11 al 17 de junio
¿Quién participa?	Toda la plantilla de Agentes Policiales encargados de la recogida de datos de accidentes de tráfico con víctimas.	Los Agentes Policiales que hayan pasado por la fase 1 y que acudan a los accidentes ocurridos durante esta semana y registren la información de los mismos.
En qué consiste esta fase	- Toma de contacto con los materiales. - El Oficial selecciona 7 accidentes graves o mortales archivados y recopila la información de los mismos. - Cada agente participante selecciona dos de estos accidentes y cumplimenta los estadísticos graves y mortales que se pretenden evaluar.	- Los agentes cumplimentarán los cuestionarios estadísticos para los accidentes ocurridos durante esta semana. - Para cada accidente que registren indicarán las dificultades encontradas en un documento específico para ello. - Finalmente cada agente cumplimentará un documento de valoración general del cuestionario. Este documento también lo cumplimentarán los agentes que hayan participado únicamente en la fase 1.
Documentos a cumplimentar Y enviar	- Cuestionarios estadísticos graves o mortales. - Atestados y documentación administrativa de los 7 accidentes seleccionados.	- Cuestionarios estadísticos leves. - Cuestionarios estadísticos graves y mortales. - Documento de dificultades para cada accidente. - Documento de valoración general único para cada agente. - Atestados y documentación administrativa de los accidentes registrados.

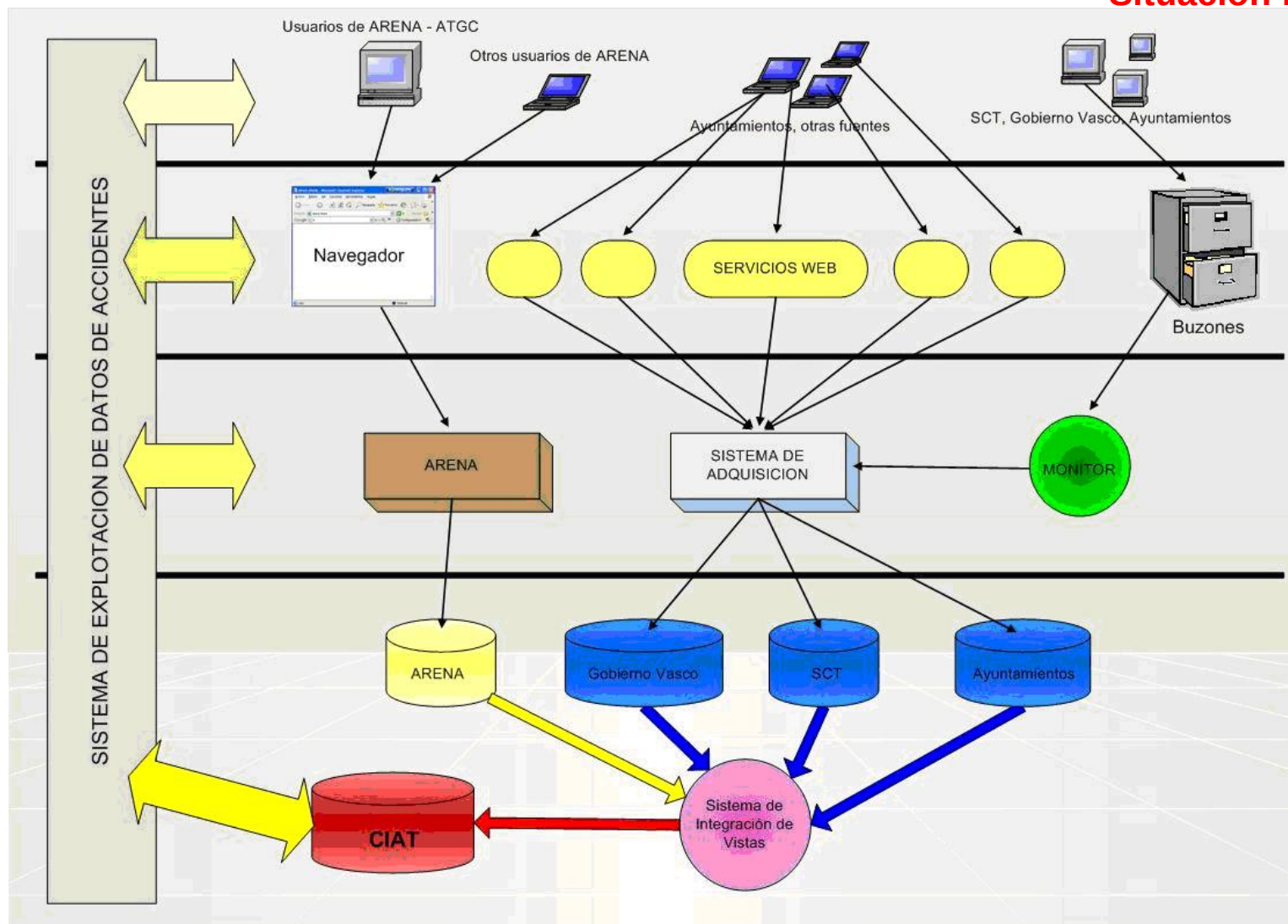
Sistema de adquisición de datos de accidentes

Situación actual



Sistema de información de datos de accidentes

Situación futura



PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANA

Valencia, 13 junio de 2007



MINISTERIO
DEL INTERIOR



*Observatorio Nacional
de Seguridad Vial*

Principales datos

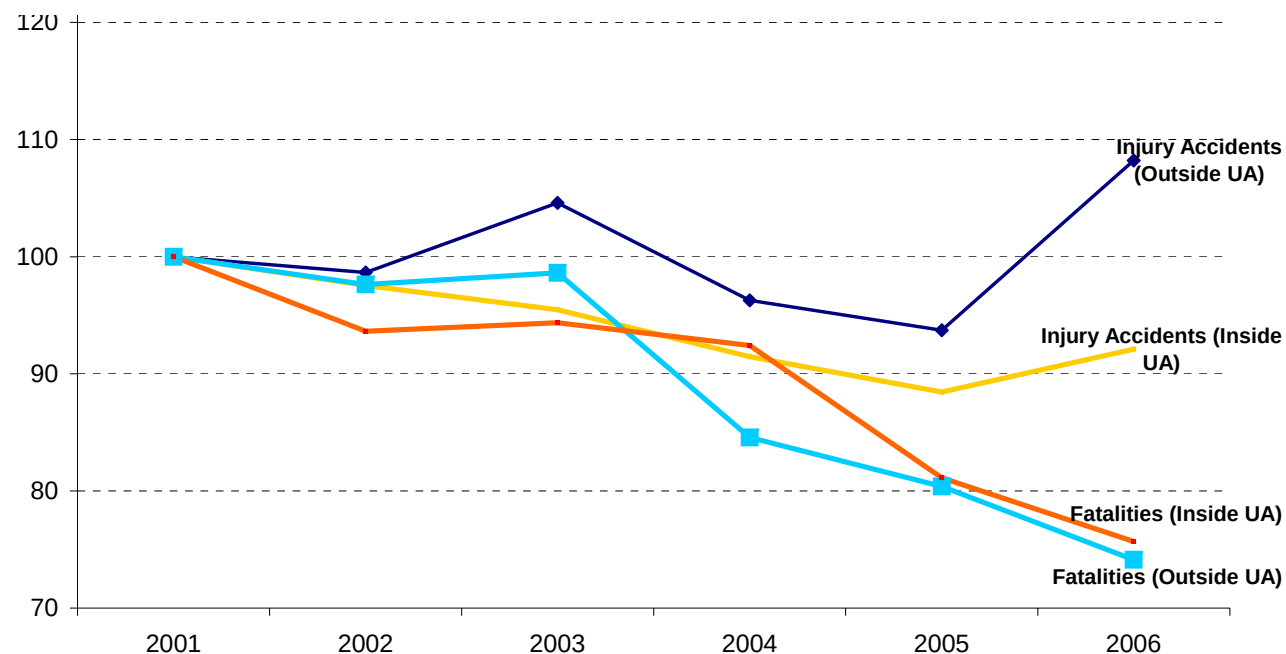
Accidentes en zona urbana : 51% del total

Muertos: 18% del total

Evolución accidentes zona urbana 2001-2006: -8%

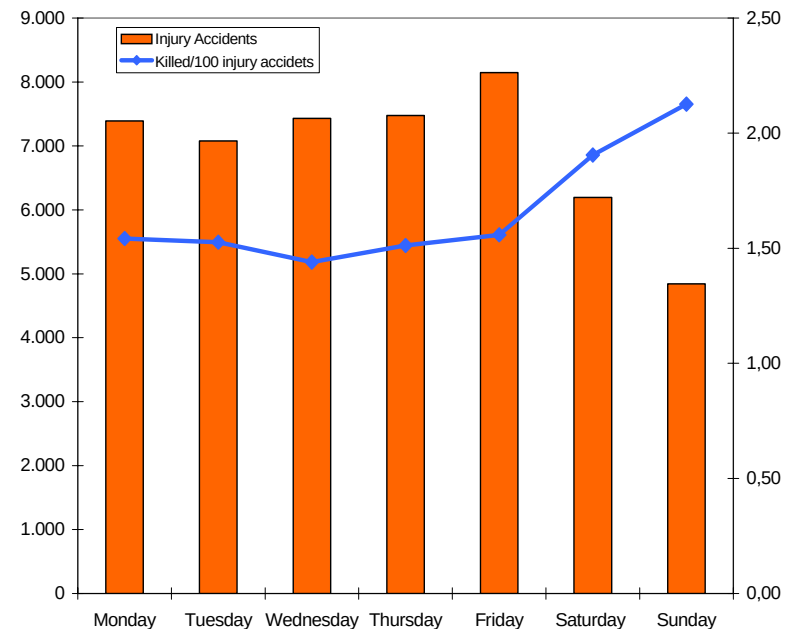
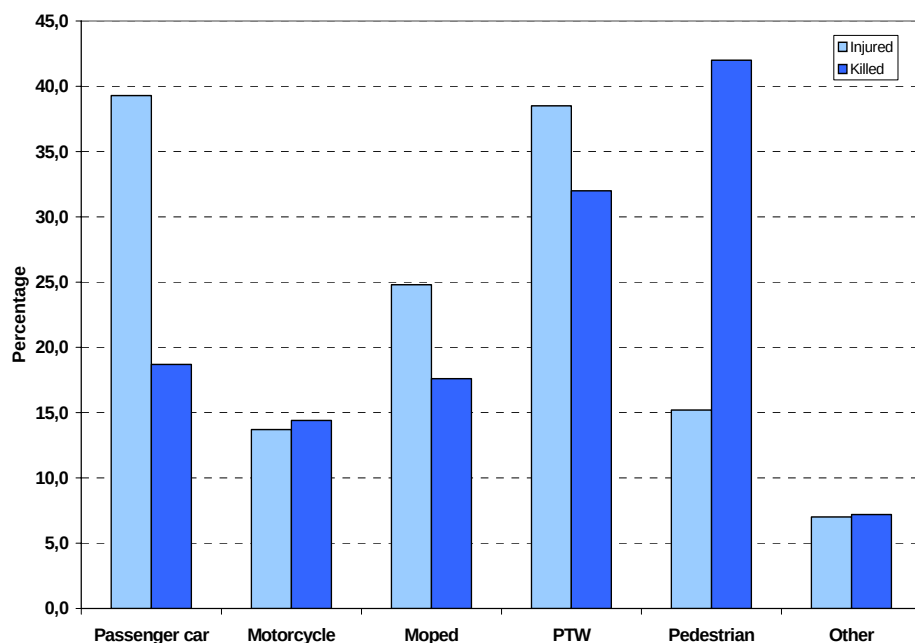
Evolución muertos en zona urbana 2001-2006: -24%

	Carretera	Zona urbana	Total
Accidentes con víctimas	49.221 49%	50.576 51%	99.797 100%
Muertos	3.367 82%	737 18%	4.104 100%
Heridos graves	14.763 69%	6.619 31%	21.382 100%
Heridos leves	62.306 51%	59.762 49%	122.068 100%



Principales datos

- El 41,4 % de las víctimas pertenecen al grupo de edad de 16 a 29 años.
- El 62 % de las víctimas son hombres.
- El 42 % de los fallecidos en zona urbana son peatones, el 32 % son usuarios de moto o ciclomotor. El porcentaje de fallecidos en motocicleta ha aumentado 5 puntos entre 2000 y 2005.
- Durante el fin de semana se producen menos accidentes, pero el índice de gravedad es mayor.



EL MARCO DE REFERENCIA

EL PROBLEMA	FORMA DE ABORDARLO	NIVEL INSTITUCIONAL	MEDIDAS
Los accidentes de tráfico en zona urbana	Colaboración institucional  Subsidiariedad	Unión Europea Estado Autonomías Municipios	Urbanísticas Educativas Técnicas Legislativas Policiales Control

DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA

FACTORES DE RIESGO QUE CAUSAN ACCIDENTES

Exceso de velocidad o velocidad inadecuada.
Consumo de alcohol y drogas.
Cansancio.
Existencia de puntos negros en las vías

FACTORES DE RIESGO DE LAS LESIONES

No utilización de sistemas de retención
Baja protección ofrecida por el vehículo

GRUPOS DE RIESGO

Jóvenes de 16 a 29 años

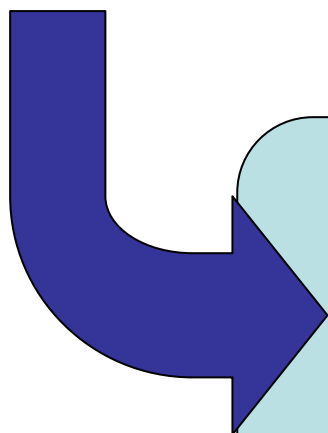
USUARIOS VULNERABLES

Peatones
Ciclistas
Usuarios de vehículos con motor de dos ruedas

ESTRATEGIA EUROPEA

El libro blanco de la política europea
de transportes de cara al 2010

El Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial



Marco metodológico
Buenas Prácticas
Diagnóstico del problema

LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA

1

Medidas Especiales
de Seguridad Vial
2004 - 2005

Obtención rápida de resultados

2

Plan de Acciones
Estratégicas Claves
2005-2008

**Efecto duradero en el tiempo
de las medidas especiales**

3

Plan de Seguridad
Vial Urbana Tipo

Abordar la siniestralidad vial urbana

RESPONSABILIDAD DE LOS MUNICIPIOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Conservación y mejora de las vías de su titularidad, su señalización e implantación de sistemas centralizados de control de tráfico.

Gestión y fomento del transporte público de personas que no rebase el término municipal.

Ordenación, control y vigilancia del tráfico, por medio de agentes propios, en las vías de su titularidad, y la denuncia y sanción de las infracciones que se cometan en ellas cuando no estén atribuidas a otra administración.

La regulación mediante ordenanza municipal de la utilización de las vías urbanas.

La inmovilización de los vehículos cuando se hallen estacionados sin título habilitante en zonas limitadas en tiempo hasta que se logre la identificación del conductor cuando exista una infracción que origine un riesgo grave para la circulación de personas o bienes, o bien, en el caso de que existan reformas de importancia no autorizadas, produzcan contaminación excesiva y/o incumplimiento de la ITV.

La retirada de vehículos de las vías públicas y su posterior depósito en caso de accidente, abandono, cuando obstaculicen o dificulten la circulación y cuando estén estacionados en zona limitada sin el correspondiente distintivo o se rebase el doble del tiempo abonado y cuando no se haya cumplido con la obligación de asegurar el vehículo.

La autorización de pruebas deportivas que discurran íntegramente en casco urbano, exceptuándose las travesías.

La realización de pruebas de alcoholemia y detección de sustancias estupefacientes.

El cierre de las vías urbanas cuando sea necesario, ya sea a todos o a determinados tipos de vehículos o de usuarios.

Elaboración de estadísticas y estudios de accidentalidad en las vías del municipio.

Planificación de la seguridad vial.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

Ámbito de actuación	
1	Diseño del espacio público y la señalización
2	El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transportes urbanos
3	La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas
4	La movilidad de los colectivos más vulnerables
5	La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas
6	La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico
7	El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana
8	La formación y la información sobre la seguridad vial urbana
9	La coordinación y colaboración entre administraciones
10	La participación social sobre seguridad vial urbana

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
1	Diseño del espacio público y la señalización	Repartir de forma 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.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
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.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
3	La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas	Reducir el nº y las consecuencias de los accidentes de estos vehículos (motocicletas y ciclomotores).

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
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.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
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.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
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.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
7	El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana	Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
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

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
9	La coordinación y colaboración entre administraciones	Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.

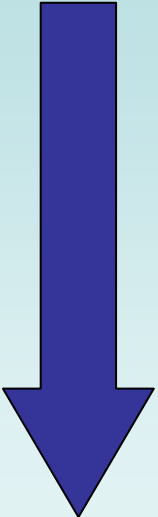
PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

ÁMBITO DE ACTUACIÓN		OBJETIVO GENÉRICO
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 sociales..

PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

JERARQUÍA DE PRIORIDADES

Peatones y personas de movilidad reducida	Máxima prioridad  Mínima prioridad
Transporte público colectivo	
Ciclistas	
Vehículos de transporte de mercancías	
Vehículos de dos ruedas	
Automóviles privados	

METODOLOGÍA

Etapa 1.- DIAGNÓSTICO

Caracterización del municipio, identificación de los problemas relacionados con la accidentalidad vial y causas que los producen.

Etapa 2.- FORMULACIÓN DE PROPUESTAS

A partir del decálogo de objetivos, teniendo en como base las prioridades municipales, se plantea un conjunto de acciones en las que la administración local concentrará sus esfuerzos.

Etapa 3.- ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN

Concreción del calendario de actuación, de los agentes implicados y de los recursos disponibles

Etapa 4.- EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

Definición del sistema de información para el seguimiento del plan de acción, la evaluación de las acciones implantadas, y la consecución de los objetivos previstos.

1.- DIAGNÓSTICO

ACCIONES A LLEVAR A CABO PARA ELABORAR EL DIAGNÓSTICO

- 1. Caracterización del municipio**
- 2. Fichas de recogida de información municipal**
- 3. La identificación de los problemas y sus causas.**
- 4. La definición de los objetivos locales.**

1.- DIAGNÓSTICO:

CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO

- Determinar sus puntos fuertes y los débiles en relación con la seguridad vial urbana,
- Observar tendencias de los años anteriores hasta el presente,
- Definir un escenario de partida adaptado a las peculiaridades geográficas, urbanísticas y socioeconómicas.

Importante: poseer un buen sistema de información

1.- DIAGNÓSTICO:

FICHAS DE RECOGIDA DE INFORMACIÓN MUNICIPAL

Se recogen datos sobre factores de riesgo que inciden en los accidentes:

- Factores de exposición al riesgo.- económico, demográficos, urbanísticos, etc.
- Factores que influyen en el desarrollo de una colisión: exceso de velocidad, consumo de alcohol, fatiga, fenómenos meteorológicos, etc.
- Factores que influyen en la gravedad de la colisión.- tolerancia al impacto, falta de uso de casco o de sistemas de retención, protección insuficiente, etc.
- Factores que influyen en la gravedad de las lesiones.-servicios sanitarios inadecuados, atención hospitalaria insuficiente, dificultad de evacuación, etc.

1.- DIAGNÓSTICO:

FICHAS DE RECOGIDA DE INFORMACIÓN MUNICIPAL

Ejemplo de ficha de recogida de datos.- PARQUE DE VEHÍCULOS

- Parque total de vehículos
- Vehículos por cada tipo: turismos, motocicletas, ciclomotores, camiones y furgonetas, autobuses y otros.
- Vehículos por cada 1.000 habitantes (total y por tipo de vehículo)

1.- DIAGNÓSTICO:

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA Y SUS CAUSAS

PROBLEMAS EJEMPLO	CAUSAS POSIBLES
Accidentalidad elevada con niños	Falta de caminos escolares seguros
Elevado número de víctimas de accidentes de vehículos de dos ruedas	Velocidad excesiva de los conductores, Vías de circulación que no permiten convivencia coches-motos, Conducción irresponsable de los motoristas ...
Inseguridad en los espacios para peatones y número alto de atropellos	Falta de áreas seguras para peatones y personas de movilidad reducida.

1.- DIAGNÓSTICO:

DEFINICIÓN DE OBJETIVOS LOCALES

EJEMPLOS DE OBJETIVOS LOCALES

Incrementar el espacio público dedicado a peatones

Mejora de la asistencia municipal a los afectados por minusvalías por accidentes de tráfico

Mejora de los sistemas de información de accidentes

2.- FORMULACIÓN DE PROPUESTAS

EJEMPLO DE PROPUESTA

Ejemplo de propuesta
Mejora de la señalización horizontal y vertical
Ejemplo de acciones asociadas
➤ Mantener en buen estado la señalización vertical y garantizar su buena visibilidad por parte de los conductores, evitando que sean ocultas por ramas de los árboles u otros elementos de la vía pública que oculten las señales ➤ Mantener en buen estado la señalización horizontal, en especial los pasos de peatones, los carriles bici y los espacios dedicados al transporte público colectivo. ➤ Asegurar, con la regulación de los semáforos y su sincronización, que los conductores no aumenten la velocidad por encima del límite para cruzar en una intersección antes de que el semáforo se ponga en rojo. ➤ Regular con semáforos las intersecciones de la red básica, al menos en aquellos cruces de peatones y ciclistas con la red principal. ➤ Supervisar la señalización de obras
Ámbitos de actuación
1.- diseño del espacio público y la señalización. 2.- el tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbano 4.- la movilidad de los colectivos más vulnerables. 9.- la coordinación y la colaboración entre administraciones.

2.- FORMULACIÓN DE PROPUESTAS

ACCIONES PRIORITARIAS: JERARQUIZACIÓN DE VÍAS

	TIPO	FUNCIÓN	IMD POR SENTIDO	VELOCIDAD MÁXIMA
Vías de estar	Peatonal	Circulación de residentes, servicios y circulación de destino	< 1.000 vehículos/día	10 km/h
	Zona de prioridad para peatones	Circulación de destino	< 2.000 vehículos/día	20 km/h
	Zona 30	Circulación de aproximación y/o destino	< 5.000 vehículos/día	30 km/h
Vías de pasar	De prioridad para vehículos (red básica)	Conexión entre zonas y con la red interurbana	En función de la población	30 – 50 km/h

2.- FORMULACIÓN DE PROPUESTAS

ACCIONES PRIORITARIAS: EJEMPLOS

- Realizar campañas de concienciación a los conductores de turismo sobre la vulnerabilidad del resto de colectivos, en especial, en zonas escolares y de presencia de grupos de riesgo.
- Realizar campañas de fomento del uso del casco y del cinturón de seguridad, especialmente en el caso de los niños.
- Diseñar e implantar protocolos de actuación rápida en caso de accidentes de tráfico en el ámbito urbano.
- Revisar permanentemente la señalización de las obras.

3.- ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

ACCIONES A LLEVAR A CABO

- **La concreción de las acciones**
- **La definición de los indicadores**

3.- ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

CONCRECCIÓN DE ACCIONES

El Plan debe establecer:

- Programación temporal para todas las acciones asociadas a cada propuesta de actuación,
- Presupuesto económico de las acciones
- Dotación de personal con la formación y experiencia adecuada, que pueda dedicar el tiempo necesario a la correcta implantación de las acciones y a su posterior seguimiento y evaluación.

Consideración de:

- Agentes externos que tomarán parte
- Período de realización
- Recursos materiales necesarios para llevarlas a cabo.
- Conveniente definir aquellos indicadores que permitan determinar el escenario de partida, seguir la aplicación de cada acción y los resultados y beneficios que de ello se deriven

3.- ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

DEFINICIÓN DE INDICADORES

LOS INDICADORES PERMITEN:

- Valorar el éxito de la estrategia municipal,
- Revisar los objetivos generales y locales,
- Reformular las propuestas de actuación si es necesario.

IMPORTANTE

- Los indicadores deben ser fáciles de calcular,
- Aportar información real y no superflua, y
- Permitir una comparación entre municipios.

El diseño de dichos indicadores ha de facilitar el proceso de evaluación y seguimiento, ya que, si no, se convertirán en meros datos numéricos sin otro valor que el puramente estadístico.

3.- ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

DEFINICIÓN DE INDICADORES

CATEGORÍA	INDICADORES
Accidentes con víctimas	•Accidentes totales •Por tipo de vehículo (%) •Accidentes/100.000 hab. •Accidentes/10.000 veh. •Accidentes/10.000 veh. X km recorrido
Número de víctimas	•Víctimas totales. •Víctimas/100.000 hab. (total, peatones, ciclistas...) •Víctimas/10.000 veh. (total, peatones, ciclistas...) •Víctimas graves, leves y fallecidos (% , número/10.000 accidentes) •Víctimas sobre el total de usuarios del medio del transporte. •Ingresos hospitalarios x 1.000 víctimas
Tasa de letalidad	•Tasa de letalidad global. (víctimas mortales/total) x 1.000 •Tasa por vehículos: turismo, motocicleta y ciclomotor. •Tasa por usuarios de la vía pública: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.
Datos del accidente	•Lugar del accidente: intersecciones, cruces, pasos de peatones... (% sobre el total). •Día del accidente: festivo, laborable, anterior a festivo... (%sobre el total). •Hora del accidente: mañana, tarde y noche (%sobre el total) •Tipo de accidente: colisión frontal, colisión lateral, atropello... (%sobre el total). •Vehículos y medios implicados: coche, motocicleta, bicicleta, peatón... (%sobre el total).
Factores de riesgo	•Vehículos que exceden los límites de velocidad establecidos. •Conductores que no utilizan el cinturón de seguridad. •Conductores que no utilizan el casco. •Menores de 12 años que no utilizan los sistemas de retención infantil. •Conductores con tasa de alcoholemia positiva. %sobre el total de vehículos u ocupantes controlados de manera permanente o en campañas de prevención.

4.- EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

Se debe considerar:

- El proceso de implantación del plan, tanto a nivel político como técnico. Se debe valorar el grado de implicación de todas las instituciones.
- El impacto de las medidas aplicadas en relación a los objetivos operativos locales definidos en el Plan Local de seguridad vial. Y
- Los resultados obtenidos para cada una de las acciones propuestas en Plan de acción local y llevadas a cabo, no sólo desde la perspectiva técnica, sino que también se ha de tener en cuenta el grado de satisfacción de los ciudadanos.



CLAVE DEL ÉXITO

- **Un claro liderazgo municipal con la implicación de políticos, técnicos y departamentos de toda la administración local,**
- **La colaboración y coordinación permanentes con todas las instituciones y la sociedad civil.**

CLAVE DEL ÉXITO

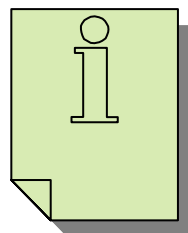
ACCIONES DE LIDERAZGO MUNICIPAL

- La aprobación de un compromiso municipal de seguridad vial en el Pleno Municipal.
- Revisión periódica del Plan Municipal de Seguridad Vial.
- Aprobación de un presupuesto de seguridad vial.
- Intervención pública periódica del alcalde o concejal de seguridad vial.
- Aprobación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, y revisión de las ordenanzas municipales.
- Nombramiento de un responsable técnico de coordinación de la seguridad vial.
- Realización de reuniones periódicas de los departamentos con competencias.

CLAVE DEL ÉXITO

ACCIONES DE COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN

- Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial.
- Aprobación de un Pacto por la Movilidad y la Seguridad Vial.
- Mayor información y debate público sobre las actuaciones municipales en seguridad vial.
- Financiación de actuaciones promovidas por los agentes de la sociedad civil.



www.dgt.es

observatorio@dgt.es