

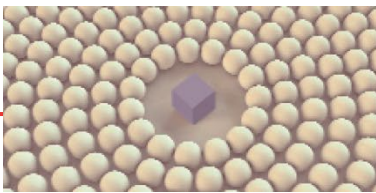


Planes de movilidad en entornos urbanos

Pilar del Real Suárez

Jefe de área de intervención estratégica

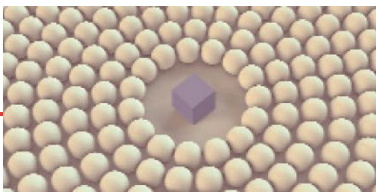
Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior)



Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

Índice

- Contexto
- Siniestralidad
- Planificación
- Integración
- Conclusiones

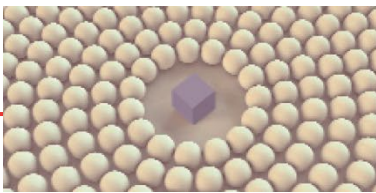


Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

Contexto

Movilidad urbana

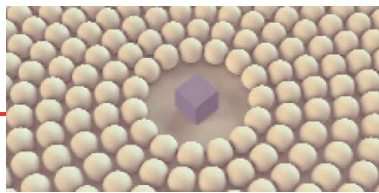
- Población concentrada
- Crecimiento de población personas mayores
- Motocicleta y bicicleta
- Nuevas formas de movilidad
- Sharing
- Mobility as a Service
- Distribución urbana de mercancías
- Sostenibilidad






Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022



Siniestralidad



Siniestralidad urbana 2019

- 519 fallecidos
- 30% de los fallecidos en España. Es el porcentaje más alto desde que se tienen registros
- El 82% de los fallecidos son usuarios vulnerables
- Por tipo de usuario:
 - Peatones (48%) 
 - Motoristas (28%) 
 - Turismos (12%) 

Información municipal disponible en dgt.es:
DGT en Cifras

 Vehículos

 Conductores

 Accidentes de tráfico

 Denuncias e ingresos

 Información municipal

Información municipal

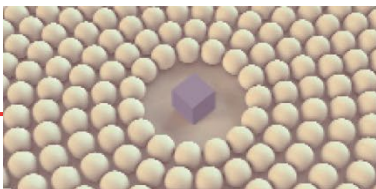
Bajo este tema encontrará fichas informativas sobre los aspectos más relevantes relacionados con la seguridad vial en el ámbito municipal:

- Las principales cifras de siniestralidad vial
- El número de conductores
- La composición del parque de vehículos y sus características
- La actividad sancionadora
- Etc.

Nivel de desagregación:

- estratos de
- comunidad
- provincias
- municipios.





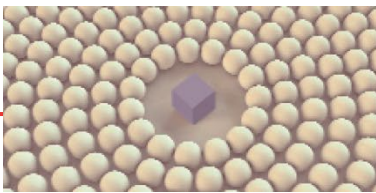
Matriz de colisión zona urbana 2019

Fallecidos:

		Vehículo contrario						
		+ vulnerable			- vulnerable			
Fallecido		Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	Moto	Turismo	Furgoneta	Otros
	Peatón	0,0%	0,0%	0,2%	4,1%	28,7%	3,5%	12,3%
	Bicicleta	1,2%	0,2%	0,0%	0,0%	2,2%	0,8%	1,4%
	Moto	11,2%	0,0%	0,2%	0,8%	8,1%	2,2%	3,4%
	Turismo	9,0%	0,2%	0,0%	0,0%	3,3%	0,6%	3,0%
	Furgoneta	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,2%	0,4%
	Otros	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Total	22,4%	0,4%	0,4%	4,9%	42,9%	7,3%	20,5%

Heridos graves:

		Vehículo contrario						
		+ vulnerable			- vulnerable			
Herido		Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	Moto	Turismo	Furgoneta	Otros
	Peatón	0,0%	0,0%	0,8%	2,7%	24,7%	3,1%	4,5%
	Bicicleta	2,1%	0,2%	0,4%	0,2%	3,5%	0,5%	0,6%
	Moto	8,6%	0,8%	0,1%	1,0%	23,6%	2,8%	4,4%
	Turismo	3,7%	0,1%	0,0%	0,2%	5,1%	0,7%	2,0%
	Furgoneta	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,1%
	Otros	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,1%	0,0%
	Total	15,9%	1,1%	1,3%	4,1%	58,0%	7,2%	11,6%



Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

Planificación



Estrategia de Seguridad Vial 2030

3. Ciudades seguras

- 3.1. Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad.
- 3.2. Garantizar una accesibilidad universal.
- 3.3. Integrar la seguridad vial en otras políticas municipales.
- 3.4. Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura.
- 3.5. Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana.
- 3.6. Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones.
- 3.7. Aumentar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM).

Nuevo modelo
de movilidad
urbana

Convivencia
segura en ciudad

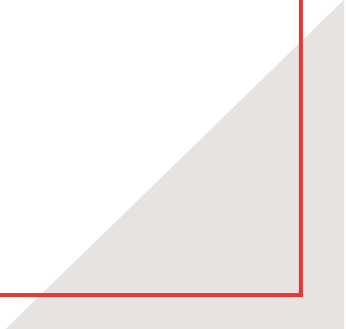
Velocidades
seguras

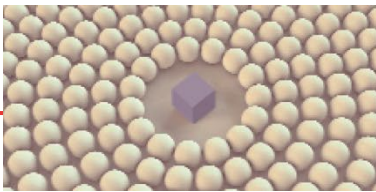
Límites velocidad
– infraestructura
– gestión del
tráfico


Ciudades
seguras



PLANIFICACIÓN





Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

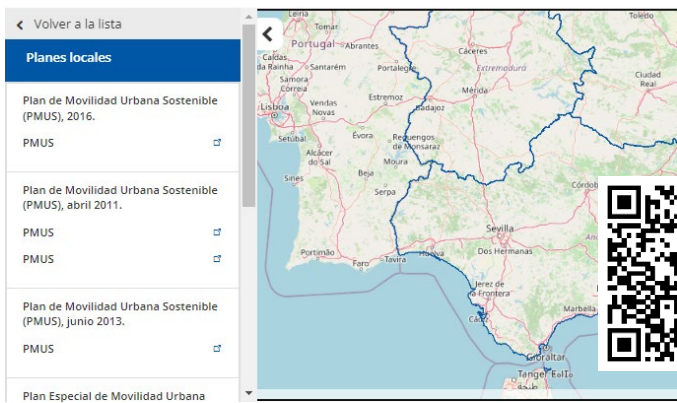


Integración

Planes de movilidad urbano sostenibles

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética
- La seguridad vial juega un papel clave en la promoción de los viajes activos.

Catálogo de planes urbanos en dgt.es



Planteamiento



Análisis y diagnóstico

- Establecer grupos de trabajo
- Análisis y toma de datos
- Problemas y causas



Elaboración del plan

- Objetivos
- Medidas
- Presupuesto
- Priorización



Seguimiento y evaluación

- Implementación
- Seguimiento
- Adaptación



Conclusiones y recomendaciones

- Revisión

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y COMUNICACIÓN

Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

Medidas urbanas

Recomendaciones urbanas en dgt.es



Recomendaciones de Movilidad Urbana Segura y Sostenible

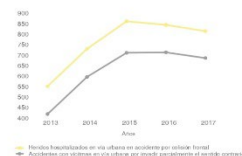
2019



5. DELIMITACIÓN Y SEPARACIÓN DE SENTIDOS

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Según datos de la Dirección General de Tráfico, la accidentalidad en vías urbanas del tipo forestal y transitable supone en torno al 20% del total. Si bien la evolución de estos tipos de accidentes ha sido favorable en la última década, continúa existiendo una problemática asociada al exceso de velocidad e inmersión del sentido contrario en vía urbana.



RECOMENDACIONES

A fin de minimizar los problemas del sentido contrario de circulación, se recomienda que en aquellas vías de más de un carril por sentido con una función vial clara, se entienda con una delimitación de sentido. Esta ayuda basarse en marcas viales y elementos de balizamiento fijos.

En los casos en los que por la configuración de la vía, la topografía o las obras preventivas para los trabajos, caminos, etc., haya posibilidad de volver por la vía por el sentido contrario, se recomienda delimitar con marcas viales, balizamiento, etc., la vía por el sentido contrario.

Se recomienda la implantación de vial de tipo de vía de un carril por sentido, ya sea en tramos perimetrales, perimetrales prolongados o en tramos rectos.

VENTAJAS

- Se evita la posibilidad de que los vehículos de un sentido se crucen con los de otro.
- Se evita la posibilidad de que los vehículos de un sentido se crucen con los de otro.
- Se evita la posibilidad de que los vehículos de un sentido se crucen con los de otro.

INCONVENIENTES

- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.
- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.
- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.

Economía de implantación

Facilidad de implantación

Seguridad Vial y Sostenibilidad

SOLUCIÓN

Se debe generar una medida individual de sentido que se pueda implementar mediante marcas viales, balizamiento, etc., o mediante elementos de balizamiento fijos.

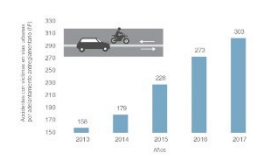
Se debe generar una medida individual de sentido que se pueda implementar mediante marcas viales, balizamiento, etc., o mediante elementos de balizamiento fijos.

Se debe generar una medida individual de sentido que se pueda implementar mediante marcas viales, balizamiento, etc., o mediante elementos de balizamiento fijos.

10. FILTRO SEGURO PARA USUARIOS DE DOS RUEDAS

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Los vehículos de dos ruedas, por su estructura y dimensiones, se perfilan como más vulnerables que los de cuatro o más ejes. La capacidad de maniobra, hace que puedan verse afectados por los vehículos que se encuentran detenidos en la zona de parada, o incluso avanzar o adelantarse cuando se les impide el paso.



RECOMENDACIONES

En los casos en los que exista una zona de parada, zona de parada o zona de parada, se recomienda disponer de un carril de al menos 3,5 metros de ancho a lo largo de una longitud mínima de 15 metros que permita la aproximación segura de los vehículos de dos ruedas que circulan.

Se recomienda crear una zona de parada o zona de parada o zona de parada, se recomienda disponer de un carril de al menos 3,5 metros de ancho a lo largo de una longitud mínima de 15 metros que permita la aproximación segura de los vehículos de dos ruedas que circulan.

Se recomienda crear una zona de parada o zona de parada o zona de parada, se recomienda disponer de un carril de al menos 3,5 metros de ancho a lo largo de una longitud mínima de 15 metros que permita la aproximación segura de los vehículos de dos ruedas que circulan.

VENTAJAS

- Se garantiza la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.
- Se garantiza la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.
- Se garantiza la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.

INCONVENIENTES

- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.
- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.
- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.

Economía de implantación

Facilidad de implantación

Seguridad Vial y Sostenibilidad

SOLUCIÓN

La solución consiste en generar un carril o franja de vehículos de dos ruedas que permita la aproximación segura de los vehículos de dos ruedas que circulan.

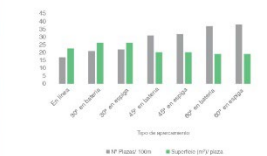
La solución consiste en generar un carril o franja de vehículos de dos ruedas que permita la aproximación segura de los vehículos de dos ruedas que circulan.

La solución consiste en generar un carril o franja de vehículos de dos ruedas que permita la aproximación segura de los vehículos de dos ruedas que circulan.

11. APARCAMIENTO EN ESPERA / REVERSO

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

La necesidad de estacionamiento en las vías urbanas afecta en la movilidad de todos los usuarios de la vía, especialmente en las zonas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.



RECOMENDACIONES

Se recomienda la implantación de estacionamiento en espera o reverso en las vías urbanas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.

Se recomienda la implantación de estacionamiento en espera o reverso en las vías urbanas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.

Se recomienda la implantación de estacionamiento en espera o reverso en las vías urbanas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.

VENTAJAS

- Se garantiza la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.
- Se garantiza la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.
- Se garantiza la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.

INCONVENIENTES

- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.
- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.
- Se requiere un espacio adicional para la implantación de la medida.

Economía de implantación

Facilidad de implantación

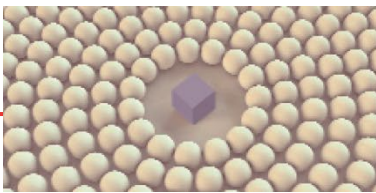
Seguridad Vial y Sostenibilidad

SOLUCIÓN

Se recomienda la implantación de estacionamiento en espera o reverso en las vías urbanas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.

Se recomienda la implantación de estacionamiento en espera o reverso en las vías urbanas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.

Se recomienda la implantación de estacionamiento en espera o reverso en las vías urbanas de alta densidad de tráfico y de alta congestión.



Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

Conclusiones

Conclusiones

- Singularidades de las ciudades
- Siniestralidad elevada. Vulnerables. Cuestión de tamaño
- Convivencia de modos. Gestión de la velocidad
- Responsabilidad compartida
- Integración en otras políticas. La sostenibilidad si no es segura, no es sostenible
- Diagnóstico – Elaboración – Implementación – Seguimiento - Evaluación
- Participación ciudadana y comunicación
- Jefaturas provinciales de tráfico
- Encuentro de Ciudades (próximamente en Valladolid)

Jornadas Nacionales de Seguridad Vial 2022

La seguridad vial como centro de gravedad de las carreteras

Málaga, 19-21 de septiembre

Muchas gracias por su atención

