



iMADRID!

Plan de

SEGURIDAD VIAL 2012 2020



Plan de **SEGURIDAD VIAL** 2012-2020



www.madrid.es



Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad
Área Delegada de Seguridad y Emergencias
Email: seguridad@madrid.es



PRESENTACIÓN

La mayoría de los accidentes de circulación se pueden prevenir y lo que es más importante, se pueden evitar. Además de los daños y de la tragedia humana que suelen ocasionar, los accidentes de circulación tienen repercusiones económicas y sociales negativas que implican que haya que abordarlos con carácter prioritario y multidisciplinar.

El Ayuntamiento de Madrid ha asumido el compromiso de tolerancia cero ante la accidentalidad. Con este objetivo, lleva años trabajando para promover una cultura de civismo en la conducción, garantizar el cumplimiento de las normas de circulación e impulsar la actuación conjunta y coordinada de todas las administraciones, servicios y entidades públicas y privadas que tengan relación con la accidentalidad y la movilidad urbana.

En el año 2007, el Ayuntamiento puso en marcha su Primer Plan de Seguridad Vial, a cuyo término, en 2010, se cumplía el objetivo fijado de reducir en un 50% el número de víctimas mortales por accidente de tráfico, con respecto al año 2000.

El Ayuntamiento de Madrid elaboró a su vez el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2009-2013, que sitúa a Madrid como la primera ciudad española con un plan de seguridad vial específico para los usuarios de estos vehículos.

En el año 2008, vio la luz el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, que ha hecho posible la construcción de 272 km de vías ciclistas en nuestra ciudad.

En el actual Segundo Plan de Seguridad Vial para el período 2012-2020, el Ayuntamiento de Madrid se plantea una nueva reducción de las víctimas mortales por accidente de tráfico en un 50%, con respecto a las registradas en 2010.

Reducir el número de fallecidos por atropello, la tasa de víctimas por población y los accidentes motivados por consumo de alcohol son algunos de los ambiciosos compromisos que contempla el nuevo plan municipal.

En él se incluyen quince programas operativos con sus correspondientes actuaciones e indicadores de evaluación, que se estructuran en seis ámbitos: educación y formación, información y comunicación, vigilancia y autoridad, gestión de la movilidad e infraestructuras, investigación y estudio, y atención y auxilio a las víctimas.

Además, el documento ofrece un riguroso análisis de la situación de la seguridad vial en nuestro municipio y un marco de referencia con las políticas estatales y de la Unión Europea, así como las competencias del Ayuntamiento de Madrid en la materia.

La responsabilidad y su puesta en marcha recaen en el Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, en colaboración con otras entidades implicadas en la seguridad vial. Los servicios encargados de su desarrollo y ejecución operativa son el Área Delegada de Seguridad y Emergencias, a través del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, Bomberos, SAMUR-Protección Civil y el Organismo Autónomo Madrid Salud; la Coordinación General de Sostenibilidad y Movilidad, la Coordinación General de Medio Ambiente y la empresa pública "Madrid Movilidad, S.A".

El Ayuntamiento de Madrid abre el Segundo Plan de Seguridad Vial 2012-2020 a la participación de todos aquellos que compartan la filosofía de promover la utilización del transporte público, fomentar un uso más racional del espacio en nuestra ciudad con más zonas para caminar y con menos tráfico en el centro, y conseguir que los desplazamientos en Madrid sean más sostenibles, más cívicos y, sobre todo, más seguros. ■

Antonio de Guindos Jurado
Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente,
Seguridad y Movilidad



ÍNDICE

PRESENTACIÓN	5
1. MARCO DE REFERENCIA	9
1.1 Las políticas de la Unión Europea en Seguridad Vial:	11
1.2 Las políticas nacionales en Seguridad Vial	14
1.3 Las competencias en Seguridad Vial en el Ayuntamiento de Madrid	15
2. DIAGNOSIS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL 2010	19
2.1 Caracterización de la ciudad de madrid	21
2.2 Objetivos del plan 2007-2010 y cumplimiento de los mismos	25
2.3 Accidentes con víctimas y víctimas producidas. Evolución 2005-2011	27
2.4 Aspectos temporales de la siniestralidad vial en madrid	30
2.5 Perfil de las víctimas	32
2.6 Tipología de los accidentes y modo de transporte	37
2.7 Alcoholemia y factores concurrentes	39
2.8 Localización de la accidentalidad	41
2.9 Síntesis de la diagnosis	44
3. LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID	49
4. DESARROLLO DE LOS ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN PLAN DE SEGURIDAD 2012-2020	57
4.1 EDUCACIÓN Y FORMACIÓN	57
4.1.1 Educación vial para alumnos de centros escolares	58
4.1.2 Educación vial a colectivos específicos:	59
Mayores de 65 años	
Universitarios	
Menores infractores	
4.1.3 Camino Escolar Seguro	61



4.2	INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN	62
4.2.1	Participación ciudadana	62
4.2.2	Difusión y Divulgación	64
4.3	VIGILANCIA Y AUTORIDAD	65
4.3.1	Control de Infracciones	65
4.3.2	Tramitación de denuncias	68
4.4	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS	69
4.4.1	Ordenación y Regulación Viaria	69
4.5	INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO	72
4.5.1	Estudio de la siniestralidad desde el análisis vial y el diseño urbano	72
4.5.2	Investigación Estadística	73
4.5.3	Realización de estudios sobre seguridad vial peatonal y ciclista	74
4.5.4	Coordinación los agentes implicados de la seguridad vial	76
4.6	ATENCIÓN Y AUXILIO A LAS VÍCTIMAS	77
4.6.1	Desarrollo de Protocolos de Actuación Conjunta	77
4.6.2	Oficina de Coordinación para la Atención a la Víctima	78
4.6.3	Desarrollo de Protocolos de Asistencia Médica	79
5.	EVALUACIÓN Y REVISIÓN	83
6.	GLOSARIO	85



1 MARCO DE REFERENCIA







1 MARCO DE REFERENCIA

1.1 LAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN EUROPEA EN SEGURIDAD VIAL

En julio de 2010 la Comisión Europea dirige una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada “Hacia un espacio europeo de seguridad vial. Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020”.

En este documento la Unión Europea mantiene como objetivo para el período 2011-2020 la reducción a la mitad del número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea, a partir de 2010.

La Comisión Europea pospone la adopción de un objetivo de reducción de lesiones hasta el momento en que se haya avanzado a nivel europeo en la definición común de lesión grave y leve. Tan pronto como se hayan realizado avances suficientes en este ámbito, la Comisión Europea planteará añadir un «objetivo común de reducción de lesiones» a las orientaciones políticas europeas de seguridad vial hasta 2020.

La Unión Europea considera que los usuarios de la carretera son el primer eslabón de la cadena de la seguridad vial, por lo que, independientemente de las medidas técnicas aplicadas, su efectividad depende en última instancia del comportamiento de los mismos. Por ello, son esenciales la educación, la formación y el cumplimiento de la normativa. No obstante, el sistema de seguridad vial también debe tener en cuenta los errores humanos y los comportamientos inadecuados, con el objetivo de corregirlos al máximo. Por consiguiente, todos los componentes, en particular los vehículos y las infraestructuras, deben ser diseñados con el fin de prevenir y limitar las consecuencias de dichos errores, especialmente para los usuarios más vulnerables.

Además del objetivo genérico, la Unión Europea ha determinado siete metas para la próxima década. Para cada una de ellas, propondrá acciones a nivel nacional y comunitario.

Objetivo nº 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera

La Comisión Europea trabajará, en colaboración con los Estados miembros, cuando proceda, en el desarrollo de una estrategia educativa y formativa común sobre seguridad vial, que incluirá de manera destacada la integración del aprendizaje en el proceso previo a la concesión del permiso, así como requisitos mínimos comunes para los instructores de autoescuela.



Objetivo nº 2: Mayor cumplimiento de las normas de circulación

La Comisión Europea:

1. Trabaja conjuntamente con el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo para establecer el intercambio transfronterizo de información sobre seguridad vial.
2. Trabaja para desarrollar una estrategia común de cumplimiento de las normas de seguridad vial, que incluirá:
 - 2.1. La posibilidad de introducir los limitadores de velocidad en los vehículos industriales ligeros y de obligar al uso de dispositivos de bloqueo por alcoholemia en determinados casos concretos;
 - 2.2. El establecimiento de Planes Nacionales de aplicación.

Objetivo nº 3: Mayor seguridad de las infraestructuras viarias

La Comisión Europea:

1. Se asegurará de que solo se concedan fondos europeos a infraestructuras que cumplan las Directivas relativas a la seguridad vial y a la seguridad en los túneles;
2. Promoverá la aplicación de los principios pertinentes de gestión de la seguridad de las infraestructuras a carreteras secundarias de los Estados miembros, en particular mediante el intercambio de buenas prácticas.

Objetivo nº 4: Vehículos más seguros

La Comisión Europea:

1. Presentará propuestas para favorecer la seguridad activa y pasiva de vehículos como las motocicletas y los vehículos eléctricos;
2. Presentará propuestas teniendo en cuenta la armonización y la consolidación progresivas de las inspecciones técnicas y de las inspecciones técnicas en carretera;
3. Seguirá evaluando las repercusiones y las ventajas de los sistemas de cooperación a fin de encontrar las aplicaciones más útiles y recomendar las medidas pertinentes para su implantación sincronizada.



Objetivo nº 5: Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la Seguridad Vial

En el contexto de la aplicación del Plan de Acción y de la Directiva propuesta sobre los sistemas de transporte inteligente, la Comisión Europea colaborará con los Estados miembros con miras a:

1. Evaluar la viabilidad de readaptación de los vehículos comerciales y privados con sistemas avanzados de asistencia al conductor;
2. Acelerar la implantación del eCall (servicio paneuropeo de llamada de emergencia integrado en los vehículos) y estudiar su ampliación a otros vehículos.

Objetivo nº 6: Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones

En colaboración con los Estados miembros y otros agentes participantes en la seguridad vial, la Comisión Europea propondrá la creación de una estrategia global de actuación en materia de lesiones en accidentes de tráfico y primeros auxilios.

Objetivo nº 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera

La Comisión Europea presentará propuestas con objeto de:

1. Supervisar y seguir desarrollando normas técnicas para la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera;
2. Incluir los vehículos de dos ruedas en las inspecciones;
3. Aumentar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta y de otros usuarios vulnerables de la carretera, por ejemplo, promoviendo la creación de infraestructuras adecuadas.

Los Estados miembros deben desarrollar o potenciar vías de información, comunicación y diálogo entre los usuarios de la carretera y las autoridades competentes. La Comisión Europea contribuirá a este esfuerzo.





1.2 LAS POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

El 25 de febrero de 2011, el Consejo de Ministros adoptó el Acuerdo por el que se aprueban las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial 2011-2020.

A la vista del análisis realizado de la evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, el diagnóstico de la seguridad vial en España, la revisión de estudios e investigaciones y la identificación de buenas prácticas internacionales, se ha elaborado la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que integra todas las actuaciones de la Administración General de Estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, y promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

Las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial 2011-2020, establecen para ese período las siguientes prioridades:

1. Proteger a los usuarios más vulnerables, entre los que se incluye a los niños, mayores, peatones y ciclistas.
2. Potenciar una movilidad sostenible y segura en las zonas urbanas, mejorando la seguridad en los desplazamientos de los usuarios más vulnerables y proporcionando un espacio y entorno seguro.
3. Mejorar la seguridad de los motoristas. El significativo aumento del parque de motocicletas y el especial riesgo al que se ven expuestos sus usuarios, exige la adopción de medidas para conseguir comportamientos más seguros de los motoristas, mejorar la convivencia con los otros modos de desplazamiento, incrementar la seguridad de las carreteras y mejorar el conocimiento de la accidentalidad y movilidad de este colectivo.
4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales. En estas vías se registran el 32% de los accidentes con víctimas, el 58,7% de los fallecidos y el 45,3% de los heridos graves. Es preciso intervenir en la mejora de la seguridad de la carretera convencional a través de su diseño, especialmente para evitar salidas de la vía y colisiones frontales; al mismo tiempo, se debe conseguir comportamientos más seguros de los usuarios en las mismas.
5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo. El elevado porcentaje de accidentes que tienen lugar al ir o al volver al trabajo, exige lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones y mejorar el conocimiento de este tipo de accidentes.
6. Mejorar los comportamientos en relación al consumo de bebidas alcohólicas y a la velocidad en la conducción. La prevalencia de estos hábitos de comportamientos inseguros implica la necesidad de continuar con la reducción del consumo, por parte de los conductores, de bebidas alcohólicas y de drogas tóxicas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas, así como de profundizar en una mayor percepción del riesgo asociado a la velocidad, mediante el desarrollo de acciones preventivas y la consolidación de las acciones de control del cumplimiento de la norma.



La Administración General del Estado ha propuesto los siguientes objetivos e indicadores de seguimiento de las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial 2011-2020:

1. De modo general, contribuir al objetivo establecido por la Comisión Europea de reducción a la mitad del número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020, a partir del tratamiento de las principales problemáticas detectadas.
2. De manera más específica, se fijan inicialmente los siguientes objetivos:
 - a) Alcanzar la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes (actualmente la tasa es de 59 fallecidos).
 - b) Disminuir el número de heridos graves en un 35%.
 - c) Reducir a cero el número de niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil.
 - d) Bajar en un 25% el número de conductores de 18 a 24 años heridos graves y fallecidos en fin de semana.
 - e) Reducir en un 10% el número de conductores fallecidos mayores de 64 años.
 - f) Disminuir un 30% el número de fallecidos por atropello.
 - g) Mantener estable la tasa de mortalidad entre los ciclistas, a la par que se aumenta en un millón de usuarios de la bicicleta en desplazamientos habituales.
 - h) Reducir a cero el número de fallecidos en turismos en zona urbana.
 - i) Bajar el número de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas un 20%.
 - j) Reducir en un 30% los fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.
 - k) Disminuir en un 30% los fallecidos en accidente "in itinere".
 - l) Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.
 - m) Reducir en un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Estos indicadores serán revisados en el año 2015 a los efectos de alcanzar los objetivos establecidos por la Unión Europea.

1.3 LAS COMPETENCIAS EN SEGURIDAD VIAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

La Constitución Española de 1978 consagra, en su artículo 19, el derecho fundamental de todos los españoles a elegir su residencia y a circular por el territorio nacional, así como el derecho a entrar y salir libremente de España, conforme a lo establecido en la legislación vigente. Este derecho a la libre circulación de las personas reconocido en la Carta Magna se ve ampliado con la adhesión de España a la Unión Europea, que contempla el derecho de libre circulación de personas, mercancías y capitales en el territorio de sus Estados Miembros.





Es competencia exclusiva del Estado, conforme al artículo 149.1.21 de la Constitución, la regulación del tráfico y la circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de lo establecido en el seno de los órganos de la Unión Europea. El instrumento más extendido y más utilizado como medio de ejercicio de este derecho a la libre circulación es el vehículo a motor, tanto en su uso colectivo como privado.

La necesidad de regular de forma exhaustiva las actividades relacionadas con el ejercicio de la movilidad es incuestionable, toda vez que el uso y la circulación de vehículos también ha demostrado tener aspectos negativos, entre los que destacan los accidentes de circulación y las víctimas que en ellos se producen.

Hace más de dos décadas, la seguridad vial podía contemplarse como una finalidad inespecífica del Ayuntamiento de Madrid, que había de procurarse mediante el ejercicio de las competencias asignadas a los municipios en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.



El artículo 7 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial concede a los municipios las competencias necesarias para la ordenación y control del tráfico dentro de las ciudades. También les dota de instrumentos eficaces para el cumplimiento de la disciplina viaria, así como para la mejora del procedimiento de tramitación y cobro de las sanciones impuestas por infracciones de tráfico.

Por otro lado, los municipios, de acuerdo con el principio de autonomía local que reconoce la Constitución Española y la normativa estatal de desarrollo, cuentan con la competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, tal como establece el artículo 25.1.b) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases del Régimen Local.

El caso de Madrid se ha reforzado con la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, ya que nuestra ciudad presenta particularidades en relación con la magnitud e intensidad del tráfico que requieren un tratamiento especial frente al resto de municipios. La Ley de Capitalidad introduce diversas referencias a la competencia del Ayuntamiento de Madrid sobre el mismo, otorgándole un amplio protagonismo en su preservación.

Así, su artículo 38 otorga al Ayuntamiento de la capital las competencias atribuidas por la legislación de tráfico y por la propia ley especial, en materia no sólo de tráfico y circulación, sino también de seguridad vial. De la misma forma, en el artículo 39, se impone la regulación de los usos susceptibles para las vías y espacios públicos de la ciudad, de forma que sean compatibles, entre otros valores que la Administración debe preservar, con la seguridad vial.

Gracias a una actividad planificada e integradora que contempla la orientación del ejercicio de las diversas potestades municipales, puede preservarse la seguridad vial. Entre estas potestades destacan, en particular, las relacionadas con el tráfico y la circulación, la protección de la vida, la salud y la integridad física de los diversos usuarios de las vías de circulación, sean peatones, conductores o pasajeros, con indiferencia del tipo de vehículo que utilicen para el transporte.



Otros países de nuestro entorno, principalmente a través del sistema italiano de planeamiento en materia de tráfico, han conseguido hacer efectiva la protección de la seguridad vial mediante la planificación de la actividad de las distintas Administraciones. De un modo novedoso, el artículo 40 de la Ley de Capitalidad de Madrid ha introducido en la legislación española el ejercicio planificado de las competencias administrativas sobre el tráfico, al atribuir al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas, incluyendo en su apartado b), entre los aspectos a que se extenderá aquella actuación pública, la aprobación de planes de seguridad vial y de movilidad y, en su caso, la participación en los planes que deban aprobar Estado y Comunidades Autónomas, de acuerdo con lo previsto en la legislación sectorial correspondiente.

Las competencias de ordenación y regulación viaria y de vigilancia del cumplimiento de la normativa de seguridad vial en la ciudad de Madrid se desarrollan a través del Cuerpo de Policía Municipal, al que tradicionalmente se le ha atribuido tal cuestión, según el artículo 53.I.b) de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, compartiéndola con los Agentes de Movilidad, en virtud del artículo 53. Especial de Madrid. 3 del mismo texto legal, en relación con el artículo 45 de la Ley de Capitalidad y de Régimen

La Policía Municipal de Madrid tiene además atribuidas funciones en cuanto a la participación en la educación vial, prestando la colaboración precisa a los organismos y centros que lo soliciten, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del Reglamento para el Cuerpo de Policía Municipal, de 31 de marzo de 1995.

Con objeto de llevar a cabo el ejercicio de la competencia de ordenación del tráfico en las vías urbanas de la capital, el 26 de septiembre de 2005 se aprobó la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid.

Desde que se aprobó esta Ordenanza hasta la fecha de hoy, se han aprobado varias disposiciones normativas que inciden de manera importante en su regulación y que han introducido cambios que deben tener su reflejo en la propia normativa municipal.

Estas normas son:

- La Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.
- La Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, la denominada “Ley Paraguas”.
- La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes, para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, o comúnmente llamada “Ley Ómnibus”.

Además de las normas citadas anteriormente, también se han producido otras modificaciones, bien de normas legales, como fue la reforma del Código Penal en lo que se refiere a los delitos contra la seguridad vial; bien de carácter reglamentario, como fue la del Reglamento General de Circulación.

También se han aprobado otras normas de carácter municipal, como han sido la Ordenanza de Limpieza de los Espacios Públicos y Gestión de Residuos, y se han dictado diversas sentencias de distintos órganos jurisdiccionales que han determinado la necesidad de introducir algunos cambios normativos.

Al afectar, de alguna manera, todos estos cambios a la Ordenanza de Movilidad, el Ayuntamiento de Madrid, mediante Acuerdo Plenario de 30 de noviembre de 2010, procedió a modificar la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid. Con esta modificación se trataba de dar cobertura legal a situaciones que así lo requerían e introducir mejoras, tanto técnicas como de procedimiento administrativo, siempre con el fin último de preservar la seguridad vial, que en el ámbito urbano adquiere cada día una mayor importancia. ■





2

DIAGNOSIS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL







2 DIAGNOSIS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

La estrategia del Plan de Seguridad Vial para Madrid se basa en una exhaustiva diagnosis que permite detectar los puntos débiles de la seguridad vial en Madrid y determinar los ámbitos que necesitan una actuación, enfocando sus correspondientes programas.

La diagnosis realizada abarca, fundamentalmente, los siguientes aspectos: la caracterización de la ciudad de Madrid, la victimización, el aspecto temporal de la siniestralidad, el perfil de las víctimas, la tipología de los accidentes y el modo de transporte implicado, la influencia del alcohol y la localización de los accidentes, siempre tomando los resultados del Plan de Seguridad Vial 2007-2010 como punto de partida.

2.1 CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD DE MADRID

La ciudad de Madrid tiene una superficie de 60.430,8 hectáreas, de las que sólo 4.178,2 corresponden a la almendra central, esto es, la superficie delimitada por la Calle 30.

Madrid cuenta con una población de 3.265.038 habitantes según los datos disponibles del Padrón Municipal revisado a 1 de enero de 2011. Un 69% de la población se localiza en la periferia urbana, alcanzando una densidad de 40,1 hab/Ha. Sin embargo, la almendra central, un 6,9% de la superficie, está habitada por el 31% de la población, por lo que la densidad demográfica en esta zona de la ciudad alcanza los 221,8 hab/Ha. La población del municipio supone el 57% del total del área metropolitana de Madrid.



Además de la población empadronada en la ciudad, son cientos de miles las personas de otros municipios del resto de la Comunidad Autónoma de Madrid e incluso de comunidades autónomas limítrofes, que cada día entran a la ciudad en transporte público o privado para desarrollar sus actividades laborales o de ocio. Esto hace posible que diariamente entren y salgan de la ciudad más de un millón de vehículos. Así se explica que, con un parque de 1,8 millones de vehículos, el número de viajes al día en vehículo privado sea superior a 2,5 millones.

Por otra parte, Madrid es una ciudad que atrae numerosos turistas, llegándose a contabilizar en 2011 más de 8,3 millones de visitantes, que también se mueven por las calles de nuestra ciudad.



El Ayuntamiento lleva apostando desde hace años por el transporte público y por los modos de transporte “blandos” no motorizados, a pie o en bicicleta, todo ello para evitar las externalidades negativas del tráfico viario, fundamentalmente los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y atmosférica, y los embotellamientos.

Desde el punto de vista del transporte público, Madrid cuenta con la segunda red de Metro más extensa de Europa occidental después de la de Londres, con 281,1 km de longitud, un total de 12 líneas más el ramal existente y 233 estaciones. El 90% de los madrileños dispone de una estación de Metro a menos de 600 metros de su vivienda.

La ciudad cuenta también con una extensa red de autobuses urbanos gestionada por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT). Esta red dispone de 216 líneas de autobuses, en los que se garantiza la accesibilidad universal de cualquier tipo de usuario. Casi el 98% de la población tiene acceso a una parada de la EMT a menos de 300 metros de su vivienda.



Además de la extensión de las redes de los diferentes modos públicos de transporte, los intercambiadores juegan un papel esencial en la articulación de los flujos intermodales, especialmente en los movimientos entre la ciudad de Madrid y su área metropolitana, reduciendo los desplazamientos para trasbordos y los tiempos de espera. En este sentido, se han llevado a cabo importantes actuaciones como el intercambiador de Sol, en el que confluyen dos líneas de la red de Cercanías, la C-3 y la C-4, junto con las líneas 1, 2 y 3 de Metro; el intercambiador de Plaza Castilla, donde confluyen 40 líneas interurbanas de autobuses procedentes de los corredores de la A-1 y la M-607 y las líneas 1, 9 y 10 de Metro, así como mejoras en los intercambiadores de Príncipe Pío, Avenida de América, Moncloa y Plaza Elíptica.

Debe hacerse también una última referencia al transporte de viajeros que se realiza mediante vehículos taxi. En la actualidad, el Área de Prestación Conjunta (APC) la componen 40 municipios con un total de 15.708 licencias, que suponen un volumen de viajeros que supera ampliamente los 550.000 al día.

Además del fomento del uso del transporte público, y especialmente en el caso de los desplazamientos dentro del centro de la ciudad, el Ayuntamiento de Madrid apuesta por los medios no motorizados, a pie o en bicicleta, considerándolos clave, tanto por su contribución a la reducción del consumo energético y contaminación, como por sus efectos positivos en términos de mejora de la calidad de vida de la zona y dinamización del comercio y, por tanto, de la generación de actividad económica y empleo.

La ciudad de Madrid está desarrollando actuaciones dirigidas a recuperar espacio para el peatón y para la bicicleta. Actuaciones que se ven reflejadas en la creación de las Áreas de Prioridad Residencial de los barrios de Las Letras, Cortes y Embajadores, en la peatonalización de algunos ejes comerciales y plazas de gran afluencia como, por ejemplo, la calle Arenal, la calle Fuencarral, la calle Huertas o la Plaza de Callao, así como en la ampliación de aceras como las de la calle Serrano o la Puerta del Sol.

En cuanto a la bicicleta, el Ayuntamiento de Madrid elaboró en el año 2008 el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid que prevé la construcción, hasta 2016, de una red mallada de 575 km de carriles bici en el interior de la ciudad.

El uso de la bicicleta en la ciudad de Madrid, forma ya parte del paisaje urbano y se ha convertido en un modo alternativo de transporte sostenible. La utilización de la bicicleta, a día de hoy, ha alcanzado un 0,6% del total de desplazamientos de los madrileños. Actualmente existen más de 272 km de carril bici, y 1.167 zonas de estacionamiento exclusivas, con capacidad para 12.250 bicicletas.



El Ayuntamiento de Madrid realiza todos los años un monográfico sobre movilidad mediante el Barómetro de Consumo de la ciudad de Madrid. Los datos del año 2011 muestran que en la ciudad el 38% de los desplazamientos se realizan en transporte público, el 31% en transporte motorizado privado, y casi el 30% en transporte no motorizado, siendo el desplazamiento a pie el mayoritario (figura 1).

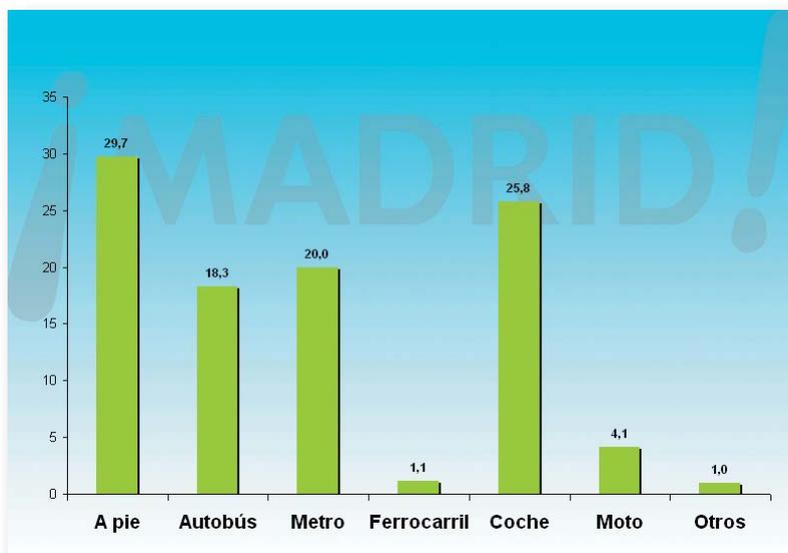


Figura 1. Distribución medios de transporte utilizados en los desplazamientos 2011

Según origen y destino, se distinguen tres grandes zonas: interior (distritos de la almendra central comprendidos en el interior de la Calle 30), exterior (distritos de la periferia del municipio y situados por lo tanto más allá de la Calle 30), y fuera, que comprende los puntos de origen o destino situados fuera del municipio de Madrid.

Los desplazamientos mayoritarios son los que tienen origen y destino en los distritos del exterior de la Calle 30, seguidos por los desplazamientos con origen y destino dentro de la almendra central (interior de la Calle 30), y por los desplazamientos de conexión entre interior y exterior (figura 2).

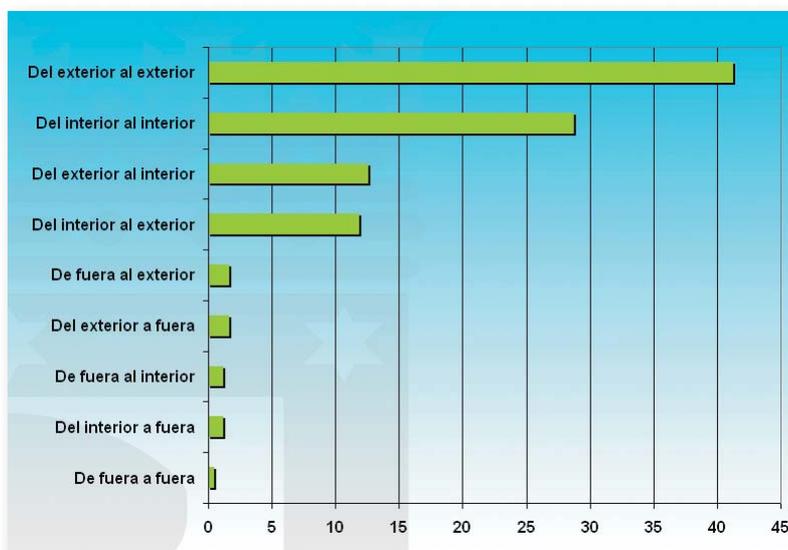


Figura 2. Distribución por origen y destino de los desplazamientos en 2011





Según esta encuesta, el principal motivo de desplazamiento es el regreso al domicilio después de desarrollar sus actividades, seguido por el acudir al trabajo, realizar gestiones personales y el ocio (figura 3).

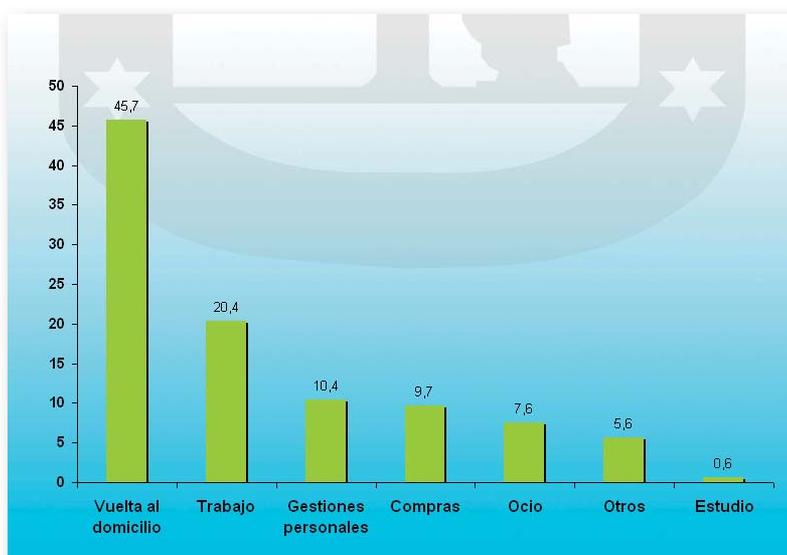


Figura 3. Motivos del desplazamiento en 2011

En cuanto al medio de transporte utilizado en los desplazamientos, hay diferencias entre los madrileños atendiendo al distrito de residencia. Así, los que viven en los distritos del interior de la Calle 30 se desplazan más a pie o en autobús que los que residen en los distritos periféricos, que utilizan en mayor medida el coche, el metro o el ferrocarril.

En ambos casos, el medio de transporte más usado por los madrileños es el desplazamiento a pie, seguido de los motorizados públicos: autobús y metro (figura 4).

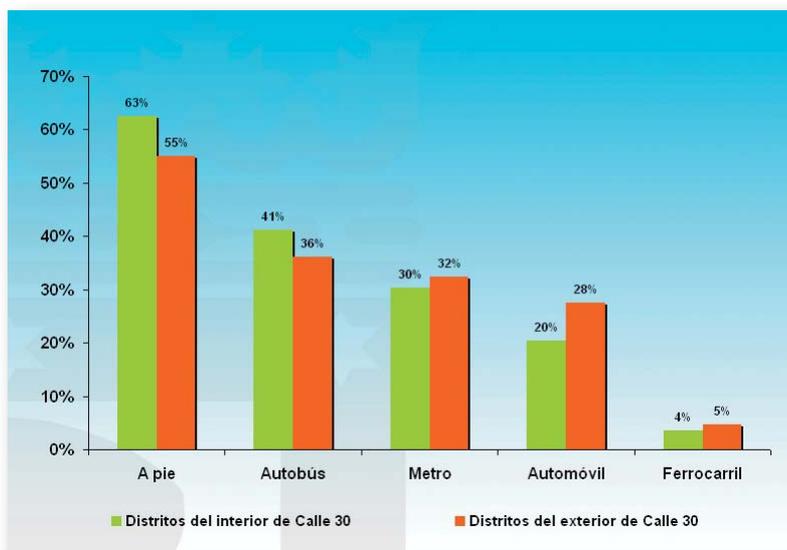


Figura 4. Frecuencia diaria de uso de los medios de transporte según ubicación del lugar de residencia en 2011



2.2 OBJETIVOS DEL PLAN 2007-2010 Y CUMPLIMIENTO DE LOS MISMOS

En el Plan 2007-2010 se definieron para la ciudad un objetivo estratégico y tres objetivos operativos para apoyar la consecución del objetivo principal.

El objetivo estratégico se estableció en consonancia con el objetivo propuesto por la Unión Europea y la Administración General del Estado: Reducir las víctimas mortales en un 50% respecto de las registradas en 2000.

En la ciudad de Madrid, esta meta se ha cumplido. La cifra prevista para 2010 era de 52 fallecidos y al final del periodo se contabilizaron 33, es decir, 19 menos de los inicialmente estimados. La reducción total conseguida en la década ha sido de un 68% de víctimas mortales, sustancialmente por debajo del 50% propuesto (figura 5).



Figura 5. Evolución de las víctimas mortales 2000-2010

Primer objetivo específico

Reducir el número de peatones atropellados en un 25% respecto a la media de 2003-2006. En términos numéricos suponía pasar de la cifra de 1.767 peatones atropellados de media a un máximo de 1.325 entre 2007 y 2010.

El resultado de las medidas llevadas a cabo estos años pasados en beneficio de la seguridad de los peatones ha significado una reducción del 29% del número de fallecidos, aunque en el conjunto de los peatones atropellados ha sido de un 6%, una reducción menor que la fijada como meta inicial (figura 6).



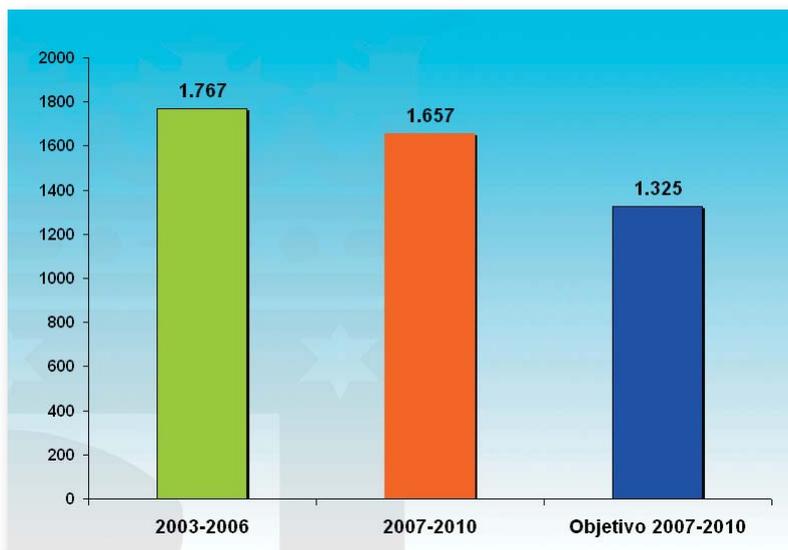


Figura 6. Evolución de peatones atropellados, periodos 2003-2006 y 2007-2010

Segundo objetivo específico

Reducir en un 25% el número de heridos graves en accidentes de circulación respecto a la media de 2003-2006. En cifras, suponía reducir los 1.000 heridos graves registrados de media en el periodo 2003-2006 a no más de 750.

Este objetivo no se ha cumplido, toda vez que la media ha subido hasta los 1.022 heridos graves al año (figura 7).

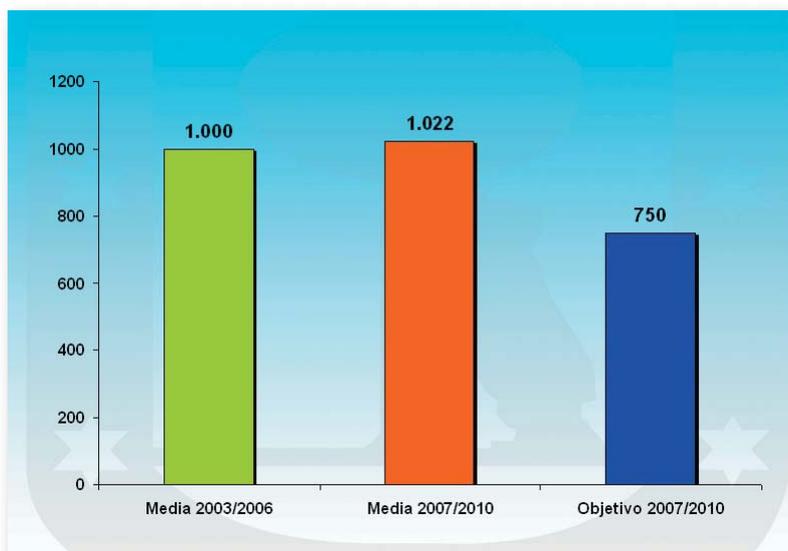


Figura 7. Heridos graves, periodos 2003-2006 y 2007-2010



Tercer objetivo específico

Reducir en un 25% la tasa de víctimas por 1.000 habitantes respecto al periodo 2003-2006. En el cómputo de la tasa se incluye no sólo la población censada en la ciudad sino que, teniendo en cuenta el número de visitantes que entran diariamente en Madrid, se toma en consideración el 80% de la población de la Comunidad Autónoma. La tasa media estaba situada en 3,58 y el objetivo planteaba su reducción hasta situarla en 2,6.

En este caso, la reducción ha sido mayor que la prevista, ya que se ha alcanzado una tasa de 2,46, lo que significa una disminución del 31% (figura 8).

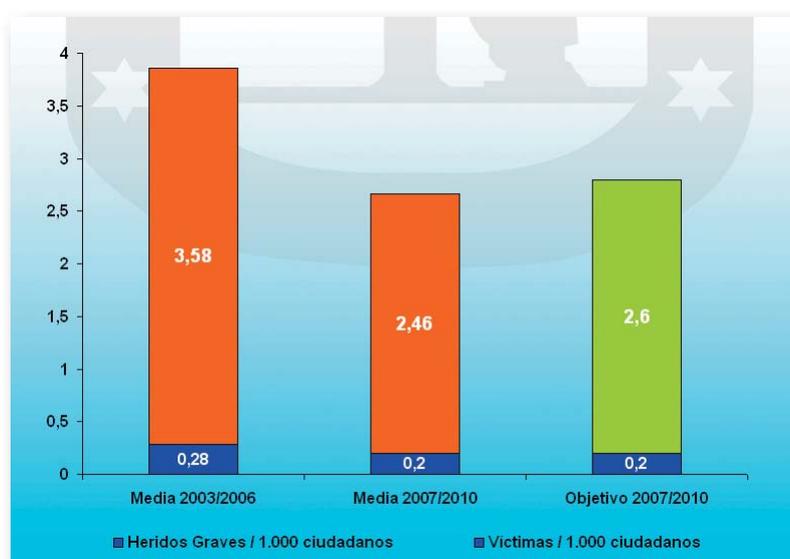


Figura 8. Tasa de víctimas por 1000 habitantes, periodos 2003-2006 y 2007-2010

2.3 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y VÍCTIMAS PRODUCIDAS. EVOLUCIÓN 2005-2011

Desde 2005 se ha producido un descenso en las principales magnitudes de la siniestralidad vial en Madrid. Han descendido tanto los accidentes con víctimas como las víctimas producidas en ellos (figura 9).

En el año 2011 se han producido 9.084 accidentes con víctimas en los que han resultado víctimas 12.029 personas, de las cuales han muerto 30.

El índice de gravedad mide el número de fallecidos por cada 1.000 accidentes con víctimas. En 2005 el índice de gravedad de los accidentes se situaba en 6,72 muertos por cada 1.000 accidentes con víctimas, en 2011 se ha reducido en un 51%, quedando en 3,3 por cada 1000.

El índice de letalidad muestra el número de fallecidos en accidente de tráfico por cada 1.000 víctimas. Este índice, que era de 4,88 fallecidos por cada 1.000 víctimas en 2005, ha pasado a 2,5 en 2011.



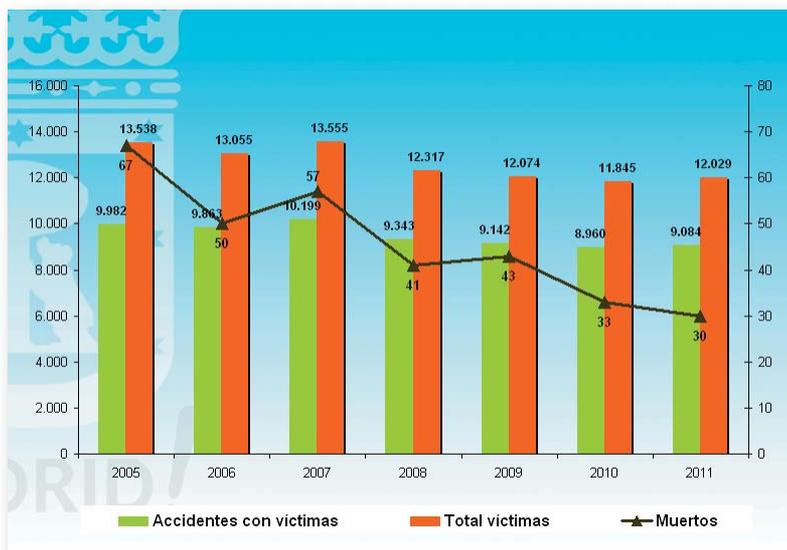


Figura 9. Evolución de los accidentes con víctimas, víctimas y fallecidos 2005-2011

Desde 2005, han descendido los accidentes con víctimas en un 9 %, el total de víctimas en un 11% y las víctimas mortales en un 55%.

Además de una evolución positiva en el número de accidentes con víctimas y los fallecidos, las cifras de heridos graves y leves mejoran, ya que los graves han disminuido en un 10% y los leves en un 11% (figura 10).



Figura 10. Evolución del número de heridos 2005-2011

Aunque los heridos graves son del orden de 1.000 al año atendiendo al criterio del traslado hospitalario, SAMUR-Protección Civil -que interviene en todos los siniestros de la ciudad- lleva un registro de aquellos que por su mayor gravedad requieren traslado con preaviso a los hospitales, y de los que realiza un seguimiento en tres momentos: transcurridas 6 horas, 24 horas y a los 7 días.



Las víctimas de siniestros por tráfico que requirieron traslado con preaviso hospitalario fueron 175 en el año 2011.

En adelante y para la optimización del seguimiento de las víctimas graves, el Ayuntamiento de Madrid refuerza el criterio para la contabilidad de heridos graves, ajustándolo a los de la Dirección General de Tráfico y al de SAMUR-Protección Civil, atendiendo a la gravedad del diagnóstico y al tiempo de hospitalización, que debe ser mayor de 24 horas.

El número de preavisos hospitalarios, junto con el número de traslados por parte de los servicios sanitarios de emergencias, permitirá conocer de una forma más rigurosa el número de heridos graves en accidente de tráfico (figura 11).

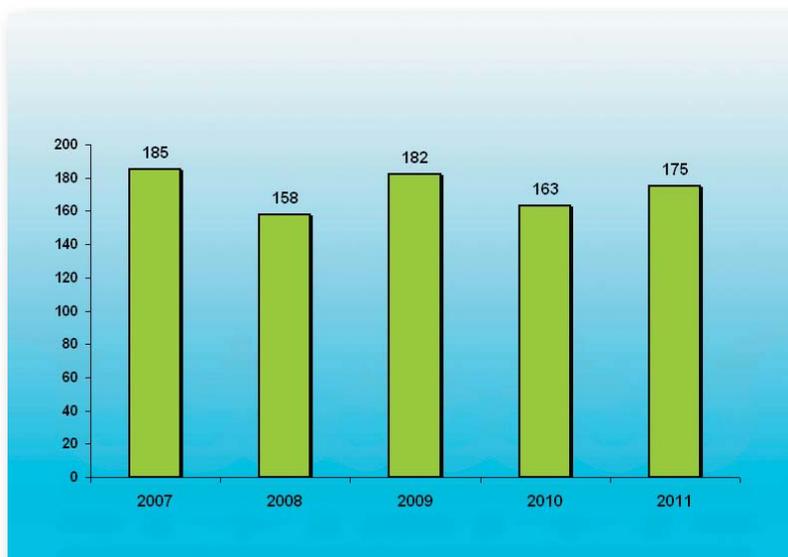


Figura 11. Víctimas de accidentes trasladados por SAMUR-Protección Civil con preaviso hospitalario 2007-2011

El descenso producido en las víctimas de accidentes no ha sido igual entre todas las categorías: conductores, pasajeros y peatones. El reparto proporcional por categorías de usuarios ha evolucionado de la siguiente forma: los peatones siguen siendo el 14% de todas las víctimas; los pasajeros han bajado tres puntos respecto de 2005, siendo uno de cada cuatro víctimas; y los conductores aumentan tres puntos, representando el 61% (figuras 12 y 13).

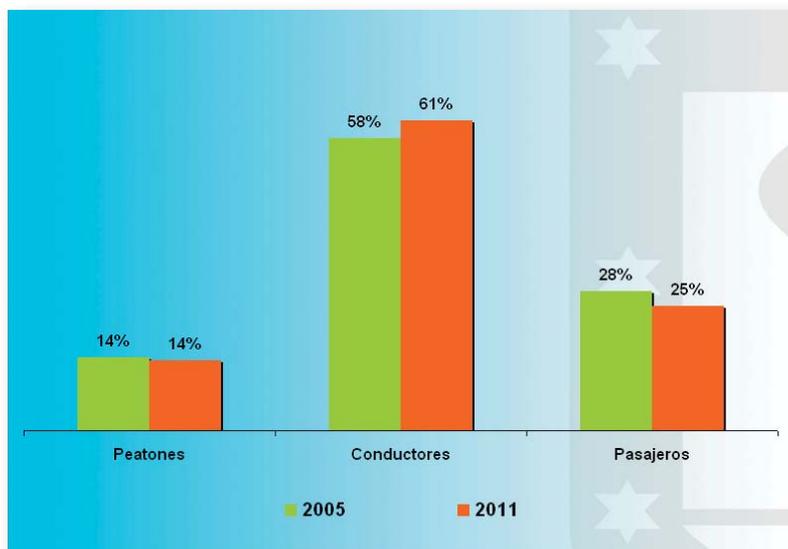


Figura 12. Reparto proporcional de las víctimas por categorías 2005- 2011



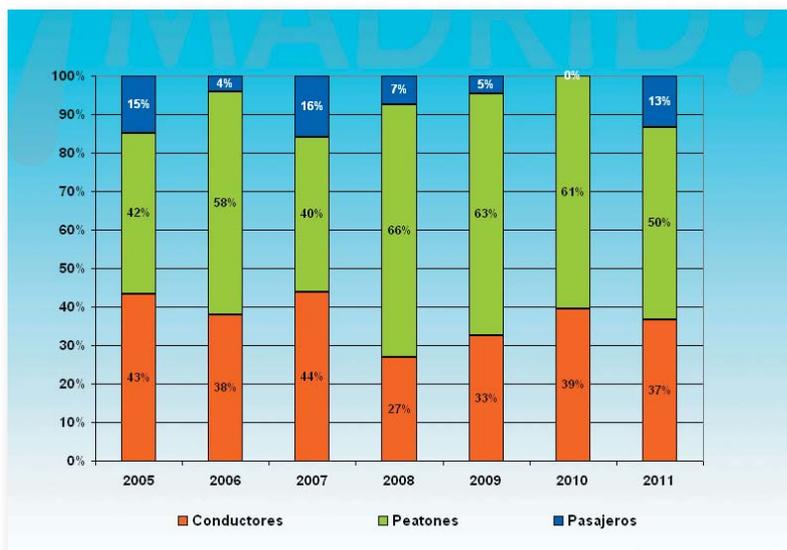


Figura 13. Reparto proporcional de las víctimas mortales por categorías 2005-2011

Podemos concluir, por lo tanto, que continúa una tendencia positiva en el periodo 2005-2011 en consonancia con la misma tendencia observada en la diagnosis del Plan de Seguridad Vial 2007-2010, en la que el periodo analizado 2003-2005 arrojaba una disminución progresiva en el número de víctimas. El periodo de ejecución del anterior Plan de Seguridad Vial se caracteriza por dos rasgos fundamentales: menos accidentes con víctimas y accidentes menos graves, lo que se traduce en una reducción de las víctimas mortales.

2.4 ASPECTOS TEMPORALES DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN MADRID

En 2011, el patrón mensual de los accidentes ha seguido un perfil similar al de años anteriores, aunque cabe destacar que los principales descensos se han producido en agosto y el único mes en que se han superado las cifras de 2005 es octubre (figura 14).

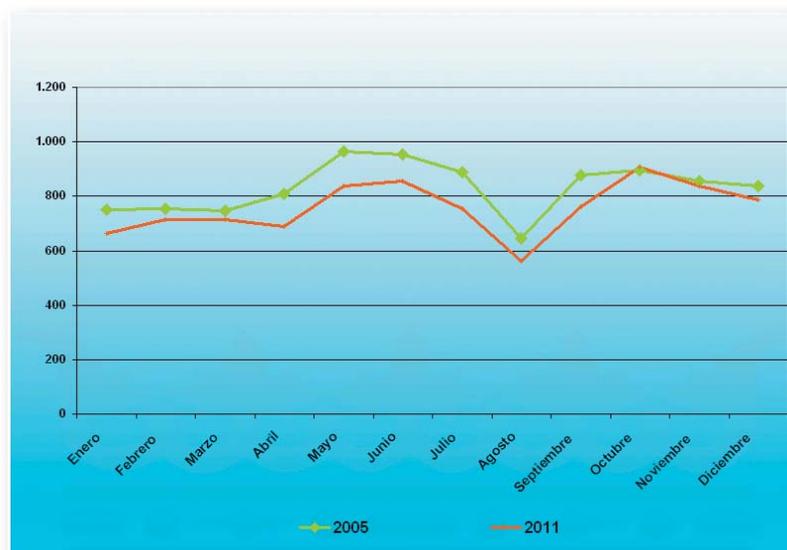


Figura 14. Accidentes con víctimas por meses 2005-2011



En cuanto a los días de la semana, cabe reseñar el importante descenso en la accidentalidad durante los fines de semana. En 2005 sábados y domingos concentraban el 24% de los accidentes, mientras que en 2011 bajaron al 21%, teniendo esta reducción mayor incidencia los sábados (figura 15).



Figura 15. Accidentes con víctimas por días de la semana 2005-2011

Por franjas horarias, los mayores descensos en accidentes con víctimas se han producido en las horas nocturnas y de madrugada, con una disminución media del 34% (figura 16).



Distribución horaria de los accidentes con víctimas

En 2011, durante el horario nocturno (de 22:00 a 7:00 horas), se registran el 20% de las víctimas en accidentes de tráfico, aunque hay que tener en cuenta que la noche representa únicamente el 14% del total del tráfico diario.





La situación entre ambos años ha cambiado radicalmente en cuanto a las horas en las que se producen los accidentes: los nocturnos se han reducido, y solo han aumentado en las horas centrales de la mañana y en las primeras horas de la noche.

Por la tarde, entre las 18:00 y las 22:00 horas, el número de víctimas es mayor en relación al tráfico, poniendo de manifiesto cómo factores como el cansancio o la distracción son dos de las causas más habituales de los accidentes de tráfico (figura 17).

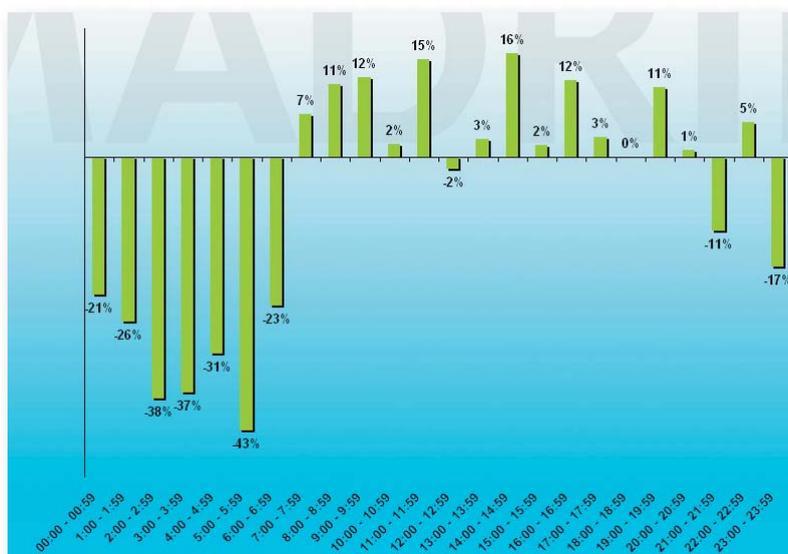


Figura 17. Variación porcentual de los accidentes con víctimas por tramos horarios 2005-2011

2.5 PERFIL DE LAS VÍCTIMAS

El pasado año 2011 terminó con 12.029 personas lesionadas por siniestros de tráfico, un 11% menos que en 2005. De este total de víctimas, la mayoría se corresponden con conductores de vehículos, seguidos por los pasajeros de los mismos y por peatones.

Por sexos, el 38% de las personas que resultaron víctimas eran mujeres, correspondiendo el restante 62% a los varones. En 2005 el reparto proporcional era un 36% mujeres frente a un 64% varones, por lo que se ha elevado ligeramente la participación de las mujeres en estos años, aunque la tendencia continua siendo negativa para los varones (figura 18).



Figura 18. Total víctimas por edades y sexo en 2011

Poniendo en relación las víctimas con las personas censadas en la ciudad de Madrid, obtenemos el siguiente gráfico que muestra la tasa de víctimas por 1.000 habitantes por grupos de edad. En él se aprecia que los grupos de edad más afectados como víctimas son los comprendidos entre los 18 y 34 años de edad, y con más incidencia en los varones que en las mujeres (figura 19).

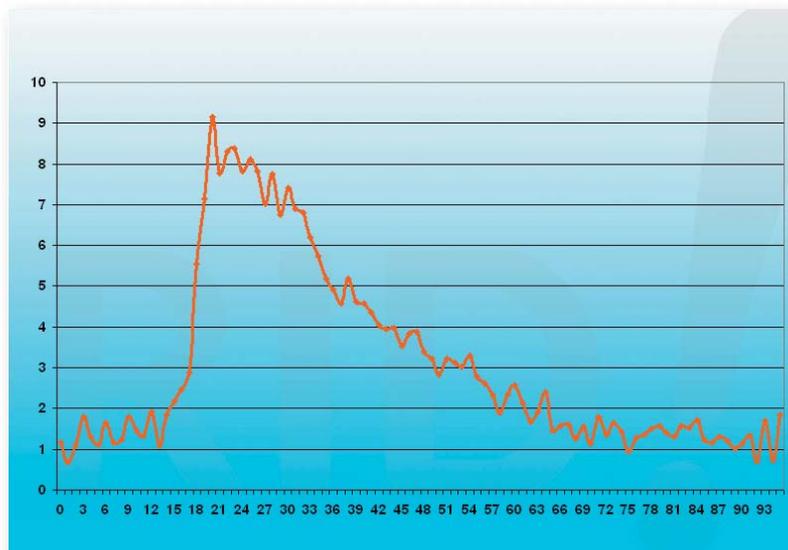


Figura 19. Tasa de víctimas por población de ambos sexos en 2011

Si distinguimos por género, se aprecia que hay menos víctimas entre las mujeres. Los varones superan a las mujeres en todas las franjas de edad, excepto en la de entre 10 y 14 años (figura 20).



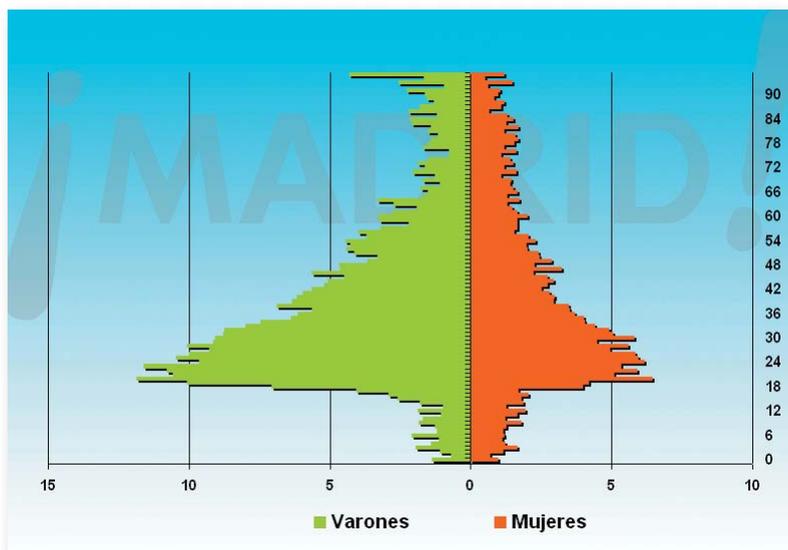


Figura 20. Tasa de víctimas por población en 2011

Si bien la disminución global de víctimas ha sido de un 13%, no todos los grupos de edad, ni los varones y mujeres, se han comportado de igual forma.

Las víctimas de entre 0 y 5 años, 30 y 55 años y los mayores de 74 años han aumentado en comparación con su nivel de hace 6 años. Por el contrario, los grupos de edad que mejor comportamiento han tenido son los de entre 15 y 24 años, que han disminuido su presencia un 35%, aunque en estos grupos la mejoría ha sido mucho mayor en el caso de los varones que en el caso de las mujeres, que en alguna de estas edades han aumentado su participación como víctimas.

Por otro lado, las actuaciones realizadas por el Ayuntamiento de Madrid en materia de señalización de centros escolares y de campañas educativas han posibilitado que el peso porcentual de los segmentos de población menores de 20 años, sea inferior a la media española en zona urbana (figura 21).

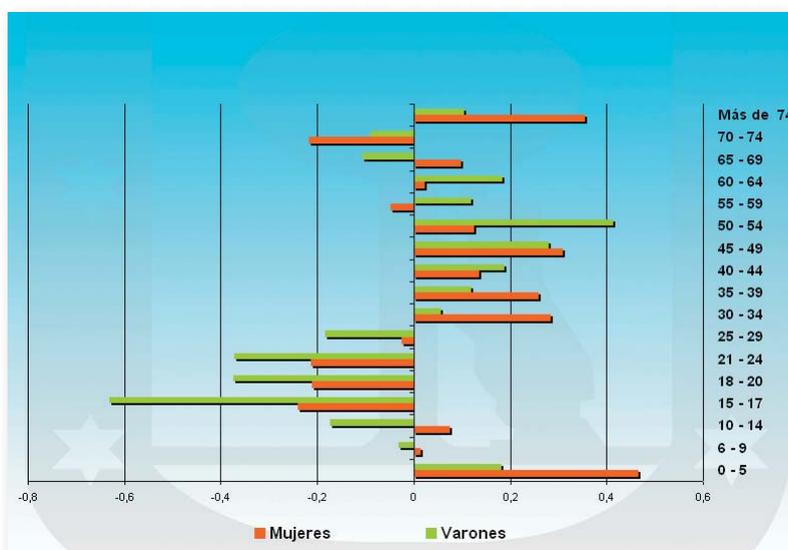


Figura 21. Variación porcentual de víctimas por edades y sexo 2005-2011



En la pirámide de edades de Madrid se observa que la población femenina resulta superior a la masculina a partir de los 21 años, desmarcándose de ésta superados los 45 años, hecho que también podría explicar el mayor número de víctimas en estas franjas de edad (figura 22).

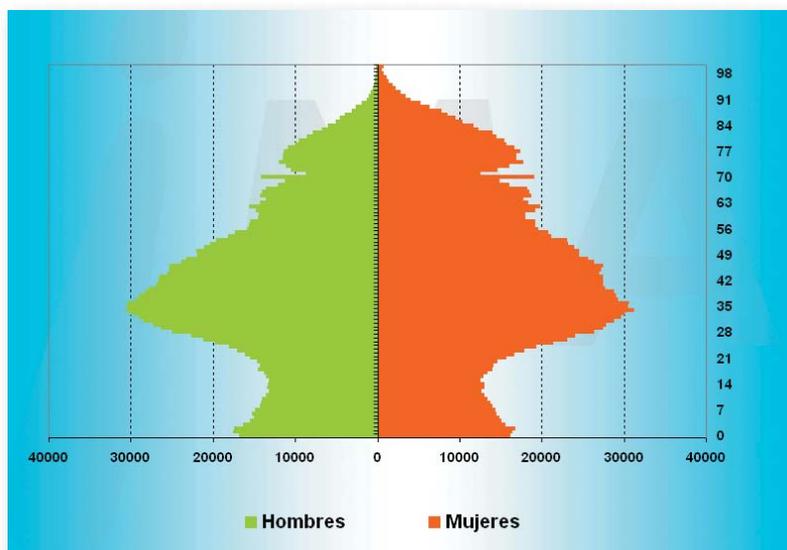


Figura 22. Población por sexos y edades de la ciudad de Madrid en 2011

Dentro de la categoría de víctimas, destacan, por su vulnerabilidad, los peatones. La distribución por edades de las víctimas de este colectivo se muestra en la figura 23. Los peatones que más frecuentemente resultan víctimas de los accidentes son los mayores de 74 años, siendo las mujeres quienes aportan los peores datos. En 2011, los mayores de 60 años fueron uno de cada tres peatones víctimas, mientras que en 2005 eran uno de cada cuatro. Durante la aplicación del anterior Plan de Seguridad Vial ha aumentado la edad media del peatón atropellado.

Los niños, hasta los 14 años, son el 13 % de los peatones víctimas. Respecto a 2005 han descendido los de 6 a 14 años, pero han aumentado los de 0 a 5 años. Los planes de educación escolar planificados en el periodo 2007-2011 arrojan, por tanto, resultados positivos.

El grupo de edad de peatones atropellados que más ha crecido en este periodo es el de los comprendidos entre 45 y 54 años.



Figura 23. Variación de peatones víctimas por grupos de edad 2005-2011





La mayoría de las personas implicadas en accidentes son conductores, habiendo experimentado su perfil algunas variaciones.

Los conductores más frecuentemente implicados son los de turismos, que representan un 63% de ellos, aunque ha descendido su porcentaje de participación en 6 puntos respecto a 2005. Aumentan considerablemente los conductores de motocicletas, pasando de un 7% en 2005 a un 16% del total, lo que resulta congruente con el aumento de estos vehículos en la composición del tráfico; además como rasgo destacable por su especial vulnerabilidad, aparecen los conductores de bicicletas con un aumento del 2%. Las cifras relativas al resto de conductores se mantienen o disminuyen (figura 24).

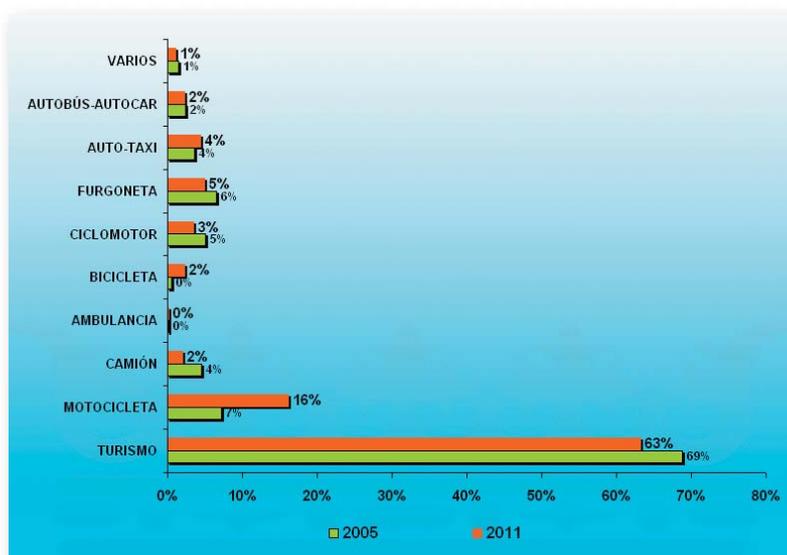


Figura 24. Conductores implicados según el tipo de vehículo 2005-2011

Si consideramos las edades de los mismos, observamos que de 2005 hasta 2011 se ha producido un hecho significativo: los conductores enmarcados en los tramos de edad más jóvenes, desde los 15 hasta los 29 años, han disminuido su implicación en accidentes, mientras que al contrario, los conductores de edad superior a 30 años han aumentado su participación en los mismos (figura 25).

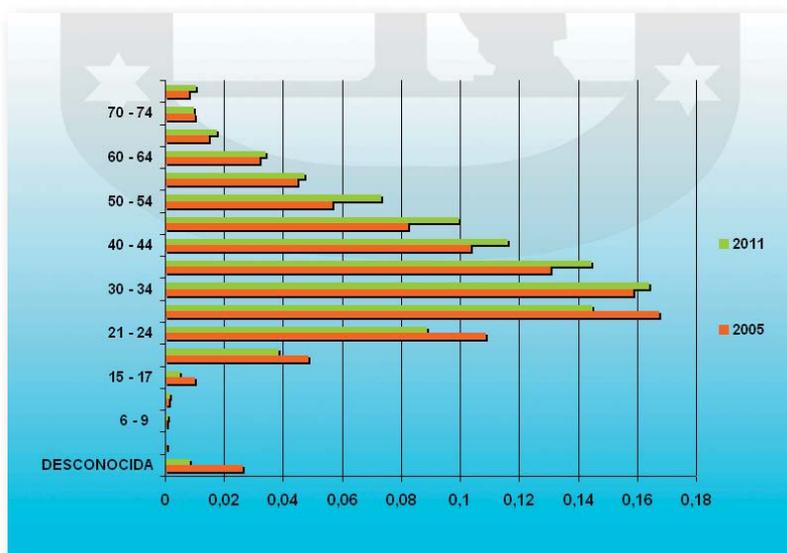


Figura 25. Conductores implicados en accidentes de tráfico por tramos de edad 2005-2011



Por sexo, el 78% de los conductores implicados fueron varones. Entre los 25 y los 50 años se concentran dos de cada tres conductores implicados, siendo los más frecuentes los de 30 a 34 años.

2.6 TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES Y MODO DE TRANSPORTE

La mayoría de los accidentes con víctimas en Madrid en los últimos años se producen a consecuencia de la colisión de dos vehículos, representando el 54% de los mismos. En segundo lugar están los atropellos y en tercer puesto, las caídas de motocicletas.

En los últimos años el total de accidentes con víctimas ha disminuido un 9%, destacando la disminución registrada en caídas de ciclomotor, vuelcos y colisiones con objetos fijos.

Los tipos de vehículos implicados en accidentes con víctimas, desde 2005 hasta 2011, han variado su participación en función de su distinta presencia en el tráfico de la ciudad, que también ha sufrido cambios. Se mantienen los turismos como el tipo de vehículo más implicado. Aumenta de manera especial la participación de motocicletas, que representan ya uno de cada cuatro vehículos implicados en accidentes, y crece también la presencia de bicicletas (figura 26).

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS								Variación 2011 - 2005	
Tipo de accidente	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	N	%
Colisión doble	5.277	5.297	5.702	5.186	4.973	4.954	5.000	-277	-5%
Colisión múltiple	809	719	722	731	681	681	715	-94	-12%
Choque con objeto fijo	877	866	799	705	665	600	576	-301	-34%
Atropello	1.829	1.721	1.698	1.551	1.554	1.556	1.551	-278	-15%
Vuelco	112	142	100	87	80	92	61	-51	-46%
Caída de motocicleta	517	603	716	654	742	675	776	259	50%
Caída de ciclomotor	306	331	294	242	226	185	185	-121	-40%
Caída de bicicleta	51	34	48	49	76	81	114	63	124%
Caída viajero BUS	103	93	69	100	92	104	75	-28	-27%
Otras causas	101	57	51	39	53	32	31	-70	-69%
TOTAL	9.982	9.863	10.199	9.344	9.142	8.960	9.084	-898	-9%

Figura 26. Accidentes con víctimas por tipo 2005-2011





Si comparamos los accidentes mortales de 2011 con los de 2005, se aprecia cómo ha descendido la mortalidad en las colisiones de vehículos en marcha, mientras que se han incrementado notablemente los atropellos y las caídas de motocicletas, teniendo siempre en cuenta que son los porcentajes los que aumentan, ya que la cifra de fallecidos por atropello ha descendido un 50% desde 2005 (figura 27).

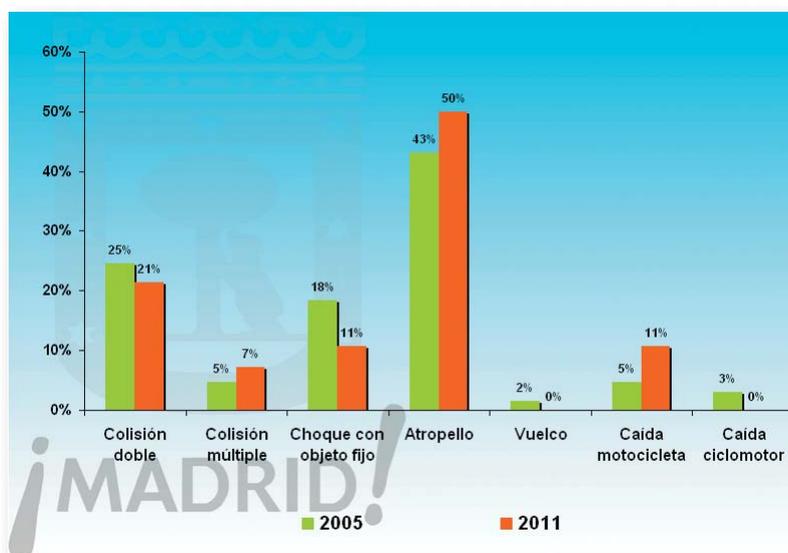


Figura 27. Accidentes con víctimas mortales por tipo de accidente 2005-2011

Los turismos se mantienen como los vehículos más implicados en accidentes de tráfico, independientemente de que se produzcan o no víctimas. Aumenta de forma significativa la participación de motocicletas y crece también la de bicicletas, y éstas se ven ya implicadas en más accidentes con víctimas que los camiones o autocares (figura 28).

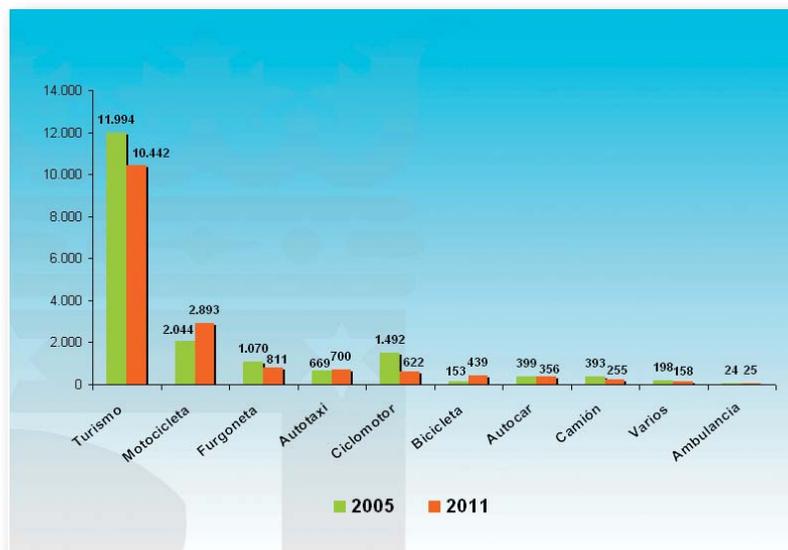


Figura 28. Accidentes con víctimas por tipo de vehículo 2005-2011



2.7 ALCOHOLEMIA Y FACTORES CONCURRENTES

Conscientes del problema que presenta la circulación bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicotrópicas, el Ayuntamiento de Madrid, a través de su Policía Municipal, realiza acciones preventivas y represivas, tanto del consumo en la vía pública de estas sustancias, como de la conducción bajo sus efectos.

Desde el punto de vista represivo, desde 2008 cada año se someten a las pruebas de detección de la impregnación alcohólica más de 100.000 conductores.

La evolución de las pruebas realizadas se muestra en la figura 29, teniendo en cuenta el total de motivos por los que se realizan: controles preventivos y controles llevados a cabo en accidentes de tráfico o tras la comisión de una infracción de circulación.

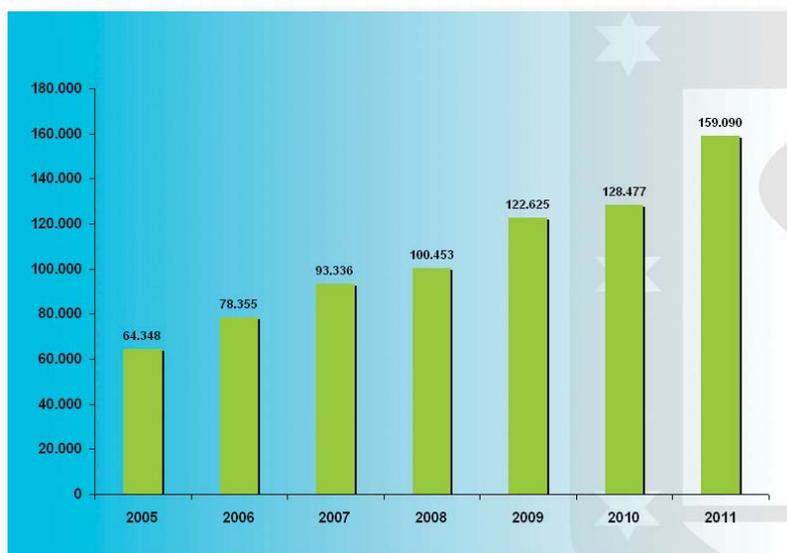


Figura 29. Evolución de las pruebas de alcoholemia realizadas 2005-2011

El esfuerzo realizado es inmenso, toda vez que desde 2005 han crecido un 254% las pruebas de alcoholemia realizadas.

La mayoría de los conductores sometidos a las pruebas, lo son en el marco de controles preventivos de alcoholemia, donde, en el pasado año se realizaron más de 154.000. El dato que muestran los controles preventivos representa a la población general de conductores; el número de ellos que circula después de haber ingerido alcohol por encima de los límites reglamentariamente establecidos fue menor al 3% en 2011. Desde el año 2005 se ha reducido un 5,15% el número de positivos detectados en controles preventivos.

Las pruebas de alcoholemia realizadas por accidente de tráfico y tras haber cometido una infracción, así como el porcentaje de resultados positivos se muestran en las figuras 30 y 31 respectivamente.





Figura 30. Controles de alcoholemia realizados en accidentes de tráfico 2005-2011



Figura 31. Controles de alcoholemia realizados tras cometer una infracción de tráfico 2007-2011

Si relacionamos las tres variables, accidentes, lesividad y alcoholemia, vemos cómo hasta 2010 hay una reducción del 17% del número de accidentes con alcoholemia en alguno de los implicados, y del 22% en el caso de accidentes con alcoholemia y heridos.

Por lo tanto, podríamos afirmar que según se ha ido incrementado el número de pruebas de alcoholemia han ido descendiendo los accidentes y también los siniestros donde se encontraba presente el alcohol.

Los accidentes en los que se ha acreditado la presencia de alcohol, distribuidos por distritos en la ciudad de Madrid para el año 2011, se representan en la figura 32.

Carabanchel, Puente de Vallecas, Centro y Ciudad Lineal aparecen como los que registran más casos en números absolutos de accidentes con presencia de alcohol entre los implicados.

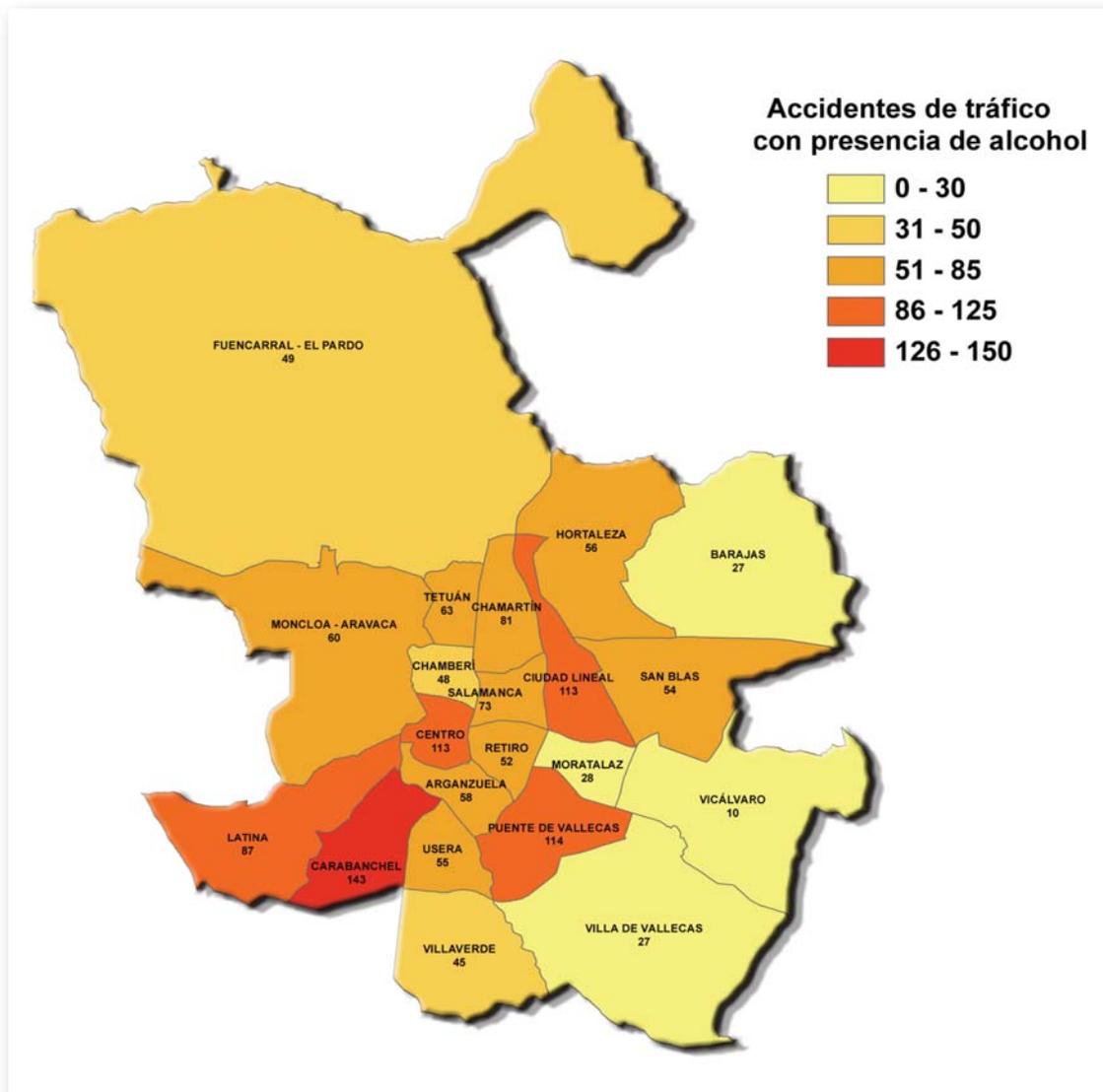


Figura 32. Localización de accidentes con presencia de alcohol entre los implicados en 2011

2.8 LOCALIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD

El 20% de los accidentes con víctimas se concentran en 21 vías, un 7% en la Calle 30. Se trata de las vías de mayor longitud de la ciudad y las que presentan mayor intensidad de tráfico. Esta concentración de accidentes ha motivado que desde el Ayuntamiento se implementen acciones específicas para reducir esta accidentalidad. Las actuaciones van desde el control de la velocidad mediante radares en la Calle 30, a señalización dinámica de advertencia de la velocidad a la que se circula.

Los accidentes de circulación con víctimas en 2011 se localizan sobre todo en los distritos de la almendra central, comprendidos en el interior de la Calle 30, siendo los menos afectados los de la periferia este y sureste de la ciudad. Son los distritos que concentran la mayor intensidad circulatoria los que son más frecuentemente escenario de los accidentes (figura 33).



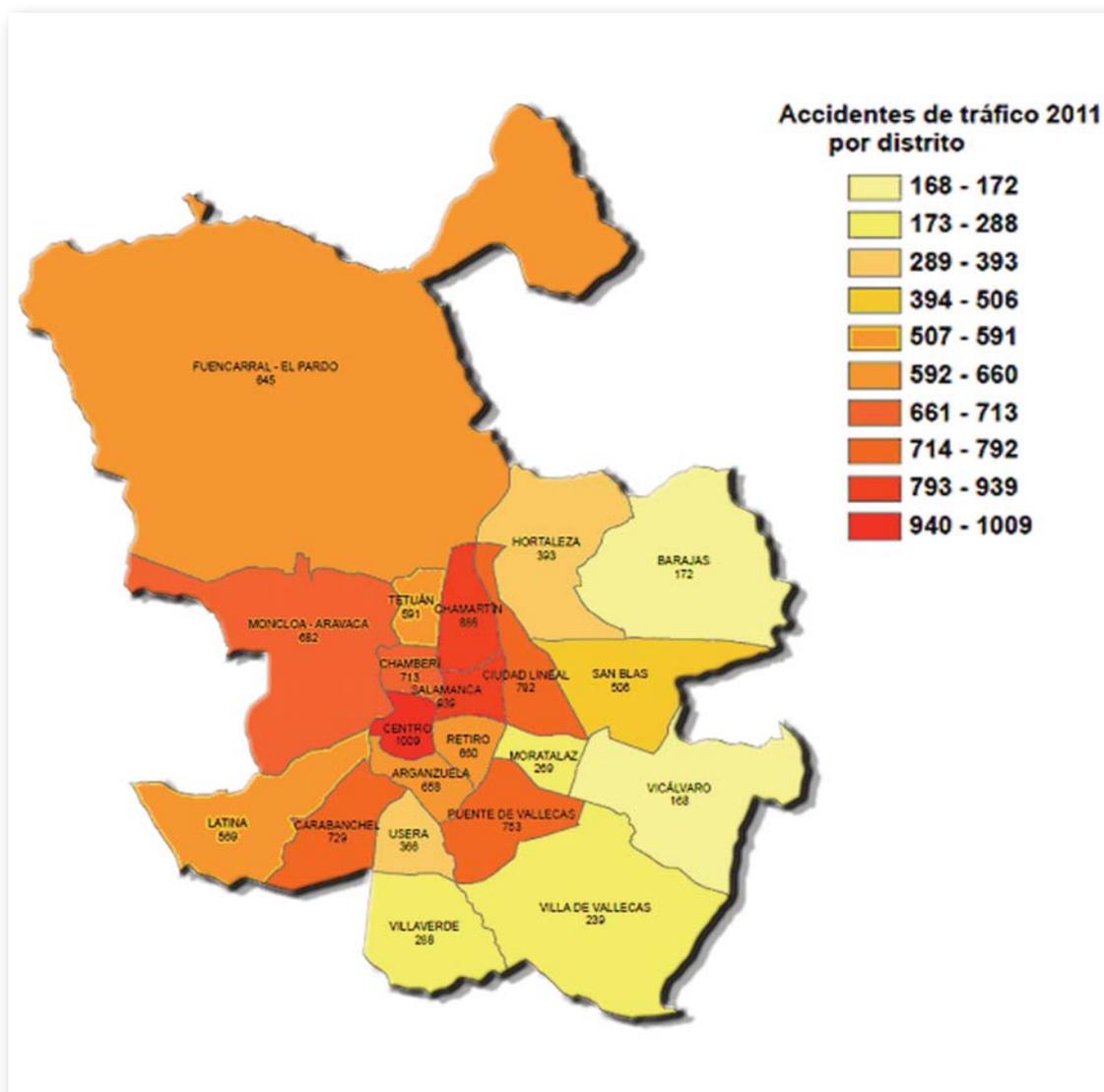


Figura 33. Localización de accidentes por distrito en 2011

Respecto de los atropellos, la distribución de los mismos por distritos se muestra en la figura 34, y coincide con los distritos que más accidentes de tráfico sufren. Los distritos de Centro, Puente de Vallecas, Ciudad Lineal, Carabanchel y Chamberí registraron más de 100 atropellos en el año 2011.

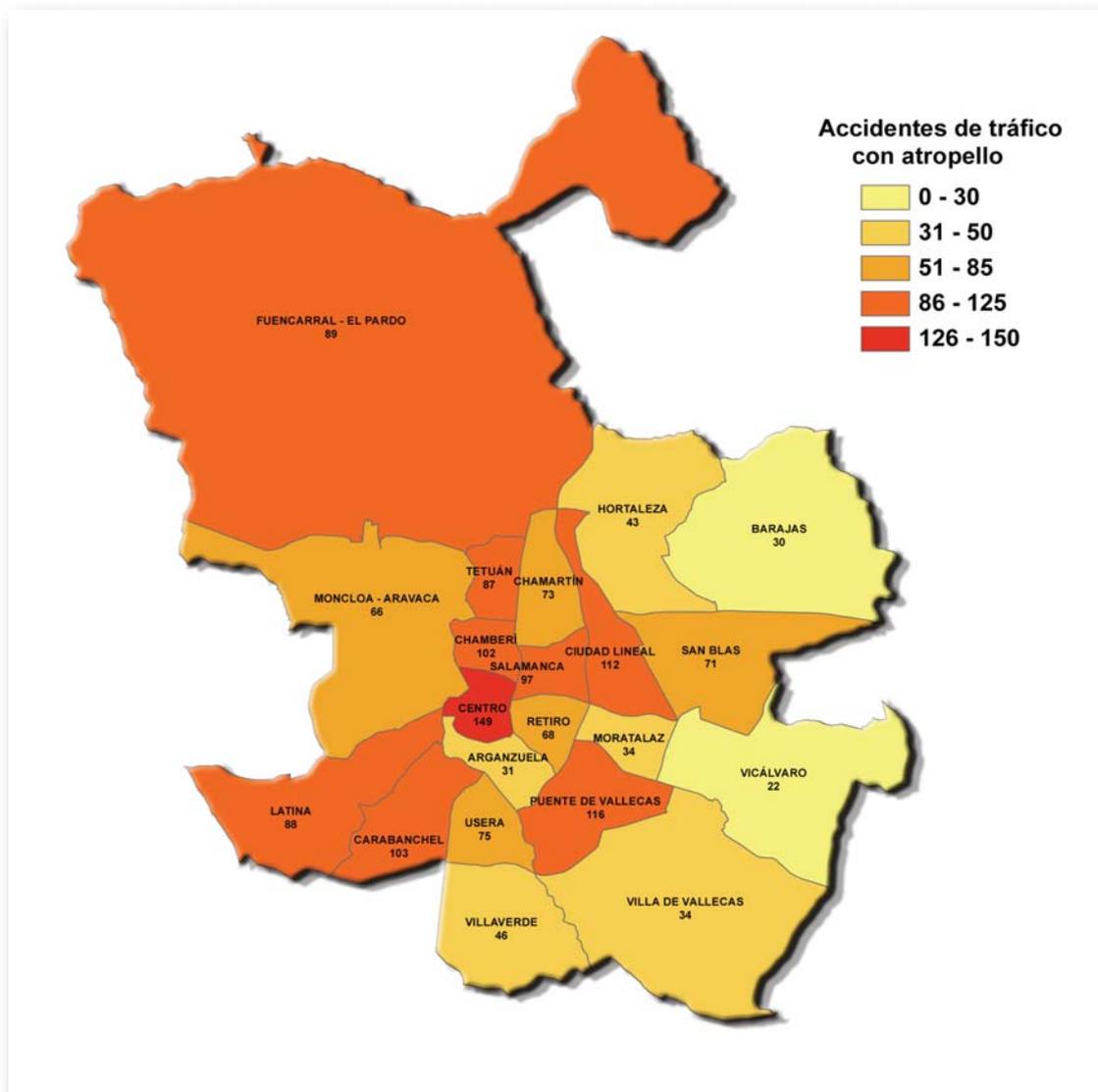


Figura 34. Localización de atropellos por distrito en 2011.

No obstante, si en vez de tener en cuenta el número absoluto, consideramos el porcentaje que representan del conjunto de accidentes, Usera es el distrito que proporcionalmente sufre más atropellos, ya que 1 de cada 5 accidentes son atropellos, seguido de Barajas, y Puente de Vallecas.

Por el contrario, el distrito donde menos atropellos se producen es Chamartín, donde son el 8% de todos los accidentes. Le siguen Moncloa-Aravaca y Arganzuela, donde no llegan al 10%.





2.9 SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS

Los últimos años se han caracterizado en Madrid por una disminución en todos los indicadores relacionados con los accidentes. Hay menos accidentes con víctimas, menos víctimas en general, y en particular muchas menos víctimas mortales. La tendencia marcada desde el año 2007, coincidiendo con la puesta en marcha del Primer Plan de Seguridad Vial, indica que son menos los accidentes y además son menos graves.

Las personas que sufren los accidentes de tráfico en Madrid son mayoritariamente conductores, aunque uno de cada cuatro es un peatón. Sin embargo, entre los que pierden la vida como consecuencia de un accidente en nuestra ciudad, la mitad son ya peatones. De hecho en los últimos cuatro años, la mayoría de las víctimas mortales son peatones. Por el contrario, las cifras de conductores y pasajeros de vehículos fallecidos en accidente de tráfico han mejorado.



Los conductores que se ven implicados en un accidente en Madrid lo hacen mayoritariamente a los mandos de un turismo, no obstante en los últimos años se asiste a la presencia creciente de conductores de motocicletas (uno de cada 6 conductores), y de ciclistas (afortunadamente todavía pocos, pero son ya 2% del total).

La mayoría de las víctimas son varones y los grupos de edad más afectados son los de 18 a 34 años. Los fallecidos mayoritariamente son personas de edad avanzada, mayores de 74 años, seguidos por los de 45 a 49 años de edad. Las personas mayores se ven implicadas fundamentalmente como peatones en los siniestros de tráfico. Este colectivo se presenta cada día más como uno de los más vulnerables y hacia los que hay que dedicar mayores esfuerzos de concienciación.

Por el contrario, los menores han experimentado una evolución positiva en los últimos años, descendiendo significativamente su implicación en accidentes, sobre todo entre los 6 y 14 años, edades en las que reciben formación en los colegios en materia de seguridad vial. Sólo aumentan las víctimas entre los niños de edades más tempranas, hasta los 5 años.



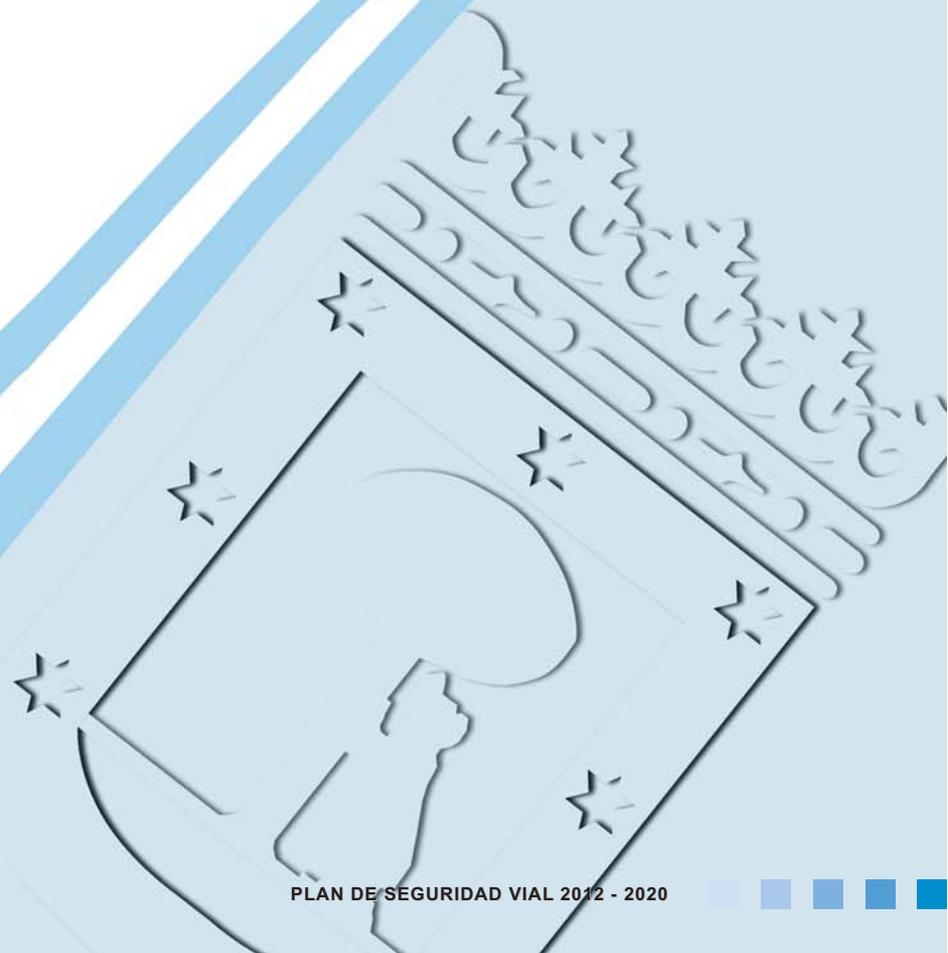
Los siniestros de tráfico se producen cada vez más en horario diurno, habiendo descendido muy notablemente los accidentes producidos en los tramos nocturnos, accidentes en muchos casos ligados a actividades de ocio y en los que el consumo de alcohol suele estar presente. De igual forma, han descendido considerablemente los accidentes registrados en fines de semana. Las campañas de vigilancia de la alcoholemia, junto con la concienciación de los conductores hacia los riesgos asociados al consumo de alcohol y conducción de vehículos, están entre los motivos que pueden explicar este fenómeno.

Las causas más probables de los accidentes son, por parte de los conductores, las distracciones, el no ceder el paso careciendo de la prioridad, rebasar semáforos en fase roja, realizar giros prohibidos y no respetar la señalización. En cuanto a los peatones las causas más probables son el interrumpir en la calzada, cruzar fuera de los pasos de peatones y no respetar los semáforos.

El exceso de velocidad y el consumo de alcohol además de causar accidentes, acentúa la gravedad de los mismos.

En 2011 continúa la línea de descenso en víctimas mortales, un 10% menos que en 2010. No obstante, este hecho positivo impone la necesidad de seguir trabajando en los programas iniciados para consolidar la línea de descenso de la mortalidad y lograr el objetivo de reducción de víctimas para 2020.

La diagnosis realizada pone de manifiesto los ámbitos y sectores de población sobre los que conviene dedicar mayores esfuerzos, y en función de ellos se han desarrollado los ámbitos de intervención del Plan. ■



27 EMBAJADORES
EL CASTILLA

452 MAN



9816 BSM

SP

3

LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID



27

EMBAJADORES
EL CASTILLA

452 MAN



SP

0816 BSM



3 LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

El Ayuntamiento de Madrid se sumó en 2005 al objetivo europeo de reducir a la mitad las víctimas mortales por accidente de tráfico, asumiendo como propio el compromiso planteado por la Unión Europea y trasladado en España por la Administración General del Estado.

El reto suponía reducir a la mitad los 104 fallecidos por accidente de tráfico en Madrid en el año 2000, estableciéndose de cara a 2010 la cifra máxima de 52 fallecidos por siniestros de tráfico.

Con el trabajo conjunto de los distintos agentes implicados, administración municipal, otras administraciones, entidades de la sociedad civil, y sobre todo, con el cambio en los hábitos de los conductores y peatones, y con la mayor sensibilización de toda la sociedad, el objetivo general pudo ser cumplido al término del anterior Plan al registrarse 33 fallecidos en nuestra ciudad en 2010, 19 menos de los inicialmente previstos.



En el año 2011 se ha seguido con la ejecución de los programas contenidos en el anterior Plan que han redundado en una mejora de la seguridad vial en Madrid. Las cifras de 2011 muestran una importante reducción de los fallecidos por tráfico, ya que se han registrado 30 fallecidos, un 9% menos que los del año anterior, disminuyendo el número de muertos por atropello, y el de conductores fallecidos de motocicleta y de bicicleta.

Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid ha continuado con las acciones de prevención de la seguridad vial y con las actuaciones represivas de los incumplimientos de la normativa. Desde el punto de vista del cumplimiento de las normas que regulan la circulación, en 2011 la Policía Municipal de Madrid llevó a cabo 159.090 pruebas de alcoholemia, un 24% más que el año 2010. Además de la vigilancia de la alcoholemia, 47.000 vehículos y conductores fueron controlados en otras campañas de vigilancia.

Al mismo tiempo, se ha producido un proceso de reflexión sobre el problema de la accidentalidad en Madrid, ligado al planteamiento general de la movilidad en la ciudad y la posibilidad de hacer propias las orientaciones de las instituciones europeas y nacionales de cara al 2020. Aprobadas las Orientaciones Políticas Europeas sobre Seguridad Vial y las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial del Gobierno de España, el Ayuntamiento, desde la voluntad de sumar esfuerzos en esta tarea común, ha evaluado las acciones llevadas a cabo, la posibilidad de asumir a nivel local el objetivo general y los indicadores específicos establecidos en las políticas de estas administraciones, y las nuevas acciones a acometer en el futuro.



Teniendo en cuenta todo lo anterior, así como la diagnosis realizada, el Ayuntamiento de Madrid marca como líneas estratégicas del nuevo Plan de Seguridad Vial:

- Trabajar para la reducción de accidentes con víctimas, víctimas y en especial de víctimas mortales.
- Analizar y estudiar la siniestralidad y sus colectivos más vulnerables: menores, jóvenes y personas mayores, peatones y usuarios de vehículos de dos ruedas.
- Eliminar conductas que ponen en riesgo la seguridad vial, como la conducción bajo los efectos del alcohol o el uso indebido de sistemas de seguridad pasiva o de retención infantil.

De esta forma, el objetivo estratégico que se marca la ciudad de Madrid para 2020 es reducir las víctimas mortales por accidente de tráfico, estableciéndose para este objetivo una meta de un 50%, tomando como línea de base los 33 fallecidos registrados al concluir el Primer Plan de Seguridad Vial en 2010.

Junto a esta meta común de las tres administraciones, europea, nacional y local, Madrid adopta como objetivos específicos los siguientes:

1. Reducir la tasa de víctimas por mil habitantes con respecto al año 2010.

La tasa de víctimas por 1.000 habitantes se situó en 2010 en 2,29. En el cálculo de la tasa se incluyen todas las víctimas, con independencia de su gravedad y teniendo en cuenta no sólo la población censada en la ciudad de Madrid, sino los centenares de miles de habitantes del resto de municipios de la Comunidad que diariamente entran en nuestra ciudad para desarrollar su vida laboral o de ocio. Teniendo en cuenta la estimación de población según el Instituto Nacional de Estadística, y la reducción de víctimas para este periodo, se plantea la reducción del 30% en la tasa de víctimas de cara a 2020, para alcanzar una tasa de 1,60 víctimas por mil habitantes.

2. Reducir los fallecidos por atropello respecto al año 2010.

El mayor impacto de los fallecidos por accidentes de tráfico en la ciudad de Madrid lo sufren los peatones, que fueron 20 de los 33 fallecidos en 2010, cifra que se mejoró notablemente en el año 2011, disminuyendo el número de fallecidos a 15. La reducción de fallecidos planteada para 2020 tiene que tener en cuenta la mortalidad peatonal y por ello se fija esta reducción en un 30% respecto al año 2010.

3. Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol con respecto a la media 2007-2010.

Entre los factores más importantes ligados a la producción de accidentes se encuentra la conducción bajo los efectos del alcohol. Además de medidas educativas y divulgativas sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, se llevan a cabo campañas de control del cumplimiento de la norma. La ciudad de Madrid, a través de su Policía Municipal, llevó a cabo en 2011 más de 159.000 pruebas de alcoholemia a conductores por los distintos motivos previstos en la legislación: infracción, accidente o control preventivo. Se plantea como acción preventiva y represiva el realizar controles de alcoholemia hasta alcanzar el 4% de la población de la ciudad de Madrid.



OBJETIVO	INDICADOR	VALOR 2010	OBJETIVOS 2015	VALOR META 2020
Reducir las víctimas mortales por accidente de tráfico en un 50%	Nº de fallecidos por accidente de tráfico	33	25	17
Reducir un 30% la tasa de víctimas por mil habitantes	Tasa de víctimas por 1.000 habitantes, teniendo en cuenta el 80% de la población censada en la Comunidad de Madrid	2,29	1,95	1,60
Reducir un 30% los fallecidos por atropello	Nº de peatones fallecidos por accidente de tráfico	20	17	14
Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol	Tasa de conductores sometidos a las pruebas de verificación de impregnación alcohólica teniendo en cuenta la población censada en la ciudad de Madrid	4,87%	4%	4%

Figura 35. Objetivos e indicadores del Segundo Plan de Seguridad 2012-2020

El planteamiento metodológico que se utiliza para definir los ámbitos de actuación a emplear para la consecución de los objetivos planteados es la matriz de Haddon, que muestra la interacción de tres factores: humano, vehículo y entorno físico-social, durante las tres fases de una colisión: la fase previa al choque, la de la colisión propiamente dicha, y la fase posterior.

Combinando las tres fases y los tres factores, resulta una matriz de nueve celdas, en la que cada una de ellas ofrece posibilidades de intervención para reducir la siniestralidad y sus consecuencias.

FASE		FACTORES		
		SER HUMANO	VEHÍCULOS Y EQUIPAMIENTO	ENTORNO FÍSICO Y SOCIAL
Antes de la colisión	Prevenir la colisión	Información	Condiciones mecánicas	Diseño y trazado de la vía
		Actitudes	Luces	Límites de la velocidad
		Disminución de las facultades	Frenos	Elementos de seguridad peatonal
		Aplicación de la ley	Maniobrabilidad	
		Gestión de la velocidad		
Colisión	Prevenir lesiones durante la colisión	Uso de dispositivos de protección	Cinturones de seguridad	Elementos protectores a los márgenes de la vía
		Disminución de las facultades	Otros dispositivos de seguridad	
			Diseño vehicular antichoque	
Después de la colisión	Conservar la vida	Nociones de primeros auxilios	Facilidad de acceso	Equipamiento de socorro
		Acceso a la atención médica	Riesgo de incendio	Congestión

Figura 36. Matriz de Haddon para la seguridad vial.

Acorde con este planteamiento metodológico las líneas de actuación se orientan a estos tres objetivos: prevenir colisiones, evitando que se produzcan; evitar lesiones y disminuir la gravedad de las que se produzcan; y en tercer lugar, una vez producida la colisión y las lesiones, desplegar acciones para lograr la conservación de la vida de las víctimas.





Teniendo en cuenta estos planteamientos y las competencias del Ayuntamiento de Madrid, estos ámbitos de intervención se relacionan con las siguientes fases y factores:

- **Antes de la colisión**, se actuará sobre el factor humano mejorando la educación vial de los escolares, los estudiantes y los mayores; así como vigilando el cumplimiento de la normativa en materia de tráfico, en particular de aquellas infracciones que están entre las causa de los accidentes: no respetar la prioridad de paso, la distracción, y el consumo de alcohol.

Desde el punto de vista del vehículo y los equipamientos, se realizarán campañas de vigilancia del correcto estado de los vehículos, mediante la verificación del cumplimiento de la inspección técnica periódica.

Por lo que atañe al factor del entorno físico-social, se prevén actuaciones sobre las infraestructuras para garantizar su estado y conservación en condiciones óptimas de seguridad, y se realizarán campañas de información y comunicación sobre prevención de riesgos viales.

Además se mantiene una línea de interlocución con los ciudadanos para conocer sus sugerencias y reclamaciones sobre la producción de posibles conductas individuales peligrosas o deficiencias de la vía, susceptibles de provocar siniestros.

- **Para prevenir lesiones en la colisión**, se desplegarán actuaciones de vigilancia del cumplimiento de la normativa en materia de sistemas de seguridad pasiva, esto es, casco, cinturón y sistemas de retención infantil, y de infracciones que incrementan la gravedad de las lesiones, como es el exceso de velocidad. También se llevarán a cabo acciones de comunicación sobre la necesidad de utilizar correctamente estos sistemas de seguridad.

Por lo que afecta al entorno físico, en esta fase toman relieve las medidas implantadas en las vías para minimizar el riesgo de colisión contra objetos fijos.

- **En la tercera fase**, una vez producida la colisión y la lesión, cuando el objetivo es conservar la vida, se llevarán a cabo acciones para atender a las víctimas lo antes posible y en las mejores condiciones, dando una respuesta coordinada por parte de todos los cuerpos de emergencias municipales.

Para garantizar este objetivo, la gestión de las infraestructuras contribuirá a que la ayuda llegue lo antes posible. En esta fase, después de producida la colisión, es cuando entran en juego las acciones para investigar el siniestro, estudiar sus causas y en función de ellas, establecer acciones preventivas.

Por último, el Ayuntamiento de Madrid despliega acciones para reducir la exposición al riesgo de accidentes y colisiones dentro del ámbito de sus políticas de movilidad urbana. Entre otras medidas, la apuesta por los medios motorizados públicos emprendida por las administraciones madrileñas, la recuperación de espacios para el peatón en detrimento del vehículo privado, la reducción de oferta de estacionamiento para no residentes junto con la limitación horaria en su uso, la construcción de carriles bici y otras similares, suponen una importante disminución del riesgo de que se produzcan colisiones por la circulación de vehículos.

Analizadas las fases de la matriz, el Ayuntamiento de Madrid se centra en seis ámbitos de intervención que abarcan quince programas de actuación. Los ámbitos propuestos y los programas de actuación asociados a cada uno de ellos son los siguientes:



FASE		FACTORES		
		SER HUMANO	VEHÍCULOS Y EQUIPAMIENTO	ENTORNO FÍSICO Y SOCIAL
Antes de la colisión	Prevenir la colisión	Educación y formación	Vigilancia y autoridad	Información y comunicación
		Vigilancia y autoridad		Gestión de la movilidad e infraestructuras
Colisión	Prevenir lesiones durante la colisión	Información y comunicación		Gestión de la movilidad e infraestructuras
		Vigilancia y autoridad		
Después de la colisión	Conservar la vida	Atención y auxilio a las víctimas		Atención y auxilio a las víctimas
				Información y comunicación
				Investigación y estudio

Figura 37. Matriz de Haddon para la seguridad vial según los ámbitos de actuación del Ayuntamiento de Madrid.

4.1 Educación y formación

- 4.1.1 Educación vial para alumnos de centros escolares.
- 4.1.2 Educación vial para colectivos específicos.
- 4.1.3 Camino Escolar Seguro.

4.2 Información y comunicación

- 4.2.1 Participación ciudadana.
- 4.2.2 Difusión y divulgación.

4.3 Vigilancia y autoridad

- 4.3.1 Control de infracciones.
- 4.3.2 Tramitación de denuncias.

4.4 Gestión de la movilidad e infraestructuras

- 4.4.1 Ordenación y regulación viaria.

4.5 Investigación y estudio

- 4.5.1 Estudio de la siniestralidad desde el análisis vial y el diseño urbano.
- 4.5.2 Investigación estadística.
- 4.5.3 Realización de estudios sobre seguridad vial peatonal y ciclista.
- 4.5.4 Coordinación con los agentes implicados en la seguridad vial.

4.6 Atención y auxilio a las víctimas

- 4.6.1 Desarrollo de protocolos de actuación conjunta.
- 6.2 Oficina de coordinación para la atención a la víctima
- 6.3 Desarrollo de protocolos de asistencia. ■



AVANZADA



COLEGIO

40

4 DESARROLLO DE LOS ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2012-2020



AVANCIACION



COLEGIO





4 DESARROLLO DE LOS ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2012-2020

AGENTES IMPLICADOS

La aplicación de este Plan de Seguridad Vial requiere la participación y colaboración de diversas áreas del Ayuntamiento, así como la de todos los agentes implicados en la seguridad vial.

En concreto, y dentro del Área de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad, participan plenamente:

1. Área Delegada de Seguridad y Emergencias, a través de la Dirección General de Seguridad, de la Dirección General de Emergencias y Protección Civil (Cuerpo de Bomberos y SAMUR-Protección Civil), del Cuerpo de Policía Municipal y del Organismo Autónomo Madrid Salud.
2. Coordinación General de Sostenibilidad y Movilidad, a través de la Dirección General de Sostenibilidad, Dirección General de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos, y Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, de la que depende el Cuerpo de Agentes de Movilidad.
3. Coordinación General de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Vías y Espacios Públicos, Dirección General de Ingeniería Ambiental y Gestión del Agua, y Dirección General de Áreas Urbanas, Coordinación y Educación Ambiental.



Por otro lado, el Plan se abre a la sociedad civil. Actualmente ya se colabora con distintas compañías de seguros, clubes de automovilistas, asociaciones de madres y padres de alumnos, asociaciones de víctimas de la violencia vial, la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid, y escuelas de formación de conductores. La intención del Ayuntamiento de Madrid es continuar con estas colaboraciones, ampliándolas al resto de agentes de la sociedad implicados en la seguridad vial.

A continuación se exponen en detalle cada una de las acciones previstas en los distintos ámbitos. Para cada una de ellas se establecen las actuaciones realizadas hasta la fecha, las que se prevén ejecutar, los objetivos de las mismas, los indicadores de seguimiento y los agentes implicados.



4.1 EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

La circulación de peatones y vehículos en las calles de nuestra ciudad está sometida a normas cuyo conocimiento incumbe a toda la población, con independencia del papel que asuman en el sistema del tráfico. La formación en seguridad vial busca generar entre la población hábitos seguros y responsables a la hora de desplazarse por la ciudad tanto como peatón, conductor o pasajero de cualquier tipo de vehículo. Para ello, desplegaremos acciones para los colectivos que se indican a continuación.

4.1.1 Educación vial para alumnos de centros escolares

El objetivo de este programa es inculcar a la población escolar de los centros de primaria, secundaria y bachillerato los valores de la seguridad y la prudencia, así como el respeto a las normas de circulación, garantizando su conocimiento, mediante la impartición de formación en educación vial en los distintos ciclos de enseñanza reglada.

Desde el curso 1993-1994, la Unidad de Educación Vial de Policía Municipal imparte clases de educación vial a la población escolar. En concreto, desde dicho año se imparten clases en los cursos de 1º, 3º y 5º de Educación Primaria y en el 2º curso de Educación Secundaria Obligatoria. En 2002 se amplió la educación vial al curso 3º de Educación Infantil y en el curso académico 2002-2003 se empezó con formación vial en bachillerato.

Estas clases se imparten en la totalidad de los centros educativos de la ciudad de Madrid que lo solicitan.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid dispone de cuatro Parques Infantiles de Tráfico, tres fijos y uno móvil, en los que se imparten clases teóricas y prácticas a los alumnos del 6º curso de Educación Primaria.



Además, a los alumnos de los centros incorporados al programa Camino Escolar Seguro se les imparte una sesión más, dirigida a los alumnos de 4º curso de Educación Primaria, donde se les explican los riesgos detectados en la auditoría de seguridad vial del colegio, así como consejos para desplazarse de forma segura por los caminos que forman la araña de movilidad del centro.

Aquellos menores que deben permanecer hospitalizados durante largos períodos de tiempo, reciben en el hospital la formación que sus compañeros reciben en el aula.

Este programa se desarrolla en los tres hospitales infantiles de la ciudad: San Rafael, Niño Jesús y Doce de Octubre, a los que se trasladan los monitores de Policía Municipal para impartir esta formación a los menores.

Para el periodo de vigencia del Plan, se continuará con la educación vial en los ciclos de Primaria y Secundaria atendiendo al 100% de la demanda de los colegios de Madrid, se impartirá la sesión específica de educación vial a los alumnos de cuarto de Primaria de los centros incorporados al programa Camino Escolar Seguro y se llevarán a cabo las sesiones de formación a los menores ingresados en los hospitales infantiles.



OBJETIVO:

Mejorar la educación vial de la población infantil y generar comportamientos seguros, mediante la impartición de cursos de educación vial a los alumnos de los colegios de Madrid, cubriendo el 100% de la demanda de los centros en Educación Primaria Obligatoria y en Educación Secundaria Obligatoria.

INDICADORES:

I. Porcentaje de población entre 5 y 16 años que recibe formación en materia de seguridad vial.

AGENTES IMPLICADOS

Cuerpo de Policía Municipal.

Centros Escolares.

Hospitales Infantiles.

4.1.2 Educación vial a colectivos colectivos específicos

Los principales grupos de riesgo de la ciudad de Madrid son, como hemos visto, las personas mayores, los menores y los jóvenes. Por ello se considera necesario trabajar sobre estos colectivos, existiendo una planificación para llevar a cabo acciones educativas en Centros de Mayores, en Centros Universitarios, y también para los menores internados en los Centros de Ejecución de Medidas Judiciales de Internamiento de Menores.

Mayores de 65 años

A lo largo del año se visitan, por lo menos una vez, todas los Centros de Mayores de la ciudad de Madrid, impartiendo clases sobre seguridad vial, como parte del Plan de Formación a mayores de 65 años, que incluye la publicación de la “Guía de Prevención para nuestros Mayores en la Calle”. Además de Policía Municipal, también instruyen a este colectivo el Cuerpo de Bomberos y Madrid Salud.

El 1 de septiembre de 2011 se firmó, entre las Áreas de Gobierno de Seguridad y de Familia y Servicios Sociales, un convenio para la implementación de acciones formativas de prevención y de educación vial en Centros de Mayores.

El objetivo de este convenio es llevar a cabo tres tipo de actuaciones: talleres de prevención y educación vial, charlas coloquio de concienciación vial, y preparación de formadores de educación vial para personas mayores.

Los talleres constan de 4 sesiones, una por semana, de 45 minutos de duración en aquellos Centros de Mayores de la ciudad que tengan mayor demanda y participación.

Las charlas coloquio de concienciación se imparten en todos y cada uno de los Centros de Mayores de la ciudad de Madrid y se orientan a los aspectos preventivos, incluyendo, entre otras cuestiones, la normativa relacionada con la utilización de las vías públicas como peatones y conductores, la influencia de los medicamentos en la conducción o cómo cruzar la calle con seguridad.





Universitarios

En el año 2006 se firmó un convenio con la Universidad Politécnica de Madrid que posibilita la formación en materia de seguridad vial a sus alumnos. Este convenio establece que los alumnos que realicen el Curso de Concienciación Vial impartido por los monitores de Policía Municipal reciban 2 créditos. La duración de estos cursos es de 20 horas lectivas y se realizan dos ediciones por curso escolar.

También se han desarrollado labores de educación vial para universitarios desde 2006 en colaboración con las Facultades de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid y de Medicina de las Universidades Autónoma y Complutense, celebrándose desde entonces en cada curso académico un total de 8 ediciones, dos por cada facultad.

Está previsto continuar con la oferta de formación a los alumnos de las universidades madrileñas, impartiendo un curso por semestre en cada una de las facultades con las que actualmente se colabora, con la intención de ampliar la oferta al resto de facultades de las universidades madrileñas que así lo deseen mediante la firma del correspondiente convenio.

Menores infractores

Existen en la ciudad de Madrid nueve Centros de Ejecución de Medidas Judiciales de Internamiento de Menores. Con objeto de impartir formación preventiva en seguridad vial a los menores que se encuentran internados en dichos centros, se ha elaborado un manual que recoge todos aquellos conceptos que guardan relación con el conocimiento de normas de circulación y de civismo. Para ello se acude a cada centro una vez al trimestre, es decir, se realizan un total de 44 visitas al año.

OBJETIVO:

Mejorar los conocimientos de seguridad vial en los sectores de población más vulnerables: los mayores, los menores y los jóvenes, generando comportamientos más seguros.

INDICADORES:

1. Número de acciones de formación en Centros de Mayores.
2. Número de alumnos universitarios que reciben la formación en seguridad vial impartida por Policía Municipal.

AGENTES IMPLICADOS

Cuerpo de Policía Municipal.
Centros de Mayores.
Universidades.
Centros de Ejecución de Medidas Judiciales de Internamiento de Menores.



4.1.3 Camino Escolar Seguro

Se proseguirá con la protección de los ciudadanos más vulnerables, los niños, mediante la continuación de la implantación del Camino Escolar en Madrid. Con esta iniciativa se pretende fomentar la autonomía de los escolares para ir a pie, transitando por caminos seguros desde sus casas al colegio, lo que a su vez conlleva una reducción de la congestión circulatoria, y por lo tanto una mejora de la seguridad vial y de la calidad ambiental en los alrededores de los centros escolares.



En el año 2007 se realizó una primera experiencia con dos centros escolares ubicados en el distrito madrileño de Latina. En años sucesivos se han ido sumando nuevos colegios, de modo que en la actualidad se está trabajando con más de 20 centros escolares de diferentes distritos. De esta manera, durante el período de vigencia del Plan de Seguridad Vial 2007-2010 se han estudiado un total de 23 centros escolares.

Para conocer los recorridos que realizan diariamente los niños, se encuesta a un grupo de alumnos de cada centro escolar de edades comprendidas entre los 9 y los 12 años, y se les pide que dibujen sobre un plano cuáles son los itinerarios que siguen.

Una vez analizadas las encuestas, se estudian los tramos por los que transitan al menos el 5% de la muestra total en un radio aproximado de 600 metros alrededor del centro. A lo largo de estos caminos, denominados "arañas de movilidad peatonal", se analizan en términos de seguridad vial y ciudadana, entre otros aspectos, el medio físico y su entorno, las características geométricas y funcionales de los viales aledaños al centro, si existen pasos de peatones en las inmediaciones de los accesos al colegio, su visibilidad y accesibilidad, si hay semáforos, vallas de contención peatonal o paradas de autobuses. Tratando de dar una respuesta a aquellas necesidades que son detectadas en las auditorias, mejorando así la seguridad del camino utilizado por los menores para acudir a su colegio.

Para el próximo período se plantea seguir extendiendo el Camino Escolar Seguro, siempre teniendo en cuenta la demanda de los colegios, toda vez que se trata de un programa que requiere el compromiso de la ciudad, de la comunidad educativa y de los padres y madres de los alumnos, siendo necesario para la mejora de la seguridad vial en el entorno de los centros escolares actuaciones coordinadas, que incluyen obras en la vía pública, mejoras en la gestión de movilidad, como la implantación de medidas de calmadoreo de tráfico y de señalización, además de los recursos educativos de apoyo a los centros escolares. Se continuará con la vigilancia y control de velocidad en el entorno de centros escolares mediante el uso de radares portátiles.





OBJETIVO:

Fomentar el desplazamiento peatonal de los escolares, generando e inculcando comportamientos más seguros.

INDICADORES:

1. Número de centros inscritos.
2. Número de actuaciones ejecutadas.
3. Número de controles de velocidad realizados en los entornos escolares.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Seguridad.
Dirección General de Áreas Urbanas, Coordinación y Educación Ambiental.
Dirección General de Vías Públicas y Equipamientos Urbanos.
Dirección General de Vigilancia y Gestión de la Circulación.
Dirección General de Ingeniería Ambiental y Gestión del Agua.
Cuerpo de Policía Municipal.
Centros Escolares / AMPAS.

4.2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

La finalidad que se persigue con este ámbito de actuación es disminuir la siniestralidad mediante la comunicación con el ciudadano, atendiendo sus demandas y difundiendo mensajes de prevención que ayuden a generar en la sociedad madrileña un comportamiento seguro.

4.2.1 Participación ciudadana

El objetivo de este programa es establecer un mecanismo unificado de interlocución con el ciudadano en materia de seguridad vial siguiendo un protocolo definido.

La ciudadanía tiene a su disposición los órganos y canales de participación normalizados establecidos por el Ayuntamiento de Madrid en cumplimiento de su Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana, entre los que destacan:

- El Sistema de Sugerencias y Reclamaciones.
- Los ruegos y preguntas en las sesiones plenarias del Distrito correspondiente.
- Las proposiciones en los Plenos de los Distritos y en el Pleno del Ayuntamiento.
- Los Consejos Territoriales.
- Las peticiones, iniciativas, audiencias públicas y consultas.
- Los foros temáticos, paneles ciudadanos y sondeos de opinión.



El sistema de sugerencias y reclamaciones del Ayuntamiento de Madrid sirve para canalizar las quejas y sugerencias de los ciudadanos en relación con los servicios municipales y, en general, los problemas de la ciudad.

En cuestiones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial sólo en el año 2011 más de 5.500 ciudadanos han utilizado este sistema para trasladar sus sugerencias y reclamaciones sobre la materia.

Estas solicitudes son estudiadas por los departamentos competentes y contestadas por las Direcciones Generales implicadas.

Según el Decreto del Alcalde de 17 de enero de 2005, por el que se regula la Atención al Ciudadano en el Ayuntamiento de Madrid, los interlocutores responsables velarán porque la respuesta se produzca de forma adecuada y con la mayor celeridad posible, procurando que se lleve a cabo dentro de los quince días hábiles siguientes a la recepción de la sugerencia o reclamación. Dicho plazo de contestación no podrá ser superior, en ningún caso, a tres meses de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid.

Líneamadrid

Durante la vigencia del Plan se mantendrá esta línea de comunicación con los ciudadanos, garantizando el cumplimiento de los compromisos recogidos en la Carta de Servicios del Sistema de Sugerencias, Reclamaciones y Felicitaciones del Ayuntamiento de Madrid, aprobada por Junta de Gobierno el 10 de mayo de 2012.

OBJETIVO:

Garantizar un mecanismo unificado de interlocución con el ciudadano que permita conocer sus demandas y las situaciones, comportamientos y localizaciones de riesgo vial de la ciudad para tomar medidas de mejora.

INDICADORES:

1. Grado de cumplimiento de los compromisos recogidos en la Carta de Servicios de Sugerencias, Reclamaciones y Felicitaciones del Ayuntamiento de Madrid por parte de las Unidades Gestoras afectadas.
2. Número de Sugerencias, Reclamaciones y Felicitaciones recibidas.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Seguridad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.
Dirección General de Calidad y Atención al Ciudadano





4.2.2 Difusión y Divulgación

La finalidad de las acciones de difusión y divulgación es facilitar en tiempo real la información del tráfico y de todos aquellos eventos que afectan a la movilidad de la ciudad.

El Centro de Gestión de la Movilidad, a través del Gabinete de Prensa del Ayuntamiento de Madrid, ofrece información a la ciudadanía y a los medios de comunicación acerca de las incidencias que afectan al tráfico en la ciudad y difunde consejos de seguridad vial.

Igualmente, difunde información directamente al conductor a través de los paneles de mensaje variable. Se dispone en la actualidad de diferentes planes de mensajes a emitir, que van desde ofrecer tiempos de recorrido hasta información sobre el estado del tráfico. También se difunde información sobre incidencias y eventos, y recomendaciones sobre la utilización del transporte público o de itinerarios alternativos.

Entre estos planes destacamos los llamados mensajes neutros, que refuerzan constantemente contenidos relativos a conductas de seguridad vial: “Mantenga la distancia de seguridad”, “Respete la señalización”, “Circule con precaución” o “Recuerde: velocidad controlada por radar”. Asimismo, a través de estos paneles se realizan campañas específicas enfocadas tanto a la seguridad de los conductores como de los peatones; orientadas a los más pequeños, como son las de transporte escolar y zonas escolares; así como sobre el uso del teléfono móvil, exceso de velocidad, etc.

Desde la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, se continuará apoyando la difusión y divulgación de las actividades del Plan y la promoción de los hábitos sostenibles y seguros de concienciación del ciudadano, mediante campañas específicas para la ciudad de Madrid, al tiempo que se prevé seguir con la colaboración con la Dirección General de Tráfico en campañas de comunicación a la población de las actuaciones realizadas.

Junto a esta información, el Ayuntamiento de Madrid también tiene disponibles cuentas de usuario en la plataforma TWITTER que suponen una vía operativa de comunicación al público a través de las redes sociales.



El Gabinete de Información de Emergencias del Ayuntamiento de Madrid transmite información a través de su cuenta @EmergenciasMad sobre siniestros ocurridos en las calles de Madrid, en los que intervienen los servicios de emergencias del Ayuntamiento y que pueden suponer alteraciones a la normal circulación.

Por su parte, el Cuerpo de Policía Municipal a través de su cuenta @policiamadrid difunde noticias de campañas preventivas de seguridad vial y facilita enlaces a los planes de movilidad, ofreciendo rutas alternativas si se produce algún corte de circulación por la realización de eventos deportivos o culturales, que afecten de algún modo al tráfico en la ciudad.

La Empresa Municipal de Transportes también usa esta red social para informar de incidencias que afectan a su servicio, y del mismo modo SAMUR-Protección Civil lanza mensajes de prevención a la ciudadanía a través de sus cuentas @madridprotcivil y @SAMUR_PC.



OBJETIVO:

Informar a los conductores de las incidencias de circulación en la ciudad, transmitiendo igualmente consejos de seguridad vial, y fomentando valores y comportamientos seguros en relación con la circulación y la movilidad.

INDICADORES:

1. Número de conexiones de radio y TV desde el Gabinete de Prensa del Ayuntamiento de Madrid.
2. Campañas divulgativas de seguridad vial en los paneles de información variable.
3. Número de tuits emitidos sobre seguridad vial.
4. Alianzas con las organizaciones de la sociedad civil y centros de investigación involucrados en seguridad vial

AGENTES IMPLICADOS:

Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

Dirección General de Sostenibilidad.

Dirección General de Medios de Comunicación.

Cuerpo de Policía Municipal.

Organizaciones de la sociedad civil y centros de investigación involucrados en seguridad vial

4.3 VIGILANCIA Y AUTORIDAD

La finalidad perseguida en este ámbito es tanto evitar la producción del accidente como evitar lesiones una vez producido éste, garantizando el cumplimiento de las normas establecidas para que la circulación sea segura.

4.3.1 Control de Infracciones

El control de las infracciones permite garantizar el cumplimiento de la normativa de tráfico. Se tiene previsto continuar trabajando tanto en el control de dicho cumplimiento, así como en la tramitación de la correspondiente denuncia que pueda formularse.

Para ello, además de colaborar en las campañas de vigilancia que sean programadas desde las autoridades competentes del Estado, el Ayuntamiento programará actuaciones para la vigilancia y sanción de aquellas infracciones con mayor relevancia en la siniestralidad vial de la ciudad.

En este programa participan de forma coordinada los Cuerpos de Policía Municipal y de Agentes de Movilidad, focalizándose las actuaciones en 5 tipos de campañas:

- Control de infracciones dinámicas. Para aumentar el respeto de los límites de velocidad establecidos, el Ayuntamiento de Madrid dispone de radares tanto fijos como móviles, que a su vez pueden estar ubicados sobre trípode o embarcados en vehículos. Además, se han implantado varios puntos de control “foto-rojo”, que controlan el respeto a la fase roja de los semáforos por los conductores, obteniendo prueba fotográfica de la infracción, en el caso de que se cometa.





Se realizarán también campañas específicas de control de velocidad en el entorno de los centros escolares ubicados en los 9 distritos del interior de Calle 30. Para ello se establecerán controles con radares portátiles. Si pese a las campañas se detectasen casos de vías con velocidades elevadas en proximidades de colegios, se estudiará la instalación de radares fijos y cámaras con la finalidad de reducir la velocidad del tráfico.

Además de en las inmediaciones de los centros escolares, en los puntos de alta siniestralidad que se detectan en la ciudad, se establecen controles de velocidad por parte de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad.

- Control de infracciones por alcoholemia. Tienen como objeto disuadir de la conducción bajo los efectos del alcohol, así como detectar y sancionar a los conductores que circulan en tales condiciones. En 2011 se ha controlado a más de 159.000 conductores. Para conseguir el objetivo de disminuir la siniestralidad asociada al consumo del alcohol, se mantendrán los controles de alcoholemia, hasta realizar como mínimo pruebas a 4 de cada 100 habitantes censados en la ciudad de Madrid.
- Control de infracciones por la no utilización de elementos de seguridad pasiva: sistemas de retención infantil, cinturón de seguridad y casco. Aunque el uso de los sistemas de seguridad pasiva es muy elevado tanto en usuarios de motocicleta y ciclomotor, como en ocupantes de plazas delanteras de turismos, se programan campañas de vigilancia sobre estos aspectos dada su relevancia de cara a evitar víctimas una vez producido el accidente. Se reforzarán estas campañas con la vigilancia del uso en las plazas traseras del vehículo y la del uso de los sistemas de retención infantil.
- Campaña específica de prevención de atropellos. Al ser los peatones los usuarios más vulnerables en el tráfico urbano, la Policía Municipal de Madrid planifica sistemáticamente campañas de prevención de atropellos, que ejecuta en colaboración con el Cuerpo de Agentes de Movilidad. Las campañas se orientan en tres direcciones:



1. Control y denuncia de las ocupaciones no autorizadas de las zonas peatonales motivadas por obras, garantizando así, que los viandantes no tengan que caminar por la calzada.
2. Control y denuncia de aquellas infracciones con mayor influencia en los atropellos, tanto las dinámicas, tales como rebasar un semáforo en fase roja, no ceder el paso a los peatones o circular por zona peatonal; como las estáticas, que incluyen estacionamientos en pasos para peatones, en las aceras o en zonas peatonales.





3. Control de los comportamientos peligrosos de los peatones. Además de actuar sobre el comportamiento de los conductores que ponen en riesgo la integridad de los peatones y de mejorar las infraestructuras para que los cruces peatonales sean seguros, es preciso que los peatones respeten también las normas y crucen por los lugares habilitados, para lo que se programan campañas de vigilancia de estos comportamientos.
- Control de infracciones por falta de documentación. Estos controles se realizan en paralelo con otras campañas, como las de uso de los sistemas de seguridad pasiva, uso de teléfono móvil durante la conducción y exceso de velocidad, además de llevarse a cabo también de forma específica campañas de control de documentación.

OBJETIVO:

Lograr que la circulación en Madrid de peatones y vehículos se realice en condiciones de máxima seguridad, detectando y corrigiendo los comportamientos peligrosos, en particular los siguientes: circulación superando la velocidad establecida, utilización incorrecta de los sistemas de seguridad pasiva obligatorios, conducción bajo los efectos del alcohol, y comportamientos de peatones y conductores que comprometan la seguridad de los viandantes.

INDICADORES:

1. Tasa de conductores testados en pruebas de alcoholemia por población.
2. Número de denuncias formuladas por exceso de velocidad.
3. Número de denuncias formuladas por rebasar semáforos en fase roja.
4. Número de denuncias formuladas por estacionar o parar obstaculizando gravemente la circulación de vehículos o peatones.
5. Número de campañas de seguridad vial.
6. Número de vehículos controlados en campañas.
7. Porcentaje de utilización de sistemas de retención implicados en accidentes.
8. Controles de velocidad realizados mediante radares portátiles en puntos de mayor riesgo.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.
Cuerpo de Policía Municipal.





4.3.2 Tramitación de denuncias

La tramitación de las denuncias por infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial corresponde a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, desde donde se están llevando a cabo las siguientes actuaciones:

- Utilización de medios técnicos más numerosos y más eficaces para la captación de imágenes durante la comisión de infracciones de tráfico, lo que incrementa las garantías jurídicas de los denunciados y disminuye litigios con los infractores.
- Mejora en la gestión de las bases de datos de conductores y vehículos, lo que facilita la localización más segura y rápida de los destinatarios de las denuncias por infracciones de tráfico.
- Mejoras en los procesos de notificación de denuncias, gracias a la introducción de la Dirección Electrónica Vial y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), lo que permite mayor seguridad jurídica en la recepción de las notificaciones de los procedimientos sancionadores.
- Consolidación y normalización del sistema de puntos del permiso de conducir y de la gestión de su pérdida.

Todas estas medidas contribuyen a dotar a las sanciones de tráfico de una efectividad muy superior a cualquier otra que haya podido existir en períodos anteriores, constituyendo un importante freno a los comportamientos contrarios a la seguridad vial.

Además se están llevando a cabo análisis sobre la utilización de nuevas tecnologías en el procedimiento sancionador, mediante la generalización del empleo de dispositivos PDA por parte de todos los agentes de movilidad encargados de la vigilancia del tráfico. De esta forma, al mismo tiempo que se formula la denuncia, los datos son cargados telemáticamente en la aplicación de gestión de multas de tráfico, dando comienzo de forma automática al procedimiento sancionador. El objetivo es disminuir los tiempos de tramitación sin mermar las garantías del presunto infractor, garantizando la eficacia y la seguridad de todo el proceso.





OBJETIVO:

Mejorar la eficacia del procedimiento sancionador en materia de tráfico.

INDICADORES:

1. Total de denuncias formuladas.
2. Total de expedientes resueltos.
3. Total de reclamaciones (alegaciones y recursos) resueltas sobre las reclamaciones presentadas.
4. Número de boletines pagados en vía voluntaria.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

4.4 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

Con este ámbito de intervención se pretende evitar siniestros y lesiones mediante el diseño y el mantenimiento de una infraestructura vial de calidad, facilitando un entorno urbano calmado en el que puedan convivir los distintos usuarios y que sea indulgente ante los errores que estos puedan cometer, limitando el riesgo de que se produzca un accidente, y en último caso reduciendo la gravedad de los siniestros que se produzcan por tales errores.

4.4.1 Ordenación y Regulación Viaria

En este programa se prevén las siguientes actuaciones:

Proseguir con la implantación de medidas de calmado de tráfico, dada la especial incidencia de la velocidad en los accidentes y su gravedad.

En aras de mejorar la seguridad vial en nuestras calles se han instalado elementos reductores de velocidad, como badenes de caucho y bandas transversales de alerta, cuya implantación tiene en cuenta parámetros como son la intensidad del tráfico, su composición, la velocidad media diaria, las características geométricas y funcionales del vial en cuestión, la intensidad de circulación ciclista y la existencia de viviendas en las proximidades, entre otros.

Entre los años 2007-2010 se han instalado un total de 2.510 metros lineales de badenes de caucho y 131 metros lineales de bandas transversales de alerta.

Se prevé continuar con el estudio y análisis de la implantación de elementos reductores de velocidad de este tipo, además de avanzar en el diseño, y posible implantación, de otros elementos que ocasionen menor contaminación acústica y que no dificulten la circulación de motocicletas, bicicletas y transporte público.





Cerrar al tráfico motorizado algunos viales representativos de la ciudad de Madrid los domingos y festivos por la mañana.

Si bien ya existe algún que otro precedente, como es el caso de la restricción al tráfico motorizado los domingos por la mañana del tramo de la calle Fuencarral comprendido entre las glorietas de Quevedo y Bilbao, Paseo de Camoens o la de la calle Mayor en un horario determinado, con este



proyecto se pretende hacer extensible este tipo de actuaciones a calles de otros distritos, en consonancia con la actual concepción de la movilidad que pretende reponer al peatón como principal actor de la escena urbana.

Para ello, se realizarán estudios previos que analicen la viabilidad y las posibles afecciones a la movilidad de la zona del cierre al tráfico los domingos y festivos por la mañana de determinadas calles, para el uso y disfrute de los vecinos.

Continuar con el desarrollo y la implantación de una señalización especial en la ciudad de Madrid.

Esta señalización es más llamativa y visible que la señalización convencional, especialmente indicada para los puntos en los que se registran concentraciones peatonales importantes o de especial peligrosidad.

Este tipo de señales, si bien no son convencionales en su formato, sí son respetuosas con las indicaciones establecidas en el Reglamento General de Circulación. Las primeras señales especiales que se estudiaron en 1998 fueron las de “zona escolar”, diseñadas con la finalidad de proporcionar mayor seguridad a los alumnos que acuden a diario a los centros de enseñanza. Éstas consisten en una lámina de material retrorreflexivo amarillo fluorescente de nivel 3, el más alto.



Existen dos tipos de señales: de preaviso y de recordatorio de zona escolar. Al final del período de vigencia del anterior Plan de Seguridad Vial 2007-2010, Madrid contaba con 834 colegios, para lo que ha sido preciso implantar 3.937 señales.

La señalización especial de zona escolar, junto con otros factores, como pueden ser la mejor educación y concienciación vial, y las mejoras en infraestructuras ayudarán a mejorar los datos de siniestralidad en los menores de 14 años.

Las de zona escolar no han sido las únicas señales especiales que se han diseñado e instalado en las calles de Madrid. También se diseñaron otras como la señalización luminosa de pasos para peatones o los carteles para señalar la cercanía a centros de mayores, polideportivos o parques, dentro de los mismos parámetros de diseño de las señales de zona escolar, cambiando los colores de la lámina y adaptando los pictogramas a cada caso concreto.

Al término del período de vigencia del anterior Plan de Seguridad Vial 2007-2010, Madrid contaba con 508 pasos de peatones luminosos, para lo que ha sido necesario implantar 1.015 señales.

En lo concerniente a los restantes tipos de señalización especial, de centros de mayores, polideportivos y parques hasta el final del anterior Plan de Seguridad Vial 2007-2010, fueron señalizadas 255 zonas especiales, instalándose 1.157 nuevas señales.

En el ámbito del actual Plan de Seguridad Vial 2012-2020, está previsto mantener la señalización especial en aquellos puntos de especial necesidad.

OBJETIVO:

Mejorar la seguridad vial mediante el empleo de elementos de calmado de tráfico y la mejora de la señalización y la restricción puntual de determinados viales a la circulación de vehículos.

INDICADORES:

1. Número total de metros lineales o de unidades de elementos de templado de tráfico instalados.
2. Número total de carteles de señalización especial instalados, según tipos.
3. Superficie total (en m²) de viales restringida a la circulación de vehículos.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General Regulación y Vigilancia de la Circulación.
Dirección General Vías Públicas y Espacios Urbanos.
Dirección General de Sostenibilidad.
Cuerpo de Policía Municipal.





4.5 INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO

La finalidad perseguida mediante este ámbito de intervención es evitar la producción de accidentes mediante el estudio de los ya producidos y el análisis de sus causas, generando conocimiento que permita diseñar mecanismos de intervención adecuados a los problemas que se detecten.

4.5.1 Estudio de la siniestralidad desde el análisis vial y el diseño urbano.

Para reducir la siniestralidad es clave la investigación y el análisis del proceso que desencadena el accidente. Con este programa se pretende potenciar y mejorar la micro-investigación de accidentes de tráfico, tanto desde la perspectiva de mejorar la investigación judicial de los siniestros, aportando a la autoridad judicial atestados e informes técnicos de la mayor calidad posible, como sobre todo desde el punto de vista de mejorar la seguridad vial, ya que la puesta en marcha de medidas para evitar accidentes en el futuro ha de reposar en el detallado conocimiento de sus causas.



Las actuaciones previstas se centran en el estudio pormenorizado de los accidentes por atropello, los que más víctimas mortales producen en Madrid. Para ello el objetivo propuesto es estudiar en profundidad el 100% de los atropellos con víctimas mortales y aquellos con heridos graves que se hayan producido en inmediaciones de pasos de peatones. De todos ellos, además de realizar el estudio habitual de accidentes de circulación con víctimas, se va a estudiar especialmente la participación de los distintos factores presentes a la hora de su producción, llevando a cabo la reconstrucción del mismo.

OBJETIVO:

Potenciar y mejorar la micro-investigación de accidentes de tráfico, tanto desde la perspectiva de mejorar la investigación judicial de los siniestros, aportando a la autoridad judicial atestados e informes técnicos de la mayor calidad posible, como sobre todo, desde el punto de vista de mejorar la seguridad vial.

INDICADORES:

1. Porcentaje de atropellos con heridos graves o fallecidos investigados.
2. Porcentaje de accidentes de ciclistas con heridos graves o fallecidos investigados.
3. Número de atestados realizados.

AGENTES IMPLICADOS

Cuerpo Policía Municipal de Madrid



4.5.2 Investigación Estadística

La investigación estadística es necesaria para poder detectar debilidades en la seguridad vial de la ciudad, para ello se han programado las siguientes actuaciones para el próximo período:

- Adecuación de las aplicaciones informáticas disponibles para la elaboración de mapas de riesgo por distritos.
- Elaboración de un estudio anual de diagnóstico de la seguridad vial.
- Análisis comparativo con otras ciudades y con el total nacional de zona urbana.
- Elaboración de informes sobre localización de la accidentalidad y definición de actuaciones prioritarias.

Desde el anterior Plan de Seguridad Vial se mantienen periódicamente reuniones entre la Policía Municipal de Madrid y la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, para estudiar puntos de concentración de accidentes y proponer medidas para minimizar su riesgo.

Las actuaciones que se derivan de este estudio afectan a veces a la infraestructura, mediante mejoras en el viario e implantación de medidas de calmado de tráfico. En otras ocasiones, una vez descartada la implicación de la infraestructura en la producción de los siniestros, se realizan controles de las infracciones que residen en la raíz de la producción de estos accidentes.

Así se realizan controles de velocidad por parte de los Agentes de Movilidad y de Policía Municipal, de manera que se pueda contar con datos objetivos de la velocidad de circulación y se pueda reducir la peligrosidad en estos puntos.

Se continuará con la elaboración conjunta de estos informes sobre puntos de concentración de accidentes, sean tramos o intersecciones, y se realizará un informe anual orientado a mejorar la seguridad vial en puntos concretos.

OBJETIVO:

Mejorar el conocimiento de los accidentes, su localización, el perfil de los implicados como conductores y peatones, y de los factores y circunstancias que intervienen en ellos para diseñar acciones de mejora que los eviten en el futuro.

INDICADORES:

1. Número de propuestas de ordenación y regulación viaria elaboradas tras el estudio de los puntos detectados.
2. Porcentaje de propuestas de ordenación y regulación viaria estudiadas respecto a las propuestas remitidas por Policía Municipal.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.
Cuerpo de Policía Municipal.





4.5.3 Realización de estudios sobre seguridad vial peatonal y ciclista

En coincidencia con el compromiso del Ayuntamiento de Madrid de tolerancia cero ante la accidentalidad, desde la Dirección General de Ingeniería Ambiental y Gestión del Agua se están desarrollando una serie de estudios y proyectos que contribuirán a promover una nueva cultura de la movilidad. Esta iniciativa se enmarca en los criterios de intervención definidos en el Programa de Gobierno Municipal que tiene entre sus principales objetivos ceder más espacio al peatón, al paseante, al residente, para que ocupe el lugar preferente que naturalmente le corresponde en el uso del espacio urbano, facilitar un camino escolar más seguro y atractivo, y promover la presencia activa de la movilidad ciclista en la ciudad.

En este sentido está previsto redactar la Estrategia para la Creación de una Red de Itinerarios de Prioridad Peatonal en la Almendra Central de Madrid. Este Estudio tiene como objetivo final aumentar el protagonismo del peatón en la ciudad y para ello propondrá hacer más énfasis en la cultura cívica de protección al peatón, que pasa por la adopción de muy diversas medidas desde el punto de vista de la seguridad vial.

En esta línea, las intervenciones que favorecen la prioridad peatonal en determinadas zonas no sólo contribuyen a proteger al peatón, sino a devolverle su papel protagonista en la ciudad. Se trata de seguir profundizando en el desarrollo de medidas que recuperen la calle para el peatón a partir de un diseño sostenible de la vía pública, con la creación de itinerarios peatonales específicos, y haciendo extensivo este nuevo modelo urbano a todos los distritos de la capital.





Igualmente, se va a dedicar esfuerzos a estudiar y ejecutar mejoras en cuanto a señalización e información en las vías ciclistas. En una primera fase se va a trabajar sobre el Anillo Verde Ciclista (AVC), para dar respuesta a las preocupaciones planteadas por el Cuerpo de Policía Municipal y el SAMUR-Protección Civil sobre la problemática que supone en casos de accidentes ocurridos en el AVC, la localización exacta del punto donde se ha producido el accidente y la información sobre los puntos adecuados de acceso a los equipos de emergencia.



La bicicleta es un medio de transporte cada vez más utilizado en la ciudad de Madrid. En los últimos años el Ayuntamiento de Madrid ha desplegado un Plan Director de la Movilidad Ciclista que ha supuesto la construcción de un buen número de kilómetros de plataforma reservada para estos usuarios. En la actualidad la ciudad dispone de 272 kilómetros de vías ciclistas segregadas y señalizadas como tal. El uso de la bicicleta presenta grandes ventajas en términos de sostenibilidad pero contiene el componente negativo de la accidentalidad asociada a su uso. En los últimos años se han visto implicados en accidentes con otros vehículos o con peatones, y se han producido a consecuencia de estos accidentes el fallecimiento de 3 conductores de bicicletas en 2010, no produciéndose ninguna víctima mortal dentro de este colectivo en 2011. Se trata de un problema que puede agravarse en el futuro con el previsible aumento del número de ciclistas en nuestras calles, incremento que a su vez va a verse impulsado desde otras administraciones, como el Estado, que se ha propuesto en su Plan políticas de fomento del uso de la bicicleta.

Para este colectivo a día de hoy no se prevén objetivos específicos en cuanto a reducción de fallecimientos, toda vez que su participación en las víctimas mortales es, afortunadamente, muy escasa. No obstante se estudiará la evolución de la problemática asociada al uso de la bicicleta en la ciudad de Madrid, se realizarán estudios en profundidad de los accidentes que se produzcan y, en función de ello, se elaborará un plan específico para la seguridad de estos usuarios.





OBJETIVO:

Favorecer la movilidad peatonal y ciclista: elaborar la estrategia de la red de itinerarios de prioridad peatonal e implantar mejoras de señalización e información en vías ciclistas.

INDICADORES:

I. Número de Estudios realizados

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Ingeniería Ambiental y Gestión del Agua.

Cuerpo Policía Municipal de Madrid.

4.5.4 Foro Madrid de seguridad vial

El estudio de los problemas de seguridad vial no solo se realiza por las administraciones públicas, cada día más universidades y centros de investigación públicos y privados, junto con asociaciones de víctimas y otras de la sociedad civil, trabajan intensamente para la mejora de la seguridad vial, impulsando estudios y acciones dirigidas a mejorar en esta materia.

El Ayuntamiento de Madrid está abierto a la colaboración con estas entidades públicas y privadas, dentro de la tarea común de mejorar la seguridad de la circulación en las ciudades, garantizando una movilidad sostenible y segura.

En el periodo de vigencia del pasado plan de seguridad vial se realizaron trabajos conjuntos y colaboraciones con asociaciones de víctimas, clubes de automovilistas, centros de investigación de universidades madrileñas y fundaciones relacionadas con la seguridad vial. Estas colaboraciones dieron como fruto la realización de estudios de investigación, congresos y campañas conjuntas de prevención.

Para el periodo de vigencia del presente plan se pretende continuar y ampliar estas colaboraciones mediante la creación de un foro Madrid de seguridad vial que permitirá el debate sobre la evolución de la situación de la ciudad en la materia, así como la realización de estudios conjuntos y llevar a cabo medidas coordinadas. Desde él se dará una solución más eficiente a problemas actuales como la seguridad vial laboral o la siniestralidad de peatones y ciclistas, prestando especial atención a las nuevas necesidades que puedan ser detectadas en el futuro.

**OBJETIVO:**

Debatir y gestionar de manera coordinada y flexible aquellos estudios y análisis de aspectos que afectan a la seguridad vial para dar respuesta a las necesidades detectadas en esta materia: siniestralidad vial laboral, victimización de determinados colectivos, etc., y articular acciones de manera conjunta.

INDICADORES:

1. Número de estudios realizados.
2. Número de acciones implementadas.

AGENTES IMPLICADOS

Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad.
Organizaciones de la sociedad civil y centros de investigación involucrados en la seguridad vial.

4.6 ATENCIÓN Y AUXILIO A LAS VÍCTIMAS

Con este ámbito de intervención se pretende, una vez producido el accidente y las lesiones, prevenir muertes y discapacidades evitables, limitar la gravedad del traumatismo sufrido y del sufrimiento que ocasiona, y velar por una evolución óptima de las víctimas y su reintegración en la comunidad.

4.6.1 Desarrollo de Protocolos de Actuación Conjunta

El Ayuntamiento de Madrid ha desarrollado un Modelo Integral de Seguridad y Emergencias que garantiza a través de una sola llamada la cobertura de todos los aspectos que forman parte de un correcto procedimiento asistencial. Ello se ha concretado en distintos protocolos bilaterales de actuación conjunta entre Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Bomberos y SAMUR-Protección Civil, para atender cualquier clase de accidente. En caso de un accidente complejo se activa un procedimiento municipal denominado Protocolo de Incidentes Complejos (PIC) que establece la comunicación y actuación conjunta, y el establecimiento expreso de un Mando Único que dirige el conjunto de la respuesta asistencial.

OBJETIVO:

Actuación integral en el proceso de respuesta y asistencia a un accidente de Tráfico.

INDICADORES:

1. Número actuaciones con activación del Protocolo de Incidentes Complejos.
2. Tiempo medio de actuación hasta la evacuación de las víctimas graves igual o menor de 35 minutos.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Emergencias y Protección Civil.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.
Cuerpo de Policía Municipal.





4.6.2 Oficina de Coordinación para la Atención a la Víctima

El Cuerpo de Policía Municipal cuenta con una Oficina de Coordinación para la Atención a la Víctima, cuyo objetivo es atender de forma personalizada y con personal especializado a las víctimas. Esta oficina se orienta especialmente a las víctimas de violencia doméstica y de género, a los menores en situación de riesgo o desamparo, así como las víctimas de accidentes de tráfico, realizando el seguimiento de su caso y poniéndoles en contacto con los servicios jurídicos, sanitarios y sociales que sean necesarios.

En el caso de delitos contra la seguridad vial, el Cuerpo de Policía Municipal trabaja en la realización de diligencias de información de derechos a perjudicados y/o ofrecimiento de acciones por parte de los equipos instructores de los Atestados de Tráfico.

Por este motivo y para proporcionar una atención personalizada y especializada a víctimas de ilícitos penales, instruidos e investigados por la Unidad de Atestados de Policía Municipal, se encuentra a disposición de los ciudadanos esta oficina. Concretamente está a disposición de todas aquellas personas que hayan sido víctimas, sus familiares, y los testigos de accidentes de tráfico.



Esta oficina se coordina con los diferentes profesionales que intervienen en el trato con la víctima, principalmente SAMUR-Protección Civil, SAMUR Social, Fiscalía y las Oficinas Judiciales.

La citada oficina se encuentra ubicada en las instalaciones de la Subinspección de Policía Judicial.

OBJETIVO:

Atender de forma personalizada y especializada a las víctimas de accidentes de tráfico, realizando el seguimiento de su caso y poniéndoles en contacto con los servicios jurídicos, sanitarios y sociales que sean necesarios.

INDICADORES:

- I. Número de víctimas atendidas.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Emergencias.
Dirección General de Igualdad de Oportunidades.
Cuerpo de Policía Municipal.
Fiscalía y Oficinas Judiciales.



4.6.3 Desarrollo de Protocolos de Asistencia Médica

Sin duda el factor más decisivo a la hora de disminuir la mortalidad y la discapacidad de las víctimas de tráfico es el proceso de asistencia médica inmediata. SAMUR-Protección Civil, con un tiempo medio de respuesta de 7 minutos 30 segundos, garantiza la máxima calidad en el manejo urgente de las víctimas.

Pero tan importante como llegar rápido resulta actuar de forma rigurosa y con procedimientos excelentes. En el año 2009 se puso en marcha el “Procedimiento Especial de Asistencia a Pacientes Traumatizados Graves” denominado “Código 15”, el cual implica, además de una asistencia realizada por dos médicos del SAMUR, el traslado a aquellos hospitales que reciben a la víctima con el equipo completo de especialistas necesarios para el manejo del paciente grave.■

OBJETIVO:

Disminución de la mortalidad de víctimas graves en accidentes de tráfico.

INDICADORES:

1. Tiempo medio de llegada desde la recepción del aviso a SAMUR.
2. Supervivencia de víctimas graves siete días después del ingreso hospitalario.

AGENTES IMPLICADOS

Dirección General de Emergencias y Protección Civil.





CITIZEN'S ASSISTANCE
(POLICE)

112



POLICIA
MUNICIPAL



FERR

5

EVALUACIÓN Y REVISIÓN



CITIZEN'S ASSISTANCE
(POLICE)

112



ENCIO

POLICÍA
MUNICIPAL





5 EVALUACIÓN Y REVISIÓN

La vigencia del presente Plan se extiende hasta el año 2020, de forma coincidente con la programación europea y nacional. En el año 2015 se realizará un análisis del cumplimiento de objetivos y, especialmente, del grado de ejecución de las acciones planteadas y su contribución a las metas del Plan, y en su caso se procederá a llevar a cabo las adaptaciones y ajustes necesarios para poder alcanzar en el año 2020 los objetivos de forma satisfactoria.

Con carácter anual se elaborará en el primer trimestre un informe de seguimiento con los resultados del año anterior. La periodicidad del análisis del cumplimiento de los objetivos será semestral y será realizado por una Comisión formada por personal del Área Delegada de Seguridad y Emergencias, la Coordinación General de Sostenibilidad y Movilidad y la Coordinación General de Medio Ambiente, pudiendo cambiar esta composición en función de necesidades organizativas, funcionales o por que las circunstancias así lo motiven.

La metodología será similar a la contenida en el anterior Plan. En síntesis, se basa en establecer de forma periódica reuniones de coordinación con los responsables de los distintos programas, que permitan conocer los avances obtenidos así como las dificultades para la obtención de los objetivos fijados en cada uno de ellos. Además estos análisis servirán para definir las acciones a desarrollar en cada momento.

La prevención de la accidentalidad vial en una gran ciudad como Madrid ha de tener en cuenta especialmente a los usuarios vulnerables. Se continuará estudiando la problemática relacionada con estos usuarios, pudiéndose incorporar acciones a la programación de actuaciones en seguridad vial de la ciudad, o en función de la evolución de los datos de siniestralidad, podrán ponerse en marcha planes de seguridad vial específicos.

La revisión del presente plan, y de aquellos que pudieran publicarse, se efectuará de forma coordinada, puesto que los logros de todos ellos redundarán en una mejora de la seguridad vial de la ciudad de Madrid y en una reducción de la siniestralidad.■

CITIZEN'S ASSISTANCE
(POLICE)

112



ENCIO

POLICÍA
MUNICIPAL





6 GLOSARIO

Accidente de circulación (1): Es el que se produce, o tiene su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. Como consecuencia de los mismos resultan, una o varias personas muertas o heridas o, sólo daños materiales. Debe estar implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente con víctimas: aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas.

Accidente mortal: aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

Accidente con sólo daños materiales: aquél en que no se han ocasionado ni muertos ni heridos.

Araña de movilidad: conjunto de itinerarios más habituales por los que se desplazan a pie los escolares de un centro educativo para ir o volver del mismo.

Colisión: choque entre vehículos o entre estos y cualquier otro objeto consistente (farola, inmueble, etc.).

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Muerto: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de las 24 horas siguientes.

Herido grave: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido leve: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no puede aplicarse la definición de herido grave.

Vehículo implicado: se considera que un vehículo está implicado en un accidente de circulación cuando, entra en colisión con: otro u otros vehículos en movimiento, parados o estacionados; peatones; animales; u otro obstáculo.

Educación reglada: aprendizaje que otorga una titulación reconocida oficialmente.

Educación vial: toda acción educativa encaminada al desarrollo de conocimientos, hábitos y actitudes que mejoran el comportamiento del conductor, peatón o viajero, con el fin último de reducir la accidentalidad.

Nivel de riesgo: indicador que relaciona la accidentalidad en sus diferentes fórmulas (accidentes, muertos, heridos, etc.) con la intensidad de tráfico del tramo en que se produce.■

(1) Según Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993. Ministerio de Presidencia.

