



AREA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y CONVIVENCIA HERRIARREN SEGURTASUNEKO ETA ELKARBIZITZAKO ALORRA

PRESENTACIÓN PLAN INTEGRAL ACCIONES SEGURIDAD VIAL

AÑO 2017

ANÁLISIS GENERAL

DESCENSO DEL NÚMERO DE FALLECIDOS EN ACCIDENTE

- Los últimos 25 años se ha registrado un descenso, desde cifras inaceptables de 10, 12 ó 14 fallecidos al año, hasta otras igualmente inaceptables de 2, 3 ó 4.
- La cifra es en la actualidad, de media, tres veces inferior a la registrada los 12 primeros años.



ANÁLISIS GENERAL

ESTANCAMIENTO EN LA TENDENCIA A LA BAJA EN FALLECIDOS LOS ÚLTIMOS 12 AÑOS

- Hubo una primera etapa de disminución del número de fallecidos en accidente. De los 9 fallecidos de media anual entre los años 1993 y 2004, hasta un promedio de 3 decesos entre 2005 y 2016.
- No obstante, los últimos 12 años se ha producido un estancamiento, de dicha tendencia, lo que nos ha alejado del objetivo CERO VÍCTIMAS MORTALES.
- El Gobierno Municipal del Cambio está trabajando desde hace año y medio para avanzar hacia el objetivo CERO VÍCTIMAS, apostando por una movilidad sostenible.

ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

1. - Elevado uso del vehículo privado en los desplazamientos:

REPARTO MODAL

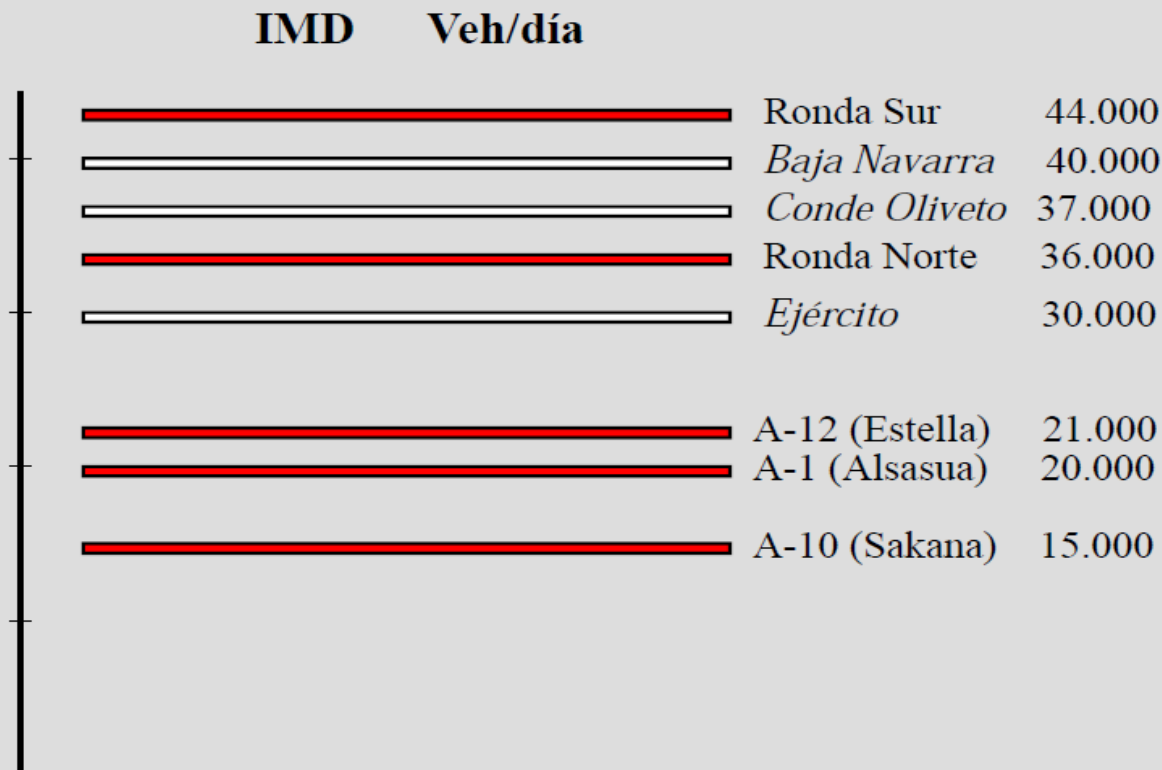
COMARCA DE PAMPLONA				
Año	A Pie	Transp. Público	Vehíc. Privado	Bicicleta
1996	43,7%	14,4%	36,8%	--
2013	42,1%	12,7%	41,1%	2,3%

COMPARATIVA AÑO 2013				
	A Pie	Transp. Público	Vehíc. Privado	Bicicleta
Pamplona	42%	13%	41%	2%
Vitoria	53%	8%	24%	13%
S.Sebastián	49%	18%	26%	5%

ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

2.- Excesivo tráfico en el Centro de la Ciudad



ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

3. - Bajo uso de la bicicleta :

- Pamplona-Iruña: 2%.
- Donostia- San Sebastián: 5%.
- Vitoria-Gasteiz: 13%.

ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

4.- La ciudad está construida y diseñada en favor del vehículo privado :

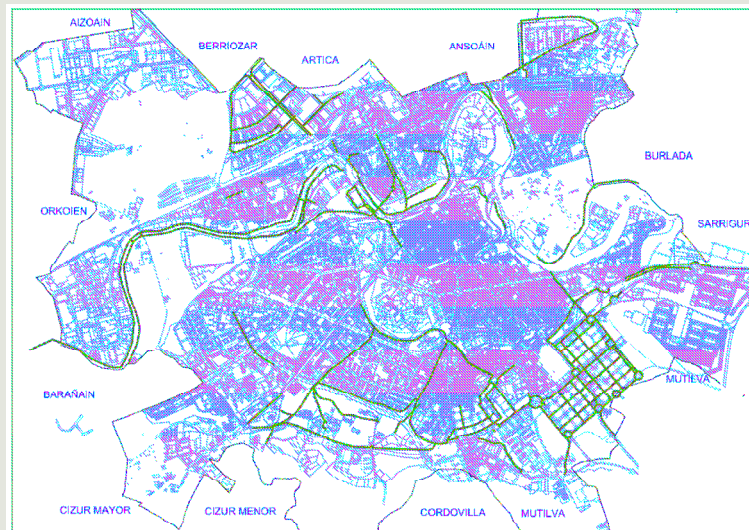
- El espacio público dedicado a la circulación de vehículos privados es muy superior al destinado a peatones, transporte público o bicicletas.
- Padre Moret: 10 metros de calzada, tres carriles de circulación, aceras insignificantes, 14.000 vh/día, ninguna referencia a carriles bus o vías ciclistas.
- - Cortes de Navarra: similar a la anterior, con el añadido de que los 13.000 vh/día que transitan por esta calle atraviesan una calle residencial como es la avenida Carlos III.
- - Plaza Europa: seis carriles de circulación más dos líneas de estacionamiento, pasos de peatones de 34 metros de longitud, ángulos de entrada a la intersección suaves que permiten acceder a velocidad elevada. Igualmente sin carriles reservados a bus o bicicletas.

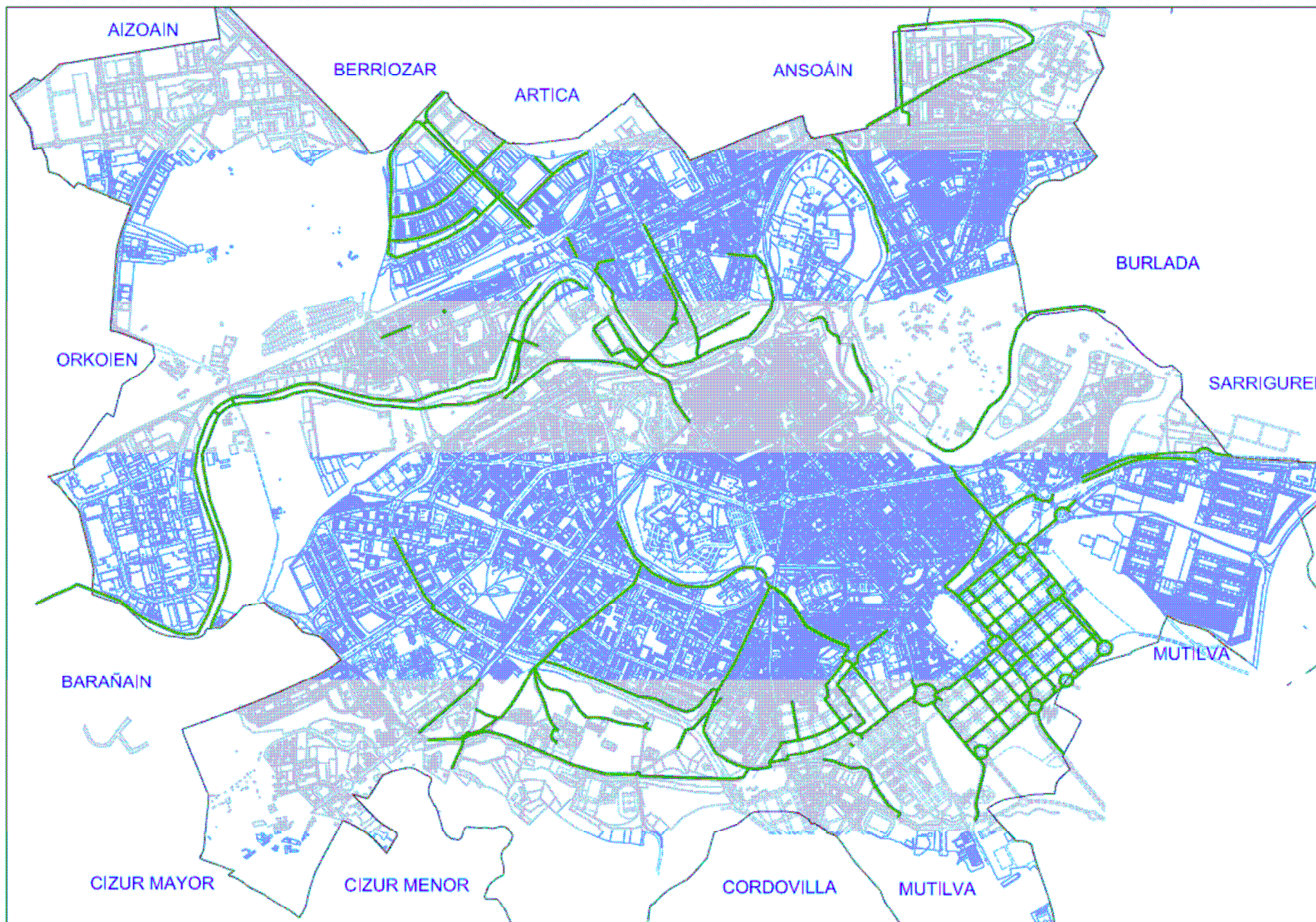
ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

5.- Red ciclista reducida e inconexa :

- Salvo en los barrios de nueva creación, como pueden ser Buztintxuri o Soto de Lezkairu, la red ciclista se compone de tramos sueltos, mal conectados que obliga a transitar en muchas ocasiones por la acera





ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

6.- Vías sobredimensionadas con una capacidad superior a la demanda :

- Calles con largas rectas, dos sentidos de circulación y más de un carril de circulación, las cuales invitan a circular a velocidad superior a la permitida y a no respetar la prioridad en los pasos de peatones.

- Ejemplos de este tipo de vías son: Sancho el Fuerte, Monasterio de Urdax, Ermitagaña, Sadar, Guipúzcoa, Valle de Egüés o Cataluña.

ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

- 7.- Priorización del número de plazas de estacionamiento sobre la visibilidad de los pasos de peatones :



ANÁLISIS GENERAL

¿QUÉ NOS ESTÁ ALEJANDO DEL OBJETIVO CERO VÍCTIMAS?

8.- Insuficientes medidas dirigidas a mejorar la velocidad comercial del transporte público:

- No cuenta con acciones decididas como pueden ser extender la red de carriles reservados especialmente en intersecciones y vías de alta densidad de circulación, regulación semafórica orientada al bus en lugar de hacia el vehículo privado como ocurre en la actualidad, acercamiento de líneas al casco histórico, en lugar de vías que lo rodean como avenida del Ejército, carriles que permitan la circulación del bus en sentido contrario en vías estratégicas

AÑO 2016: ACCIONES PREVENTIVAS (I)

RADAR: VEHÍCULOS TOTAL CONTROLADOS: **4.941.229**

Denunciados: **3.489**

Delito de velocidad: **3**

ETILOMETRÍA: Nº TOTAL DE PRUEBAS REALIZADAS: **18.900**

Denunciados: **556**

Delito por etilometría: **77**

DROGAS: Nº TOTAL PRUEBAS REALIZADAS: **149**

Denunciados: **45**

TRANSPORTE ESCOLAR: VEHÍCULOS TOTAL CONTROLADOS: **62**

Denunciados: **19**

AÑO 2016: ACCIONES PREVENTIVAS (II)

DOCUMENTACIONES: VEHÍCULOS TOTAL CONTROLADOS: **2.133**

Denunciados ITV: **109**

Denunciados seguro obligatorio: **11**

Denunciados permiso conducción: **9**

Otras: **62**

INFRACCIONES: VEHÍCULOS TOTAL CONTROLADOS: **38.036**

Distracciones: **187**

Cinturón de seguridad y SRI: **49**

Pasos peatones: **64**

Bicicletas: **61**

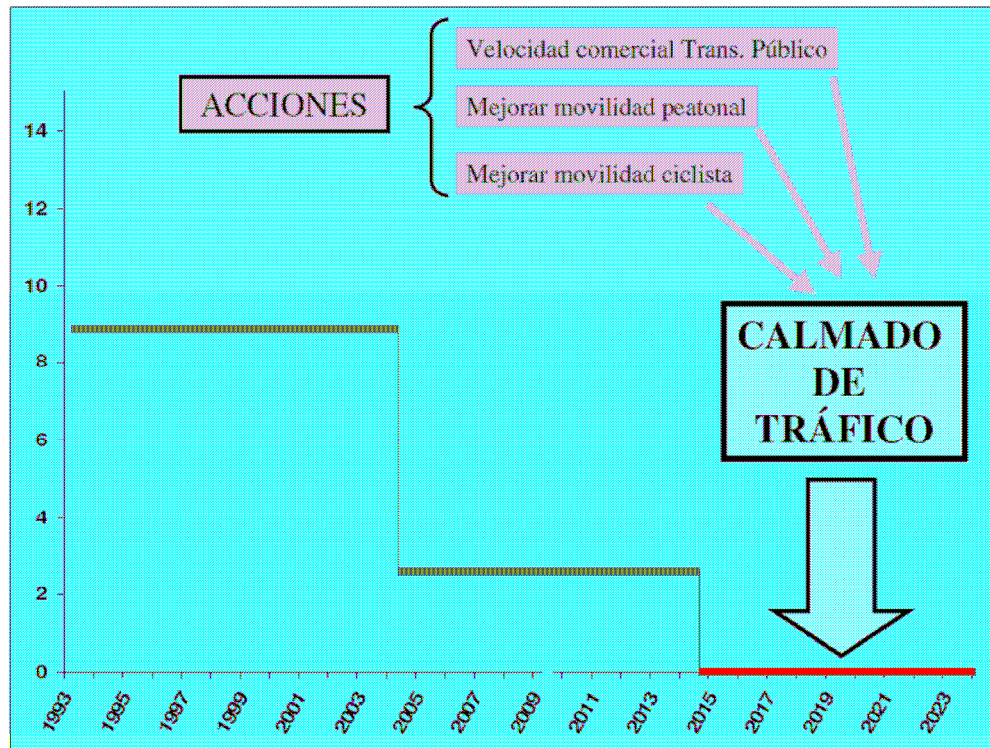
AÑO 2016: ACTUACIONES FÍSICAS

- Mejora de seguridad glorieta calle Biurdana – IES Donibane
- Mejora de seguridad glorieta calles Ermitagaña – Miluze
- Nuevo acceso peatonal Grupo Larraina
- Creación glorieta Ronda de Azpilagaña – Ctra. Universidad
- 18 nuevos pasos de peatones
- 86 nuevas plazas estacionamientos motocicletas previas paso peatones
- Mejora visibilidad: Creación 9 isletas cebreadas
- 24 nuevas plazas para discapacitados
- Colocación de 17 cojines berlineses y 16 lomos de asno
- Continua la sustitución de ópticas semafóricas por led

AÑO 2017: ACTUACIONES FÍSICAS

- Renovación de la señalización vertical de tráfico
- Mejora de la seguridad glorieta calle Ermitagaña – Calle Malón Echaide
- Mejora seguridad paso peatonal calle Lumbier
- Nuevos pasos de peatones en barrio de Orvina
- Creación de 7 nuevos aparcamientos para motocicletas previos a pasos de peatones
- 6 actuaciones para mejorar la visibilidad en puntos peligrosos
- 11 cojines berlineses en 5 vías urbanas previos a pasos de peatones
- Realización de trabajos previos a la semaforización del cruce Avda. Baja Navarra – Calle Paulino Caballero

OBJETIVO DEL PLAN INTEGRAL 2017-2021



En el decenio 1993-2003 la cifra media de fallecidos por año fue de 9 personas/año

En el decenio 2005-2015 la cifra media de fallecidos por año descendió a 2,5 personas/año

En este descenso tuvo una clara influencia las medidas Adoptadas de calmado del tráfico: Instalación de cabinas radar, mejora en la sincronización semafórica, construcción de glorietas en lugares donde se buscaba una disminución de la velocidad, y también influyó la entrada en vigor del permiso de conducir por puntos

El objetivo buscado para estos próximos años es el de Visión Cero, tratando de llegar a una media de fallecidos lo más cercana posible a esta cifra

OBJETIVOS HASTA 2021

CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2017-2021

- Ejecución de las 44 acciones planificadas en el PSV
- Priorizar la Seguridad Vial en el casco urbano
- Implantación de nuevos modelos de movilidad más sostenible
- Conseguir un calmado del tráfico y un reparto equilibrado del espacio público
- Mejora de la visibilidad en los pasos de peatones
- Adecuación de un entramado vial para ciclistas que garantice su seguridad
- Tener como objetivo fundamental la “Visión Cero” en fallecidos por accidentes de tráfico en Pamplona-Iruña

ACCIONES PLANIFICADAS PSV 2017 - 2021

RELACIÓN DE ACCIONES

- Educación Vial Escolar
- Educación Vial tercera edad
- Educación Vial personas con discapacidad
- Formación Vial en Universidades
- Educación Vial para infractores penados
- Educación Vial para infractores administrativos
- Educación Vial en el uso de la bicicleta para adolescentes
- Concienciación. Presentación del PSV
- Concienciación. Ruedas de prensa en cada implantación de propuesta

ACCIONES PLANIFICADAS PSV 2017 - 2021

- Concienciación. Información sobre datos de accidentalidad
- Concienciación. Información periódica sobre el grado de cumplimiento e indicadores
- Eventos singulares
- Jornadas sobre la Seguridad Vial en bicicleta
- Jornadas sobre la Seguridad Vial de los peatones
- Iluminación de pasos de peatones
- Materialización de pasos asimétricos
- Mejora visibilidad en los pasos de peatones y zonas salidas vehículos
- Protección de aceras
- Corrección de pasos de peatones

ACCIONES PLANIFICADAS PSV 2017 - 2021

- Reductores de velocidad
- Caminos escolares seguros
- Ampliación de los tiempos de paso para peatones en semáforos
- Controles de velocidad
- Controles de etilometría y drogas
- Controles de uso de telefonía móvil mientras se conduce
- Controles para detectar el incumplimiento en el uso de sistemas de retención infantil y del cinturón de seguridad
- Controles de transporte escolar
- Controles específicos para prevención atropellos en pasos de peatones
- Controles específicos sobre los ciclistas

ACCIONES PLANIFICADAS PSV 2017 - 2021

- Controles de documentación (ITV, seguro, permiso conducir, etc...)
- Controles específicos sobre ciclomotores y motocicletas
- Controles sobre vehículos ligeros de transporte mercancías
- Acciones de mejora para la tramitación de expedientes sancionadores
- Informes relativos a señalización
- Estudios para la eliminación de puntos peligrosos o conflictivos
- Limitación a 30 km/h en todas las calzadas con un solo carril y sentido de circulación
- Prácticas en bicicleta por la ciudad
- Unificación de los indicadores de Seguridad Vial

ACCIONES PLANIFICADAS PSV 2017 - 2021

- Seguimiento de Víctimas (OAV)
- Plan de movilidad
- Planes de movilidad para empresas
- Nuevas tecnologías
- Concurso para centros educativos
- Concurso para empresas

PRINCIPAL NOVEDAD 2017

CREACION DE UN EQUIPO DE TRABAJO Y EVALUACIÓN

- Formado por 3 personas pertenecientes a las Brigadas de Movilidad Vial y Circulación de Policía Municipal
- Encargados de elaborar un Plan Global de actuación en materia de seguridad vial que corrija las posibles deficiencias detectadas.
- Analizarán la Ciudad en su conjunto, desde un punto de vista integral, para darle espacio al Peatón, al Transporte Público y a la Bicicleta.
- Va a ser un análisis global sobre un estudio calle a calle.
- Con el objetivo de aportar medidas a favor del peatón, de la bicicleta y del transporte público
- Las medidas a implantar deberán conllevar un calmado del tráfico: Aumento de la visibilidad del peatón, reducción de los aforos de tráfico, reparto más proporcional del espacio público, etc..., con el claro objetivo de 0 víctimas
- En definitiva, se busca aplicar las medidas adoptadas en el Plan de Seguridad Vial 2017-2021

PRIORIDADES 2017

DOBLE OBJETIVO:

- NUEVO REPARTO MODAL: Modificar el reparto modal hacia modos de desplazamiento más sostenibles y menos lesivos como son el caminar, el uso de la bicicleta o el transporte público, en detrimento del vehículo privado.
- VISIÓN CERO: Descender el segundo peldaño de la gráfica de fallecidos por motivo del tráfico. El primer peldaño supuso un descenso desde los lo nueve sucesos de media anual, a tres; mientras que el segundo tiene que consistir en bajar esta cifra a cero.

PRIORIDADES 2017

ACCIONES DIRIGIDAS A:

- 1.- INCREMENTAR LA VELOCIDAD COMERCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
- 2.- MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL.
- 3.- MEJORAR LA MOVILIDAD CICLISTA.