



### 1.1 Plan de mejora de la seguridad vial (MSV)

Actualmente, Irún no cuenta con un Plan de Seguridad Vial propio, que permita establecer una serie de criterios de evaluación y objetivos para reducir la siniestralidad vial.

La base de datos de la accidentalidad no es homogénea, y los criterios para rellenar un atestado, aunque siguen los procedimientos establecidos, no recogen suficiente información. Además, es necesario realizar un seguimiento de las víctimas de los accidentes, para permitir una mejor clasificación del tipo y causas de las lesiones producidas.

La creación de un procedimiento estándar, identificando claramente el lugar del accidente, la causa y las víctimas, permite asentar las bases de una actuación.

Es por este motivo que, aunque dentro del PMUS no se desarrolla propiamente dicho Plan (debe tener un carácter independiente), se han abordado las directrices y criterios más adecuados a la situación actual del municipio, para que, posteriormente, se pueda desarrollar un Plan de Seguridad Vial completo, que junto con la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento regulen la circulación de personas y vehículos del municipio.

A su vez, para aumentar la seguridad vial, especialmente en los colectivos más sensibles (peatones y ciclistas), se han propuesto recomendaciones para el templado de tráfico dentro del municipio, como medidas complementarias a otras actuaciones encaminadas al fomento de modos de transporte más sostenibles.

#### Programa 1: Plan Municipal de Seguridad Vial (MSV1)

##### Objetivo y justificación

La evolución del número total de víctimas en accidentes de tráfico en zona urbana en España muestra una tendencia a la baja en los últimos años, descendiendo prácticamente un 3% anual. Sin embargo, comparando estos datos con el contexto europeo, comparando el número de muertos en vía urbana por millón de habitantes, España ocupa el decimotercer lugar en la Europa de los 25 en este tipo de accidentes.

Es por lo tanto labor de las Administraciones públicas y demás agentes sociales y económicos intervenir desde su ámbito territorial ejercitando las competencias que tienen atribuidas mediante diversas acciones (formación, normativas, diseño vial, etc.), para encontrar soluciones a la elevada accidentalidad de tráfico a escala local.

Las indicaciones recogidas en este Plan de Movilidad pretenden avanzar alguna línea sobre la definición de objetivos comunes y estableciendo y consensuando procedimientos y metodologías que permitan analizar los problemas de seguridad vial que afectan a Irún, de acuerdo con los objetivos planteados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 elaborado por la Dirección General de Tráfico.

##### Descripción de acciones

Las acciones encaminadas a la reducción de la accidentalidad se han desarrollado en el Anejo correspondiente, y aquí sólo se han incluido las referencias a las propuestas planteadas.

En total, se han analizado doce propuestas encaminadas a la mejora de la seguridad vial:

- Propuesta 1: Estudio, mejora de la red vial urbana y jerarquización viaria.
- Propuesta 2: Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico.
- Propuesta 3: Mejora de la señalización vertical y horizontal.
- Propuesta 4: Protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables.
- Propuesta 5: Atención de la seguridad vial en las empresas y en la movilidad profesional.
- Propuesta 6: Mejora de la seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.
- Propuesta 7: Fomento del transporte público colectivo urbano.
- Propuesta 8: Creación de instrumentos y mejora de la información sobre prevención de accidentes.
- Propuesta 9: Mejora de la atención a las víctimas de accidentes.
- Propuesta 10: Creación e implantación de sistemas de información sobre accidentalidad vial urbana.
- Propuesta 11: Difusión de las actuaciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.
- Propuesta 12: Incremento del control policial de las infracciones y seguimiento de la aplicación de las sanciones.

Cada una de ellas se ha englobado dentro de uno o varios ámbitos, permitiendo detectar que agentes o colectivos deben desarrollarlas y/o beneficiarse. En total, atendiendo a las indicaciones generales en este tipo de planes, existen diez ámbitos, que pueden ser ampliados o reducidos según las necesidades particulares del municipio.

**Gráfico 1. Ámbitos de actuación de un Plan de Seguridad Vial.**

Ámbitos de actuación y objetivos genéricos			
1		El diseño del espacio público y la señalización	Repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar el diseño de las calles y la señalización vial para garantizar la convivencia de todos los sistemas de desplazamiento.
2		El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbano	Pacificar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.
3		La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas	Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).
4		La movilidad de los colectivos más vulnerables	Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.
5		La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas	Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.
6		La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico	Mejorar la atención sanitaria y social a los afectados por accidentes de tráfico y considerar la seguridad vial urbana como un tema de salud pública.
7		El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana	Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.
8		La formación y la información sobre seguridad vial urbana	Actuar en el ámbito de la formación y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad.
9		La coordinación y colaboración entre administraciones	Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.
10		La participación social sobre seguridad vial urbana	Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad local y seguridad vial urbana e impulsar los pactos locales.

Propuestas de actuación municipales (transversales)

Fuente: DGT.

### Índices de Evaluación

Los criterios de evaluación del Plan de Seguridad Vial deben ser definidos dentro del mismo, mediante el establecimiento de una serie de indicadores, que, a lo largo del tiempo, permitan comparar las cifras de accidentalidad y concluir si las medidas aprobadas han permitido reducir el número de siniestros y su gravedad.

Algunos de los indicadores pueden ser:

**Gráfico 2. Indicadores de referencia para evaluar la acción del PSV.**

Categoría	Indicadores
Accidentes con víctimas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accidentes totales.</li> <li>- Por tipo de vehículo (%).</li> <li>- Accidentes/100.000 habitantes.</li> <li>- Accidentes/10.000 vehículos.</li> <li>- Accidentes/10.000 vehículos x km recorrido.</li> </ul>
Número de víctimas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Víctimas totales.</li> <li>- Víctimas/100.000 habitantes (total, peatones, ciclistas...).</li> <li>- Víctimas/10.000 vehículos (totales, peatones, ciclistas...).</li> <li>- Víctimas graves, leves y fallecidos (%; número/1.000 accidentes).</li> <li>- Víctimas mujeres y hombres (%; número/1.000 accidentes).</li> <li>- Víctimas niños, jóvenes, adultos y mayores (%; número/1.000 accidentes).</li> <li>- Víctimas sobre el total de usuarios del medio de transporte (víctimas de ciclomotores/número usuarios ciclomotores, por ejemplo).</li> <li>- Ingresos hospitalarios x 1.000 víctimas.</li> </ul>
Tasa de letalidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tasa de letalidad global: (víctimas mortales/total) x 1.000.</li> <li>- Tasa por vehículos: turismo, motocicleta y ciclomotor.</li> <li>- Tasa por usuarios de la vía pública: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.</li> </ul>
Datos del accidente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lugar del accidente: intersecciones, cruces, pasos de peatones... (% sobre el total).</li> <li>- Día del accidente: festivo, laborable, anterior a festivo... (% sobre el total).</li> <li>- Hora del accidente: mañana, tarde y noche (% sobre el total).</li> <li>- Tipo de accidente: colisión frontal, colisión lateral, atropello... (% sobre el total).</li> <li>- Vehículos y medios implicados: coche, motocicleta, bicicleta, peatón... (% sobre el total).</li> </ul>
Factores de riesgo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos que exceden los límites de velocidad establecidos.</li> <li>- Conductores que no utilizan el cinturón de seguridad.</li> <li>- Conductores que no utilizan el casco.</li> <li>- Menores de 12 años que no utilizan los sistemas de retención infantil.</li> <li>- Conductores con tasa de alcoholemia positiva.</li> <li>- % sobre el total de vehículos u ocupantes controlados de manera permanente o en campañas de prevención</li> </ul>

Fuente: DGT.

### Programa 2: Medidas de templado de tráfico (MSV2)

#### Objetivo y justificación

Como medidas complementarias a otras actuaciones en el municipio de Irún, es necesario introducir elementos reguladores del tráfico, que mantengan la velocidad de los vehículos dentro de los límites razonables de la zona por la que circulan.

En especial, se debe prestar atención a la convivencia con otros modos de transporte, sobre todo la bicicleta y el peatón, que deben ser protegidos para fomentar sus desplazamientos, penalizando los recorridos en vehículo privado.

Itinerarios peatonales, carriles compartidos con la bicicleta, inmediaciones de centros deportivos o de ocio, accesos a rotondas, son solo algunos de los ejemplos que pueden necesitar medidas de protección para disminuir y evitar la accidentalidad y concienciar al conductor de que el espacio público es compartido por más modos de transporte.

A continuación se resumen qué medidas de templado de tráfico son las más habituales. El grueso de la información se ha extraído de la Instrucción de la Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid, tomada como referencia en otros municipios por aglutinar las propuestas más habituales en medidas de templado de tráfico.

#### Descripción de acciones

Se entiende por templado de tráfico el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

La utilización de medidas de templado de tráfico tiene por objeto la mejora de la calidad de vida de las áreas con un interés especial como las residenciales, educativas, etc., al reducir sustancialmente el número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos.

Existe una gran variedad de medidas para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno. En general, las que suelen considerarse propiamente de templado de tráfico consisten en actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos, introducción de isletas), el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, masas vegetales, etc., que disminuyan las perspectivas lineales de los viales, entre otros objetivos.

No obstante, la forma más eficaz de garantizar que en un área o elemento viario no se superarán determinados umbrales de intensidad o velocidad de circulación, es introducir estos como objetivos funcionales en el proyecto. De esta forma, desde su concepción, la propia composición y organización de la red, la jerarquización de sus elementos, la localización y distancia entre intersecciones y conexiones con la red principal, la disposición y longitud de los tramos, la utilización de fondos de saco o de calles cerradas al tráfico, pueden convertirse en verdaderos instrumentos del templado de tráfico.

De la misma manera, la ordenación del tráfico en un área, el establecimiento de los sentidos de circulación, la regulación de preferencias de paso y puntos de acceso, pueden constituirse, también, en métodos eficaces de templado de tráfico.

Es importante romper física o visualmente el efecto pantalla o monotonía en el trazado de una calle, mediante obstáculos que diferencien el carácter de

los distintos tramos de la misma. Esto se puede conseguir de diferentes formas: reordenando el aparcamiento en línea y disponiéndolo en batería, mediante cambios en el pavimento, iluminación, isletas, mobiliario o plantaciones.

Debe tenerse en cuenta que el efecto individual de una medida de templado sobre la velocidad de los vehículos se mantiene durante un limitado tramo de calle, por lo que éstas deben sucederse a un cierto ritmo si se pretende limitar eficazmente la velocidad a lo largo de un itinerario o área.

En el interior de los recintos, es recomendable mantener las siguientes distancias máximas entre dos medidas de templado consecutivas:

**Tabla 1. Distancia máxima entre reductores de velocidad.**

Distancia máxima entre reductores de velocidad en recintos de templado de tráfico	
Velocidad de referencia (Km/h)	Distancia (m)
30	75
20	30

Como criterio general, se recomienda la utilización combinada de diversas medidas, articuladas en una concepción de conjunto, que permita elegir la más adecuada a cada localización y aproveche el efecto de su utilización conjunta. En estos casos, debe cuidarse especialmente la armonía del

conjunto de los elementos de la vía (pavimentación, vegetación, alumbrado, etc.).

Las medidas de templado de tráfico no deben aparecer repentina o inesperadamente ante los conductores. Deben percibirse con la adecuada antelación, contar con una buena visibilidad e ir precedidas de la correspondiente señalización.

Para conseguir una buena adecuación del régimen de conducción a las condiciones del entorno, es conveniente que éstas sean plenamente perceptibles. De ahí que sea conveniente reforzar la visibilidad de todos aquellos elementos que caracterizan el ambiente atravesado: intersecciones, puntos de generación de tráfico, accesos, etc.

En calles con presencia de líneas regulares de transporte público, o con una apreciable circulación ciclista, debe estudiarse cuidadosamente la utilización de ciertas técnicas de templado de tráfico, por las incomodidades y peligros que les puede acarrear. En esos casos, debe considerarse la utilización de diseños especiales que eviten los efectos negativos sobre autobuses o bicicletas.

Las medidas de templado de tráfico deben, en cualquier caso, respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las paradas de autobús, el drenaje, los accesos a edificios y parcelas, etc., y garantizar el acceso fácil de los servicios de emergencia.

Al proyectar medidas de templado de tráfico debe tenerse en cuenta que, en algunos casos, llevan aparejada una reducción en la disponibilidad de plazas de estacionamiento en superficie. Su implantación, por tanto, en áreas donde exista déficit de estacionamiento deberá estudiarse detalladamente o completarse con medidas complementarias al respecto. Además se debe garantizar el acceso fácil de los vehículos de emergencia. En este sentido

deberán respetarse las condiciones requeridas para el acceso y maniobrabilidad de los vehículos del Cuerpo de Bomberos.

Al seleccionar las medidas de templado de tráfico más adecuadas a cada situación, debe valorarse el aumento del ruido de circulación que algunas de ellas pueden provocar. Dado que este en general aumenta con los cambios en la velocidad y régimen de circulación, se recomienda garantizar en lo posible la uniformidad de estos. También deben estudiarse los posibles efectos sobre la emisión de ruido de la utilización de algunos tipos de pavimentos (adoquinados) y de los cambios en el perfil longitudinal de la calle (badenes).

En general, las medidas de templado de tráfico implican la introducción en la vía pública de elementos físicos, algunos especialmente conspicuos, por lo que, en todo proyecto que las incluya, debe considerarse su posible efecto sobre la estética de la calle.

Se han ensayado una gran variedad de medidas para el templado del tráfico. Sin perjuicio de otras que pudieran proponerse, que precisaran una justificación de la experiencia existente sobre ellas, se recogen a continuación las que la Instrucción de la Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid acepta por considerarse consagradas en la experiencia española e internacional:

- Badenes y elevaciones de la calzada.
- Estrechamientos.
- Cambios de alineación.
- Franjas transversales de alerta.
- Obstáculos en intersecciones.
- Puertas.
- Cambios en el pavimento.
- Introducción de vegetación.

El diseño de los tramos viarios objeto de un cambio de alineación deberá contemplar que tanto los obstáculos laterales como centrales sean montables, de forma que se garanticen las condiciones de acceso a los edificios establecidas. Ello no sería necesario en el caso de facilitar dicho acceso mediante otros tramos viarios anexos a la edificación.

### Índices de Evaluación

La evaluación de esta medida es complementaria al del resto de propuestas, por lo que su inclusión afectará a los indicadores de tráfico y seguridad vial.