



PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA
COMUNIDAD DE MADRID
2005-2010

SEGURIDAD VIAL: PILAR DE ACTUACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID



PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2005-2010

Mejora de las condiciones de circulación

Sigue las directrices marcadas por la Unión Europea

2005-2010

- Gran repercusión social que tienen los accidentes de tráfico
- Objetivo comunitario de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en 2010



ANTESALA

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL 2005

2005-2010

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL 2005



75 ACTUACIONES POR IMPORTE DE 150 MILLONES DE EUROS



- Conocimiento de la accidentalidad
- Mejora de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid
- Plan de inversiones a cinco años

CONOCIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA RED, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA DE ACTUACIONES DE MEJORA

- Tratamiento de TCA
- Reducción de zonas de conflicto potencial
- Mejorar las condiciones de visibilidad
- Condiciones óptimas de confort y seguridad para los usuarios
- Facilitar el control del vehículo en condiciones adversas
- Mejores condiciones de movilidad ciudadana



Optimización de seguridad vial en la Red de Carreteras

ESTRUCTURA DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2005-2010

- ESTUDIOS DE ACCIDENTALIDAD
- ACTUACIONES PROPUESTAS EN EL PLAN
- JERARQUIZACIÓN DE ACTUACIONES
- SISTEMAS DE GESTIÓN INTEGRAL
- VALORACIÓN Y PROGRAMACIÓN

2005-2010

- Estudio completo de la accidentalidad en el periodo 2001-2004
- Comparación de Madrid con otras Comunidades Autónomas
- Comparación de España con otros países: europeos, E.E.U.U. Y Australia



Resultados tenidos en cuenta para diseñar las políticas de actuaciones a desarrollar en materia de seguridad vial en los próximos años

A. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

- Construcción de variantes
- Duplicaciones de calzada
- Construcción nuevas carreteras

B. ACONDICIONAM. DE TRAZADO Y FIRME

- Mejora de la seguridad vial
- Eliminación de tramos peligrosos
- Comodidad para el usuario

C. SISTEMAS DE GESTIÓN INTEGRAL

- Ayuda a la D.G.C para conservar su patrimonio y mejorar la conservación, explotación y seguridad en las carreteras

D. CONSERVACIÓN INTEGRAL

- Actuaciones de limpieza de calzada, obras de fábrica, márgenes, etc.
- Repintado de marcas viales
- Reposición y mejora de señalización vertical y sistemas de contención
- Actuaciones de bajo coste

E. VÍAS CICLISTAS

- Separación de automóviles y ciclistas
- Eliminación de conflictos
- Mejora de la seguridad vial

- Mayor eficacia en la mejora de la seguridad vial
- Por la situación y viabilidad administrativa
- Por la clasificación funcional de la red donde se actúa (Principal, Secundaria y Local)

SISTEMAS DE GESTIÓN INTEGRAL

- FIRMES
- OBRAS DE PASO
- TRÁFICO
- SEÑALIZACIÓN
- SEGURIDAD VIAL

- Se estimará el coste detallado de todas las actuaciones
- Se programarán todas las actuaciones en función de la disponibilidad presupuestaria

ESTUDIO DE TCA

AUDITORÍA

PROPUESTA DE ACTUACIONES DE
SEGURIDAD VIAL

CONCEPTO

- TRAMO DE LONGITUD IGUAL O MAYOR A UN KILÓMETRO EN EL QUE EL ÍNDICE DE PELIGROSIDAD Y LA FRECUENCIA DE LOS ACCIDENTES SON SIGNIFICATIVAMENTE SUPERIORES A LA MEDIA DE LA CLASE DE CARRETERAS A LA QUE PERTENECE
- SE CONSIDERA LA ACCIDENTALIDAD DE 5 AÑOS, AL SER EL CONCEPTO DE TCA UN CONCEPTO ESTADÍSTICO

TRATAMIENTO

- IDENTIFICACIÓN + TRABAJO DE CAMPO+ DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL = RESOLUCIÓN MEDIANTE ACTUACIONES

CONCEPTO

- ACTUACIONES DESTINADAS A REDUCIR LAS ZONAS DE CONFLICTO POTENCIAL Y HOMOGENEIZAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA CARRETERA Y SU ENTORNO.
- FACILITAR LA PERCEPCIÓN POR PARTE DEL CONDUCTOR DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA CARRETERA, EVITANDO SITUACIONES PELIGROSAS
- ANALIZAR ZONAS DE ACCIDENTALIDAD SIGNIFICATIVA QUE NO ALCANZAN LA CATEGORÍA DE TCA

JUSTIFICACIÓN

80% DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y 85% DE LAS VÍCTIMAS SE HAN PRODUCIDO EN TRAMOS QUE NO SON DE ELEVADA ACCIDENTALIDAD (EN EL 96% DE LA LONGITUD TOTAL DE LA RED).

- TRAMIFICACIÓN HOMOGÉNEA

(Tipo de red, tipo de zona, rango de IMD, otros factores)

- ESTUDIO DE ACCIDENTALIDAD

Índices de accidentalidad

Distribuciones

Identificación de zonas de alta accidentalidad

Identificación de zonas con accidentes significativos

- ESTUDIO DE CARENCIAS

Señalización y balizamiento

Sistemas de contención

Travesías (si procede)

Iluminación

Nudos (Enlaces e intersecciones)

Accesos

Trazado y sección transversal

Firmes

Distancias de visibilidad

Márgenes

Otras circunstancias

- DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL

- PRIORIZACIÓN

- PROPUESTA DE ACTUACIONES

➤ CARENCIAS MÁS GENERALIZADAS:

- Balizamiento de alineaciones curvas
- Sistemas de contención

➤ ZONAS MÁS CONFLICTIVAS DE LA RED PRINCIPAL:

- Enlaces o intersecciones con falta de capacidad
- Curvas con radios reducidos

➤ ZONAS MÁS CONFLICTIVAS DE LA RED SECUNDARIA

- Carencia de arcenes en tramos de la red
- Zonas con problemas de accesos
- Curvas de radio reducido

PRESUPUESTO ESTIMADO TOTAL : 1.150 MILLONES DE €