

# Movilidad Segura en el Entorno Urbano.



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

## Planes Locales de Seguridad Vial. Bilbao

Bilbao, 19 de Noviembre, 2014

**Ole Thorson**, Dr. Ing. Caminos

Director de INTRA s.l.

Presidente: Asoc. Prevención de Accidentes de Tráfico

Junta de Federación Internacional de Peatones



*INTERNATIONAL  
FEDERATION OF  
PEDESTRIANS*

**INTRA s.l.**



INTERNATIONAL  
FEDERATION OF  
PEDESTRIANS

## Il quarto stato



Los grandes hitos de la historia se consiguen a pie

**INTRA s.l.**

# Índice



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

1. Conceptos
2. Salud y Mobilitat
3. Reglamentos cumplibles
4. Seguridad en Bilbao
5. Propuestas

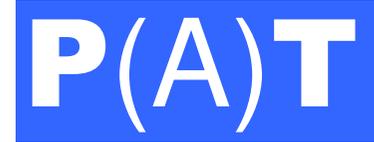
**INTRA s.l.**

**Certificado: ISO 39.001**

# 1. Conceptos

- Estamos en un mundo de cambios.
- Hace unos años no se podía soñar que la **Visión Cero** sería generalmente aceptado
- Los cambios exigen nuevos pensamientos y reglas a todos – también en relación a la seguridad vial.
- La vida e integridad física vale (poco a poco) más que unos minutos menos en el viaje o de unos puestos de trabajo.
- La movilidad se hace algo más humana.

# 1. Conceptos



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

- En las zonas urbanas ganan atención peatones, ciclistas y motoristas por varias razones: Son los más numerosos en muertos y heridos graves, suman más usuarios que los coches turismos, la movilidad tiene que ser sostenible y las reglas se tienen que adaptar a todos los usuarios.
- La crisis económica ha bajado la presión de las congestiones y deja más tiempo para pensar y actuar para el bienestar de los más vulnerables

## 2. Salud y Coste

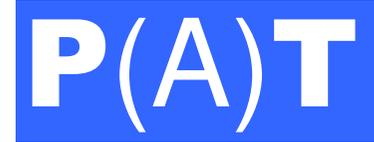
- Nuestro sistema sanitario no puede soportar el coste económico de tratar tantos heridos leves y graves.
- Si pienso en cuantas visitas médicas, RX, TAC's etc. mi clavícula rota ha significado para el sistema, me espanto.
- La sociedad ha exigido que los heridos (culpables o no) reciben poca asistencia (económica, atención social, psicológica) así que los no culpables pagan por doble.
-

## 2. Salud y Coste

- El coste de los cuerpos de Policía (Urbanos, Ertzainza y otros), es desproporcional. Los municipios y los ciudadanos requieren menos infracciones y así menos sanciones y menos siniestros



### 3. Reglamentos cumplibles



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

- Al cambiar la sociedad y los costumbres Es necesario que la sociedad reacciona y ajusta las reglas del juego más rápidas al cambio.
- Un peatón que tiene que esperar 80 a 100 segundos para cruzar 2 o 3 carriles siente que no es una situación cumplible. Inicia un proceso mental de desobediencia peligrosa en varios sentidos.
- Una gran avenida ( 4-6 carriles) diseñado para conductores de coches, difícilmente puede convencer al usuario que tiene que circular a 30 km/h.

**INTRA s.l.**

**Certificado: ISO 39.001**

### 3. Reglamentos cumplibles



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

- El conductor tiene problemas en interiorizar que un par de rayas blancas pintadas en **su territorio** no es suyo. El paso de peatones será parte integral de la acera.

**INTRA s.l.**

**Certificado: ISO 39.001**

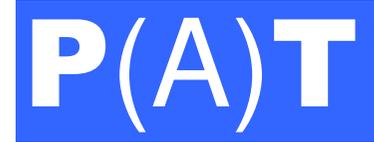
## 4. Seguridad en Bilbao



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

**INTRA s.l.**

## 4. Seguridad en Bilbao



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

- El Ayuntamiento de Bilbao ha iniciado hace años un trabajo de fondo de seguridad vial. Ha dedicado personal y dinero para poder acercarse a la Visión Cero.
- Han contado con diferentes equipos consultores con experiencia en la Seguridad Vial urbana.
- Ha dado resultados positivos.
- No es solamente un acto técnico. Hace falta una colaboración decidida de los residentes y también a los visitantes (diarios o esporádicos)
- Es posible que esta colaboración popular podría haber estado más decisivo.

**INTRA s.l.**

## 4. Seguridad en Bilbao



Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

- Los planes de seguridad vial urbano están aceptados como un medio de avanzar hacia la Visión Cero.
- Cerca de 200 planes urbanas de Seguridad vial ha sido elaborados en España, de los cuales INTRA ha participado en más de 160 desde el 2005.
- Los primeros planes de tráfico nacieron al final de los 60 i los inicios de los 70. No es hasta ahora que queda claro que el objetivo es disminuir la movilidad rodada y mejorar el medio ambiente y trabajar en serio la seguridad vial urbana.

**INTRA s.l.**

## 4. Seguridad en Bilbao



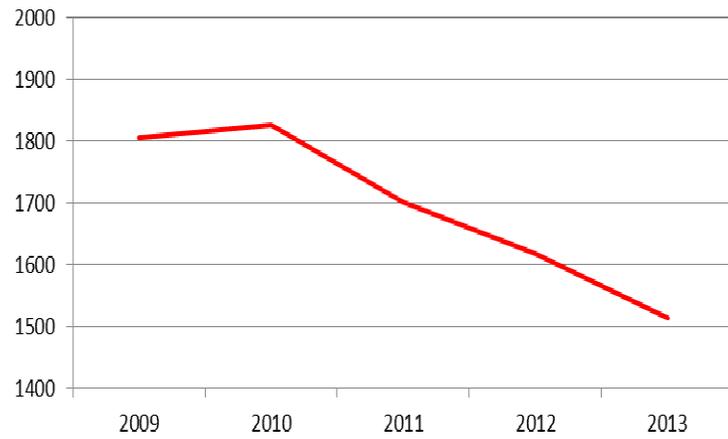
Asociación de Prevención  
de Accidentes de Tráfico

- Que implica un plan de seguridad vial urbano ?
- Trazar objetivos para la reducción de número de víctimas en la movilidad urbana con ayuda de:
  - Solidaridad del ciudadano – especialmente el conductor.
  - Medidas técnicas viales y de gestión de la movilidad.
  - Atención especial a peatones y motoristas
  - Ordenar los caminos escolares
  - Trazar plan de control de infracciones
  - Implicar los políticos locales en el tema

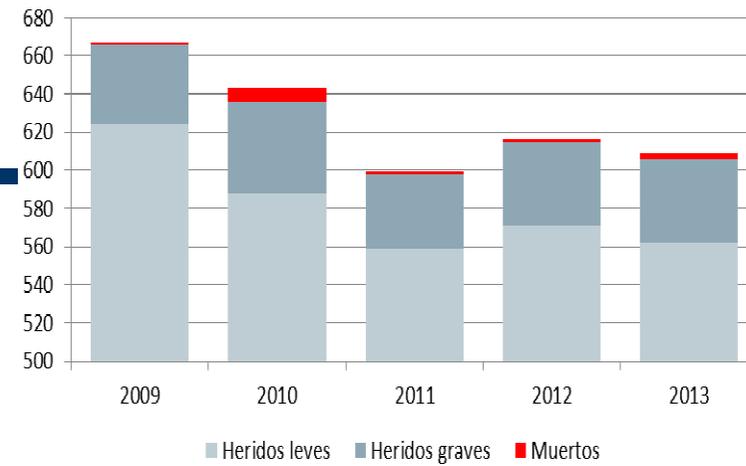
# Accidentes según tipo 2009-2013, Bilbao



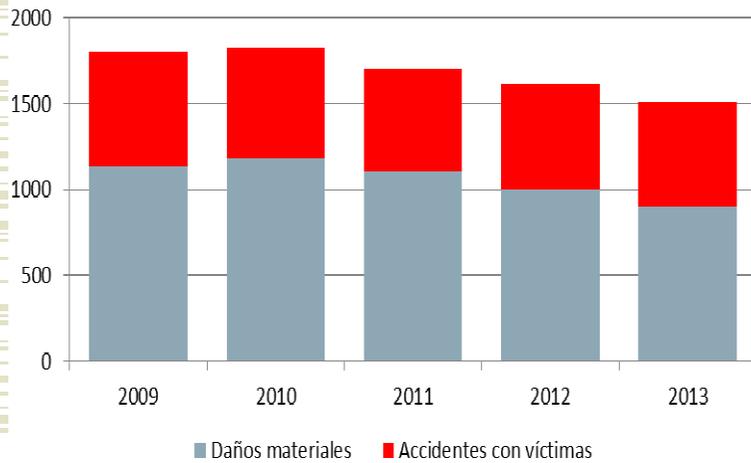
## Evolución accidentes



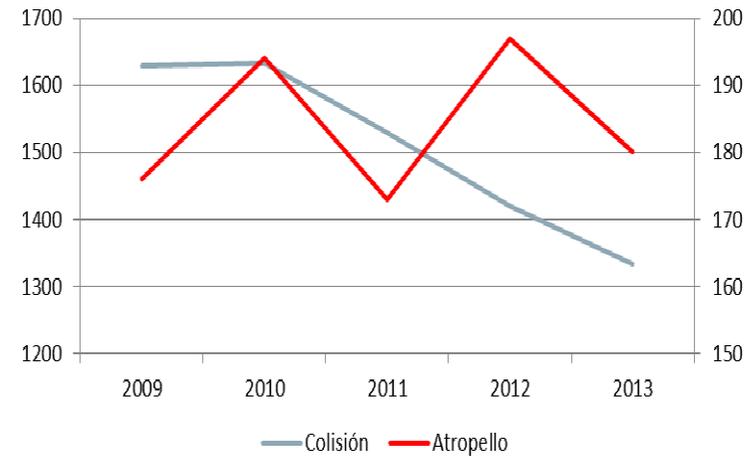
## Víctimas según lesividad



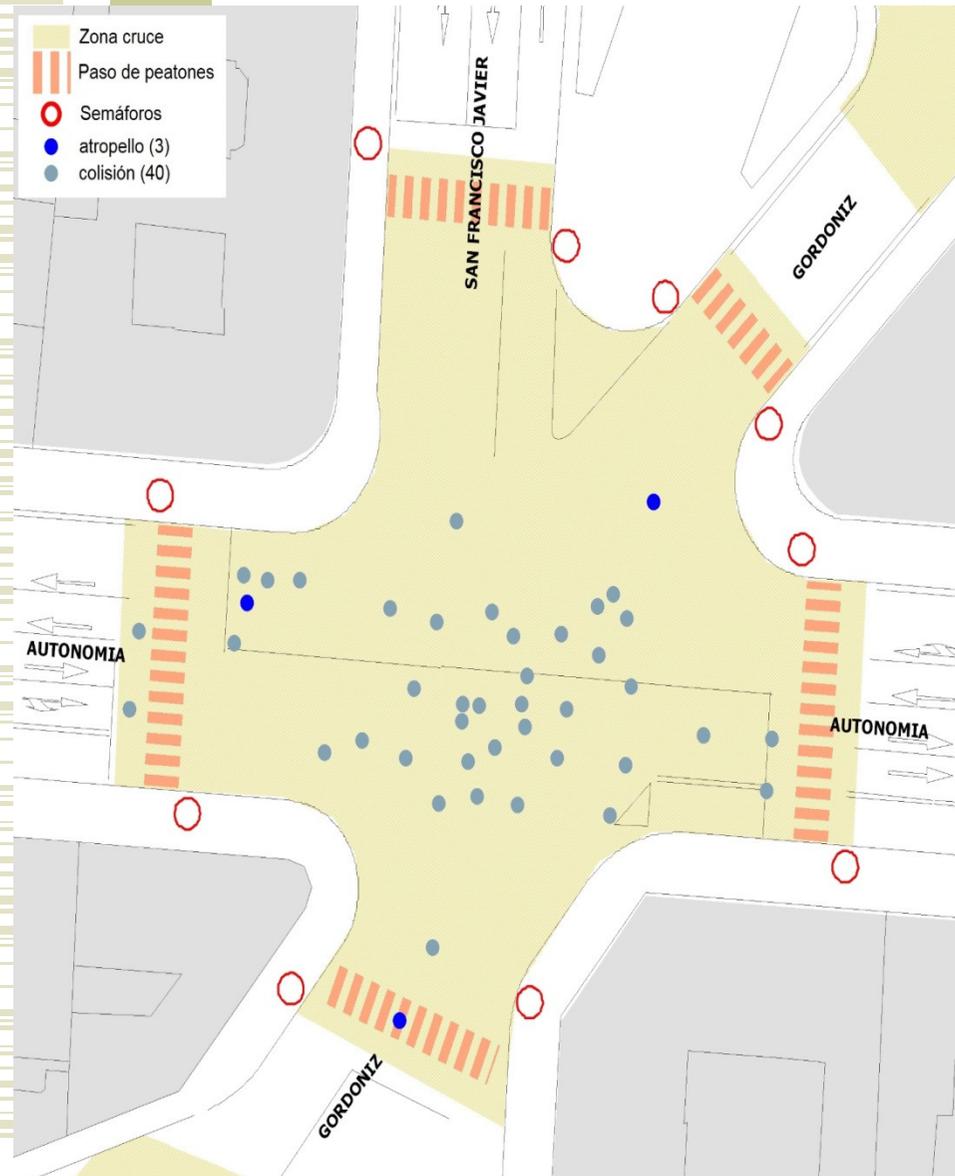
## Accidentes según daños



## Accidentes según tipo



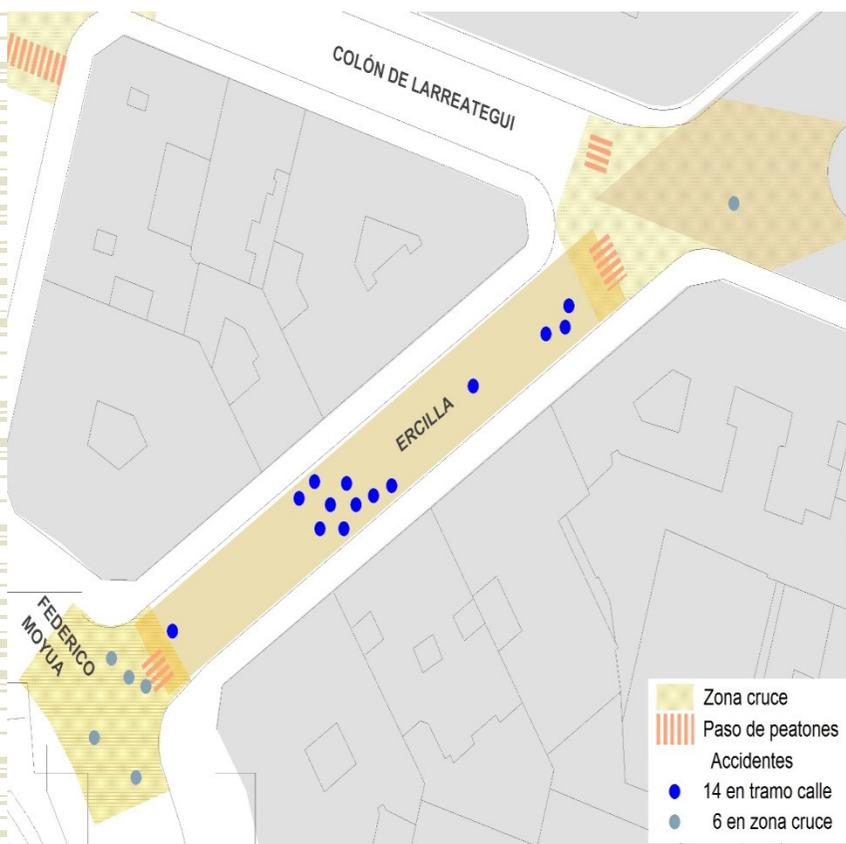
## Localización de los siniestros en cruce en Bilbao



**Ejemplo**  
ACCIDENTES EN EL  
CRUCE DE AUTONOMIA  
CON GORDONIZ Y SAN  
FRANCISCO JAVIER  
(desde enero 2005 hasta  
julio 2013 )

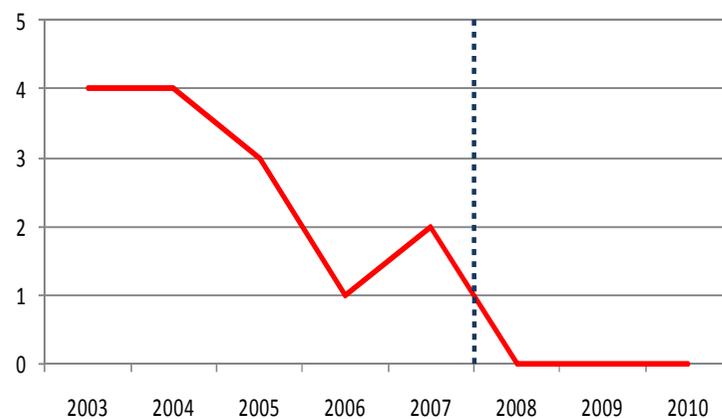
En el tramo de la calle Ercilla entre la plaza Federico Moyua y la calle Colón de Learrategui se han producido 20 accidentes desde enero 2003 hasta marzo 2010.

En **diciembre 2007** se implanta el estacionamiento en batería con maniobra de entrada hacia atrás y la de salida hacia delante, en el lado derecho en sentido de la marcha (sentido norte, des de Benidorm hacia Catalunya).



## Número de accidentes

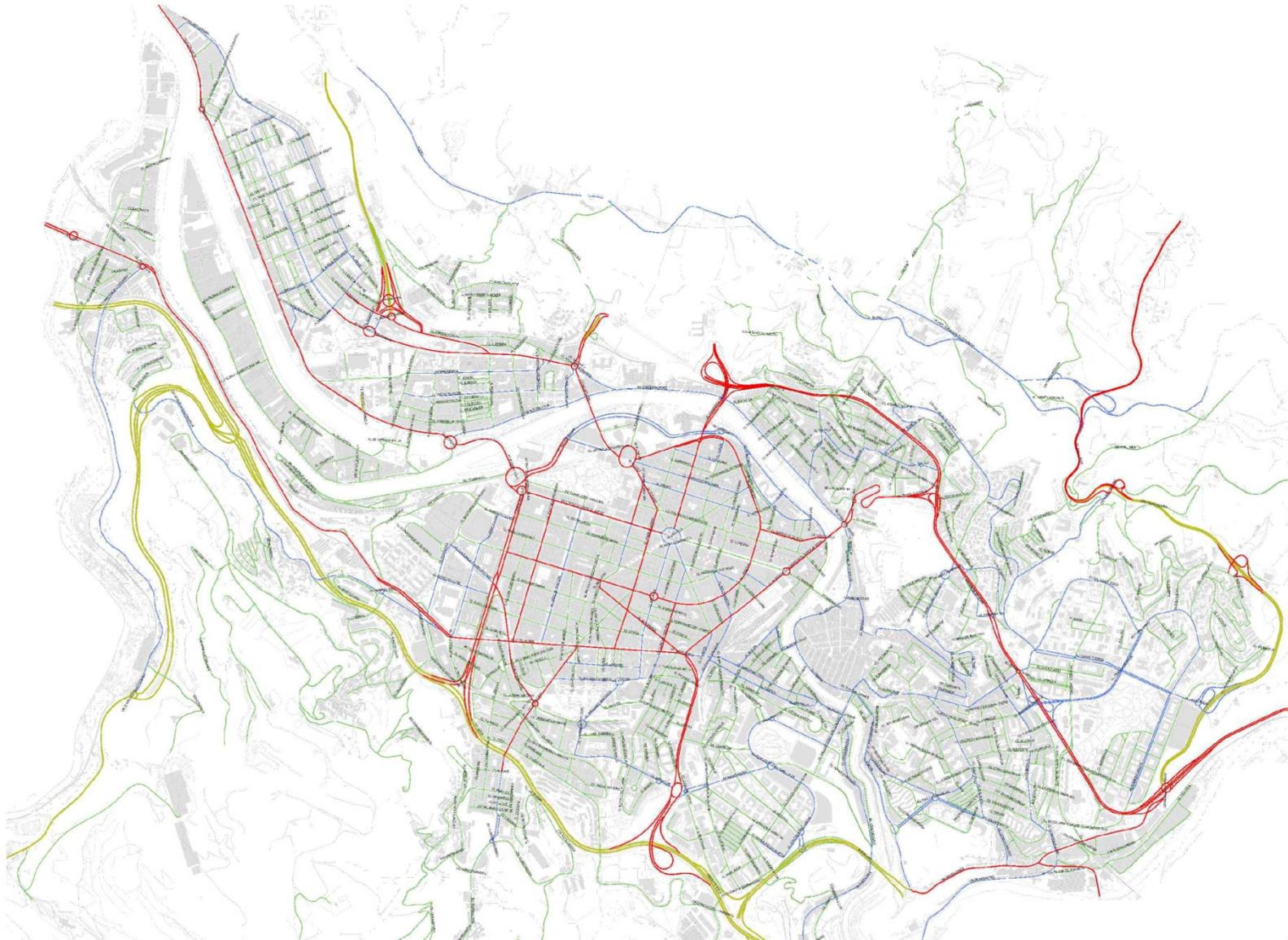
La línea discontinua indica el momento en que se implanta el estacionamiento en batería



## 5. Propuestas

- Perder las reservas hacía un control de los medios de automoción
- Reparto más equitativo de espacio y tiempo en el espacio vial.
- Dar prioridades a movilidad alternativa como peatones y pasajeros del transporte público en espacio y tiempo.
- Aceptar que es igual de importante poder cruzar que seguir un trayecto lineal.
-

# JERARQUIZACIÓN DEL VIARIO



# OBJETIVOS

## 1. **Pacificar el tráfico e incrementar la seguridad vial**

- Limitación de la velocidad de circulación (30 km/h o 20 km/h).
- Evitar el tráfico de paso ( $\pm 3.000$  veh/día).
- Convivencia entre medios de transporte: motorizados y no motorizados.
- Disminuir los impactos ambientales (ruido y contaminación).
- Aumentar la accesibilidad en transporte público.
- Reducir la accidentalidad.
- Ordenación del aparcamiento.

## 2. **Potenciación de la movilidad no motorizada y de los centros de encuentro**

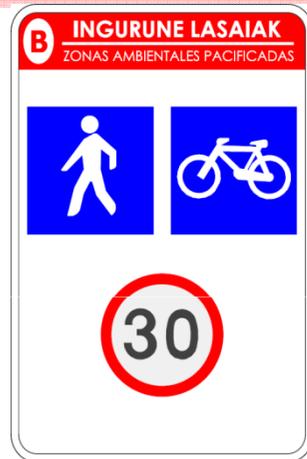
- Definir una red básica de peatones y bicicletas.
- Mejorar la accesibilidad (pasos peatones, aceras...).
- Mejorar la orientación y señalización peatones.
- Aumentar el atractivo patrimonial.
- Potenciar los patios internos.
- Reforzar los ejes comerciales.

# Señalización pacífica

## 1. Pacificación del tráfico e incremento de la seguridad vial

### Detalle D. Señalización

- Señalización vertical.



- Señalización horizontal.



## E. ACCIONES

### 2. Potenciación de la movilidad no motorizada y de los centros de atracción

#### Detalle A. Señalización peatonal

##### 1. Centros municipales.

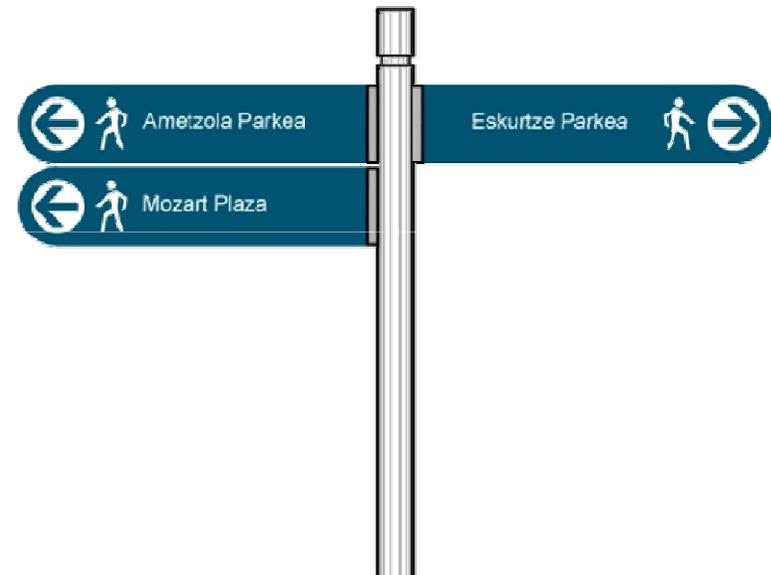
- Centro municipal de Irala.

##### 2. Edificios singulares.

- Casas de "Harino Panadera".

##### 3. Plazas y parques.

- Parque de Eskurtze.



Se señalaría el Barrio de Irala desde la plaza Zabaluru y Juan de Garay, y dentro los distintos lugares.

# E. ACCIONES

## 1. Pacificación del tráfico e incremento de la seguridad vial

### Detalle A. Entradas y salidas

- Entradas

