



**GENERALITAT VALENCIANA**

CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO

Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad  
Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio

***INFORME DE SEGURIDAD VIAL***  
***red de carreteras de la GV***  
***AÑO 2016***

## INDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT
3. ACTUACIONES REALIZADAS EN 2016
4. PROGRAMACIÓN 2017

### ANEXO 1: EVOLUCIÓN ACCIDENTALIDAD 2003-2016 EN LA GENERALITAT

#### *Agradecimientos:*

- *La información recogida en este documento sobre accidentalidad se ha elaborado a partir de los datos suministrados por la Dirección General de Tráfico.*
- *Los datos sobre tráfico en las carreteras de la Generalitat Valenciana han sido aportados por el Centro de Gestión de Seguridad Vial (CEGESEV) de la Generalitat Valenciana.*

## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este documento es informar sobre las actividades en el ámbito de la seguridad vial realizadas por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad (DGOPTM) durante el pasado año 2016.

Se incluyen datos generales de accidentalidad en la red de la Generalitat, de su evolución a lo largo de los últimos años, así como datos de indicadores de siniestralidad agrupados por provincias y por carretera.

Se recoge, así mismo, algunos hitos de la programación del año 2017 de la DGOPTM para la mejora de las condiciones de seguridad de la circulación vial.

Hay que destacar la elaboración y presentación en este año 2016 del PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL de la Generalitat para la Comunitat Valenciana.

Este plan cambia la visión tradicional de la seguridad vial, donde el usuario tiene la mayor parte de la responsabilidad, por un nuevo enfoque donde la prevención, la protección y la asistencia se convierten en aspectos básicos en la gestión y el diseño del sistema viario; donde la seguridad prima sobre otros beneficios sociales como la movilidad, y donde la responsabilidad es compartida entre quien diseña y gestiona el viario y quien lo utiliza, hacia la denominada VISIÓN CERO: EVITAR QUE SE PRODUZCAN ACCIDENTES MORTALES Y GRAVES.

El nuevo Plan Director de Seguridad Vial (PDSV) ha contado con la participación de administraciones, organizaciones y usuarios, con un marcado carácter multidisciplinar, multisectorial y participativo.

El PDSV se enmarca dentro del periodo proclamado por la asamblea general de naciones unidas como el “decenio de acción para la seguridad vial”, que en el ámbito nacional viene marcado por la Estrategia de seguridad vial 2011-2020 de la DGT y, dentro de nuestra comunitat, los planes anuales de la Comisión Autónoma de Tráfico y Seguridad de la circulación vial.

Este plan servirá de instrumento coordinador de las actuaciones para la mejora de la seguridad vial de la Generalitat, reforzando y ampliando la Estrategia nacional en el ámbito de la Comunitat Valenciana.

Para lograr el objetivo general de reducción de la accidentalidad, la atención se focaliza en 5 objetivos estratégicos:

- USUARIOS VULNERABLES
- ZONA URBANA
- USUARIOS RESPONSABLES
- MOVILIDAD SEGURA
- ATENCIÓN Y RESPUESTA A LOS ACCIDENTES

El PDSV no es un plan tradicional desde la infraestructura, sino que se abre a otros campos TRABAJANDO DESDE CUATRO ÁREAS PRINCIPALES:

- **Comunicación:** es necesario saber llegar a la sociedad y transmitir las principales políticas de seguridad vial para que el usuario se sienta comprometido y responsable con la seguridad vial.
- **Investigación:** el PDSV tiene un papel central dinamizador e impulsor de la transferencia de conocimiento y la investigación.
- **Educación y Formación:** fomentando actuaciones dirigidas a promover conductas y usuarios responsables. Trabajando en la educación desde los centros escolares, universidades, empresas, autoescuelas, etc.
- **Gestión:** con un modelo de gestión orientado a la excelencia que incorpore las mejores prácticas en los procesos.

El PDSV contiene 34 planes de acción organizados según 14 líneas de trabajo para dar respuesta a los 5 objetivos estratégicos establecidos, y se desarrollará a través de los programas que elaboren las 6 Consellerias implicadas:

- Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
- Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública
- Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport
- Conselleria d'Economia sostenible, Sectors productius, Comerç i Treball
- Presidència: D.G.de la Agència de Seguretat i Resposta a les Emergències
- Conselleria d'Igualtat i polítiques inclusives: Institut Valencià de la Joventut. GVA Jove

con la aportación de otras administraciones, universidades, asociaciones, empresas y demás agentes sociales involucrados.



## **2. ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT.**

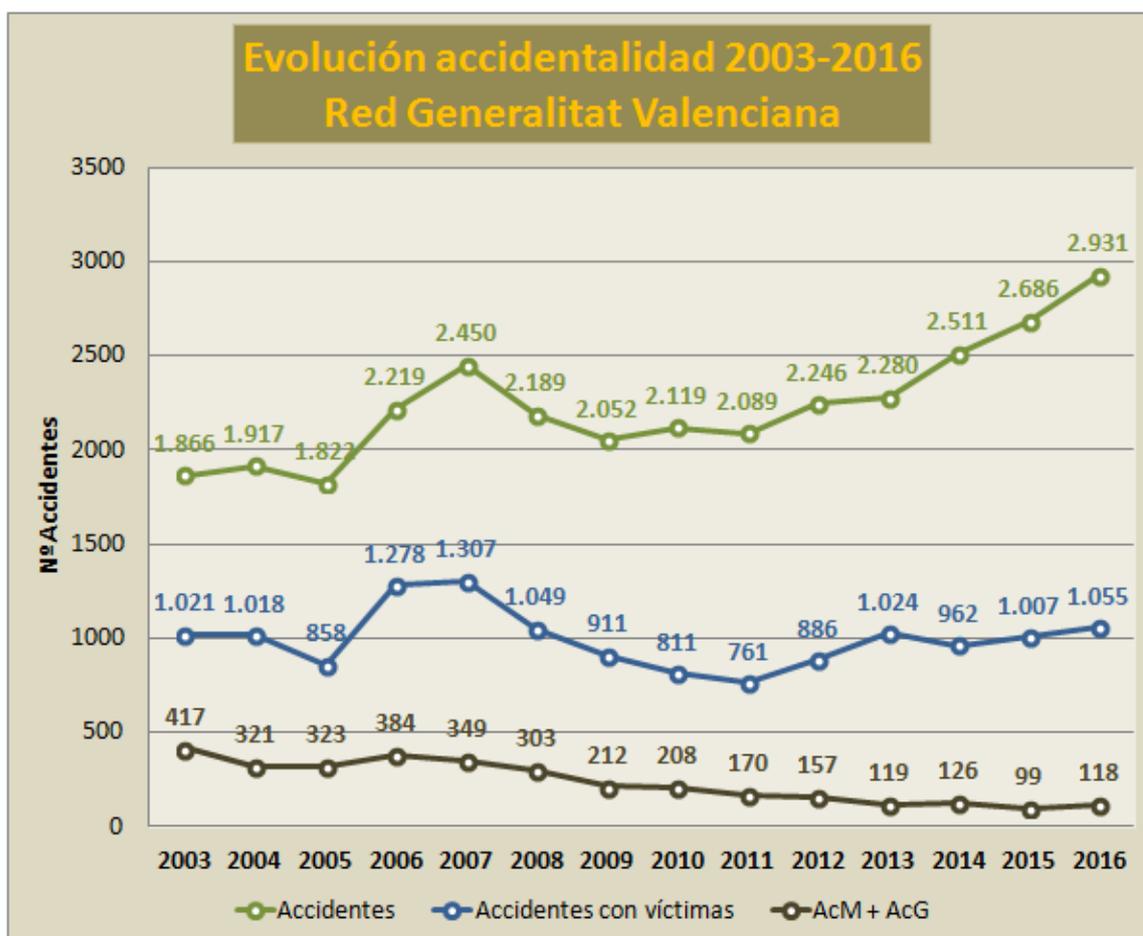
- Evolución de la siniestralidad (periodo 2003-2016).
- Evolución reciente de los Indicadores de siniestralidad (2010-2016).
- Índices por tipología: carretera convencional vs vías gran capacidad.
- Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

## ➤ Evolución de la siniestralidad (periodo 2003-2016).

En las gráficas que siguen se muestra la evolución de los accidentes y de los fallecidos y heridos graves desde el año 2003.

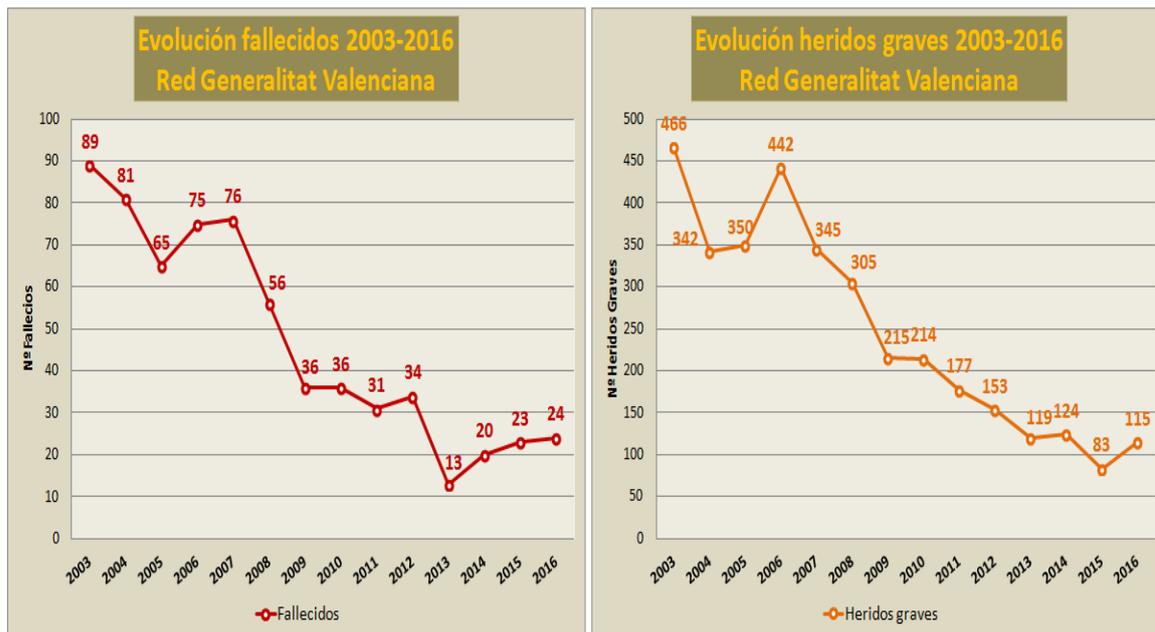
El análisis de los datos muestra una reducción importante de las cifras de accidentalidad en los primeros años de crisis económica (2007-2011), donde descendieron tanto el número de accidentes como las víctimas registradas, con reducciones en torno al 60% en las cifras de fallecidos y heridos graves respecto al año 2003.

En el año 2011 se inicia un nuevo periodo marcado por la "Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020". En los primeros años de esta etapa (2012-2016) se observa un retroceso en la tendencia descendente de la década precedente, pero todavía con una reducción del 26% en los fallecidos y del 34 % de heridos graves respecto al inicio del periodo (año 2011).



La gráfica muestra la evolución del nº de accidentes de tráfico, los accidentes con víctimas, y aquellos de mayor lesividad (con fallecidos y/o heridos graves).

La tendencia descendente de los accidentes de mayor gravedad experimenta un cierto estancamiento en los últimos años.



En las gráficas se muestra la evolución de las víctimas fallecidas y heridas grave en los accidentes de tráfico en la red de la Generalitat entre 2003 y 2016.

### ➤ Evolución reciente de los indicadores de siniestralidad (2011-2016)

Si analizamos los principales indicadores de siniestralidad para el año 2016 y los comparamos con el año 2011 (inicio de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020) tenemos:

INDICADOR	2011	2016	variación periodo	variación media anual
Accidentalidad Total	2.089	2.931	+40,8%	+7,0%
Accidentalidad con Víctimas	761	1.055	+38,5%	+6,8%
Fallecidos	31	24	-25,8%	-5,0%
Heridos Graves	177	115	-34,5%	-8,3%
Heridos Leves	924	1.394	+51,4%	+8,6%
Índice de Peligrosidad (IP)	14	19	+38,1%	6,67%
Índice de Mortalidad (IM)	0,56	0,44	-21,4%	-4,71%
Índice de Riesgo (IR)	35,72	21,37	-40,2%	-9,76%

En el Anexo 1 se incluye una tabla en la que se recogen una serie de indicadores de seguridad vial, ordenados por provincias y años para el periodo 2003-2016.

## ➤ Índices por tipología: carretera convencional vs vías gran capacidad

La siniestralidad de las carreteras presenta una clara diferenciación en función del tipo de vía. Las carreteras convencionales, que representan un 89% de la longitud total de la red de la Generalitat, y por las cuales se realiza menos de la mitad del kilometraje anual recorrido, acumulan el 63% de los accidentes con víctimas y el 87% de los fallecidos.

Las vías de alta capacidad (autopistas, autovías, convencionales desdobladas) presentan, en contraposición, mucho mejores índices de siniestralidad, como puede observarse en la tabla siguiente:

		AÑO 2016										
		Características			Accidentalidad			Índices				
		Longitud (km)	IMD (veh/día)	Tráfico (10 <sup>6</sup> veh-)	Total accidentes	Accidentes c/víctimas	Accidentes c/fallecidos	Fallecidos	IP	IM	IR	
ALICANTE	Vías Gran Capacidad	78	15.028	427	312	100	0	0	23	0,00	10,53	B
	Carretera Convencional	918	3.571	1.197	884	317	8	8	26	0,67	33,68	B-M
	<b>Total</b>	<b>996</b>	<b>4.466</b>	<b>1.624</b>	<b>1.196</b>	<b>417</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>0,49</b>	<b>27,61</b>	<b>B-M</b>
CASTELLÓN	Vías Gran Capacidad	95	21.184	735	223	51	0	0	7	0,00	8,75	B
	Carretera Convencional	878	1.576	505	293	102	4	5	20	0,99	37,65	B-M
	<b>Total</b>	<b>973</b>	<b>3.492</b>	<b>1.240</b>	<b>516</b>	<b>153</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>0,40</b>	<b>20,91</b>	<b>B-M</b>
VALENCIA	Vías Gran Capacidad	135	31.646	1.561	626	236	3	3	15	0,19	9,09	B
	Carretera Convencional	658	4.279	1.028	593	249	8	8	24	0,78	33,65	B-M
	<b>Total</b>	<b>794</b>	<b>8.938</b>	<b>2.589</b>	<b>1.219</b>	<b>485</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>0,42</b>	<b>18,07</b>	<b>B-M</b>
GENERALITAT	Vías Gran Capacidad	308	24.226	2.723	1.161	387	3	3	14	0,11	9,22	B
	Carretera Convencional	2.455	3.047	2.730	1.770	668	20	21	24	0,77	34,42	B-M
	<b>Total</b>	<b>2.763</b>	<b>5.406</b>	<b>5.453</b>	<b>2.931</b>	<b>1.055</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>0,44</b>	<b>21,49</b>	<b>B-M</b>

Tráfico: Tráfico anual acumulado en millones de vehículos x kilómetro

IP= Índice de Peligrosidad: Número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de kilómetros recorridos

IM= Índice de Mortalidad: Número de víctimas mortales por cada 100 millones de vehículos recorridos

IR= Índice de Riesgo-EuroRap: Número de accidentes con fallecidos o heridos graves por cada 1.000 millones de kilómetros recorridos (media ponderada de los últimos tres años)

B= Bajo B-M=Bajo-Medio M=Medio M-A=Medio-Alto A=Alto

El Índice de Peligrosidad (IP) mide el nivel de riesgo de sufrir un accidente con víctimas respecto a los kilómetros recorridos. Los IP de las carreteras convencionales son del orden de 2 veces los de las vías de gran capacidad (con calzadas separadas para los dos sentidos de circulación).

Si tenemos en cuenta los accidentes mortales, el IM (índice de mortalidad) mide el nivel de riesgo de resultar fallecido en accidente de tráfico respecto a los kilómetros recorridos. Los IM de las carreteras desdobladas son muy inferiores a los de las convencionales.

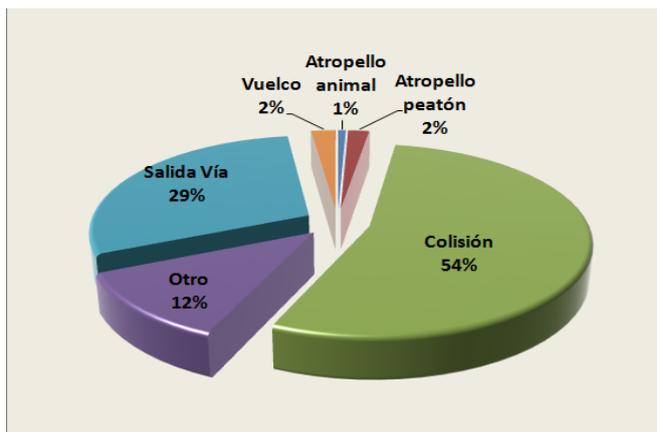
Respecto al Índice de riesgo de EuroRAP (European Road Assessment Programme), muestra el riesgo de sufrir un accidente con fallecidos o heridos graves respecto al nivel de exposición al tráfico. Y también las carreteras de gran capacidad presentan unos mejores índices que las convencionales.

## ➤ Diagnóstico de seguridad vial de la red de la Generalitat

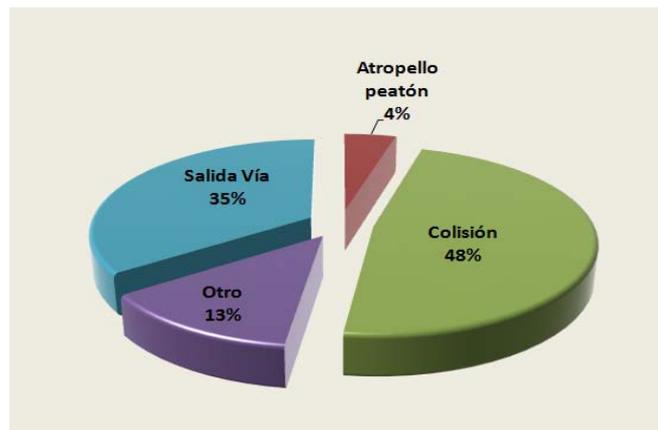
Los Programas de seguridad vial que la Generalitat elabora cada dos años recogen el análisis de la accidentalidad registrada en sus carreteras, lo que permite caracterizar la problemática de la seguridad de la circulación de la red y los aspectos de la gestión donde hay que centrar los esfuerzos.

El análisis realizado en 2016 constata que los principales problemas de seguridad vial en la red de la Generalitat son:

- Las **colisiones y alcances**, muy relacionadas con las intersecciones y accesos, suponen el 54% de los accidentes con víctimas y el 48% de los accidentes con víctimas mortales.
- Las **salidas de vía**, cuyas consecuencias están muy influenciadas por la situación de las márgenes, suponen el 29% de los accidentes con víctimas y el 35% de los accidentes con víctimas mortales.



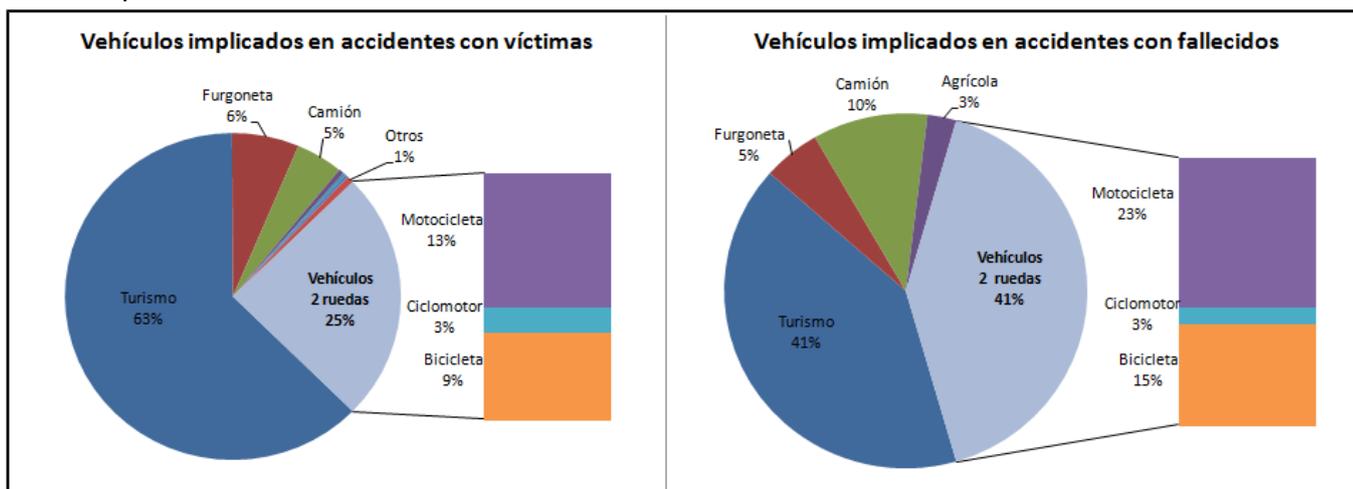
Tipología de accidentes con Víctimas  
(Generalitat Valenciana, año 2016)



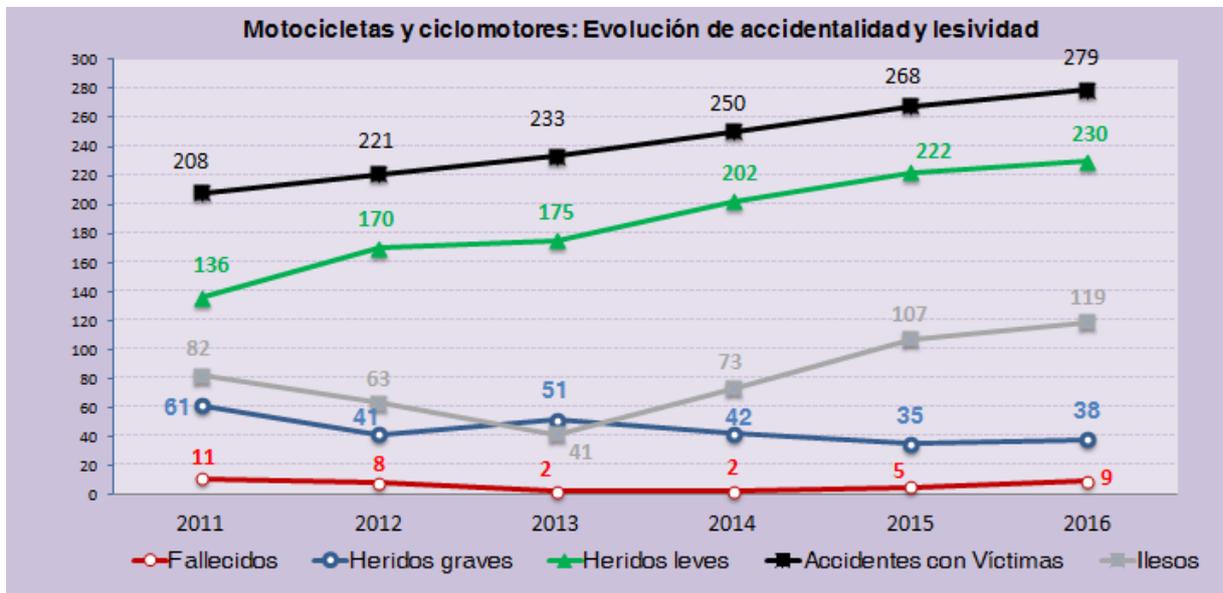
Tipología de accidentes mortales  
(Generalitat Valenciana, año 2016)

### Usuarios vulnerables

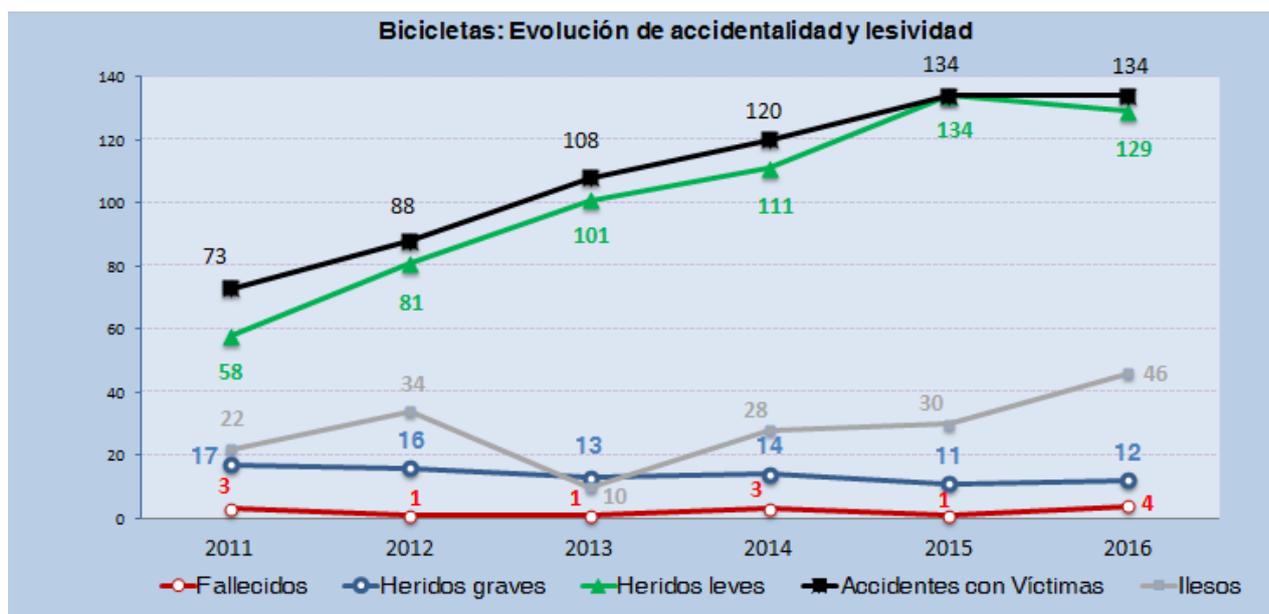
El 25 % de los vehículos implicados en accidentes con víctimas son vehículos de 2 ruedas (motocicletas, ciclomotores y bicicletas), pasando a ser el 41% de los vehículos implicados en accidentes con víctimas mortales.



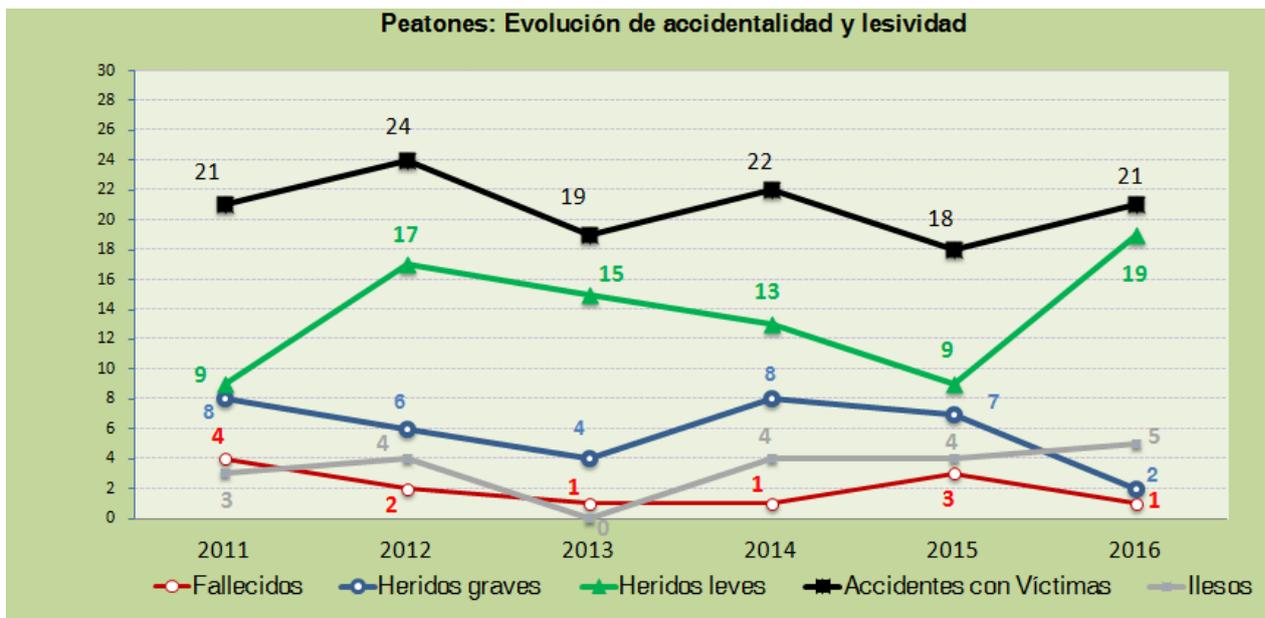
Los accidentes con víctimas en los que se han visto implicados usuarios de DRM (motocicletas y ciclomotores) se han incrementado un 34% desde 2011, pero con un crecimiento lineal en torno al 7% anual. En cuanto a la lesividad, se observa una tendencia al alza del número de fallecidos.



En cuanto a los ciclistas, los accidentes con víctimas se han incrementado un 46% respecto a los ocurridos en el año 2011, si bien se observa que se mantienen las cifras del año 2015. En cuanto al número de fallecidos, se ha incrementado notablemente respecto del año anterior.



El número de accidentes con víctimas en los que se han visto peatones implicados se mantiene en torno a las mismas cifras absolutas que en años anteriores, habiendo descendido notablemente en el año 2016 el número de peatones fallecidos o heridos graves, en contraposición con el aumento del número de peatones heridos leves. En 2016, sólo el 36% de los peatones heridos sufrió un accidente en tramo interurbano frente al 64% que resultó herido en entorno periurbano. No hubo peatones lesionados en las travesías de la Generalitat.



### ➤ Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)

En línea con la Directiva 2008/96/CE del Parlamento europeo sobre Gestión de la seguridad vial, y su incorporación al ordenamiento jurídico español mediante el RD 345/2011, el Servicio de Seguridad Vial de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori realiza el cálculo de los TCA de la red de carreteras autonómica cada tres años.

Para designar un tramo de carretera como TCA se tiene en cuenta la accidentalidad durante un periodo de cinco años, la intensidad de tráfico durante ese periodo, la tipología del tramo (autopista/autovía, multicarril, convencional) y su entorno (urbano, periurbano o interurbano).

Con el procedimiento de análisis de TCA se seleccionan aquellos tramos de carretera cuya accidentalidad es superior a la de tramos de las mismas características, lo que permite priorizar las actuaciones de mejora de la red en aquellos tramos de peores condiciones de seguridad; es decir, la estrategia de actuación mediante TCA posibilita actuar en un pequeño porcentaje de la red, que, no obstante, acumula una importante accidentalidad; de esta manera se consigue una alta eficacia coste/beneficio.

En el último cálculo realizado para el periodo 2009-2013, se detectaron un total de 107 tramos de concentración de accidentes, que con solo el 6% del total de longitud de la red acumulan el 30% del total de accidentes con víctimas y el 20% de fallecidos.

A continuación se muestra un cuadro con el estado en que se encuentra el análisis de estos tramos.

	Nº tramos TCA	Estudiados	Pendientes
Castellón	12	12	
Valencia	52	24	28
Alicante	43	35	8
<b>Total</b>	<b>107</b>	<b>71</b>	<b>36</b>

Corresponde ahora en 2017 realizar un nuevo cálculo, obteniendo la relación de los tramos donde se concentran accidentes a partir de los datos de accidentalidad de los años 2012 al 2016, lo que denominaremos TCA 2016, sobre los que se trabajará en los próximos tres años.

El procedimiento de actuación contempla cuatro fases:

1. Análisis del tramo.
2. Propuesta de actuación (si se considera que es conveniente actuar sobre la infraestructura).
3. Ejecución de la propuesta de actuación.
4. Seguimiento del tramo tras la actuación.

### **3. ACTUACIONES REALIZADAS EN 2016.**

- **Grado de ejecución del PSV 2015-2016.**
- **Actuaciones del Programa. Ejemplos.**
- **Plan Director de Seguridad Vial: elaboración, presentación e información pública.**
- **Efectos del Plan Director de Seguridad Vial**
- **V Jornada ITS Comunitat Valenciana**

## ➤ Grado de ejecución del PSV 2015-2016

En el último Programa de Seguridad Vial 2015-2016 se contemplaban 197 actuaciones.

PSV 2015-2016		CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	TOTAL GENERALITAT
CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN	Inmediatas	11	64	46	121
	Definitivas	30	27	19	76
	<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>91</b>	<b>65</b>	<b>197</b>
CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO	Travesía	6	2	7	15
	Intersección	9	18	5	32
	Recta/Tramo	23	65	49	137
	Curva	3	6	4	13
	<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>91</b>	<b>65</b>	<b>197</b>

En el último seguimiento realizado en diciembre 2016 estaban ejecutadas aproximadamente las tres cuartas partes de las actuaciones contempladas en el conjunto del programa.

	Objetivo PSV 15-16	Realizadas dic-16	Grado ejecución
CS	41	36	88%
V	91	61	67%
A	65	43	66%
<b>Total GV</b>	<b>197</b>	<b>140</b>	<b>71%</b>

Las actuaciones pendientes se ejecutarán con el Programa 2017-2019 actualmente en elaboración.

## ➤ Actuaciones del Programa. Ejemplos

Los Programas de seguridad vial recogen las acciones encaminadas a resolver los problemas de seguridad de la red detectados, y en su diseño participan todos los Servicios implicados en la gestión de la red.

En muchos de los casos las actuaciones son de carácter preventivo, surgidas al identificar situaciones potencialmente peligrosas que requieren una mejora para prevenir accidentes, y en otros vienen derivadas de los estudios de tramos de concentración de accidentes y de la investigación de los accidentes mortales y de especial gravedad.

A continuación se muestran algunos ejemplos de actuaciones ejecutadas con el Programa de seguridad vial 2015-2016.

### **ACTUACIONES EN ZONA URBANA**

Garantizar la convivencia pacífica del tráfico con la población es uno de los objetivos que persiguen las actuaciones realizadas en el ámbito urbano. Para ello es preciso asegurar que las condiciones de circulación dentro de poblado se ajustan a las especiales necesidades del entorno, muy diferentes de la circulación en carretera abierta, y que pasa por lograr un calmado del tráfico a lo largo de toda la travesía, así como comprobar la seguridad de los itinerarios peatonales y la correcta ubicación de los pasos de peatones.

Veamos algunos ejemplos de actuaciones ejecutadas en ámbito urbano con el vigente Programa de seguridad vial:

#### *“Mejora de la seguridad vial travesía los Montesinos (CV-945). Alicante”*



*Antes*



*Después*

*Actuación encaminada a mejorar las condiciones de seguridad de la travesía, con actuaciones integrales de repavimentación, estrechamiento de carriles y ensanche del eje con creación de refugios centrales en los pasos peatonales (en previsión de uso por personas de elevada edad o movilidad reducida), acondicionamiento de intersecciones y adecuación de aceras, además de ejecución de paso de peatones sobreelevados.*

**“Mejora de la seguridad vial de la travesía de Alfarrasí”(CV-620).**



*Sección transversal*



*Chicane*

*Travesía de 1 km de longitud en el que largas alineaciones rectas, con curvas de amplio radio y carriles de gran anchura permitían el desarrollo de altas velocidades. La actuación contempla la ejecución de medidas de moderación de la velocidad e integración de la travesía en el entorno urbano.*

*Tras la puesta en servicio de la actuación, se ha constatado la eficacia de las medidas adoptadas.*

**ACTUACIONES EN INTERSECCIONES Y ENLACES**

Las intersecciones y enlaces son puntos potencialmente conflictivos de la red, donde se producen movimientos de incorporación y salida de vehículos e interferencia con las trayectorias de circulación principales, y donde el conductor debe extremar la atención para adoptar las decisiones adecuadas. Para ello es necesario asegurar que se mantengan las adecuadas condiciones de visibilidad y percepción de la intersección, así como un régimen de velocidades adecuado en los ramales, por lo que el programa de seguridad vial recoge también actuaciones en esta línea.

Algunas de las actuaciones contempladas en el vigente programa de seguridad vial se muestran a continuación:

**"Glorieta en CV-50. Cheste. (Valencia)"**



*Antes*



*Después*

*Punto negro durante varios años. Problemas de visibilidad y elevadas velocidades. La transformación en glorieta completa redundará en la mejora de la seguridad de la circulación en el tramo.*

**"Mejora de la SV de la intersección CV-900 y CV-919. Redován (Alicante)"**



*Antes*



*Después*

*Actuación en intersección regulada por semáforos con elevada intensidad de tráfico transformándola en glorieta urbana, y mejora de la movilidad peatonal, ejecución de aceras y pasos de peatones.*

## **ACTUACIONES PARA PROTECCIÓN DE USUARIOS VULNERABLES**

El Programa de seguridad vial recoge un capítulo importante de actuaciones encaminadas a la protección de los usuarios más vulnerables como son los peatones, ciclistas y usuarios de motocicletas.

### **“Supresión de barrera en CV-500 El Perellonet. (Valencia)”**



*Antes*



*Después*

*Los sistemas de contención constituyen siempre un obstáculo, máxime para los usuarios de dos ruedas, tan vulnerables a un impacto contra el sistema por una salida descontrolada de la vía, pero su instalación está justificada siempre que su colocación evite un problema mayor al de su implantación. No obstante, en la medida que sea posible, la mejor barrera es la que no existe.*

*Esta actuación comprende la retirada de la barrera metálica existente en el margen izquierdo tras el acondicionamiento del tramo posterior a la misma, que se ha convertido en un lecho de frenado que permite la recuperación del vehículo ante una posible salida de vía sin consecuencias graves para los ocupantes.*

## “Disposición de Sistemas de Protección de Motoristas en la CV-245”



Antes



Después

*Tramo de alta intensidad de tráfico lúdico motorista y de ciclistas en el que la barrera con postes descubiertos supone un riesgo para estos usuarios; para este tipo de tramos, los sistemas de protección de motoristas suponen una importante mejora para la seguridad vial.*

## **ACTUACIONES DE MEJORA DE MÁRGENES**

Un porcentaje importante de la accidentalidad se produce por salida de vía. En estos casos las márgenes pueden suponer un peligro por la existencia de obstáculos puntuales, desniveles, cunetas, etc.

Estas actuaciones pretenden transformar el margen de forma que una eventual salida de vía no genere un accidente grave.

### **“Ejecución de cunetas de seguridad”**



*Antes*



*Después*

*El objetivo general es ir convirtiendo cunetas construidas hace años y “poco amigables”, en cunetas de seguridad.*

### **“Mejora de márgenes (CV-222, Betxí)”**



*Antes*



*Después*

## ➤ **Plan Director de Seguridad Vial: elaboración, presentación e información pública**

En el año 2016 se ha redactado el Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana (PDSV).

El PDSV es el instrumento de coordinación de la Generalitat en materia de seguridad vial, para toda la Comunitat Valenciana.

Persigue un efecto potenciador de la estrategia nacional en nuestro territorio, con el objetivo general de reducción de la accidentalidad en nuestra Comunitat.

Tiene carácter multisectorial, dirigido a aquellos sectores potencialmente afectados por la accidentalidad, y multidisciplinar, con la participación de aquellas entidades desde las que acometer la disminución de la siniestralidad.

Sin plazo limitado a priori, el PDSV plantea objetivos concretos de reducción de la accidentalidad para el año 2020; se revisará, si procede, en función del cumplimiento de dichos objetivos.

El PDSV se desarrollará por las Consellerias con competencias en infraestructuras, sanidad, educación, industria, juventud y respuesta a las emergencias, y promoverá la coordinación con otras administraciones e instituciones de la Comunitat valenciana.

La evaluación y seguimiento del PDSV se llevará a cabo por la Comisión de Seguimiento, constituida por representantes de los departamentos de la Generalitat con implicación directa en el plan.

Se impulsarán actuaciones de organismos, asociaciones y plataformas comprometidas con la seguridad vial. Además el ciudadano podrá aportar sugerencias en la etapa de información pública, y posteriormente por medio del buzón que se creará al efecto.

La Generalitat creará una página web específica para dar a conocer al ciudadano temas de interés en relación con el PDSV.

El Plan Director de Seguridad Vial fue presentado el 27 de diciembre por la Consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, para continuar con la información pública y aprobación en el primer semestre de 2017.

*(Aprobado en Acuerdo del Consell de 7 de abril de 2017 y publicado en DOGV del 6/06/17)*

## ➤ Efectos del Plan Director de Seguridad Vial

Las Consellerias con participación en el PDSV elaborarán en 2017 programas en los que se recogerán las actuaciones a realizar para la reducción de la accidentalidad y sus consecuencias.

Con la aprobación del Plan Director, serán de obligado cumplimiento para todo el sector público de la Generalitat las siguientes directrices:

- ◆ *Las actuaciones urbanísticas deberán incluir un análisis de las conexiones con la carretera en el que se establezcan las condiciones mínimas para garantizar la seguridad vial tras su puesta en servicio.*
- ◆ *Los planes de movilidad que aparecen regulados en el capítulo III de la ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana tratarán específicamente la seguridad de los desplazamientos. Analizarán la accidentalidad actual y su evolución reciente; y propondrán acciones para mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y del resto de personas usuarias del transporte (tanto público como privado). Entre dichas acciones, siempre se plantearán como alternativas de actuación la segregación de flujos, la adecuación de intersecciones, la mejora de la señalización y el fomento de la educación vial.*
- ◆ *Las Actuaciones Territoriales Estratégicas, ATE, o figuras similares, referidas a usos terciarios deberán garantizar que no se favorecerá el transporte privado frente a otros modos más sostenibles (desplazamientos peatonales, bicicleta o transporte público).*
- ◆ *Se procurará que los planes generales de ordenación urbana incluyan un análisis de la accidentalidad identificando los puntos de mayor siniestralidad y las medidas correctoras adoptadas, con especial incidencia en la protección de las personas usuarias más vulnerables.*
- ◆ *La Generalitat apoyará la investigación realizada por departamentos, organismos o institutos de las universidades de la Comunitat Valenciana entre cuyos objetivos prioritarios esté la mejora de la seguridad vial; dicho apoyo podrá realizarse con financiación directa, con prestación de equipos o instalaciones, con la colaboración o coordinación de personal técnico de la propia Generalitat, o de cualquier otra forma acorde con la legislación vigente.*
- ◆ *Se estudiará en la red de la Generalitat la conveniencia de adoptar en algunos tramos de carreteras convencionales tipologías de sección*

*transversal 2+1, o 1+1 con separación de sentidos, al objeto de reducir la accidentabilidad por colisión frontal o frontolateral.*

- ◆ *El servicio de inspección técnica de vehículos de la Comunitat Valenciana deberá contar con un Plan de Calidad destinado a mejorar la prestación del servicio e incrementar la información ofrecida a las personas usuarias en el ámbito de la seguridad vial.*
- ◆ *La conselleria competente en materia de educación aumentará la presencia de la Educación Vial en los futuros currículos de la educación obligatoria. Recogerá para esta tarea la aportación que se haga desde la sociedad civil, así como desde las instituciones en la forma legalmente establecida.*
- ◆ *La Conselleria de Sanidad Universal y Salud Pública, promocionará y apoyará el transporte y desplazamiento activo, seguro y saludable al puesto de trabajo o estudio, mediante la colaboración con las entidades que desarrollen tareas de salud local.*
- ◆ *La Direcció General de l'Agència de Seguretat i Respostes a les Emergències llevará acabo las actuaciones tecnológicas y organizativas para la adecuación del servicio "1.1.2 Comunidad Valenciana" para la recepción de las llamadas de emergencias automáticas realizadas por los vehículos a partir de marzo de 2018 (proyecto eColl). Igualmente fomentará a través de l'Institut Valencià de Seguretat Pública i Emergències (IVASPE) la formación de los colectivos de emergencias en materia de seguridad vial y conducción segura, por medio de los programas formativos habituales y la organización de jornadas específicas.*

## ➤ V Jornada ITS Comunitat Valenciana

El pasado 4 de marzo de 2016, se celebró en la Universidad Politécnica de Valencia la V Jornada ITS-Comunitat Valenciana, organizada por la Fundación ITS-España y su Comité ITS-Comunitat Valenciana (ITS-CV), y con la participación, entre otros organismos, de la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, la Dirección General de Tráfico y la Universidad Politécnica de Valencia.

En esta jornada, a la que han asistido casi un centenar de técnicos interesados en estas tecnologías, se señaló el apoyo y colaboración de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori para la celebración de este encuentro, dada la necesidad de poner en común experiencias y puntos de vista sobre los sistemas inteligentes de transporte (ITS), de gran importancia en las políticas de gestión de todos los modos de transporte; estas tecnologías ITS, cada vez más presentes en nuestra vida diaria, contribuyen a conseguir una movilidad más segura y cómoda, con ahorro de tiempos y costes, y con mejoras medioambientales derivadas de la optimización del uso de las infraestructuras existentes, ya sean para transporte por carretera, ferroviario, marítimo o aéreo.

Aunque con frecuencia no lo percibimos, tenemos dispositivos ITS en nuestro vehículo, en la carretera, en la ciudad y en cualquier medio de transporte, ya sea ferroviario, marítimo o aéreo. La Comunitat Valenciana tiene un reconocido prestigio en el campo de los ITS, en el que colaboran de modo eficiente las administraciones con competencia en transportes, las universidades, y las empresas del sector.

El Comité ITS-CV se creó en el año 2006, y desde entonces se han celebrado en Valencia cinco jornadas de ámbito autonómico y el VII Congreso Español de ITS (año 2007).

La Jornada estuvo estructurada en dos sesiones técnicas: la primera se dedicó a los ITS para la gestión del tráfico y la movilidad, y la segunda a los ITS en el transporte público. Los temas tratados fueron, entre otros, la aplicación de la ingeniería de tráfico en la optimización de la movilidad del tranvía en la ciudad de Valencia, las actuaciones de la DGT para la consecución del objetivo de reducción de la accidentalidad planteada para la década actual, la moderación de la velocidad en accesos a áreas urbanas, o la tarjeta española sin contacto, sus inicios y primeras implantaciones, y sus ventajas para el ciudadano que utiliza variados modos de transporte público, ya sea en su ciudad o fuera de ella.

## **4. PROGRAMACIÓ 2017**

- **Plan Director de Seguridad Vial**
- **Elaboración del Programa de Seguridad Vial 2017/2019**
- **Pacto valenciano por la movilidad segura y sostenible**
- **VIII Congreso nacional de Seguridad Vial.**
- **Recomendaciones sobre protección de motociclistas**
- **Libro Blanco para la protección de ciclistas en la Comunitat Valenciana**
- **Recomendaciones sobre protección de ciclistas**

## ➤ Plan Director de Seguridad Vial

Con la aprobación del PDSV y la publicación en el DOGV queda constituida la Comisión de Seguimiento del plan director, que estará integrada por las personas titulares de las direcciones generales de Obras Públicas, Transporte y Movilidad; de Industria y Energía; de Salud Pública; de Política Educativa; de la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, y de la Secretaría General del IVAJ, los cuales podrán delegar en personal técnico de sus correspondientes departamentos.

Las funciones de esta comisión serán la evaluación, coordinación, comunicación y representación en lo relativo al desarrollo de este PDSV.

*(PDSV: Aprobado en Acuerdo del Consell de 7 de abril de 2017 y publicado en DOGV del 6/06/17)*

Los departamentos citados elaborarán programas que recogerán las actuaciones a ejecutar para la mejora de la seguridad vial en la Comunitat Valenciana, y deberán incluir actuaciones para su ejecución en el año 2017.

**OBJETIVO GENERAL**  
 Contribuir al desarrollo de la movilidad sostenible y segura en la Comunitat Valenciana, mejorando la seguridad vial y reduciendo la siniestralidad.

**OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

- USUARIOS VULNERABLES:** Reducir siniestralidad en todos los usuarios vulnerables.
- ZONA URBANA:** Reducir siniestralidad en zonas urbanas, zonas escolares y zonas residenciales.
- USUARIOS RESPONSABLES:** Reducir siniestralidad en usuarios responsables.
- MOVILIDAD SOSTENIBLE:** Reducir siniestralidad en usuarios de transporte público y bicicletas.
- ATENCIÓN Y RESPUESTA AL ACCIDENTE DE TRÁFICO:** Reducir el tiempo de respuesta y mejorar la atención a los afectados.

**PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL (PDSV)**

El PDSV es el instrumento de coordinación de la Generalitat en materia de seguridad vial, en toda la Comunitat Valenciana.

Persegue un efecto potenciador de la estrategia nacional en nuestro territorio.

El objetivo general es la reducción de la accidentalidad en nuestra Comunitat.

Tiene carácter multisectorial, dirigido a aquellos sectores potencialmente afectados por la accidentalidad, y multidisciplinar, con la participación de aquellas entidades desde las que ocurren la disminución de la siniestralidad.

Sin plazo limitado a priori, el PDSV plantea objetivos concretos de reducción de la accidentalidad para el año 2020, se revisará, si procede, en función del cumplimiento de dichos objetivos.

La evaluación y seguimiento del PDSV se llevará a cabo por la Comisión de Seguimiento, constituida por representantes de los departamentos de la Generalitat con implicación directa en el plan.

El PDSV se desarrollará por las Consellerias con competencias en infraestructuras, Sanidad, Educación, Justicia, IVAJ y Respuesta a las Emergencias.

Se promoverá la coordinación con otras administraciones e instituciones de la Comunitat Valenciana.

Se impulsarán actuaciones de organismos, asociaciones y plataformas comprometidas con la seguridad vial.

El ciudadano podrá aportar sugerencias en el ámbito de información, formación, o asesoramiento por medio del Busón del Plan Director de Seguridad Vial.

La Generalitat creará una página web específica para dar a conocer al ciudadano temas de interés en relación con el PDSV.

## ➤ Elaboración del Programa de Seguridad vial 2017/2019

Como ya se ha comentado, el PDSV marca las líneas estratégicas para la mejora de la movilidad y seguridad de la circulación en la Comunitat valenciana para los próximos años, para cuyo desarrollo se redactarán los correspondientes programas de seguridad vial.

A lo largo de este año 2017 la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori redactará el próximo programa de seguridad vial de acuerdo a lo establecido por el PDSV.

## ➤ **Foro de la movilidad y Pacto valenciano por la movilidad segura y sostenible**

En consonancia con el derecho reconocido por la ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad en la Comunitat Valenciana de hacer partícipe a la ciudadanía en la planificación y regulación en materia de movilidad y transporte, se crea el Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana, regulado en el artículo 20 de la ley e integrado por administraciones, organizaciones empresariales y sindicales, expertos, asociaciones y otros actores sociales y económicos relevantes en relación con la movilidad.

El acto de constitución del Foro se celebró el 4 de mayo de 2017.

Además, la Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana, los Presidentes de las Diputaciones de Castellón, Valencia y Alicante, el Presidente de la Federación Valenciana de Municipios y Provincias, así como alcaldes y alcaldesas de 75 municipios de la Comunitat valenciana, han firmado el Pacto por la movilidad segura y sostenible (Pacto CA90) como un compromiso que deja clara una concepción de la movilidad sostenible como un derecho de los valencianos, recuperando la ciudad para los residentes, con un transporte accesible para todos y respetuoso con el medio ambiente y la salud, y con unos niveles de seguridad cada vez más altos.

## ➤ **VIII Congreso Nacional de Seguridad Vial**

La VIII edición del Congreso Nacional de Seguridad vial se celebró de nuevo en Valencia los días 20 y 21 de junio de 2017; este congreso puede considerarse el evento técnico de mayor relevancia en el campo de la seguridad vial de las infraestructuras que anualmente se celebra en España.

En esta edición la atención se focalizó en la aportación de la infraestructura y su equipamiento a la definición de un nuevo modelo de movilidad segura, donde la sensorización de las carreteras, el equipamiento inteligente y el vehículo autónomo y conectado son ya hoy una realidad. Por otro lado, son destacables los avances en el campo de los materiales, métodos constructivos, normativa específica y planificación de la seguridad vial. Todo ello para dar respuesta a los retos de movilidad del presente y el futuro, garantizando los máximos niveles de seguridad para todos los usuarios.

El congreso se desarrolló en seis sesiones que trataron temas actuales y de interés presentados por expertos provenientes de diversos sectores en representación de numerosos organismos y entidades activos en esta materia, como la propia CHPVT, la DGT, el Mº Fomento, Diputaciones provinciales de la Comunitat; también hubo amplia representación de otras CCAA.

## ➤ **Recomendaciones sobre protección de motociclistas**

La Comunitat Valenciana, y especialmente la red de carreteras de la Generalitat, soporta un tráfico motociclista muy importante. Para garantizar las condiciones de seguridad de este colectivo, y como complemento a la normativa estatal para tener en cuenta las características y exigencias particulares de las carreteras valencianas, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha elaborado unas *Recomendaciones para la protección de motociclistas en la Comunitat Valenciana*, adaptada a sus especiales condiciones, en las que no sólo se tienen en cuenta las características geométricas del trazado de la vía sino también las condiciones del tráfico y el entorno, así como la accidentalidad registrada y los peligros potenciales.

Estas recomendaciones se presentaron el pasado 31 de mayo de 2016 en las II Jornadas de Seguridad Vial organizadas por la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, y la cátedra Vectalia de la Universidad de Alicante, como punto de encuentro, debate y discusión entre las administraciones, las empresas, los investigadores, los técnicos y los profesionales especialistas en conservación y seguridad vial.

El punto de partida para la aplicación de estas recomendaciones es la identificación de las "ubicaciones de riesgo elevado" para estos usuarios de dos ruedas motorizados (DRM). Para ello, una vez determinada la demanda de tráfico DRM, distinguiendo dos tipos de tráfico: lúdico y diario, se procederá a la determinación de los puntos de elevada accidentalidad motociclista, donde se iniciará la aplicación de estas recomendaciones.

## ➤ **Libro Blanco para la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana**

Ante las alarmantes cifras de accidentalidad ciclista en la Comunitat Valenciana en mayo de 2017, se ha redactado un Libro Blanco sobre "la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana", que incluye un plan de choque para la reducción de la siniestralidad en las carreteras valencianas.

Este Libro Blanco se orienta a promover el uso de la bicicleta dentro del contexto de una vida saludable, proteger a quien conduce de la posible siniestralidad por el hecho de ser un vehículo desprotegido, prevenir la accidentalidad de quien conduce bicicletas y las lesiones derivadas de la misma, y fomentar medidas de autoprotección y seguridad vial del propio ciclista.

## ➤ **Recomendaciones sobre protección de ciclistas**

Siguiendo la línea establecida en el documento ya existente referido a motoristas, se elaborarán las “Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial de los ciclistas en las carreteras de la Comunitat Valenciana”.

Al objeto de conocer los tramos de las carreteras frecuentados por ciclistas, se determinará un procedimiento para poder realizar aforos de tráfico ciclista con procedimientos automáticos, dado que en la actualidad la única metodología disponible es la de conteo manual.

## **ANEXOS**

### **– Anexo 1: Accidentalidad 2003-2016 en la red de la Generalitat**

## **A1. ACCIDENTALIDAD 2003-2016 EN LA RED DE LA GENERALITAT**

La tabla que se incluye a continuación contiene los datos básicos de tráfico y accidentalidad en la red de la Generalitat desde el año 2003 hasta el 2016, clasificados por provincia y año; los indicadores de siniestralidad (IP, IM, IR) facilitan el seguimiento de la accidentalidad en estos 14 años.


**ACCIDENTALITAT EN EL PERÍODE 2003/2016**  
 (Xarxa de la Generalitat Valenciana)

Data d'edició 14/06/2017

PROVÍNCIA	ANY	Trànsit (milió veh.km) (1)	Total Accidents	Accidents amb víctimes	Accidents amb morts	Accidents amb ferits greus	Accidents amb ferits lleus	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	IP (2)	IM (3)	IR (4)
Castelló	2003	1.020	300	182	16	69	97	22	91	158	18	2,16	80,38 M
	2004	1.060	263	179	12	34	133	13	41	201	17	1,23	67,66 M
	2005	1.069	337	184	12	47	125	12	60	194	17	1,12	60,33 B-M
	2006	1.103	380	190	11	70	109	11	95	184	17	1,00	57,54 B-M
	2007	1.308	434	205	17	55	133	17	59	219	16	1,30	60,92 B-M
	2008	1.264	421	195	9	47	139	10	56	211	15	0,79	56,87 B-M
	2009	1.086	409	175	11	41	123	13	48	176	16	1,20	49,21 B-M
	2010	1.036	364	148	7	35	106	7	38	157	14	0,68	44,30 B-M
	2011	1.111	386	143	5	37	101	5	41	138	13	0,45	42,07 B-M
	2012	1.079	386	146	7	23	116	9	28	161	14	0,834	35,34 B-M
	2013	1.058	391	126	1	15	110	2	18	146	12	0,189	27,09 B-M
	2014	1.116	432	142	5	20	117	5	22	153	13	0,45	21,83 B-M
	2015	1.187	483	165	5	18	141	6	21	188	14	0,51	19,04 B-M
<b>2016</b>	<b>1.240</b>	<b>516</b>	<b>153</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>128</b>	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>179</b>	<b>12</b>	<b>0,40</b>	<b>20,60</b> B-M	
València	2003	2.487	949	403	30	133	240	36	182	480	16	1,45	66,86 M
	2004	2.693	890	331	31	110	190	34	159	371	12	1,23	60,81 B-M
	2005	2.814	866	265	16	95	154	22	123	293	9	0,78	51,91 B-M
	2006	2.861	981	538	24	97	417	29	137	684	19	1,01	44,57 B-M
	2007	2.967	1.122	597	22	86	489	26	104	798	20	0,88	39,34 B-M
	2008	2.993	963	458	16	80	362	20	100	547	15	0,67	36,84 B-M
	2009	2.753	908	400	11	66	323	11	79	531	15	0,40	32,25 B-M
	2010	2.764	925	357	18	58	281	19	85	444	13	0,69	29,26 B-M
	2011	2.707	900	333	10	46	277	10	61	447	12	0,37	25,41 B-M
	2012	2.565	978	411	15	59	337	15	67	553	16	0,58	19,43 B-M
	2013	2.565	974	484	7	44	433	7	50	662	19	0,273	23,10 B-M
	2014	2.552	1.019	434	3	43	388	5	52	547	17	0,20	22,26 B-M
	2015	2.661	1.071	428	9	29	390	9	31	585	16	0,34	17,36 B-M
<b>2016</b>	<b>2.589</b>	<b>1.219</b>	<b>485</b>	<b>11</b>	<b>46</b>	<b>428</b>	<b>11</b>	<b>56</b>	<b>644</b>	<b>19</b>	<b>0,42</b>	<b>18,07</b> B-M	
Alacant	2003	1.635	617	436	29	140	267	31	193	530	27	1,90	114,53 M-A
	2004	1.856	764	508	31	103	374	34	142	644	27	1,83	95,51 M
	2005	1.831	619	409	28	125	256	31	167	484	22	1,69	85,68 M
	2006	1.971	858	550	34	148	368	35	210	639	28	1,78	82,89 M
	2007	2.049	894	505	31	138	336	33	182	609	25	1,61	86,14 M
	2008	1.901	805	396	23	128	245	26	149	454	21	1,37	84,78 M
	2009	1.703	735	336	12	71	253	12	88	440	20	0,70	71,29 M
	2010	1.685	830	306	10	80	216	10	91	380	18	0,59	61,26 B-M
	2011	1.674	803	285	15	57	213	16	75	339	17	0,96	48,40 B-M
	2012	1.561	882	329	10	43	276	10	58	456	21	0,64	43,70 B-M
	2013	1.532	915	414	3	49	362	4	51	506	27	0,261	37,13 B-M
	2014	1.518	1.060	386	10	45	331	10	50	485	25	0,66	34,70 B-M
	2015	1.566	1.134	415	8	30	376	8	31	548	27	0,51	31,41 B-M
<b>2016</b>	<b>1.624</b>	<b>1.196</b>	<b>417</b>	<b>8</b>	<b>28</b>	<b>381</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>571</b>	<b>26</b>	<b>0,49</b>	<b>27,40</b> B-M	
Total GV	2003	5.142	1.866	1.021	75	342	604	89	466	1.168	20	1,73	85,56 M
	2004	5.610	1.917	1.018	74	247	697	81	342	1.216	18	1,44	73,57 M
	2005	5.714	1.822	858	56	267	535	65	350	971	15	1,14	64,44 M
	2006	5.935	2.219	1.278	69	315	894	75	442	1.507	22	1,26	59,56 B-M
	2007	6.324	2.450	1.307	70	279	958	76	345	1.626	21	1,20	58,75 B-M
	2008	6.122	2.189	1.049	48	255	746	56	305	1.212	17	0,91	56,36 B-M
	2009	5.542	2.052	911	34	178	699	36	215	1.147	16	0,65	48,03 B-M
	2010	5.485	2.119	811	35	173	603	36	214	981	15	0,66	42,16 B-M
	2011	5.492	2.089	761	30	140	591	31	177	924	14	0,56	35,72 B-M
	2012	5.205	2.246	886	32	125	729	34	153	1.170	17	0,65	33,06 B-M
	2013	5.156	2.280	1.024	11	108	905	13	119	1.314	20	0,252	28,13 B-M
	2014	5.187	2.511	962	18	108	836	20	124	1.185	19	0,39	25,86 B-M
	2015	5.414	2.688	1.008	22	77	907	23	83	1.321	19	0,42	21,83 B-M
<b>2016</b>	<b>5.453</b>	<b>2.931</b>	<b>1.055</b>	<b>23</b>	<b>95</b>	<b>937</b>	<b>24</b>	<b>115</b>	<b>1.394</b>	<b>19</b>	<b>0,44</b>	<b>21,37</b> B-M	

(1) Trànsit anual acumulat (en milions de vehicles per quilòmetre)

(2) Índex de Perillositat: Nombre d'accidents amb víctimes per cada 100 milions de quilòmetres recorreguts.

(3) Índex de Mortalitat: Nombre de víctimes mortals per cada 100 milions de quilòmetres recorreguts.

(4) Índex de Risc-Eurorap: Nombre d'accidents amb morts o ferits greus per cada 1000 milions de quilòmetres recorreguts (mitja ponderada dels tres últims anys)

B= Baix B-M=Baix-Mig M=Mig M-A=Mig-Alt A=Alt