

Revisión de la ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030¹

Propuestas de la Asociación Española de la Carretera

Propuestas sobre Indicadores que considere se deberían añadir, eliminar o modificar.

Se sugiere la ampliación de los indicadores propuestos por la Comisión de Europea en su política más reciente sobre seguridad vial, que se consideran excesivamente globales; en particular, para el ámbito de la infraestructura, se propone la ampliación del indicador 7 (porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral predefinido), valorando la inclusión de indicadores que hagan referencia a los siguientes ámbitos de interés:

- % de carreteras en los que se están aplicando las herramientas de la Directiva 2019/136 de seguridad en las infraestructuras viarias.
- % de siniestralidad que tiene lugar en tramos de concentración de siniestros.
- Siniestralidad global según tipología de vía y su relación con el tráfico total, tráfico de vehículos ligeros, de vehículos pesados, de motociclistas y de otros usuarios vulnerables.
- Número y consecuencias de siniestros por tipología (salida de vía, choque frontal, choque fronto-lateral, etc.) de acuerdo con la siguiente categorización:
 - Por tipo de vía: autopista, autovía, carretera multicarril, vía convencional según la jerarquía, travesías, etc.
 - Relacionados con factores concurrentes clave como la velocidad, la distracción, el consumo de alcohol o drogas, la climatología, etc.
 - Etc.

¹ <https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/>

Se trataría de indicadores pormenorizados que permitirían hacer un seguimiento de problemas de seguridad más específicos. Este tipo de indicadores podrían desarrollarse en los Anuarios o en los informes “Principales cifras de siniestralidad” y valorar su evolución en el contexto de la Estrategia de Seguridad Vial 2030.

Propuestas sobre **Áreas estratégicas** o **Líneas de actuación** que considere se deberían añadir, eliminar o modificar.

Se considera que las áreas estratégicas son muy adecuadas y no es necesario añadir nuevas áreas.

En cuanto a las líneas de actuación, en el área estratégica 4 (vías seguras), se sugiere fomentar, de manera transversal, una mayor coordinación y colaboración entre administraciones titulares de vías. Asimismo, parece oportuno contemplar la coordinación de la plataforma DGT 3.0 con otras plataformas o espacios de datos que previsiblemente van a surgir en los próximos años.

Se sugiere valorar la posibilidad de incluir acciones orientadas a fomentar la disponibilidad de financiación europea para actuaciones de mejora de la seguridad vial en las infraestructuras, que en el caso de las vías de carácter local podrían ligarse a la respuesta al reto demográfico y la despoblación. Si bien esta propuesta queda fuera del ámbito de actuación de la Estrategia, sería muy oportuno realizar este esfuerzo desde la perspectiva del gobierno de España.

Observaciones generales sobre la Estrategia de Seguridad Vial 2030

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 es muy completa y está muy bien planteada. Desde aquí deseamos felicitar a la Dirección General de Tráfico por su elaboración, puesta en marcha y seguimiento. No es fácil aglutinar a tantos sectores y entidades implicados en la seguridad de la circulación y, especialmente, proponer medidas que puedan implantarse por parte de otras administraciones responsables. En particular, en el ámbito de la infraestructura, la existencia de múltiples titulares de vías interurbanas, y una enorme cantidad de titulares de vías urbanas, dificulta la puesta en marcha de políticas comunes y homogéneas para mejorar la seguridad de la red viaria y de la movilidad. Por todo ello, ¡felicidades!.

Propuestas para los próximos **Planes de actuaciones del periodo 2026-2030**

Explicación de las propuestas de actuaciones, así como la identificación del responsable y justificación.

- Bajo el epígrafe “**Promover soluciones de diseño para basadas en el sistema seguro**”, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:
 - Elaborar recomendaciones para la implantación de soluciones de “márgenes que perdonan”, con el objetivo de implantar el Sistema Seguro a la siniestralidad por salida de vía, considerando las particularidades de todas las redes viarias, especialmente las de carácter local.
 - Desarrollar recomendaciones para la mejora de la seguridad de las intersecciones (supresión de glorietas partidas, mejora de la legibilidad y señalización, implantación de soluciones tecnológicas, medidas de calmado del tráfico, refuerzo del equipamiento, etc.).
 - Elaborar recomendaciones para la mejora de la seguridad con medidas de bajo coste, fundamentalmente centradas en el equipamiento viario.
 - Desarrollar recomendaciones para la supresión de pasos a nivel entre ferrocarril y carretera.
 - Agilizar la aprobación y publicación de normativa técnica (por ejemplo, 8.2. IC, balizamiento, etc.).



- Incorporar la importancia de la mejora del estado de conservación de las carreteras en la seguridad de la circulación, incidiendo, en la medida de lo posible, en la necesidad de incrementar las partidas presupuestarias destinadas para ello por parte de las administraciones.
- Bajo el epígrafe **“Potenciar el uso de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras”**, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:
 - Fomentar el desarrollo de criterios y recomendaciones de implantación de las herramientas de la Directiva 2019/1936 de seguridad en infraestructuras viarias de manera común para todo el territorio, evitando la existencia de modelos diferenciados para la red de carreteras del Estado y para las diferentes redes autonómicas, forales, provinciales e insulares que dispongan de carreteras principales, donde es obligatoria su implantación.
 - Favorecer el desarrollo y la continuidad de programas de formación de auditores / inspectores / especialistas en la implantación de las herramientas de la Directiva 2019/1936 de seguridad en infraestructuras viarias, de manera que se garantice que existen los profesionales adecuados para poder realizarlas.
 - Fomentar la implantación de las herramientas de la Directiva 2019/1936 de seguridad en infraestructuras viarias a las redes que no están obligadas a ello, de manera gradual.
 - Apoyar una mayor cooperación entre los titulares de carreteras nacionales, autonómicas, forales, provinciales e insulares en materia de seguridad de las infraestructuras viarias.
- Bajo el epígrafe **“Evaluar el nivel de seguridad de la red viaria”**, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:
 - Favorecer la implantación de las herramientas de evaluación a toda la red viaria.
 - Poner en valor la potencialidad del uso de la tecnología en la optimización de los procedimientos de valoración del nivel de seguridad de la red.
 - Considerar los datos de vehículos conectados y de telefonía móvil, así como otras fuentes de Big Data para analizar problemas y soluciones relacionadas con la seguridad vial, en colaboración con las administraciones de carreteras.
- Bajo el epígrafe **“Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente”**, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:
 - Valorar la incorporación de datos de “ciencia ciudadana” (waze, Google maps, etc.) a la información de tráfico en situaciones con implicación en seguridad vial, por medio de pruebas piloto.
 - Favorecer y apoyar el despliegue de soluciones innovadoras para la mejora de la seguridad, basadas en la tecnología y al digitalización.
- Bajo el epígrafe **“Aumentar la seguridad de los peatones, usuarios de bicicleta y motocicleta, y personas mayores”**, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:
 - Recoger la problemática de las redes autonómicas y locales de carreteras en cuanto al establecimiento de soluciones para mejorar la seguridad de los peatones en vías interurbanas, dado que es en las infraestructuras de este tipo donde se producen más desplazamientos; en particular, hay situaciones especialmente complejas en los accesos a la paradas de autobús interurbanas y la continuidad de itinerarios peatonales, en los accesos a las urbanizaciones, etc.
- Bajo el epígrafe **“Potenciar la evaluación de las intervenciones y el intercambio de buenas prácticas”**, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:
 - Se propone elaborar una plataforma on-line que permita disponer de información en este ámbito, estructurando un mecanismo para que las administraciones faciliten la información de las actuaciones realizadas y los resultados obtenidos de reducción de la siniestralidad.
- Bajo el epígrafe **“Concienciar sobre la importancia de la inversión en infraestructura y la dotación adecuada de recursos humanos y técnicos”**, se sugiere valorar añadir alguna actuación en los siguientes ámbitos:

- Acelerar la recopilación de información sobre recursos humanos y materiales en los departamentos de seguridad vial de las administraciones de carreteras, incorporando la colaboración con el sector privado, que en algunos casos aumenta la capacidad de trabajo de los departamentos, por medio de asistencias técnicas que funcionan de manera continua.

Para todas estas acciones, la Asociación Española de la Carretera se ofrece para colaborar con la Dirección General de Tráfico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con sus propios medios y como intermediario con la Mesa de Directores/as Generales de Carreteras de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales y el Foro de Gestores/as de Carreteras de Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consells, que coordina la Asociación Española de la Carretera, desde su creación en 1997 y 2015, respectivamente.