

Estrategia de **Seguridad Viaria**

Comunidad de Madrid **2024 - 2030**



**Comunidad
de Madrid**



**Comunidad
de Madrid**

Dirección General de Carreteras
CONSEJERÍA DE VIVIENDA,
TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURA

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1. ANTECEDENTES Y POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL	3
1.1. Políticas mundiales de Seguridad Vial	5
1.2. Políticas europeas de Seguridad Vial.....	10
1.3. Políticas nacionales de Seguridad Vial	14
2. MOVILIDAD Y SINIESTRALIDAD VIAL EN LA COMUNIDAD DE MADRID	17
2.1. Movilidad en la Comunidad de Madrid	20
2.2. Parque móvil en la Comunidad de Madrid	27
2.3. Tráfico existente en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid	29
2.4. Siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid	33
3. JUSTIFICACIÓN: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO, VIGENCIA, ÁMBITO DE APLICACIÓN	47
3.1. Análisis y diagnóstico	51
3.2. Vigencia y ámbito de aplicación	54
4. OBJETIVOS	55
4.1. Objetivos Generales	57
4.2. Objetivos Específicos	58
5. ESTRUCTURA DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIARIA	61
6. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL	67
6.1. Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo	69
6.2. Actuaciones de Seguridad Vial Futuras.....	82
7. INDICADORES Y SEGUIMIENTO	97
7.1. Planificación de la Estrategia de Seguridad Vial.....	99
7.2. Herramienta necesaria: Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial	100
7.3. Modelo de Gestión: Sistema de Seguimiento y Evaluación.....	103
ANEJO A. INDICADORES DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIARIA	107
ANEJO B. SOCIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIARIA	123

INTRODUCCIÓN

La *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*, da respuesta a las obligaciones políticas en la materia a nivel regional, derivadas del artículo 23 bis de la *Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid*. Además, gracias a esta Estrategia, la Comunidad de Madrid se alinea con las directrices internacionales adoptadas en materia de seguridad vial, así como las diferentes directivas y políticas europeas y estrategias nacionales, que inciden en la necesidad de avanzar en la mejora de la seguridad vial.

La *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid* sienta las bases de lo que pretende ser una **gestión integral de la seguridad vial** para mejorar la circulación de manera segura y eficaz, reduciendo la probabilidad de siniestros viales y su gravedad. Es por lo que se establecen unos objetivos a cumplir a través de la definición de líneas estratégicas y propuestas derivadas que servirán de guía a la Comunidad de Madrid para el próximo decenio en materia de Seguridad Vial.

Para la definición de los **objetivos** de la Estrategia, ha sido preciso realizar un trabajo previo de análisis del Estado del Arte, en cuanto a directrices vigentes en materia de seguridad vial a nivel mundial, internacional y nacional, así como un estudio de la movilidad y la siniestralidad vial en la Comunidad de Madrid. Con toda esta información, se ha elaborado un **diagnóstico de la situación actual y tendencial** de la seguridad vial, que ha constituido el material de base para identificar los problemas de seguridad vial en la red regional y avanzar en la planificación de la seguridad vial orientada a promover una circulación más segura.

Una vez se han fijado los objetivos, se han podido definir **las líneas estratégicas y las actuaciones específicas de seguridad vial**, a partir de las cuales, se ha elaborado una previsión en un plazo establecido. En el proceso de definición de las actuaciones, que ha partido de las distintas Consejerías que, en mayor o menor medida, se ven involucradas en algún aspecto relacionado con la seguridad vial, se ha contado con la participación de asociaciones y colectivos de usuarios vulnerables. Por último, se han concretado los **indicadores** que permitirán determinar en qué medida se irán cumpliendo los objetivos de la Estrategia.

La Estrategia, por lo tanto, surge de las nuevas obligaciones en materia de seguridad vial a nivel regional, y por las políticas y directrices mundiales en las que se insta al establecimiento de estrategias y planes de acción regionales, y además, para mejorar la seguridad vial en las carreteras de la región y se caracteriza por estar alineada con las políticas actuales en la materia, por constituirse como un plan transversal y multisectorial y por involucrar de forma activa en la gestión de la seguridad vial a los responsables de diferentes ámbitos.

Además, durante la elaboración del documento, se ha constituido la **Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial** el 1 de julio de 2022, de acuerdo con el *Decreto 15/2022, de 30 de marzo, del Consejo de Gobierno (BOCM nº 77 de 31 de marzo de 2022)*, que se postula como la herramienta necesaria para llevar a cabo la Estrategia, suponiendo un órgano colegiado de coordinación, revisión y seguimiento que identifique e integre las medidas concretas que contribuyan a cumplir los objetivos establecidos.

La Comisión nace para reforzar el compromiso regional en la lucha contra las consecuencias de la siniestralidad vial y para garantizar una gestión continua de la seguridad vial, siendo una iniciativa regional para la movilización de alianzas multisectoriales de seguridad vial. De esta forma, la Comisión supone un foro de participación y trabajo estable de carácter interdepartamental, en el que se involucra a todas las Consejerías afectadas en las políticas de Seguridad Vial.



Con la constitución de la Comisión, también se inicia la puesta en marcha de un mecanismo de gestión a partir de la creación de **Mesas Permanentes**, donde el Gobierno Regional, a través de las **Consejerías**, trabajará de manera conjunta con los **demandantes** formados por víctimas y usuarios vulnerables, y con **otros organismos** para la mejora de la seguridad vial. La colaboración y participación de los integrantes de estas agrupaciones permitirá definir problemas, plantear soluciones y validar actuaciones futuras de seguridad vial necesarias.

Como conclusión, la *Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras*, dentro del ámbito de sus competencias, desarrolla la **Estrategia de Seguridad Vial** y crea la **Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial**. Con estas dos acciones, el Gobierno Regional inicia la década preparada para poder cumplir con el principio del *Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial* establecido por las Naciones Unidas para el periodo entre 2020 y 2030, donde se ha fijado el objetivo de **reducir las muertes y lesiones graves causadas por siniestros viales en un 50%** durante este periodo. Gracias a la puesta en marcha de este mecanismo, la Comunidad de Madrid contribuirá a que la nación tenga mayores garantías para cumplir con la llamada *Visión Cero* y el enfoque del *Sistema Seguro* reduciendo el número de fallecidos y lesionados graves en las carreteras europeas.





01

**ANTECEDENTES Y POLÍTICAS DE
SEGURIDAD VIAL**

1.1. Políticas mundiales de Seguridad Vial

1.1.1. Agenda 2030 para el desarrollo sostenible (2015)

La Organización Mundial de la Salud publicó en 2015 el proyecto de resolución remitido a la cumbre de las Naciones Unidas para la aprobación, por la Asamblea General, de la *Agenda 2030 para el desarrollo sostenible*. Este documento pretende ser un plan de acción que pueda ser implementado por todos los países mediante la cooperación conjunta, y estando a favor de las personas; la protección del planeta; la prosperidad económica, social y tecnológica; las sociedades pacíficas, justas e inclusivas; y la formación de una Alianza Mundial que se centre en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

En base a estos aspectos, se definen los **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** y las **169 metas** integradas en cada uno de ellos con los que lograr, durante los 15 años posteriores a su publicación, que las condiciones de vida de todas las personas mejoren y que el mundo se transforme en un lugar mejor en el que vivir. Tanto los ODS como las metas son de carácter integrado e indivisible, y compatibilizan con los pilares del

desarrollo sostenible en los ámbitos económico, social y ambiental.

Los ODS que hacen referencia directa a la Seguridad Vial son el 3 “Salud y bienestar” y el 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, concretamente, a través de las metas 3.6 y 11.2. Sin embargo, tanto el cumplimiento de los ODS como la presente Estrategia, tienen un carácter transversal, y se han adoptado los siguientes objetivos como referencia para la elaboración de la Estrategia:



3.6 Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales en el mundo.



4.7 De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.



9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

9.5 Aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y aumentando considerablemente, de aquí a 2030, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo.



10.2 De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.



11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.



17.17 Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas.

Posteriormente a la publicación de la *Agenda 2030 para el desarrollo sostenible*, la Organización Mundial de la Salud publicó en septiembre de 2015 el *Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial*. En este documento se señalaba que **cada año fallecían 1,25 millones de personas en las carreteras** del mundo a causa de los siniestros viales.

Esta cifra se mantuvo estable desde 2007, a pesar del aumento de la población mundial en un 4% y del uso de vehículos de motor en un 16% entre 2010 y 2013. Esto significa que las medidas de mejora de la seguridad vial que se pusieron en práctica (Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020) salvaron vidas humanas en la primera parte del decenio.



Sin embargo, también establecía que **el 90% de los fallecidos por siniestros viales tienen lugar en países de ingresos bajos y medios**, en el que solamente concentran el 54% de los vehículos a nivel mundial, ascendiendo la tasa de mortalidad a más del doble que la registrada en países de ingresos altos.

Con el objetivo de reducir el número de muertes por siniestros viales, algunos países han conseguido alcanzar mejoras más eficaces y duraderas aplicando medidas con un enfoque integrado, abarcando diversos campos de la seguridad vial. Sin embargo, es necesario que estos procedimientos sean llevados a cabo en otros países en un espacio de tiempo más corto para poder lograr los objetivos internacionales.

Para favorecer estos cambios, resulta indispensable que haya voluntad política; la existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo; mayor optimización de las actividades destinadas al cumplimiento de la ley; atender las necesidades de los peatones, ciclistas y motociclistas; aumentar la seguridad de los vehículos; mejorar la calidad de los datos de siniestros viales de tránsito; y disponer de un organismo dotado de la autoridad y de los recursos necesarios para elaborar una estrategia nacional de seguridad vial.

1.1.2. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. Declaración de Estocolmo (2020)

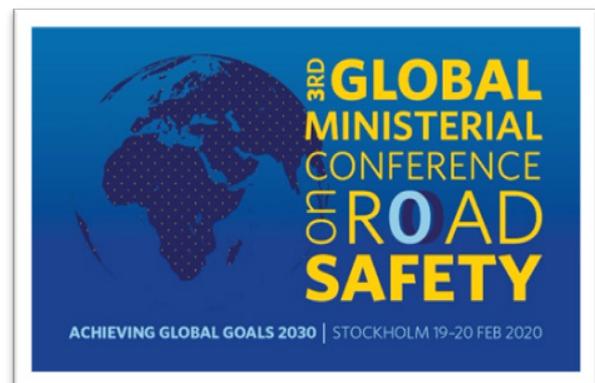
La *Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial* se celebró en Estocolmo en febrero de 2020 y fue organizada por el Gobierno de Suecia junto con la Organización Mundial de la Salud. El tema fue “**Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030**”.

La Conferencia convocó a más de 1.500 delegados, entre los que se encontraban ministros de los Estados Miembros en relación al transporte, la salud y la seguridad ciudadana, altos cargos de organismos de las Naciones Unidas y representantes de la sociedad civil, las universidades y el sector privado.

En esta Conferencia se tuvo la oportunidad de compartir la experiencia derivada de la aplicación del *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*, tanto en lo que se refiere a los logros conseguidos como en el conocimiento adquirido tras su implementación.

Bajo el principio de responsabilidad compartida, se promulgaron **18 Objetivos Mundiales para 2030**. Algunos de estos objetivos versaban

en las metas comunes de reducir o eliminar las muertes y las lesiones graves derivadas de los siniestros viales, al mismo tiempo que en alcanzar los *Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030*. Otros vinculaban la seguridad vial con los retos de sostenibilidad, promoviendo ciudades y comunidades sostenibles, mitigando el cambio climático a través de la seguridad vial y garantizando la seguridad de los peatones y ciclistas. Además de estos objetivos, se decretan otros relacionados con la atención a las víctimas, la seguridad de los vehículos, el fomento de una mayor inversión en seguridad vial y la necesidad de que la legislación y las normas sean compatibles con el sistema seguro.



Cabe destacar uno de los objetivos que aseguran el compromiso y la responsabilidad política, el **establecimiento de estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales** para la seguridad vial, bajo un **enfoque integrado** con contribuciones de organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales.

En este sentido, estos objetivos se conciben como las futuras líneas estratégicas para la mejora de la seguridad vial en el mundo, después de que la *Agenda 2030 para el desarrollo sostenible*, identificara la seguridad vial como **uno de los principales problemas de salud y de desarrollo**.

Por último, la Conferencia fue fundamental para **revisar el progreso** de las acciones del *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*, incidiéndose en la importancia de supervisar y presentar informes de los avances que se fueran realizando en la consecución de los objetivos promulgados. Además, fue esencial para definir formas de acelerar la acción sobre **estrategias comprobadas para salvar vidas**, instando a la Organización Mundial de la Salud a que prepare un inventario con todas las iniciativas para 2024 y alentándola a que siga reuniendo, publicando y difundiendo sobre los progresos realizados.

1.1.3. Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (2021)

La Asamblea General de Naciones Unidas proclamó en agosto de 2020 el *Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030*. La prórroga para esta década vino reflejada por la preocupación de los países al no haberse alcanzado en 2020 la reducción a la mitad del número de víctimas mortales y graves en los siniestros viales de tráfico, meta definida en los *Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030*.

El *Plan Mundial* constituye un llamamiento a los gobiernos y a las entidades asociadas a aplicar el **enfoque del sistema seguro**, adoptando los principios en los que se basa dicho sistema: el hecho de que las personas cometen **errores**, la **vulnerabilidad** del cuerpo humano ante el impacto, la **responsabilidad compartida** entre todos los agentes implicados en la seguridad vial y la adopción de un **enfoque integral** que refuerce todas las partes del sistema.



Fuente: Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas)

El *Plan Mundial* enuncia que la seguridad vial se encuentra en una encrucijada, al seguir registrándose siniestros viales de tráfico con unas cifras de más de **1,3 millones de personas fallecidas y 50 millones de personas con traumatismos** al año. Por ello, reconoce que es imprescindible actuar con la visión del sistema seguro centrada en la seguridad vial como un componente integrado de muchas agendas políticas diferentes, definiéndose una serie de medidas con el objetivo de conseguir **reducir las muertes y las lesiones por siniestros viales de tráfico** al menos un 50% durante el periodo que abarca el plan. Este objetivo se encuentra en consonancia con la consecución del objetivo de **cero muertes para el año 2050** establecido por la “Visión Cero”.



Estas medidas se dividen en **cinco bloques de medidas recomendadas** para fomentar el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio, mejorar la seguridad de la infraestructura vial, garantizar la seguridad del vehículo, velar por el uso seguro de las vías de tránsito y mejorar la respuesta tras las colisiones. Además, también se detallan los **requisitos para la aplicación de estas medidas**, siendo los que se enumeran a continuación:

- Una fuente de inversión sostenible a largo plazo.
- La elaboración de marcos y sistemas jurídicos nacionales basados en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial.
- El control de la velocidad.
- El fomento de la formación de los profesionales de la seguridad vial.
- La necesidad de asegurar una perspectiva de género en la planificación del transporte.
- La adaptación de las tecnologías a los sistemas de seguridad de los vehículos.
- Proporcionar mayor atención y apoyo a los países de ingresos bajos y medios.

Por otra parte, el *Plan Mundial* identifica los **agentes a los que se les atribuye responsabilidad compartida** en el ámbito de la seguridad vial, resultando imprescindible la contribución del gobierno como fuerza colectiva y global, y de las organizaciones públicas y privadas para que el objetivo se cumpla al final del Decenio. En este sentido, el **gobierno** de cada país es responsable del diseño de un sistema de transporte por carretera seguro y de llevar a cabo un plan de acción de seguridad vial. Las **instituciones académicas** por sus investigaciones en diversos campos de la seguridad vial, que contribuirán a identificar carencias a partir de las cuales, establecer soluciones y estrategias eficaces. La **sociedad civil** para llevar a cabo el cambio social y sobre todo los jóvenes, puesto que son el grupo de edad más afectado por las lesiones causadas por los siniestros viales de tráfico y la generación que heredará los resultados de las actuaciones que se lleven a cabo en la actualidad. Además del **sector privado**, por la influencia que ejerce sobre el sistema de transportes y la sociedad, con sus productos, sus flotas de vehículos y su forma de gestionarlas, por su influencia sobre empleados y contratistas, así como de su potencial para apoyar financieramente la seguridad vial.

Por último, en cuanto a la **cuantificación del progreso**, el principal mecanismo de seguimiento y evaluación a nivel global del *Decenio de Acción para la Seguridad Vial* es el informe de la OMS sobre la “*Situación Mundial de la Seguridad Vial*”. Por otro lado, a nivel nacional, lo es la aplicación de los **planes de acción nacionales y locales**, que deben llevarse a cabo para poder realizar el seguimiento de los mismos y poder actualizar los datos.

1.2. Políticas europeas de Seguridad Vial

1.2.1. Conclusiones del Consejo sobre la Seguridad Vial en refrendo de la Declaración de La Valeta (2017)

En marzo de 2017 se organizó una conferencia en Malta en la que participaron responsables políticos de la Unión Europea y el sistema de las Naciones Unidas, expertos en seguridad vial y otros interesados, en la que se aprobó una declaración sobre la seguridad vial. Sobre la base de esta declaración, se llegó a un acuerdo acerca del texto del proyecto de *Conclusiones del Consejo sobre la Seguridad Vial*, invitando al Comité de Representantes Permanentes a examinar y refrendar el acuerdo alcanzado y proponer al Consejo que adoptara las *Conclusiones sobre la seguridad vial*.

Por una parte, a través de este refrendo el Consejo **reafirmó los compromisos y objetivos en materia de seguridad vial**, ante el estancamiento en los últimos años de las tasas de reducción del número de víctimas mortales, volviéndose el objetivo común de reducir a la mitad el número de muertes en carretera, extremadamente difícil de alcanzar. Además, se establece que la mejora de la seguridad vial no debe medirse solamente mediante el recuento de fallecidos en las carreteras, **el número de lesiones graves es cinco veces superior al número de víctimas mortales**.



En este sentido, se mantiene que el objetivo global debería orientarse a impulsar las medidas de reducción adecuadas junto con la **supervisión a través de datos comparables y fiables**, de forma que, en base a ellos, se puedan adoptar otras medidas complementarias que ayuden a reducir el número de las lesiones. Este trabajo solamente se hace posible mediante la mejora de la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión Europea, bajo el principio de que **la seguridad vial es una responsabilidad compartida**, y no solamente de las autoridades competentes, sino también de la sociedad civil, los institutos de investigación y el sector privado.

Además, también se insta a centrar el **enfoque en la mejora de los comportamientos de los usuarios de la red viaria**, teniendo en cuenta que las principales causas de los siniestros viales de tráfico siguen siendo el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes, las distracciones y la conducción en condiciones de cansancio. Por lo que se tiene que **reforzar la tarea** del cumplimiento de las normas de circulación, mejorar la educación y la sensibilización de los usuarios, y mejorar la seguridad de las infraestructuras y la de los vehículos.

Por otra parte, los Estados Miembros acordaron seguir **reforzando las medidas necesarias** para reducir el número de fallecidos en siniestros viales de carretera, dando continuidad a los objetivos de la "Visión Cero" para el año 2050, estableciendo metas alcanzables durante el decenio 2021-2030. Por ello, se marca un nuevo objetivo intermedio consistente en la **reducción a la mitad del número de heridos graves en el periodo hasta 2030**, en relación a los datos registrados en 2020.



Por último, **instan a la Comisión** a mejorar la seguridad de los usuarios de la red viaria mediante el desarrollo de infraestructuras viales más seguras, en particular para los usuarios vulnerables, garantizando el despliegue de nuevos dispositivos de seguridad para los vehículos y trabajando con todas las partes interesadas para establecer proyectos, investigaciones e iniciativas al respecto; a seguir desarrollando medidas para garantizar la atención posterior a los siniestros viales, la rehabilitación temprana y la reintegración social de las víctimas de los siniestros viales; a prestar apoyo a los servicios policiales encargados de la vigilancia del tráfico; a elaborar un nuevo marco de seguridad vial para la década posterior a 2020 y explorar el refuerzo del marco jurídico de la Unión en materia de seguridad vial; y a garantizar los niveles adecuados de financiación en materia de seguridad vial.

1.2.2. DIRECTIVA (UE) 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2019 por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

La Unión Europea promulgó la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, estableciéndose como el **instrumento necesario** para revertir el estancamiento de las tasas de reducción de la siniestralidad vial entre 2010 y 2020, y para impulsar la mejora de la seguridad en las carreteras europeas mediante la incorporación de mejoras en la gestión.



La nueva Directiva introduce las siguientes **modificaciones** en relación al documento anterior.

- Ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva, además de las carreteras integrantes de la Red Transeuropea también se podrá **aplicar a las autopistas y a otras carreteras principales** que quedan fuera de la red RTE-T, independientemente de la fase en que se encuentren, y que cada Estado Miembro deberá definir. También se aplicará a carreteras y proyectos de infraestructuras localizados fuera de zonas urbanas y que hayan sido financiados con fondos europeos. Esta Directiva no se aplica a túneles de carretera a los que se aplica la Directiva 2004/54/CE.



- Introducción de un nuevo procedimiento de gestión basado en la **evaluación de la seguridad de las carreteras** en explotación incluidas en el ámbito de la Directiva. Mediante este procedimiento se evaluará la seguridad intrínseca de la carretera, en función de la capacidad para proteger a los usuarios, y el análisis de los tramos de la red de carreteras con más de tres años en explotación con un elevado registro de siniestros viales graves en función del volumen de circulación, clasificándolos en categorías según su nivel de seguridad. Estas inspecciones se llevarán a cabo con la frecuencia que garantice un nivel de seguridad adecuado, en cualquier caso, al menos cada cinco años. Los Estados miembros deben garantizar que las conclusiones de las evaluaciones de seguridad sean objeto de seguimiento, mediante inspecciones específicas o mediante medidas correctoras directas.
- Realización de inspecciones periódicas de seguridad vial que garantice los niveles de seguridad adecuados para la infraestructura viaria en cuestión. Además de la realización de inspecciones de seguridad conjuntas de los órganos competentes de la aplicación de los procedimientos en los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera incluidos en el ámbito de la Directiva 2004/54/CE. La nueva Directiva denomina “**Inspecciones periódicas**” a las comprobaciones ordinarias de las características y los defectos de la vía que precisen de una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad. Estas inspecciones se llevarán a cabo con la frecuencia que garantice un nivel de seguridad adecuado, en cualquier caso, al menos cada seis años.
- Realización de “**Inspecciones específicas**” en los tramos de la red de carreteras obtenidos del procedimiento de evaluación de la seguridad. Estas inspecciones servirán para detectar circunstancias peligrosas, defectos y problemas que acentúen el riesgo de siniestros viales y lesiones. Los Estados miembros deben garantizar que las conclusiones de estas inspecciones sean **objeto de seguimiento** mediante la necesidad de ejecutar o no medidas correctoras, o acciones prioritarias de forma particular. Además, tendrán que elaborar y actualizar periódicamente el plan de ejecución de medidas correctoras. También tendrán que garantizar que se priorice la ejecución de medidas correctoras específicas principalmente para los tramos de carretera menos seguros y que se prioricen por su potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de los costes causados por siniestros viales.
- Protección de los **usuarios vulnerables** de la vía pública, de forma que se tengan en cuenta sus necesidades cuando se apliquen los procedimientos de gestión establecidos y se puedan adoptar soluciones concretas y adaptadas a las circunstancias de cada colectivo de usuarios vulnerables.
- Introducción de la necesidad de estudio y evaluación, por parte de la Comisión, de la definición de unas especificaciones técnicas comunes para las **señales verticales y las marcas viales** en cuanto a su legibilidad y detectabilidad, de forma que se pueda garantizar su uso operativo tanto por los conductores de los vehículos como por los sistemas de conducción asistida asociados al vehículo autónomo, con independencia del país por el que se circule.
- Publicación de un **mapa europeo accesible en línea**, en el que se incluyan los tramos detectados en la evaluación de la seguridad de la red de carreteras en el ámbito de aplicación de la Directiva, clasificados por categorías en función del nivel de seguridad.



- Implantación por parte de los Estados Miembros de un **sistema nacional de notificación voluntaria** accesible en línea que facilite el registro y la recopilación de incidencias de usuarios de la vía pública y vehículos, así como cualquier otra información relacionada con la seguridad de la infraestructura viaria que sea percibida como un peligro real o potencial.
- **Formación específica** para los auditores de seguridad vial que incluya aspectos relacionados con los usuarios vulnerables de la vía pública y las infraestructuras destinadas a su uso. Para ello, se requiere que los programas de formación de estos profesionales incorporen este tipo de contenido específico.
- Establecimiento de un **sistema de intercambio de información** y mejores prácticas entre los Estados miembros en relación a programas de formación de seguridad vial, proyectos existentes de seguridad de las infraestructuras viarias, tecnología de seguridad vial probada, entre otros.
- Presentación a la Comisión de un **informe sobre la clasificación de seguridad** obtenida de la evaluación de la seguridad de las carreteras sometidas a este procedimiento de la red de cada uno de los Estados miembro. En base al análisis de los informes nacionales, la Comisión elaborará y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un **informe sobre la aplicación de la Directiva**.
- Modificación de los **anexos**, con el fin de adaptarlos al progreso técnico. Se realizan modificaciones en relación a los elementos indicativos de las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, a los de las auditorías de seguridad vial, a los de las inspecciones específicas de seguridad vial y a los de las evaluaciones de seguridad.

1.3. Políticas nacionales de Seguridad Vial

1.3.1. Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico (2022)

La *Estrategia de Seguridad Vial 2030* se constituye como una **hoja de ruta** concretada en Planes de actuaciones en el ámbito de la seguridad vial, cuyo objetivo es reducir a la mitad el número de fallecidos o personas que resulten heridas graves en siniestros viales en el año 2030, respecto a los valores registrados en el año 2019. Esta Estrategia se presenta con carácter **transversal e integral** sobre las personas, la infraestructura y los entornos, los vehículos y la respuesta posterior al siniestro.

En este sentido, la seguridad vial es una **cuestión social** que necesita la participación de todos los colectivos, tanto de los usuarios que conviven en las vías y las administraciones públicas competentes, como las empresas y las organizaciones sociales.

Durante la presentación de la *Estrategia de Seguridad Vial 2030* llevada a cabo en junio de 2022, se expuso que la nueva Estrategia tendría que **concentrar los esfuerzos** en carreteras convencionales, en ciudades, en distracciones y en usuarios vulnerables, especialmente en personas usuarias de motocicleta.

También se comentó que esta Estrategia se había elaborado como parte de un proceso de reflexión. Por una parte, como un proceso interno del Ministerio del Interior, a partir de la evaluación de la estrategia del periodo anterior, y a partir de la situación actual y tendencial de la seguridad vial. Además, como un proceso de análisis de las políticas internacionales y europeas con las que alinearse, y de su integración con otras políticas con objetivos relacionados con los de esta Estrategia.

Por otra parte, la elaboración de la Estrategia había supuesto un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial del país, a través de grupos de trabajo y reuniones bilaterales.



La Estrategia queda estructurada en **9 áreas estratégicas**:

- 1) Personas formadas y capaces
- 2) Tolerancia cero con comportamientos de riesgo
- 3) Ciudades seguras
- 4) Vías seguras
- 5) Vehículos seguros y conectados
- 6) Respuesta al siniestro efectiva y justa
- 7) Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos
- 8) Administraciones, empresas y organizaciones seguras
- 9) Políticas integradas y cooperación internacional



Estas áreas estratégicas se materializan a través de 62 líneas de actuación, que se concretan con acciones que se ejecutarán en **cinco planes de actuación** bienales a realizar durante su periodo de vigencia.

El **Plan de Actuaciones 2022-2023** incluye medidas a destacar como la incorporación de la educación en movilidad segura y sostenible en el currículo escolar; la adquisición de airbags para motociclistas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; el fomento del uso del vehículo eléctrico en los exámenes del permiso de conducción; la implantación del permiso B1; la actualización del Protocolo de exploración médico-psicológica en Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC); apoyo a la regulación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE); o el impulso del vehículo conectado, entre otras actuaciones.



02

**MOVILIDAD Y SINIESTRALIDAD VIAL
EN LA COMUNIDAD DE MADRID**



En este apartado se elabora un análisis de la movilidad existente en la Comunidad de Madrid, además de caracterizar el parque móvil y el tráfico registrados. Por otra parte, se lleva a cabo un estudio general de la evolución de la siniestralidad según distintos ámbitos territoriales de la Comunidad de Madrid y se complementa con una comparativa a nivel nacional. Además, se realiza un estudio pormenorizado de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid (RCCM), del que se incluyen en este apartado las conclusiones más representativas.

El objetivo del análisis desarrollado en este apartado es **caracterizar la situación actual y tendencial** de la seguridad vial en la región, constituyendo el material de base para identificar los problemas de seguridad vial en la red regional y adoptar las medidas adecuadas para conseguir reducir las cifras de siniestralidad vial existentes y alcanzar los objetivos marcados.





2.1. Movilidad en la Comunidad de Madrid

El análisis de la movilidad se ha llevado a cabo a partir de la *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018* realizada por el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid. Cabe señalar que se está finalizando la *Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2023-2030*.

2.1.1. Introducción

La Comunidad de Madrid cuenta con una superficie de 8.028,5 kilómetros cuadrados, distribuida entre un total de 179 municipios, con una **estructura territorial** claramente diferenciada por:

- Ciudad de Madrid, capital de España: Área en la que se concentran la mayoría de las actividades.
- Corona metropolitana: Formada por un conjunto de municipios de medio y gran tamaño en torno a la ciudad de Madrid en un radio aproximado de 20 kilómetros y con estrechas relaciones entre sí.
- Resto de la región, con municipios medianos y pequeños que completan la superficie regional.

La distribución de la **población** en estas tres coronas ha supuesto un proceso dinámico, caracterizado por la pérdida de población de la ciudad de Madrid en los últimos años y el aumento de población en las coronas metropolitana y regional. Este proceso ha originado un aumento elevado de los viajes metropolitanos.

Por otra parte, la población a nivel de la comunidad autónoma ha experimentado una tendencia ascendente desde 2016 hasta 2021 y 2022, años en los que ha ido descendiendo ligeramente, registrándose una población de 6.750.336 de habitantes (datos INE 2022). La ciudad de Madrid es el municipio más poblado de la región, acogiendo a 3.280.782 millones de habitantes y el que presenta mayor densidad de población.

Le siguen municipios de Móstoles con 208.761 habitantes, Alcalá de Henares con 196.888 habitantes, Fuenlabrada con 189.891 habitantes, Leganés con 186.660 habitantes y Getafe con 183.219 habitantes (datos INE 2022). En términos generales, los municipios con mayor población son los que se localizan en el área metropolitana del municipio de Madrid.

También resulta importante señalar que, el municipio de Madrid es el **centro de empleo** de la región, ya que más de la mitad de los empleos se concentran en él.

Por último, la Comunidad de Madrid cuenta con **infraestructuras de transporte** que proporcionan una red de comunicaciones para la circulación de mercancías y de viajeros entre los distintos puntos de la ciudad de Madrid y entre municipios, potenciada por su conexión logística a escala regional, nacional y global. La Comunidad de Madrid resulta ser el nodo central del mercado a escala nacional.

2.1.2. Oferta de transportes

El **sistema de transporte público** de la Comunidad de Madrid cuenta con una amplia oferta de servicios y se compone de: la red ferroviaria; la red de Metro; la red de metro ligero/tranvía; las diversas redes de autobuses urbanos; la red de autobuses interurbanos; la red de autobuses de largo recorrido; y la red de intercambiadores de transporte.

Por otra parte, en cuanto al **sistema de infraestructuras para el vehículo privado**, la oferta está constituida por las carreteras, autovías y autopistas que vertebran la región.

Por último, los **grandes nodos de larga distancia**, los constituyen los tres aeropuertos de la Comunidad de Madrid: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid-Cuatro Vientos y la Base Aérea de Torrejón de Ardoz. Además, las estaciones de Atocha y Chamartín, que son las estaciones en torno a las que se articula la red ferroviaria de media y larga distancia de Madrid.

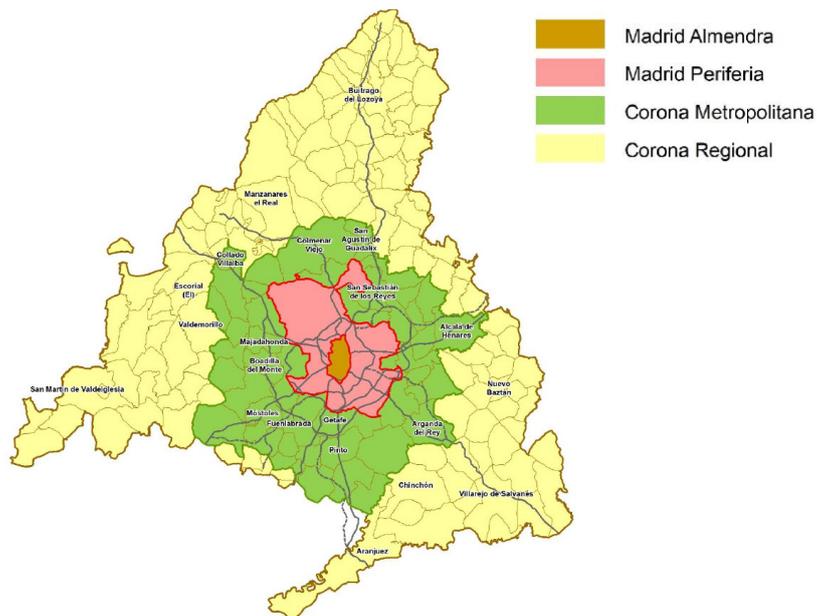
2.1.3. Demanda de la movilidad

A partir de los resultados obtenidos en la *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018*, se definen los patrones generales de movilidad, su evolución, sus características espaciales y otros aspectos para orientar la planificación del sistema de transporte regional de manera que sea accesible, eficiente y sostenible. De esta manera, el principal objetivo es analizar la movilidad de la población de la Comunidad de Madrid en un día laborable.

Los resultados de la encuesta se encuentran referidos a una división en función de la estructura territorial, definiéndose **cuatro coronas de transporte**:

- Madrid Almendra: Área central del municipio de Madrid.
- Madrid Periferia: Distritos del municipio de Madrid externos a la autopista de circunvalación M-30.
- Corona Metropolitana: Área interna de los municipios más próximos a la ciudad (zona tarifaria B).
- Corona Regional: Constituida por los municipios externos (zona tarifaria C).

Imagen 1- División territorial por coronas de transporte



Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

Tipos de movilidad por coronas y número de viajes por persona

A partir de los resultados de la *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018*, se llevan a cabo 15,8 millones de desplazamientos en un día laborable medio que suponen 2,44 viajes por persona.

A la vista de la tabla, se observa que los viajes por persona presentan valores muy parecidos entre las coronas definidas en la región.

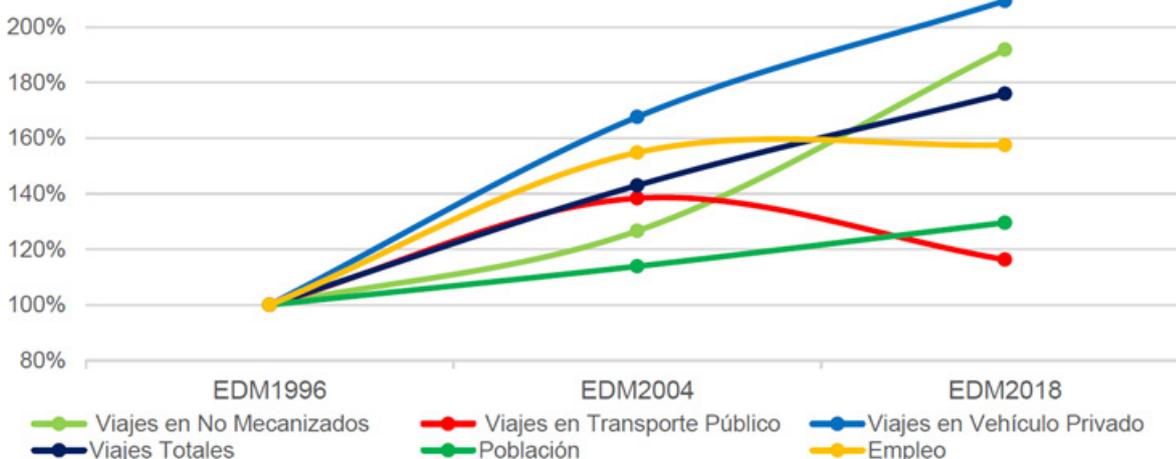
Tabla 1- Número de viajes por persona y corona en la Comunidad de Madrid

Ámbito	Número de viajes	Población Total	Nº Viajes/ persona
Madrid Almendra	2.402.684	981.044	2,45
Madrid Periferia	5.325.948	2.201.937	2,42
Corona Metropolitana	6.957.688	2.847.633	2,44
Corona Regional	1.160.947	476.570	2,44
Comunidad de Madrid	15.847.266	6.507.184	2,44

Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

En cuanto a los resultados de la encuesta existen diferencias significativas entre el rango de edad y la actividad de la población encuestada. Por una parte, el grupo de edad comprendido entre los 4 y 17 años (2,50) presenta valores superiores a la media y los mayores de 74 años (1,56), presenta valores inferiores. A partir de los 18 años, la tendencia del número de viajes por persona tiende a elevarse, alcanzando el mayor valor el grupo de edad entre los 40 y 50 años (2,86). Por otra parte, las personas jubiladas o retiradas registran un promedio de 2,24 viajes diarios, mientras que los ocupados y los estudiantes, superan los 2,60 viajes.

Gráfico 1 – Variación de la población, del empleo y del número de viajes en las distintas Encuestas de Movilidad



Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

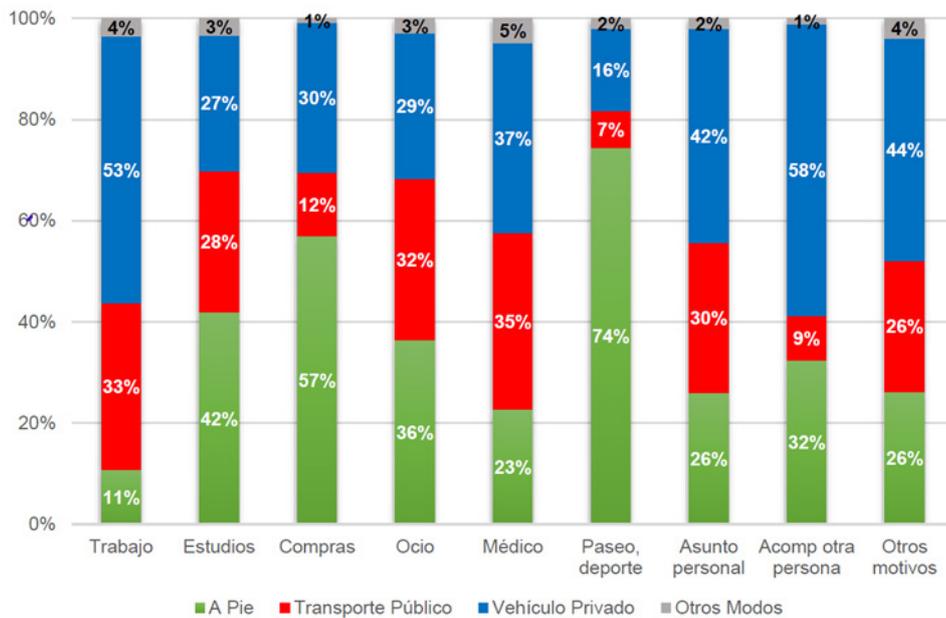
A la vista del gráfico anterior, se observa que la variación de la población se mantiene constante entre EDM96 y EDM04, y entre EDM04 y EDM18. Sin embargo, la variación del empleo y los viajes muestran un incremento mayor entre la EDM96 y la EDM04 que entre la ED04 y la EDM18.

Motivo del viaje y modos de transporte

Según la *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018*, el 43% de los desplazamientos se realizan por motivo ocupacional, el 27,3% por motivo de trabajo y el 15,7% restante, por estudios. Por otra parte, el 57% son desplazamientos no ocupacionales, registrándose un incremento elevado de estos viajes en comparación con la encuesta realizada en 2004, donde este porcentaje era del 40%.

En función del modo de transporte, el vehículo privado registra gran parte de los viajes por motivo de trabajo y por acompañamiento a otra persona, alcanzando un porcentaje del 53% y del 58% respectivamente. En cambio, un tercio de los viajes por visita médica, trabajo u ocio, se llevó a cabo en transporte público.

Gráfico 2 – Motivo del viaje por modo de transporte



Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

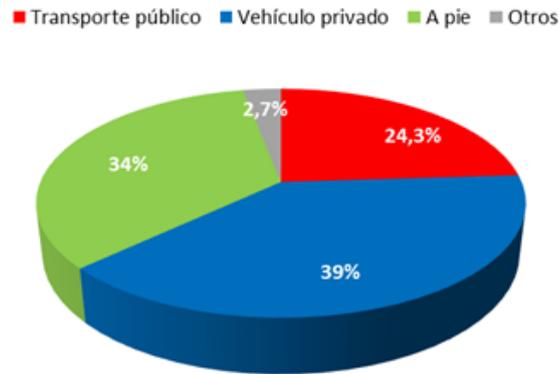
2.1.4. Reparto modal

Reparto entre los principales modos

La elección del modo de transporte depende de la motorización, de la infraestructura y de la oferta de servicios de transporte existente tanto en el lugar de origen como en el de destino.

Los tres modos de transporte predominantes que representan el 97,3% de los desplazamientos según la *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018* son el vehículo privado (39%), a pie (34%) y el transporte público (24,3%). El 2,7% restante lo integran otros modos como el taxi, la moto, la bicicleta, etc.

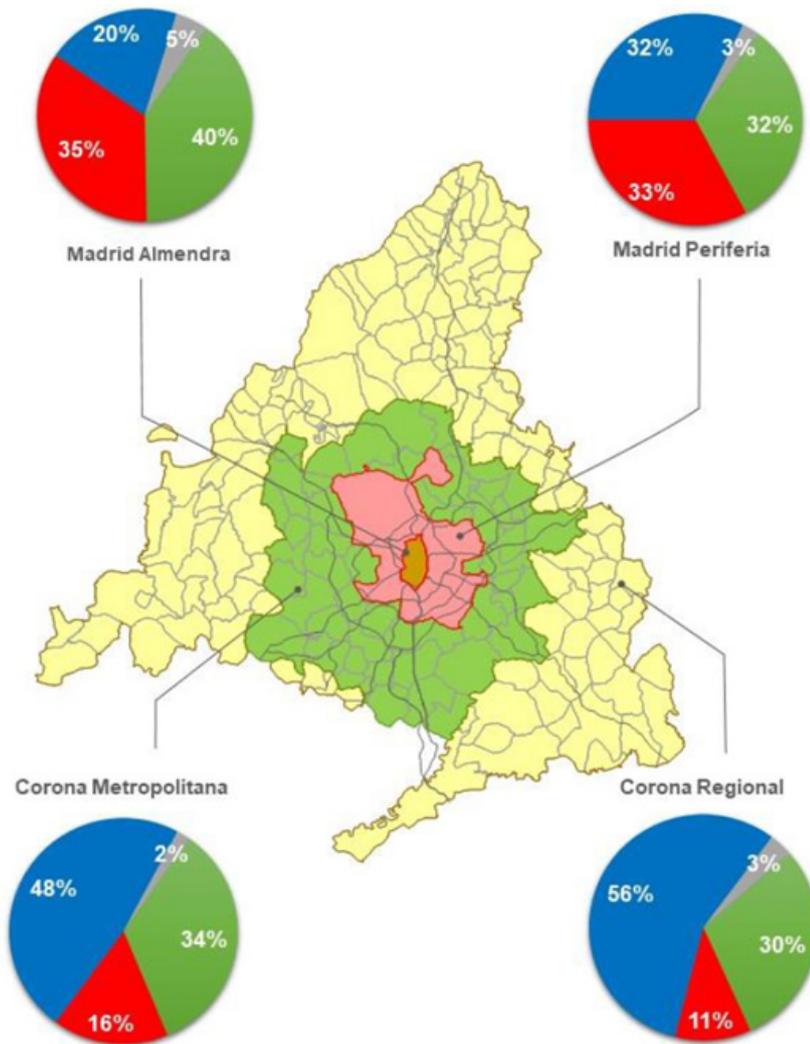
Gráfico 3– Reparto entre los principales modos de transporte en la Comunidad de Madrid



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

Por otra parte, la Encuesta de Movilidad extrae los modos de transporte de las cuatro coronas de la Comunidad de Madrid.

Gráfico 4 – Reparto entre los principales modos de transporte



Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

Tabla 2 - Reparto de viajes por modo de transporte según corona de residencia

Corona de Residencia	A Pie	Transporte Público	Vehículo Privado	Otros
Madrid Almendra	40,0%	34,8%	20,3%	4,9%
Madrid Periferia	32,2%	32,8%	32,4%	2,6%
Corona Metropolitana	34,0%	16,4%	47,7%	1,9%
Corona Regional	29,6%	10,8%	56,2%	3,4%
Comunidad de Madrid	34,0%	24,3%	39,0%	2,7%

Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

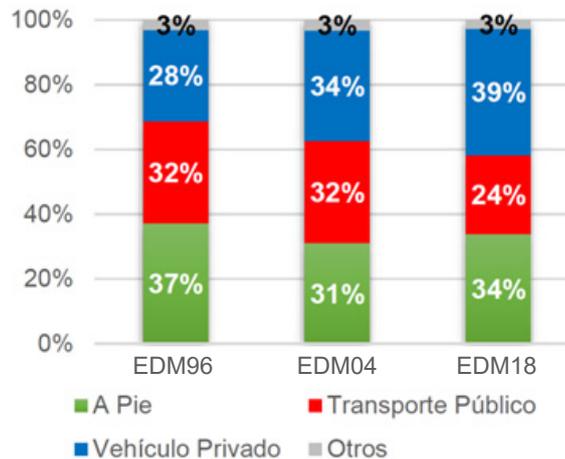
- En **Madrid Almendra** el modo más empleado en los desplazamientos es ir a pie (40%), seguido del transporte público (34,8%).
- En **Madrid Periferia**, los tres modos de transporte principales tienen prácticamente el mismo peso, contabilizando un porcentaje del 32,2% el modo a pie, 32,8% el transporte público y 32,4% el vehículo privado.
- Las coronas **Metropolitana y Regional**, predomina el uso del vehículo privado como modo de transporte (47,7% y 56,2% respectivamente), quedando muy por debajo el transporte público en ambos casos. Los desplazamientos a pie, son significativamente superiores a los realizados mediante transporte público.

Evolución modos

En la Comunidad de Madrid, la gran mayoría de los viajes que se realizan un día laborable medio son mediante **modos mecanizados**. En total, 5,4 millones de residentes realizan los desplazamientos a pie, frente a los 10,4 millones que los realizan en modos mecanizados.

En los últimos años ha habido una variación significativa entre los modos de transporte principales, mientras los desplazamientos en vehículo privado han ido aumentando (39%), los desplazamientos en transporte público (24%) y a pie (34%) han ido disminuyendo en la *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018* en comparación con la realizada en 1996.

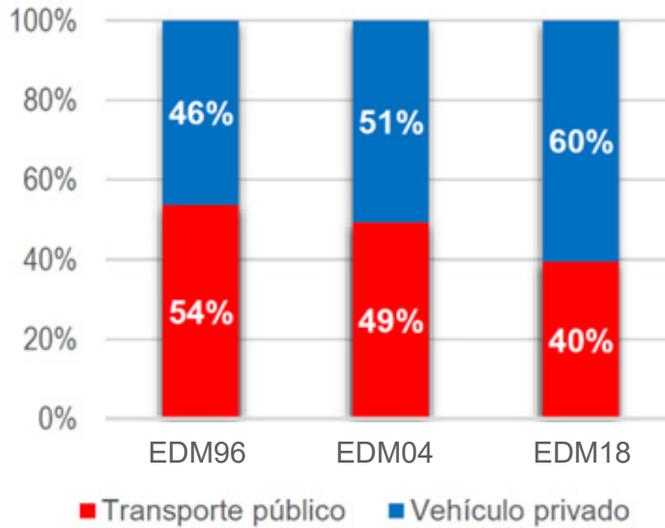
Gráfico 5 – Variación del reparto modal en la Comunidad de Madrid



Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)

Por otra parte, comparando la evolución del uso de transporte público en contraposición con el uso de vehículo privado, se puede observar como en la encuesta realizada en 1996, el 54% de los desplazamientos se realizaban en transporte público; por otra parte, en la de 2018 ha ocurrido lo contrario, el vehículo privado ha registrado el 60% del total de los desplazamientos efectuados.

Gráfico 6 – Variación del transporte público y el vehículo privado en la Comunidad de Madrid



Fuente: Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018 (Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid)



2.2. Parque móvil en la Comunidad de Madrid

Los datos del parque de vehículos existente en la Comunidad de Madrid, según los datos del Dossier de Tráfico del año 2019 elaborado por la *Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras* y el Anuario Estadístico General de 2019¹ de la *Dirección General de Tráfico*, son los que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 3- Evolución del parque de vehículos en la Comunidad de Madrid entre 2010 y 2019

Año	Camiones	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos	Total	Variación (%)
2010	630.282	11.371	3.297.220	278.599	16.253	73.933	4.307.658	
2011	623.224	10.876	3.321.620	288.447	16.021	71.952	4.332.140	0,57%
2012	596.469	10.623	3.291.037	294.533	16.021	69.221	4.277.904	-1,25%
2013	576.543	10.301	3.254.153	299.119	15.925	36.722	4.192.763	-1,99%
2014	573.359	10.232	3.256.265	307.722	17.476	35.778	4.200.832	0,19%
2015	586.914	10.279	3.336.964	320.169	19.548	35.034	4.308.908	2,57%
2016	594.794	10.495	3.442.362	335.709	23.142	36.450	4.442.952	3,11%
2017	624.002	10.927	3.622.089	347.943	25.126	36.937	4.667.024	5,04%
2018	654.939	11.040	3.759.902	364.437	27.669	38.338	4.856.325	4,06%
2019	677.694	11.000	3.866.062	386.167	30.897	40.208	5.012.028	3,21%
Variación con respecto al año 2010							14,05%	

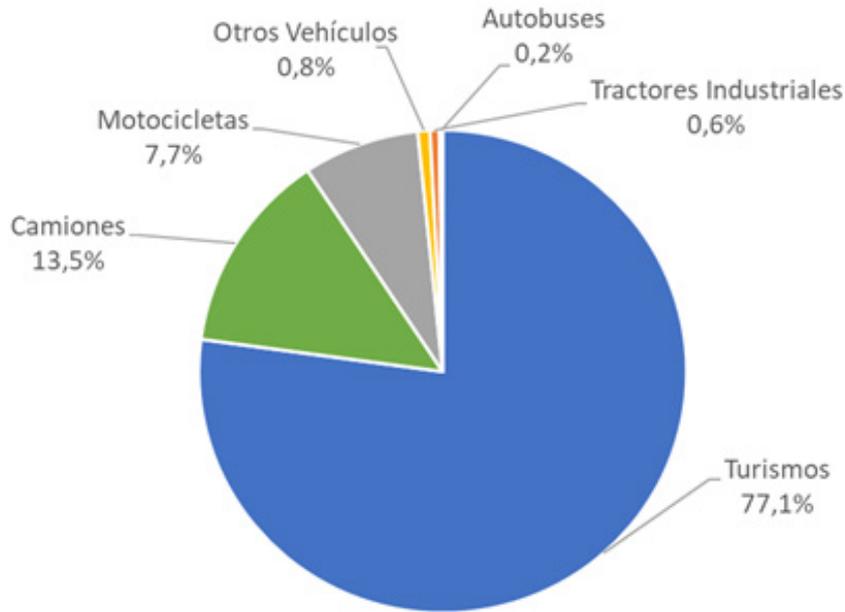
Fuente: Anuario Estadístico General (Dirección General de Tráfico)

Tal y como se observa en la tabla, el parque de vehículos lleva creciendo desde el año 2014. Concretamente en 2019, creció un 3,21% respecto del año anterior. Cabe destacar que, desde el inicio del decenio, el parque de vehículos ha aumentado en un 14,05% respecto al año 2010, con especial atención al crecimiento del 27,86% del número de motocicletas.

En cuanto a la distribución del parque de vehículos en 2019, que se representa en el siguiente gráfico, los turismos constituyen el 77,1% (3.866.062 vehículos) respecto del total de los vehículos, los camiones el 13,5% (677.694 vehículos) y las motocicletas, el 7,7% (386.167 vehículos).

¹ Este análisis se ha llevado a cabo para el periodo comprendido entre los años 2010 y 2019, como años más representativos y de los que se tiene datos de movilidad, puesto que los datos de 2020 y 2021 se han visto afectados por las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del virus COVID-19.

Gráfico 7– Distribución del parque de vehículos en la Comunidad de Madrid en el año 2019

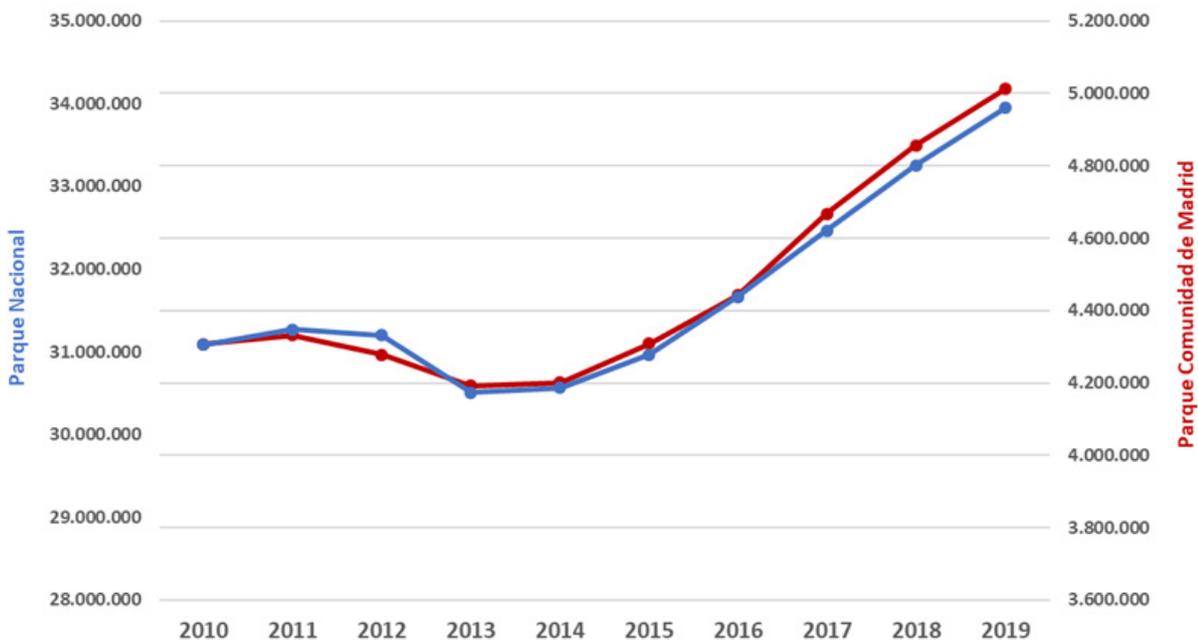


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Anuario Estadístico General (Dirección General de Tráfico)

Por último, en referencia a la **evolución** del parque de vehículos en comparación con el parque de vehículos nacional, se observa que han experimentado la misma tendencia a lo largo del decenio de estudio. A partir del año 2014, se observa el aumento progresivo del número de vehículos, creciendo un 19,31% a nivel provincial y un 11,07% a nivel nacional en 2019 respecto de ese año.

El parque de vehículos nacional ha experimentado un crecimiento del 10,02% en 2019 respecto el inicio del decenio de estudio.

Gráfico 8 – Evolución del parque de vehículos en la Comunidad de Madrid entre 2010 y 2019

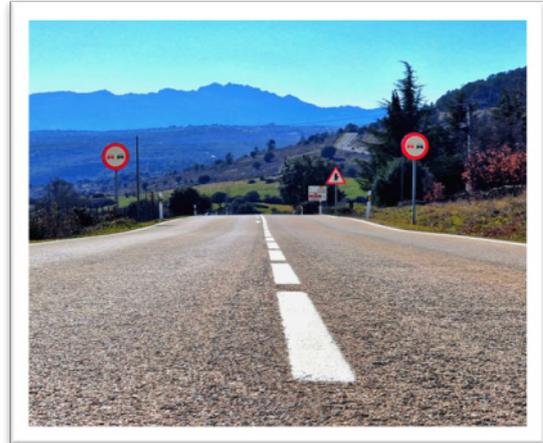


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Anuario Estadístico General (Dirección General de Tráfico)

2.3. Tráfico existente en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid

La Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid (RCCM), según el Dossier de Tráfico del año 2019 elaborado por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, se clasifica en tres categorías:

1. **Red Principal (650,86 kilómetros):** Es la red que canaliza los tráficos de largo y los de tránsito, conecta los principales centros de atracción del territorio y asegura las conexiones con los territorios limítrofes. Debido a ello, es la red con mayor demanda de tráfico.
2. **Red Secundaria (630,84 kilómetros):** Su función es canalizar el tráfico de corto recorrido. En los últimos años ha evolucionado, realizando funciones similares a las de la Red Principal, soportando tráficos más elevados a los correspondientes a su categoría.



3. **Red Local (1.282,16 kilómetros):** Esta red sirve de soporte a la circulación intermunicipal, presentando un tráfico más bajo que el que soportan las otras categorías de red.

A continuación, se incluyen los **datos de Intensidad Media Diaria (IMD)** registrados en 2019 en cada tipo de red. A la vista de dicha tabla, se puede observar la elevada demanda de la Red Principal, cuya intensidad de tráfico es muy superior a la Red Secundaria y la Red Local, con intensidades de tráfico más parecidas. Además, en 2019 aumentó la IMD de toda la red y así como la de las tres categorías que la integran, siendo la red Secundaria la que ha experimentado un mayor crecimiento de vehículos, destacando el aumento del 12,50% de la IMD de vehículos pesados respecto de 2018.

Tabla 4- Intensidad Media Diaria registrada en 2019 en comparación con 2018 en la RCCM

Red	IMD (Veh/día)	IMD Pesados (Veh/día)	% Pesados	Δ IMD respecto de 2018	Δ IMD Pesados respecto a 2018
Principal	25.008	1.806	7,22%	2,92%	1,86%
Secundaria	5.199	441	8,48%	4,54%	12,50%
Local	2.349	187	7,96%	3,07%	5,06%
Total	8.802	661	7,51%	2,40%	3,28%

Fuente: Dossier de Tráfico 2019 (Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid)

En función de la tipología de la carretera, se incluyen los datos de Intensidad Media Diaria (IMD) registrados en 2019, distinguiendo en tramos de autovía, de carreteras multicarril y de carreteras convencionales.

Tabla 5 - Longitud según tipología de carretera de la RCCM

Red	Longitud (km)
Autovía	130,65
Multicarril	192,78
Convencional	2.240,43
Total	2.563,86

Fuente: Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid)

Tabla 6- Intensidad Media Diaria registrada en 2019 en comparación con 2018 en la RCCM por tipología de la carretera

Red	IMD (Veh/día)	IMD Pesados (Veh/día)	% Pesados	Δ IMD respecto de 2018	Δ IMD Pesados respecto a 2018
Autovía	40.695	3.608	8,87%	-2,66%	-9,05%
Multicarril	39.061	2.262	5,79%	3,78%	16,90%
Convencional	4.339	351	8,09%	5,21%	8,67%

Fuente: Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid)

Tal y como muestran los datos de la tabla 6, los tramos de autovía y de carreteras multicarril presentan unos valores de IMD similares, registrándose solamente en el 5,1% y en el 7,5% de la red respectivamente. Los tramos de carretera convencional representan el 87,4% de la red, con una intensidad de tráfico menor a 5.000 veh/día. Cabe destacar que este tipo de carreteras muestran un porcentaje de pesados parecido al de las autovías siendo, además, las que han experimentado un mayor crecimiento de la IMD respecto de 2018. Por otra parte, en los tramos de carretera multicarril, el número de vehículos pesados ha aumentado en un 16,90% en comparación a 2018.

Además, se muestran los **datos de tráfico** correspondientes al año 2019 de cada uno de los tipos de red, calculado como el número de kilómetros recorridos por los vehículos en los tramos aforados de la Red de Carreteras al día y/o año por término medio.

La Red Principal representa el 25,4% del total de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, y soporta el 72,1% del tráfico total. Por otro lado, la Red Local, que es la más extensa, representa el 50% de la longitud de la red y solamente soporta el 13,3% del tráfico total.

Tabla 7 - Tráfico registrado en 2019 en comparación con 2018 en la RCCM

Red	Veh-Km/día	Veh-Km/día Pesados	Veh-Km/año	Veh-Km/año Pesados	Δ Veh-Km respecto a 2018	Δ Veh-Km pesados respecto a 2018
Principal	16.276.797	1.175.596	5.941.030.905	429.092.540	3,29%	2,22%
Secundaria	3.279.569	278.437	1.197.042.685	101.629.505	4,54%	12,50%
Local	3.011.870	239.985	1.099.332.550	87.594.525	5,72%	8,10%
Total	22.568.236	1.694.018	8.237.406.140	618.316.570	3,79%	4,60%

Fuente: Dossier de Tráfico 2019 (Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid)

Los datos de tráfico de 2019 en función de la tipología de la carretera, muestran que el 43,1% del tráfico se localiza en tramos de carretera convencional (87,4% de la RCCM), el 33,4% en tramos de carretera multicarril (7,5% de la RCCM) y el 26,3% en tramos de autovía (5,1% de la RCCM).

Tabla 8 - Tráfico registrado en 2019 en comparación con 2018 en la RCCM por tipología de carretera

Red	Veh-Km/día	Veh-Km/día Pesados	Veh-Km/año	Veh-Km/año Pesados	Δ Veh-Km respecto a 2018	Δ Veh-Km pesados respecto a 2018
Autovía	5.316.802	471.385	1.940.632.639	172.055.598	-2,66%	-9,05%
Multicarril	7.530.180	436.068	2.748.515.547	159.164.951	3,78%	16,90%
Convencional	9.721.226	786.391	3.548.247.406	287.032.689	5,21%	8,67%

Fuente: Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid



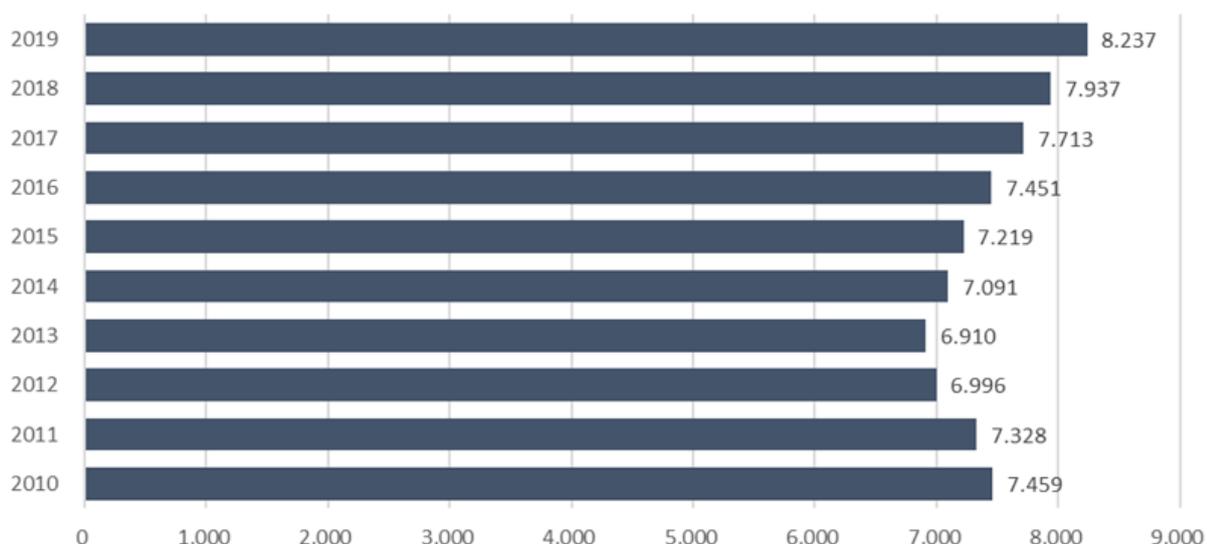
Por último, en cuanto a la **evolución del tráfico**, se constata un aumento constante desde el año 2014, posiblemente provocado fundamentalmente por la reactivación económica tras la etapa de depresión iniciada en 2008.

Tabla 9 - Evolución del tráfico (Veh-km) en la RCCM entre 2010 y 2019

Año	Veh-Km/año	Variación (%)
2010	7.458.601.260	-
2011	7.328.288.230	-1,75
2012	6.995.537.440	-4,54
2013	6.910.196.790	-1,22
2014	7.091.107.580	2,62
2015	7.218.933.500	1,80
2016	7.450.933.340	3,21
2017	7.713.446.815	3,52
2018	7.936.703.810	2,89
2019	8.237.406.140	3,79

Fuente: Dossier de Tráfico 2019 (Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid)

Gráfico 9 – Evolución del tráfico (millones Veh-km) en la RCCM entre 2009 y 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Dossier de Tráfico 2019 (Dirección General de Carreteras. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid)

2.4. Siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid

2.4.1. Estudio general de la siniestralidad vial

En este apartado se ha realizado un análisis de la evolución de las principales cifras de la siniestralidad vial según distintos **ámbitos territoriales**.

Este análisis se ha llevado a cabo para el **periodo comprendido entre los años 2010 y 2019**, como años más representativos y de los que se tiene estadísticas de siniestralidad vial consolidadas, puesto que los datos de 2020 y 2021 se han visto afectados por las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del virus COVID-19.

En el periodo de estudio se registran 14.131 siniestros viales con víctimas en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid (RCCM). De este total, se realiza una selección de **13.612 siniestros viales de los que se dispone información detallada** suficiente como para realizar un **estudio en profundidad** de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid.

Los datos de siniestros viales en la red de la Comunidad de Madrid proceden de la **base de datos ARENA2**, gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior.

Datos generales por territorio en la Comunidad de Madrid

La evolución de la siniestralidad vial con víctimas respecto el último decenio en las carreteras de España, de la región de Madrid y de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid (RCCM), muestra un descenso en los tres primeros años del periodo. Sin embargo, a partir de 2013 y hasta 2019, experimenta una tendencia creciente, en consonancia con el aumento del tráfico registrado en la RCCM desde el año 2014.

Cabe destacar que, en comparación con el inicio del decenio, la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid ha experimentado un descenso de la siniestralidad vial, disminuyendo en un 10,2%.

En el último decenio, las carreteras en el global de España, en la región de Madrid y en la RCCM disminuyeron su siniestralidad vial con víctimas en los tres primeros años y aumentaron a partir de 2013 hasta 2019.

En la RCCM, los siniestros viales con víctimas disminuyeron un 10,2% en 2019 respecto de 2010

Tabla 10 - Evolución de los siniestros viales con víctimas en las carreteras por territorios en comparación con los de la RCCM entre 2010 y 2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
RCCM	1.703	1.551	1.231	1.084	1.300	1.209	1.255	1.360	1.390	1.529
Comunidad de Madrid	13.998	13.962	13.633	14.114	15.078	15.422	16.158	16.248	16.614	16.628
España	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	102.299	104.080

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico; Anuario Estadístico 2019 (Ministerio del Interior)

Gráfico 10 – Evolución de los siniestros viales con víctimas en las carreteras por territorios en comparación con los de la RCCM entre 2010 y 2019



En cuanto a las víctimas mortales registradas en los siniestros viales globales de España, se produce un descenso hasta el año 2013 y un aumento hasta 2017, siguiendo una tendencia decreciente en los últimos años. Teniendo en cuenta las carreteras estatales y las de la comunidad en toda la región, las víctimas mortales disminuyen hasta 2015 y a partir de este año, se aprecia una tendencia irregular. En cuanto a la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, la tendencia tampoco es regular a lo largo del periodo.

En el año 2019 aumentó el número de fallecidos en el global de la Comunidad de Madrid y en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid.

La evolución en el número de víctimas mortales en siniestros viales en la RCCM ha seguido una tendencia irregular a lo largo del periodo

Tabla 11- Evolución de las víctimas mortales en las carreteras por territorios en comparación con los de la RCCM entre 2010 y 2019

REGIÓN	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
RCCM	42	44	28	26	34	30	31	52	25	51
Comunidad de Madrid	157	138	135	130	114	111	121	125	114	159
España	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	1.755

Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico; Anuario Estadístico 2019 (Ministerio del Interior)

Gráfico 11 – Evolución de las víctimas mortales en las carreteras por territorios en comparación con los de la RCCM entre 2010 y 2019

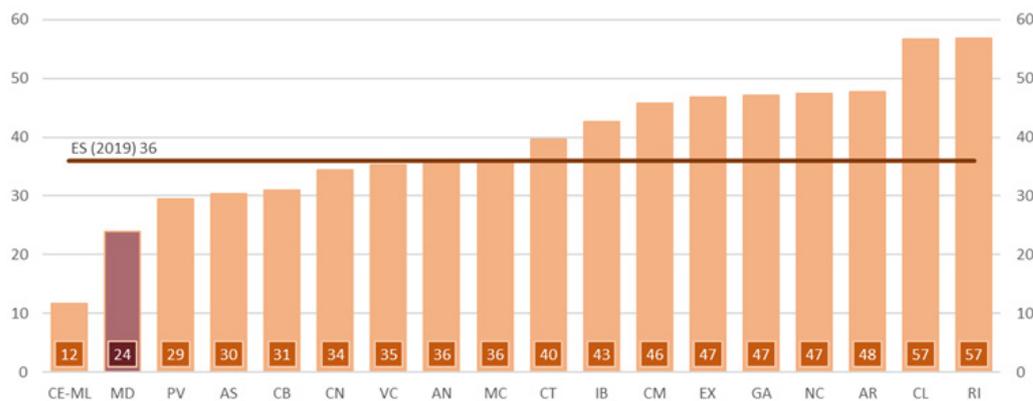


Tasa de víctimas por millón de habitante

La **tasa de víctimas mortales por millón de habitantes** permite obtener de forma indirecta, la relación existente entre el número de víctimas mortales contabilizados en las carreteras de un territorio y el número de habitantes existente en dicho territorio. Estos valores resultan útiles para unificar las cifras entre territorios, puesto que se puede considerar que cuanto mayor sea la población, cabe esperar que habrá un mayor registro de siniestros viales y, por lo tanto, de víctimas mortales. De esta forma, esta relación permite comparar la situación particular de cada territorio y observar su evolución teniendo en cuenta los posibles cambios demográficos a los que pudiera estar expuesto.

En el gráfico siguiente se muestra la tasa de víctimas mortales por millón de habitantes de cada una de las **comunidades autónomas** en comparación con el valor obtenido para el conjunto del Estado. A la vista del gráfico, **la Comunidad de Madrid en su conjunto**, presenta el segundo menor valor de todas las comunidades autónomas, encontrándose solo por delante Ceuta y Melilla.

Gráfico 12– Número de víctimas mortales en siniestros viales de tráfico por millón de habitantes por comunidad autónoma en 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística de España; Anuario Estadístico de Siniestros viales 2019 (Dirección General de Tráfico)

2.4.2. Estudio pormenorizado de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid

En este apartado se extraen las principales conclusiones del *análisis de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid (RCCM)*, con el objetivo de **caracterizar la situación actual de dicha red**, tal que permita adoptar las medidas adecuadas para intentar mejorar las cifras de siniestralidad vial existentes y alcanzar los objetivos marcados por las políticas de seguridad vial.

Este análisis se ha llevado a cabo para el **periodo comprendido entre los años 2010 y 2019**, como años más representativos y de los que se tiene estadísticas de siniestralidad vial consolidadas, puesto que los datos de 2020 y 2021 se han visto afectados por las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del virus COVID-19.

El **estudio pormenorizado** de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid se realiza con la información de **13.612 siniestros viales con víctimas** seleccionados del total de siniestros viales registrados en el periodo, correspondientes con los siniestros **de los que se dispone de una información detallada** suficiente como para realizar el estudio.

Los datos de siniestros viales en la red proceden de la **base de datos ARENA2**, gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior.

La leyenda utilizada en todas las tablas se indica a continuación.

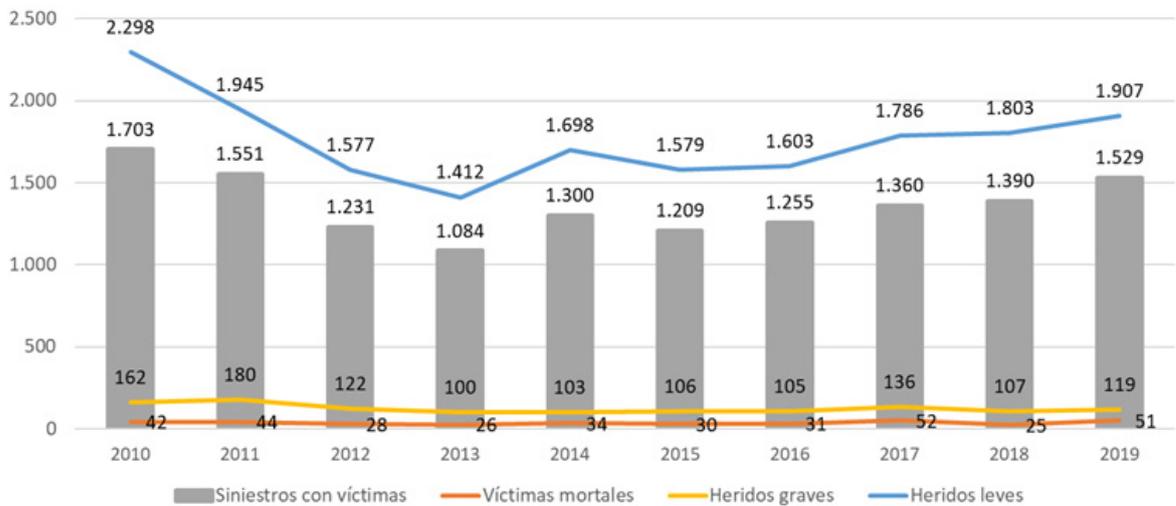
SVC	Siniestros Viales con Víctimas
SVM	Siniestros Viales Mortales
SVG	Siniestros Viales Graves
SVL	Siniestros Viales Leves
VM	Víctimas Mortales
HL	Heridos Leves
HG	Heridos Graves

Cifras generales

En base a los **13.612 siniestros viales con víctimas de los que se dispone de información detallada**, se muestran las cifras más significativas de la siniestralidad vial de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2019. En estos siniestros viales se contabilizan 363 víctimas mortales, 1.240 heridos graves y 17.608 heridos leves.

Entre los años 2010 y 2019, la siniestralidad evoluciona de manera análoga a la evolución del tráfico: va disminuyendo al principio del periodo y aumentando en 2013-2014, con una tendencia a alcanzar valores similares a los del principio del decenio, tanto en siniestros con víctimas como en víctimas mortales.

Gráfico 13– Evolución de los siniestros viales con víctimas y víctimas entre 2010 y 2019

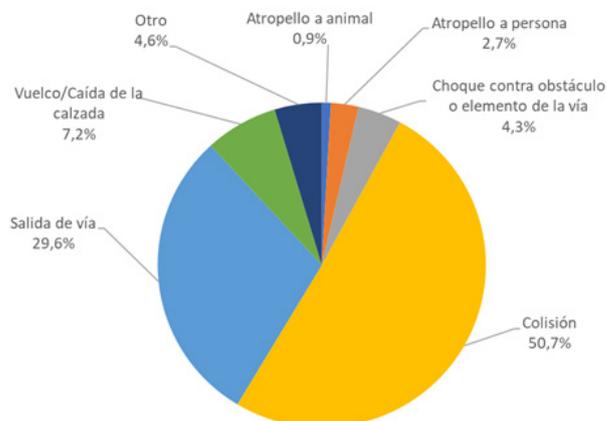


Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico

Distribución de siniestralidad por tipo de siniestro

- Las **colisiones** con otros vehículos registran el 50,7% de los SVC, contabilizando el 57,3% de las víctimas del periodo.

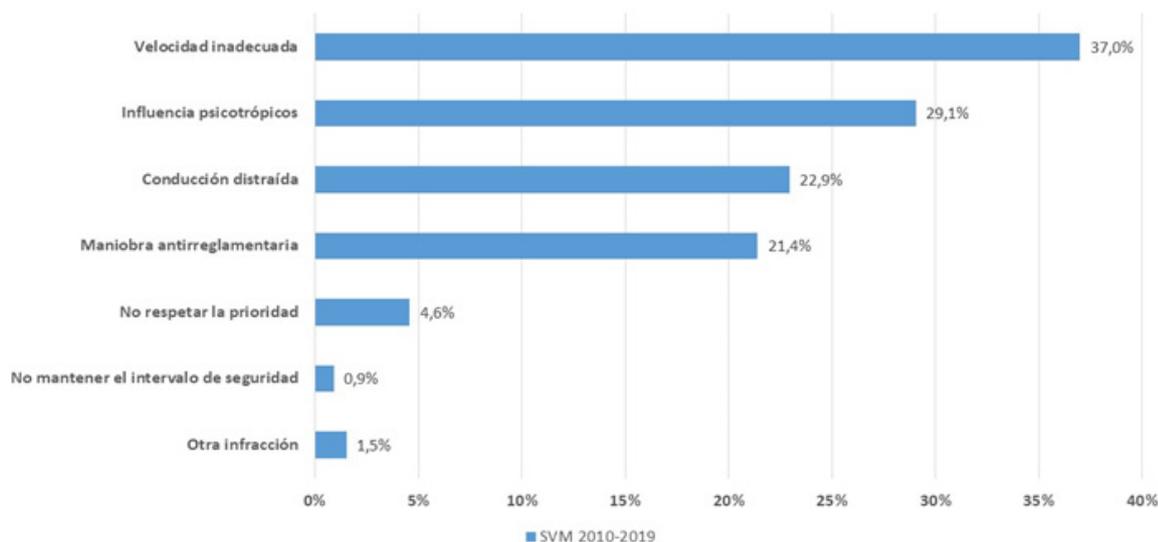
Gráfico 14 – Distribución de los siniestros viales con víctimas según el tipo de siniestro entre 2010 y 2019



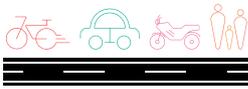
Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico

- Los alcances junto con las colisiones frontolaterales son los tipos de colisión más repetidos en los SVC.
- La colisión frontal, es la tipología más repetida en los siniestros viales con víctimas mortales y en los siniestros viales con heridos graves.
- La **velocidad inadecuada** es la infracción más repetida, tanto en los siniestros viales con víctimas como en los siniestros viales mortales y graves.

Gráfico 15 – Distribución de los siniestros viales mortales según las infracciones registradas entre 2010 y 2019



Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico



- Alrededor del 40% de las VM y de los HG respectivamente, presentan signos/prueba positiva de **sustancias psicotrópicas**.
- El 37,9% de los SVC tienen lugar en **fin de semana** entre las 15:00 horas del viernes hasta las 24:00 horas del domingo, contabilizando casi la mitad de los siniestros viales con víctimas mortales.
- El 36,7% de los SVC tiene lugar entre los meses de **octubre y noviembre**, y de **junio y julio**. Coincidiendo con los meses más afectados por las inclemencias del tiempo y con los meses de la época estival respectivamente.
- La siniestralidad vial con **implicación de animales** aumenta de media un 51% en los años 2018 y 2019 con respecto al resto de años del periodo.
- El 59,6% de los SVC se localiza en **carreteras convencionales** que representan el 87,4% de la longitud de la RCCM. En ellas se registra el 77,4% de los fallecimientos en siniestros viales de tráfico.
- El 40,4% de los SVC tiene lugar en **carreteras de gran capacidad**, que constituyen el 12,6% restante de la RCCM.
- El 30% de los SVC se localiza en **intersecciones**, ubicándose el 17,4% del total de SVC en glorietas, siendo la tipología más frecuente en la RCCM.
- El 24,8% de los SVC son en **horario nocturno**, siendo el 32,7% de los siniestros viales con víctimas mortales de noche. Durante el fin de semana, los siniestros viales en horario nocturno aumentan al 28,8%.

Usuarios vulnerables

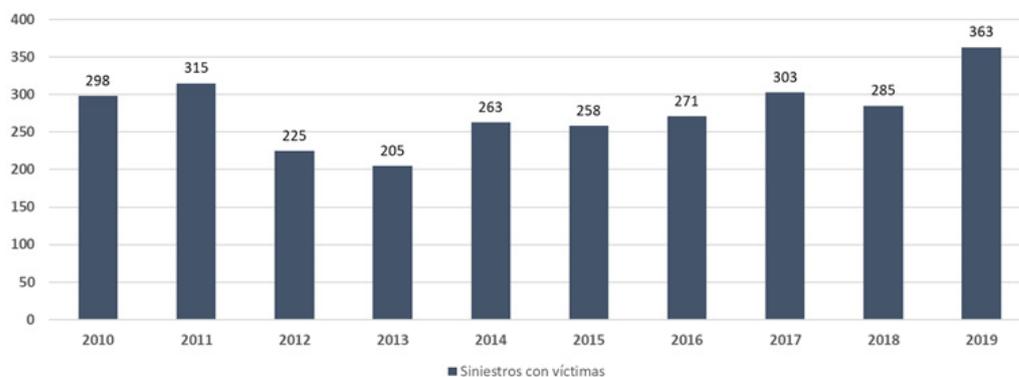
A partir del **estudio pormenorizado de la siniestralidad vial** y en base a los **13.612 siniestros viales de los que se dispone de información detallada**, se muestran las cifras más significativas de la siniestralidad vial con usuarios vulnerables de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid (RCCM) en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2019.

Motocicletas y ciclomotores

De la siniestralidad vial con implicación de motociclistas en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- Los SVC con implicación de motocicletas y ciclomotores muestran una **tendencia creciente** en el periodo, al igual que la siniestralidad general y el tráfico.

Gráfico 16– Evolución de los siniestros viales con víctimas con motociclistas implicados entre 2010 y 2019



Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico

- Representan el 20,5% de los SVC de la red, el 28,9% del total de las VM registradas y el 31,9% del total de los HG.
- La **velocidad inadecuada** es la infracción más registrada en los conductores de motocicleta y ciclomotor de los siniestros viales con víctimas, contabilizándose en el 26,6% de los conductores. También predomina el **no mantener el intervalo de seguridad**.
- En el 7% de los SVC con implicación de motocicletas y ciclomotores, al menos un conductor de motocicleta o ciclomotor registra **sustancias psicotrópicas**. En este caso:
 - El 53,1% tiene lugar en fin de semana.
 - El 62,9% se registran en los tres últimos años del periodo.
 - Suman 3 fallecidos y 54 heridos graves motociclistas.
- El 46% de la siniestralidad vial con víctimas con motocicletas y ciclomotores tiene lugar en **fin de semana**, concentrándose el 50,8% entre las 10:00 y las 15:00 horas.



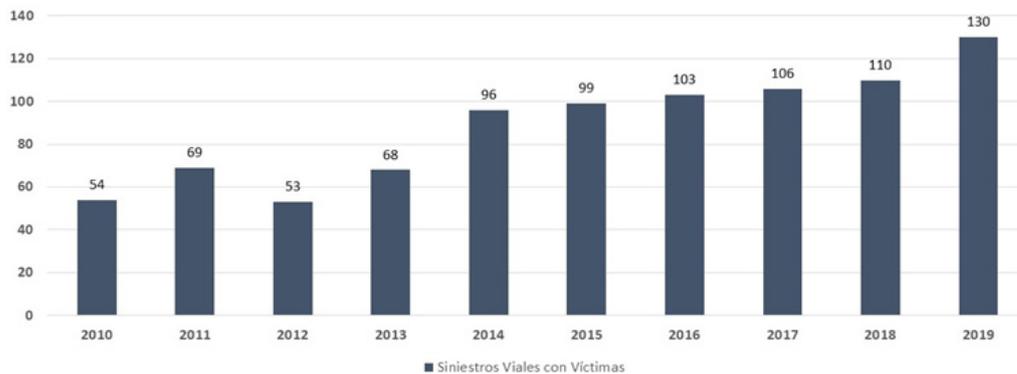
- El 64,5% de los SVC con implicación de motocicletas y ciclomotores tiene lugar en **carreteras convencionales**. En este caso:
 - El 43,8% de los siniestros viales mortales y el 45,9% de los siniestros graves, son colisiones con otros vehículos.
 - Las **salidas de vía** suponen el 33,4% del total de SVC; en el 93% circulaban a una velocidad inadecuada.
 - Las **colisiones frontolaterales** y las **caídas**, son otros de los sucesos más repetidos en los siniestros viales con víctimas.
 - En el 41,7% de los SVC por colisión **frontolateral**, no se respeta la prioridad de paso en una intersección.
 - En el 31,4% de los SVC por **caídas**, se circulaba con **velocidad inadecuada**.
- El 35,5% de los SVC con implicación de motocicletas y ciclomotores tiene lugar en **carreteras de gran capacidad**. En este caso:
 - En los 3 últimos años, se registra el 62,5% de los siniestros viales mortales en **autovía**.
 - El 21,4% de los siniestros viales son **alcances**.

Ciclistas

De la siniestralidad vial con implicación de ciclistas en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- La siniestralidad vial con víctimas con implicación ciclista sigue una **tendencia creciente** en los últimos años del periodo, al igual que la siniestralidad general y el tráfico. En los últimos dos años, se contabiliza el 42,9% de los SVM del decenio.

Gráfico 17 – Evolución de los siniestros viales con ciclistas implicados entre 2010 y 2019



Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico

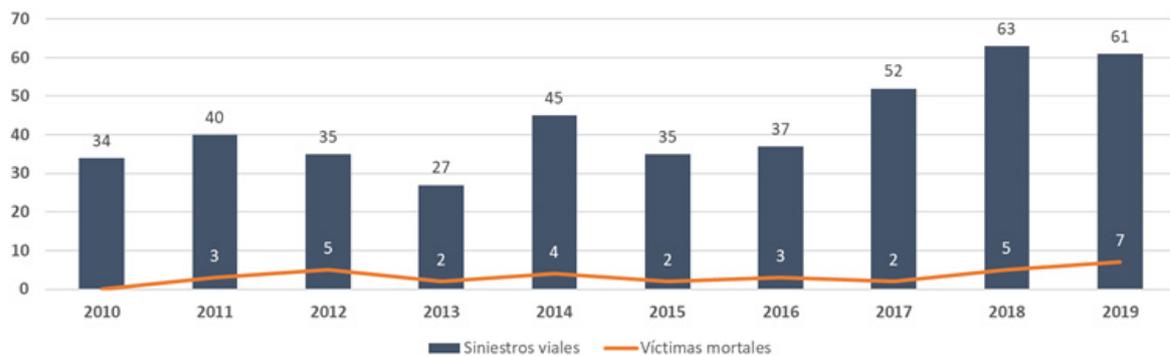
- Representan el 6,5% de los SVC totales de la red, el 3,9% de las VM registradas y el 6,5% de los HG.
- La infracción más repetida entre los ciclistas es circular a una **velocidad inadecuada** para las condiciones de la vía.
- El 22,9% de los SVC con implicación ciclista son **colisiones frontolaterales** y el 18,4%, **caídas en la calzada**.
- En el 86,4% de los siniestros viales con víctimas, el ciclista **circulaba solo**.
- El 50,3% de los SVC con implicación ciclista tiene lugar en **fin de semana**, concentrándose el 66,1% de ellos, entre las 9:00 y las 14:00 horas.
- El 65,8% de los SVC con implicación ciclista se ubican en **carreteras convencionales**. En este caso:
 - El 33% de ellos tienen lugar en **intersecciones**, localizándose el 71,5% en glorietas, siendo la tipología más frecuente en la RCCM. En este caso:
 - En el 53,9% de los casos se trata de un conductor que no respeta la prioridad de paso del ciclista.
 - Fuera de intersección** se registra el 85,7% de los fallecidos y el 61,3% de los heridos graves que son ciclistas.
 - El 31,7% de los SVC se ubican en **curva**, normalmente por **velocidad inadecuada**.
 - El 46,8% en **recta**, mayoritariamente por no mantener el **intervalo de seguridad**.
- El 34,2% de los SVC con implicación ciclista se localizan en **carreteras de gran capacidad**. En este caso:
 - Suman un total de 2 fallecidos, 24 heridos graves y 305 heridos leves.
 - En el 41,4% de estos casos el presunto responsable es el ciclista.

Peatones

De la siniestralidad vial con implicación de peatones en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- La siniestralidad con implicación de peatones experimenta un crecimiento al final de la década, de manera análoga al crecimiento general de tráfico y de la siniestralidad. En concreto, la media de los SVC con implicación de peatones **se incrementa** en un 50% desde 2017. Solo en los últimos 2 años, se registra el 36,4% de los peatones fallecidos.

Gráfico 18 – Evolución de los siniestros viales con peatones implicados y víctimas mortales peatones entre 2010 y 2019



Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico

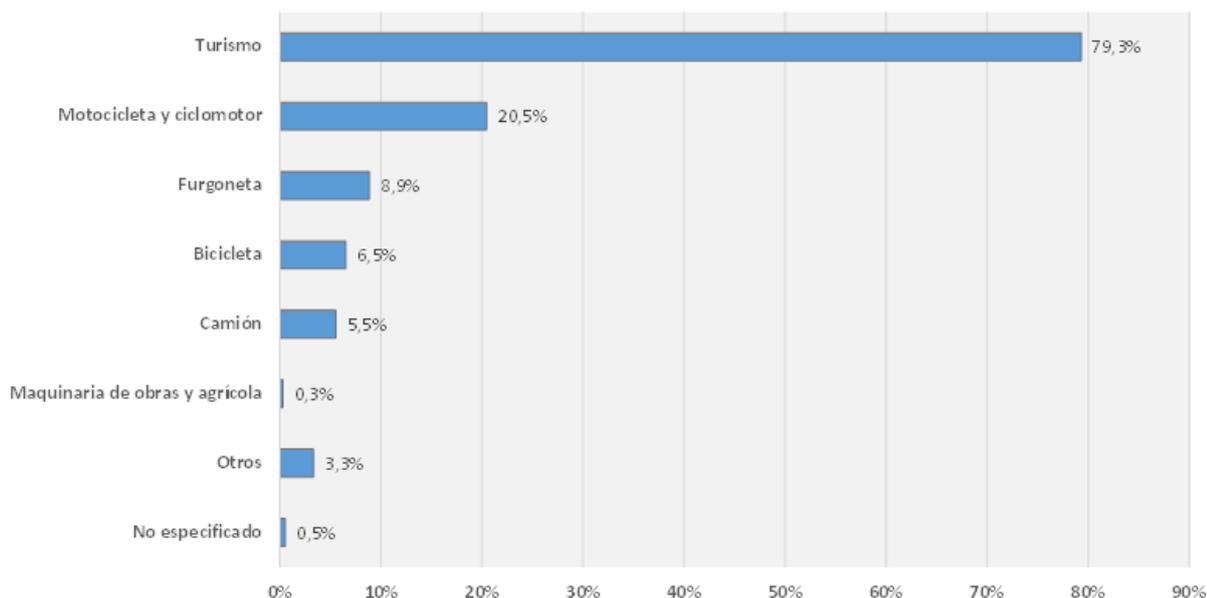
- Representa el 2,7% de los SVC de la red, el 9,6% del total de las VM y el 6,9% del total de los HG.
- Desde 2017 en el 47,3% de los SVC con implicación de peatones, concurre la influencia de **sustancias psicotrópicas** en alguna de las personas implicadas.
- En el 67,6% de los SVC con implicación de peatones, al menos uno de los peatones implicados circula por zona interurbana **sin prendas de seguridad reflectantes**.
- El 31,1% de los SVC tiene lugar en **fin de semana** y el 47,8% de ellos, de **noche**.
- El 72,7% de los SVC con implicación de peatones se localizan en **carreteras convencionales**. En este caso:
 - El 56,2% de la siniestralidad vial con peatones se ubica en tramos de travesía.
 - En el 36,1% de los casos el vehículo no respeta la prioridad de paso del peatón.
 - En el 21,9% de los casos, el peatón circula o cruza antirreglamentariamente.
 - El 23% de la siniestralidad vial se ubica en intersecciones, contabilizando 2 peatones fallecidos y 14 peatones graves.
- El 27,3% de los SVC con implicación de peatones se registra en **carreteras de gran capacidad** en el periodo, contabilizando 14 víctimas mortales y 26 heridos graves que son peatones. En este caso:
 - En el 36,6% de los siniestros viales se ha registrado alguna infracción del peatón, con 9 fallecidos y 13 heridos graves que son peatones.
 - El 34,7% de los siniestros viales tiene lugar de noche.
 - Se registran 12 siniestros viales con implicación de operarios de la vía o de conductores que bajan del vehículo por siniestro previo o por avería.

Vehículos

A partir del **estudio pormenorizado de la siniestralidad vial** y en base a los **13.612 siniestros viales de los que se dispone de información detallada**, se muestran las cifras más significativas de los vehículos implicados en la siniestralidad vial con víctimas de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2019.

- Los **turismos** intervienen en el 79,3% de los siniestros viales con víctimas y las **motocicletas y ciclomotores** alcanzan el 20,5% de los SVC, seguido de las **furgonetas** y las **bicicletas** con un porcentaje del 8,9% y 6,5% respectivamente.

Gráfico 19 – Distribución de los siniestros viales con víctimas por vehículo implicado víctimas entre 2010 y 2019



Fuente: Base de datos Arena2 de la Dirección General de Tráfico

- El 36% de los vehículos en los SVC tienen una **antigüedad mayor a 10 años** en el momento del siniestro, interviniendo en el 53,8% de los siniestros viales mortales. Además, se registran 133 anomalías, 36 por el mal estado de los neumáticos.

Conductores

A partir del **estudio pormenorizado de la siniestralidad vial** y en base a los **13.612 siniestros viales de los que se dispone de información detallada**, se muestran las cifras más significativas de los conductores implicados en la siniestralidad vial de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2019.

Conductores jóvenes (≤ 30)

De la siniestralidad vial con implicación de conductores jóvenes en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- Representa el 39,7% del total de los SVC registrados.
- Los conductores jóvenes participan en el 33% de los **siniestros viales mortales** de la red, resultando fallecidos 52 hombres y 11 mujeres jóvenes que conducen al menos uno de los vehículos implicados.
- El 22,9% de las víctimas mortales y el 24,1% de los heridos graves contabilizados en los siniestros viales con motocicletas y ciclomotores, son conductores jóvenes.
- La infracción más repetida asociada a los jóvenes es circular a una **velocidad inadecuada**
- En los SVC donde influye la presencia de **sustancias psicoactivas**, son jóvenes los que presentan signos o prueba positiva en el 34,2% de los siniestros viales con presencia de alcohol y en el 37,7% de los siniestros viales con presencia de drogas.
- El 48,4% de los SVC que ocurren de **noche**, se concentra en **fin de semana**.

Conductores mayores (≥ 65)

De la siniestralidad vial con implicación de conductores mayores en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- La siniestralidad vial con víctimas con implicación de conductores mayores lleva **creciendo** desde 2013.
- Los conductores mayores participan en el 14,7% de los **siniestros viales mortales** de la red, resultando fallecidos 24 hombres y 3 mujeres que conducen al menos uno de los vehículos implicados.
- Participan en el 14,9% de los SVC con **ciclistas**.
- En el 47,2% de los vehículos conducidos por mayores en los SVC, la fecha de matriculación es mayor a 10 años en el momento del siniestro.



Conductores “In itinere” o “En misión”

De la siniestralidad vial “In itinere”, “En misión” o “Durante la jornada de trabajo” en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- El 20,6% de los SVC el motivo del desplazamiento de alguno de los conductores de los vehículos implicados fue “**In itinere**”, “**En misión**” o “**Durante la jornada de trabajo**”. El 22% de los siniestros viales mortales registran esta casuística.
- Estos siniestros viales han experimentado un **crecimiento** importante a partir de 2015 principalmente por implicación de **turismos, furgonetas y motocicletas**.

Conductores de vehículos profesionales

De la siniestralidad vial con implicación de conductores de vehículos profesionales en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- Los vehículos de “**Transporte profesional de mercancías**” son los que más siniestros viales contabilizan. Estos aumentan progresivamente de 2015 a 2018, alcanzándose en 2018 la mayor cifra de siniestros viales del periodo.
 - Los conductores de estos vehículos son de nacionalidad extranjera en el 11,1% de los casos.
- Otros colectivos que más siniestros viales registran fueron “**Bomberos, Policía y Ambulancia**”, “**Taxi**” y “**Bus en línea regular**”.
 - Los siniestros viales con taxis han experimentado un crecimiento exponencial.

Conductores de nacionalidad extranjera

De la siniestralidad vial con implicación de conductores de nacionalidad extranjera en el periodo de estudio, se puede extraer lo siguiente.

- El 7,6% de los conductores responsables de siniestros viales con víctimas, son extranjeros.
- El 50,6% de los vehículos implicados en SVC conducidos por extranjeros, tienen una **antigüedad mayor a 10 años** en el momento del siniestro.
- La infracción más repetida es conducir a una velocidad inadecuada y no respetar la prioridad de paso.

03

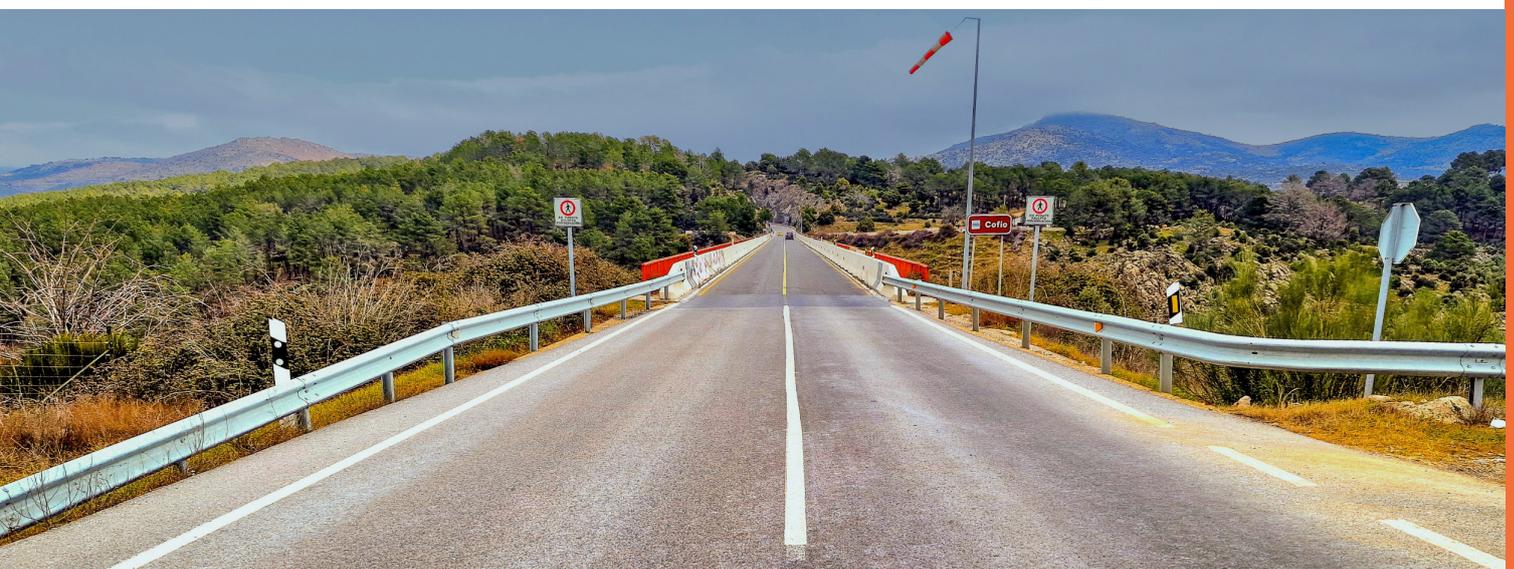
JUSTIFICACIÓN: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO, VIGENCIA, ÁMBITO DE APLICACIÓN



Tal y como se ha explicado en el **Apartado 1**, en los últimos años, las directrices internacionales adoptadas en materia de seguridad vial por parte de las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la Salud, así como las diferentes directivas y políticas europeas en la materia, inciden en la necesidad de avanzar en la mejora de la seguridad vial, reduciendo, las todavía elevadas cifras de víctimas por siniestros viales a escala mundial y en la de conseguir un sistema de transporte viario mejor adaptado al error humano.

En este contexto,

- La Organización de las Naciones Unidas en 2015 incluyó en la *Agenda 2030* la seguridad vial como uno de los principales problemas de salud y de desarrollo a los que hacer frente mediante la consecución de los *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)*.
- **A nivel mundial:**
 - La Asamblea General de las Naciones Unidas en el *Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030*, establece el objetivo de alcanzar la REDUCCIÓN DE LAS VÍCTIMAS MORTALES Y LOS HERIDOS GRAVES EN SINIESTROS VIALES AL MENOS EN UN 50% PARA 2030.
 - La Organización Mundial de la Salud, a través del *Objetivo 5 de la Declaración de Estocolmo de 2020*, insta al establecimiento de ESTRATEGIAS Y PLANES DE ACCIÓN REGIONALES, así como las contribuciones de organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales.
- **A nivel europeo**, las *Conclusiones del Consejo sobre la Seguridad Vial en refrendo de la Declaración de La Valeta* de 2017 destacan el principio de RESPONSABILIDAD COMPARTIDA que requiere la actuación de instituciones europeas y nacionales, y de las Autoridades Regionales y locales, la industria y la sociedad civil.
- **A nivel nacional**, se ha presentado la *Estrategia de Seguridad Vial 2020-2030 de la Dirección General de Tráfico* que ha de servir de guía para reducir el número de siniestros viales y las víctimas derivadas de ellos, cuya visión se centra en conseguir el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por siniestros viales en el año 2050 y en contribuir a la consecución de los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad.



Además, hay que tener en cuenta el **marco conceptual actual de la región**:

- Datos de siniestralidad:
 - Muestran una tendencia creciente al final de la década.
 - La proporción de siniestros viales con usuarios vulnerables implicados es elevada.
 - Sólo en 2019², el coste económico asociado a las víctimas es de casi 126³ millones de euros, sin tener en cuenta el coste social invalorable e irrecuperable.
- Nuevas necesidades ante la modificación del escenario de la movilidad provocado por:
 - El inicio de la reactivación económica, a finales de la década pasada, con aumento de tráfico y por consiguiente aumento de la probabilidad de la siniestralidad vial.
 - La evolución de los usos de las vías respecto al momento en el que se decidieron proyectar y construir, el aumento del tráfico y la incorporación de diversas tipologías del mismo, que interaccionan con gran diferencia de masas y velocidades en las vías.
 - Los acontecimientos acaecidos en los últimos años, como son las restricciones debidas a la crisis sanitaria causada por la pandemia del COVID-19, la incorporación del teletrabajo y las consecuencias derivadas de las sucesivas crisis socioeconómicas.
 - Integración de nueva movilidad a la cotidiana: ocio, deporte, etc.
- Sociedad más consciente, sensible y exigente de sus derechos a circular de manera segura, sana y sostenible.

Por todo ello, a **nivel regional** se considera primordial abordar la mejora de la seguridad vial, pues se toma conciencia de que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por siniestros viales de tráfico se pueden prevenir y de que siguen siendo un importante problema de desarrollo y salud pública con amplias consecuencias sociales y económicas.

En consecuencia, la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, ejerciendo el ámbito de sus competencias:

- Elabora la presente Estrategia de Seguridad Vial para la red de carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, dotada de un **enfoque transversal y multisectorial** y con la implicación de la administración regional y de todos los sectores relacionados con la seguridad vial.
- Crea las **herramientas** necesarias para que la Estrategia se apruebe y se materialice definiendo un modelo de gestión de la misma, así como un procedimiento de seguimiento.

En conclusión, con la elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial, la Comunidad de Madrid afronta las **nuevas obligaciones políticas en la materia a nivel regional**⁴, contribuyendo con el cumplimiento de la llamada *Visión Cero* y el enfoque del *Sistema Seguro* reduciendo el número de fallecidos y lesionados graves en las carreteras.

² Se utilizan los datos de 2019 por ser el último año representativo estadísticamente después de las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del virus COVID-19.

³ Se obtiene a partir de los costes unitarios asociados a los siniestros de tráfico con víctimas calculados en el documento *“Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2019”* de la Dirección General de Tráfico.

⁴ La Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid incluye el artículo 23 bis que contempla la obligatoriedad de **elaborar una estrategia de seguridad vial con una periodicidad de 10 años en el ámbito regional** para la programación de actuaciones de mejora de la seguridad vial dotada de un enfoque **transversal y multisectorial** y con la implicación de la administración regional y de todos los sectores relacionados con la seguridad vial. Además, incluye la aprobación de **planes de seguridad vial** para dar cumplimiento a la Estrategia y a las actuaciones derivadas de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

3.1. Análisis y diagnóstico

En este punto de la *Estrategia de Seguridad Vial*, resulta necesario conocer el estado actual de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid y así poder definir las líneas de mejora de la circulación necesarias. Para ello, resultan fundamentales las conclusiones detalladas en el **Apartado 2: MOVILIDAD Y SINIESTRALIDAD VIAL EN LA COMUNIDAD DE MADRID**.

Además, los *representantes de la Dirección General de Carreteras* mantuvieron una serie de **reuniones con algunos colectivos demandantes** involucrados en la seguridad vial, para conocer su punto de vista sobre las acciones necesarias en materia de seguridad vial en la región. A estas reuniones fueron convocadas un número representativo de asociaciones de **víctimas**, fundaciones vinculadas con la seguridad vial, así como colectivos **motociclistas y ciclistas**.

Con toda la información obtenida de los **análisis anteriores**, y de las **reuniones con demandantes**, y ajustándose a la situación actual de la Comunidad de Madrid, se ha podido elaborar un **diagnóstico global** de la seguridad vial en la Comunidad de Madrid en relación a las siguientes áreas de análisis, que se corresponden con los pilares establecidos en el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*.

Gestión de la seguridad vial

- Se constata la **necesidad de ampliar la implantación de sistemas de gestión de la siniestralidad y herramientas** que permitan realizar diagnósticos avanzados de seguridad vial de la red, a partir de los cuales, se puedan proponer actuaciones de mejora específicas y llevar a cabo el seguimiento y la evaluación de las actuaciones ejecutadas, sobre todo para usuarios vulnerables.
- La evolución de la red y la dificultad de adaptar la infraestructura a los cambios experimentados en los últimos años, impone poner en marcha mecanismos y procedimientos para adaptar y/o desarrollar nueva **normativa técnica y recomendaciones** relacionadas con la seguridad vial, de forma que se focalicen en las necesidades actuales y en las circunstancias concretas de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid.
- La tendencia al alza de las cifras de siniestralidad vial con víctimas y concretamente, las cifras de siniestros con implicación de usuarios vulnerables, a finales de la década, hace imprescindible continuar y reforzar con la ejecución de **actuaciones de mejora de la seguridad vial** en general y de actuaciones **específicas** para **usuarios vulnerables**.
- El déficit de **recursos humanos** y específicos en materia de seguridad vial limita la capacidad para avanzar en la realización de los trabajos y la consecución de objetivos. Para llevar a cabo una adecuada gestión de la seguridad vial, se debe aumentar el número de personas dedicadas en exclusividad a la seguridad vial con formación específica en esta materia.

Vías de tráfico y movilidad más seguras

- Los cambios en el escenario de la movilidad de los últimos años en la Comunidad de Madrid hacen necesario adaptar las vías existentes a una nueva funcionalidad mediante la puesta en servicio de **actuaciones de mejora de la infraestructura**, prestando atención a las actuaciones dirigidas a usuarios vulnerables.



- La pérdida sucesiva de población de la ciudad de Madrid y el aumento en las coronas metropolitana y regional, ha provocado un aumento del número de viajes metropolitanos, incrementando los desplazamientos en vehículo privado. En este sentido, este crecimiento se ve reflejado tanto en el **tráfico de vehículos motorizados** como en el **tráfico de usuarios vulnerables** en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, lo que implica el aumento de las interacciones entre estos usuarios. Por todo ello, es necesario **garantizar una movilidad segura** de todos los usuarios y, en especial, de los usuarios vulnerables.
- La falta de soluciones a determinados problemas en la red como consecuencia de los cambios experimentados a lo largo de los últimos años, requiere la **investigación, desarrollo e innovación en materia de seguridad vial y movilidad sostenible**, especialmente centrada en los colectivos de usuarios vulnerables, que consigan mejorar la seguridad vial de los usuarios de la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid.
- Se hace patente la necesidad de incluir las ventajas de las **nuevas tecnologías existentes** en el mercado tal que contribuyan a profundizar en el conocimiento de la siniestralidad vial y aporten nuevas soluciones a los problemas detectados. Para ello se requieren estudios, investigación, ejecución de pruebas piloto, etc.

Vehículos más seguros

- El 36% de los vehículos en los siniestros viales con víctimas del periodo tienen una **antigüedad mayor a 10 años** en el momento del siniestro, interviniendo en el 53,8% de los siniestros viales mortales, de acuerdo con las cifras del *Estudio pormenorizado de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid* entre los años 2009 y 2019. Es por ello, que el impulso **del correcto mantenimiento** de los vehículos resulta fundamental para mejorar las condiciones de circulación de los usuarios de la red.

Usuarios de la vía más seguros

- La **educación y la formación en seguridad vial** resulta necesaria para mejorar el comportamiento de toda la población usuaria de la red de carreteras, de forma que se consigan minimizar los factores de riesgo y sensibilizar sobre la presencia de los usuarios vulnerables en las vías.

Por una parte, la trasposición al ámbito regional del *Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria*, y del *Real Decreto 217/2022, de 29 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Secundaria Obligatoria*, incluye **objetivos y contenidos relacionados con la Seguridad Vial**. Por lo que se necesita más personal con formación en seguridad vial.

Por otra parte, en base al *Estudio pormenorizado de la siniestralidad vial en la Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid* entre los años 2009 y 2019, se considera fundamental la divulgación, sensibilización y formación en seguridad vial específica para **trabajadores tanto del ámbito privado como público**, y para determinados colectivos, como las **personas jóvenes** y las **personas de nacionalidad extranjera**.



Respuesta tras los siniestros viales

- La ocurrencia de un siniestro vial moviliza la participación de diversos actores y la puesta en marcha de procedimientos. De su correcta aplicación, puede depender el grado de las lesiones de las personas implicadas en el siniestro vial. Para ello, es necesario conseguir la óptima **coordinación entre los servicios** que intervienen en la fase posterior a un siniestro vial.
- En algunos casos, las víctimas de los siniestros viales pueden precisar de **rehabilitación tanto física como psicológica** después del siniestro vial en función de sus lesiones, por lo que se debe intentar garantizar su asistencia hasta su recuperación total o durante toda la vida de las víctimas.

3.2. Vigencia y ámbito de aplicación

La *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid* se extiende con un **horizonte temporal hasta 2030**, y tiene como ámbito de aplicación la **Red de Carreteras competencia de la Comunidad de Madrid**.

El periodo de vigencia de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid* se encuentra alineado con el *Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030* de la Asamblea General de Naciones Unidas y con la *Estrategia de Seguridad Vial 2030* de la Dirección General de Tráfico.

Este periodo se estructura en dos plazos. El primero abarca hasta la finalización de las Actuaciones a Corto Plazo, tres años después de la aprobación de la Estrategia, momento en el cual se procederá a realizar una Revisión de la misma. El segundo plazo se prolonga hasta el año 2030, año de finalización de la Estrategia.



04

OBJETIVOS



En este punto, en el que ya se ha caracterizado la situación actual y tendencial de la seguridad vial de la región y se ha justificado la necesidad de elaboración de la Estrategia, se fijan los objetivos de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*. La determinación de estos objetivos se ha realizado en paralelo a la definición de las líneas estratégicas y las actuaciones de seguridad vial. Se establecen, dos tipos de objetivos: **generales** y **específicos**.

4.1. Objetivos Generales

Los *Objetivos Generales* expresan las **metas** a alcanzar con la Estrategia. En este sentido, el Gobierno Regional se alinea con los objetivos declarados en el *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*, y para ello pone en marcha la Estrategia.

Por lo tanto, el *Objetivo General* de la Estrategia se especifica a continuación:

En **2030** reducir el número de personas fallecidas (**51**) y gravemente heridas (**119**) en siniestros viales de tráfico en un **50%** respecto a 2019²

² Se utilizan los datos de 2019 por ser el último año representativo estadísticamente después de las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del virus COVID-19



4.2. Objetivos Específicos

Los *Objetivos Específicos* se concretan en relación a la ejecución de las actuaciones que define la Estrategia. Reflejarán así las **metas realistas y viables** que pueden contribuir a alcanzar los *Objetivos Generales*. En este sentido, cada uno de los *Objetivos Específicos* se inscriben en cada una de las **áreas de actuación** de la Estrategia que resultan necesarias para alcanzar los *Objetivos Generales*.

Cada uno de los **dos plazos** marcados en el periodo de vigencia de la Estrategia tendrá asignados unos objetivos específicos diferentes. De esta forma, se definirán unos objetivos específicos a conseguir con la finalización de las *Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo*, tres años después de la aprobación de la Estrategia, y otros objetivos específicos a conseguir en el año 2030, que se determinarán en el momento en que se realice la *Revisión de la Estrategia*.



OBJETIVO	
	Disponer de un conjunto de normativa técnica y/o recomendaciones y guías en materia de seguridad vial totalmente adaptada a las singularidades de la RCCM
	Implantar de forma real y efectiva instrumentos de gestión de seguridad viaria en la RCCM
	Crear una red de colaboración y participación con otras entidades en pro de la seguridad vial
	Promover, colaborar e intensificar la participación en actividades de investigación y desarrollo de forma que se puedan obtener soluciones a los problemas de seguridad vial existentes en la RCCM
	Reducir los comportamientos de riesgo en la circulación de todo tipo de usuarios de la RCCM tal que se mejore la convivencia vial entre todos ellos
	Conseguir una red de carreteras consistente y segura que contribuya a mejorar las condiciones de circulación de los usuarios
	Conseguir una red de carreteras en la que los usuarios vulnerables estén integrados y puedan circular y desarrollar sus actividades con seguridad
ÁREA DE ACTUACIÓN	OBJETIVO
1. Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial	O1
2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial	O2
3. Fomento de actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad	O4
4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial	O5
5. Propuesta de sistemas ITS y/u otras actuaciones telemáticas y su implantación	O6
6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial	
7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables	O7





05

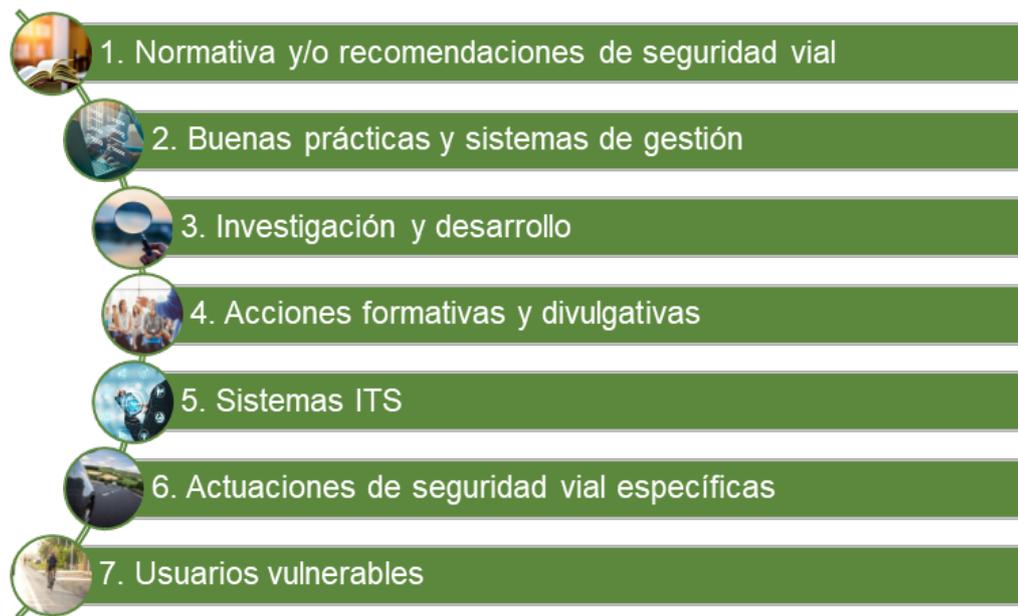
**ESTRUCTURA DE LA ESTRATEGIA
DE SEGURIDAD VIARIA**



Una vez se han adoptado las principales directrices en materia de seguridad vial mundiales, europeas y nacionales y se ha elaborado el diagnóstico de seguridad vial, se ha podido definir la estructura de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*.

La estructura de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030* presenta tres niveles: (1) Áreas de Actuación; (2) Líneas Estratégicas; y (3) Actuaciones de Seguridad Vial que, en función de su concreción, se clasifican en a Corto Plazo y Futuras.

A continuación, se muestran las **Áreas de Actuación** de la Estrategia.



De la misma forma, se muestran las **Líneas Estratégicas** de la Estrategia.



ÁREA DE ACTUACIÓN 1. *Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial*

- **LÍNEA ESTRATÉGICA 1.1.** Desarrollar nueva normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías focalizadas en las necesidades de seguridad vial concretas de la RCCM
- **LÍNEA ESTRATÉGICA 1.2.** Actualizar la normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías de la RCCM relacionadas con la seguridad vial



ÁREA DE ACTUACIÓN 2. *Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial*

- LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1. Implantar estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados
- LÍNEA ESTRATÉGICA 2.2. Implantar buenas prácticas para mejorar la seguridad de la RCCM



ÁREA DE ACTUACIÓN 3. *Fomento de actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad*



ÁREA DE ACTUACIÓN 4. *Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial*

- LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid
- LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores y de las empresas
- LÍNEA ESTRATÉGICA 4.3. Promover campañas de sensibilización de seguridad vial para la sociedad en general



ÁREA DE ACTUACIÓN 5. Propuesta de sistemas ITS y/u otras actuaciones telemáticas y su implantación



ÁREA DE ACTUACIÓN 6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial

- LÍNEA ESTRATÉGICA 6.1. Programar actuaciones preventivas y en tramos con mayor riesgo de siniestralidad
- LÍNEA ESTRATÉGICA 6.2. Realizar estudios en profundidad y específicos sobre seguridad vial



ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables

- LÍNEA ESTRATÉGICA 7.1. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de motocicleta en la RCCM
- LÍNEA ESTRATÉGICA 7.2. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de bicicleta en la RCCM
- LÍNEA ESTRATÉGICA 7.3. Ejecutar actuaciones para peatones en la RCCM

El último nivel de la Estrategia consiste en Actuaciones de Seguridad Vial, que se clasifican según su plazo previsto de ejecución. De esta manera, se definen Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo y Actuaciones de Seguridad Vial Futuras.

Las **Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo** son actuaciones de seguridad vial que las distintas Consejerías han determinado en función de las necesidades presentadas por los Demandantes y el diagnóstico definido en la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*. Estas actuaciones se definen por su carácter más o menos inmediato, y se implantarán en los tres primeros años después de la aprobación de la Estrategia. Durante este periodo se podrán incorporar **nuevas actuaciones** en el caso de que las Consejerías lo considerasen oportuno.

En cuanto a las **Actuaciones de Seguridad Vial Futuras**, se trata de actuaciones de seguridad vial que las distintas Consejerías han determinado en función de las necesidades presentadas por los Demandantes y el diagnóstico definido en la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030* para su ejecución en el largo plazo. Estas actuaciones se caracterizan porque su viabilidad no es inmediata y requieren de estudios previos para determinar la posibilidad de desarrollo técnico y/o viabilidad presupuestaria.

El listado de las *Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo y Futuras* se incluye en el **Apartado 6: ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL.**



06

**ACTUACIONES DE
SEGURIDAD VIAL**

Las Actuaciones de Seguridad Vial de la Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030 se clasifican en función del plazo previsto de ejecución en Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo y Actuaciones de Seguridad Vial Futuras.

6.1. Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo

Para las Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo se establecen los **medios económicos** necesarios para su desarrollo y ejecución durante los primeros **tres años** del plazo de actuación de la Estrategia, una vez aprobada la misma. Además, se determina la **Consejería o el organismo** de la Comunidad de Madrid que promueve la ejecución de *la Actuación de Seguridad Vial a Corto Plazo*.

A continuación, se muestra el presupuesto asignado a *las Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo* agrupado por Área de Actuación. **El presupuesto de cada una de las actuaciones es estimado y es susceptible de ser modificado a lo largo de la ejecución de la Estrategia.**

ÁREA DE ACTUACIÓN	PRESUPUESTO
ÁREA DE ACTUACIÓN 1. Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial	17.787 €
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial	779.572 €
ÁREA DE ACTUACIÓN 3. Fomento de actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad	344.743 €
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial	368.861 €
ÁREA DE ACTUACIÓN 5. Propuesta de sistemas ITS y/u otras actuaciones telemáticas y su implantación	2.666.837 €
ÁREA DE ACTUACIÓN 6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial	3.709.315 €
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables	3.603.734 €
	11.490.848 €

Por último, se incluye la tabla con el listado de *las Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo*, indicando la **Consejería o el organismo** de la Comunidad de Madrid que se hace responsable de cada una de las actuaciones de seguridad vial.

ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 1. Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 1.1. Desarrollar nueva normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías focalizadas en las necesidades de seguridad vial concretas de la RCCM		
1.1.1. Elaborar una guía de criterios de implantación y adecuación de pasos peatonales y moderadores de velocidad en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.2. Colaborar con el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de la Mesa de Directores de la AEC para la elaboración de recomendaciones para mejorar la seguridad vial en glorietas	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.3. Elaborar la Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid	Consejería competente en materia de transportes	Dirección General competente en materia de transportes
LÍNEA ESTRATÉGICA 1.2. Actualizar la normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías de la RCCM relacionadas con la seguridad vial		
1.2.1. Actualizar las "Recomendaciones de señalización vertical en la RCCM"	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1. Implantar estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados		
2.1.1. Crear partidas presupuestarias específicas y/o proyectos de gasto, a solicitud del gestor, para actuaciones de seguridad vial en los programas de las Consejerías afectadas (siguiendo la disponibilidad presupuestaria de cada Consejería)	Consejería competente en materia de presupuestos	Dirección General competente en materia de presupuestos
2.1.2. Aplicar los procedimientos de evaluación del nivel de seguridad de las carreteras en servicio de la RCCM y los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la totalidad de la red de carreteras (más allá del ámbito de aplicación de la DIRECTIVA 2019/1936-UE)	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
2.1.3. Realizar inspecciones de vehículos de transporte en ruta	Consejería competente en materia de transportes	Dirección General competente en materia de transportes
2.1.4. Incluir como criterio de valoración de ofertas la disposición de elementos de seguridad en los procedimientos de licitación de los contratos de prestación del transporte regular de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid.	Consorcio Regional de Transportes de Madrid	Consorcio Regional de Transportes de Madrid





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.2. Implantar buenas prácticas para mejorar la seguridad de la RCCM		
2.2.1. Adhesión de la Comunidad de Madrid a la Carta Europea de la Seguridad Vial a través de la Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial	Consejería competente en materia de carreteras	Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial de la Comunidad de Madrid
2.2.2. Participar en el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial Laboral de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, para valorar las acciones y promover la mejora de la seguridad laboral vial, conforme a la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
2.2.3. Continuar con el Proyecto de Creación de una Red de Entidades comprometidas con la Seguridad Vial Laboral y la entrega de reconocimientos por buenas prácticas dentro de la seguridad vial laboral o sello	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
2.2.4. Coordinar con los diferentes órganos encargados de la Vigilancia y Control del Transporte de la Comunidad de Madrid acciones conjuntas relativas a la seguridad vial	Consejería competente en materia de transportes	Dirección General competente en materia de transportes





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 3. Fomento de actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad		
3.1. Llevar a cabo estudios para el tratamiento preventivo de seguridad vial, con la identificación y el estudio de tramos "casi accidente" utilizando datos de vehículos conectados (Plan de Visión Cero)	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
3.2. Fomentar acciones en materia de seguridad laboral vial a través del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST) y las cátedras universidad-empresa constituidas con las universidades madrileñas para la I+D+i en prevención de riesgos laborales	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
3.3. Promocionar el desarrollo de la investigación e innovación en el área de sistemas de navegación, control de tráfico y seguridad en el transporte, incluyendo la movilidad conectada y aplicaciones de las tecnologías TIC (Big Data, IA, 5G) a la movilidad inteligente a través de las convocatorias de proyectos de investigación e innovación para universidades y centros de investigación y empresas relacionadas con las áreas tecnológicas del VI PRICIT (Plan Regional de Investigación Científica e Innovación Tecnológica)	Consejería competente en materia de investigación e innovación	Dirección General competente en materia de investigación e innovación





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid		
4.1.1. Impartir cursos de seguridad vial a través del Plan de Formación de empleados de la Comunidad de Madrid	Consejería competente en materia de función pública	Dirección General competente en materia de función pública
4.1.2. Desarrollar actividades de formación presencial en seguridad vial a través de cursos impartidos en los centros que forman la red de formación permanente del profesorado de la Comunidad de Madrid (Centros Territoriales de Innovación y Formación e Instituto Superior Madrileño de Innovación Educativa)	Consejería competente en materia de educación y/o formación	Dirección General competente en materia de educación y/o formación
4.1.3. Desarrollar cursos de formación en línea (tutorizados o no tutorizados) organizados por el Instituto Superior Madrileño de Innovación Educativa en colaboración con la DGT, asociaciones y/o fundaciones	Consejería competente en materia de educación y/o formación	Dirección General competente en materia de educación y/o formación
4.1.4. Impartir curso de formación básica para policías locales de nuevo ingreso con contenidos en seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.5. Impartir cursos de formación para el ascenso/acceso a distintas categorías de Policía Local de Madrid (Oficial, Subinspector, Inspector, Intendente, Comisario y Comisario Principal) con contenidos en seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.6. Impartir el curso de especialización/actualización "Delitos contra la seguridad vial y análisis jurisprudencial"	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.7. Impartir un curso de especialización/actualización "Investigación de siniestros viales"	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid		
4.1.8. Impartir un curso de especialización/actualización "Detección de drogas en conductores" con contenido en seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.9. Impartir un curso de especialización/actualización "Intervención policial con vehículos de movilidad personal (V.M.P) e informe pericial" con contenido en seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.10. Impartir un curso de especialización/actualización "Inspección del transporte por carretera" con contenido en seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.11. Impartir un curso de formación básica para aspirantes a voluntario de protección civil de la Comunidad de Madrid con contenido en seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.12. Diseñar itinerarios formativos en materia de seguridad vial	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad
4.1.13. Formación en seguridad vial en función de las competencias de cada categoría profesional	Consejería competente en materia de seguridad	Dirección General competente en materia de seguridad





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores y de las empresas		
4.2.1. Asesorar directamente a las empresas de la necesidad de que sus trabajadores reciban cursos de seguridad vial laboral para disminuir el número de siniestros in itinere y en misión	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
4.2.2. Realizar acciones formativas en la Escuela de Seguridad Laboral Vial gestionada por el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo dirigidos a empresarios y trabajadores del sector privado	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
4.2.3. Impartir cursos de conducción segura para trabajadores	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
4.2.4. Asesorar y formar en Ayuntamientos para que dichos organismos integren la seguridad vial laboral en su organización, así como en las empresas pertenecientes a sus municipios	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4. 3. Promover campañas de sensibilización de seguridad vial para la sociedad en general		
4.3.1. Realizar campañas de concienciación sobre la importancia de un adecuado mantenimiento de los vehículos en talleres de reparación de vehículos, estaciones de servicio e ITV's para mejorar la seguridad vial	Consejería competente en materia de industria	Dirección General competente en materia de industria
4.3.2. Realizar, junto con AEMA-ITV, campañas de información y promoción de la inspección técnica de vehículos para garantizar la seguridad de los mismos	Consejería competente en materia de industria	Dirección General competente en materia de industria
4.3.3. Conceder ayudas y realizar acciones o campañas de difusión para visibilizar las actuaciones destinadas a conseguir un parque de vehículos seguro, incluidas en el Programa MOVES III: (Actuación 1) Ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos; (Actuación 2) Ayudas para la implantación de infraestructuras de carga	Consejería competente en materia de energía	Dirección General competente en materia de energía



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 5. Propuesta de sistemas ITS y/u otras actuaciones telemáticas y su implantación		
5.1. Implantar un proyecto piloto de intersecciones inteligentes	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
5.2. Implementar datos de vehículos conectados en la gestión de la seguridad vial en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 6.1. Programar actuaciones preventivas y en tramos con mayor riesgo de siniestralidad		
6.1.1. Ejecutar medidas derivadas del estudio y análisis de TCAs en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.1.2. Ejecutar medidas derivadas del estudio y análisis de TAPMs en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
LÍNEA ESTRATÉGICA 6.2. Realizar estudios en profundidad y específicos sobre seguridad vial		
6.2.1. Realizar estudios de medidas específicas de seguridad vial por itinerarios (seguridad intrínseca) en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.2. Realizar estudios de siniestralidad vial laboral anual en el que se incluya información específica, obtenida de los partes de comunicación de accidentes de trabajo recibidos en el Sistema DELTA, para caracterizar la siniestralidad vial laboral en la RCCM	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables		
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.1. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de motocicleta en la RCCM		
7.1.1. Aplicar los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias para personas usuarias de motocicleta en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.1.2. Ejecutar las medidas de corto plazo por conservación integral, derivadas del estudio de 45 tramos piloto para personas usuarias de motocicletas en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.1.3. Colaborar con la DGT en la implantación del proyecto piloto de trazada segura para personas usuarias de motocicleta en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.1.4. Redactar proyecto para la instalación de nuevos tramos con SPM en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.1.5. Realizar campañas de control de la seguridad de equipos de protección para personas usuarias de motocicleta	Consejería competente en materia de consumo	Dirección General competente en materia de consumo





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables		
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.2. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de bicicleta en la RCCM		
7.2.1. Ejecutar actuaciones de mejora de la seguridad vial para personas usuarias de bicicleta en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.2.2. Realizar campañas de control de la seguridad de equipos de protección para personas usuarias de bicicleta	Consejería competente en materia de consumo	Dirección General competente en materia de consumo
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.3. Ejecutar actuaciones para peatones en la RCCM		
7.3.1. Ejecutar medidas de seguridad vial en travesías en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.3.2. Definir travesías y tramos urbanos para aplicación de medidas de seguridad vial en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.3.3. Realizar campaña de divulgación a las empresas vendedoras de VMP en relación a la protección de compradores y consumidores (Resolución de 12 de enero de 2022 de la Dirección General de Tráfico)	Consejería competente en materia de consumo	Dirección General competente en materia de consumo





6.2. Actuaciones de Seguridad Vial Futuras

Las *Actuaciones de Seguridad Vial Futuras* precisan de estudios previos para determinar la posibilidad de desarrollo técnico y/o viabilidad presupuestaria. En el transcurso de los tres primeros años después de la aprobación de la Estrategia, se pondrá en marcha el procedimiento detallado en el **Apartado 7.3: Modelo de Gestión**, concretamente en el **Apartado 7.3.2: Actuaciones de Seguridad Vial Futuras**.

A continuación, se incluye la tabla con el listado inicial previsto de *Actuaciones de Seguridad Vial Futuras*, indicando la **Consejería o el organismo** de la Comunidad de Madrid que, en principio, se haría responsable de las posibles actuaciones de seguridad vial que se deriven de cada línea con la coordinación de la Dirección General de Carreteras.

ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 1. Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 1.1. Desarrollar nueva normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías focalizadas en las necesidades de seguridad vial concretas de la RCCM		
1.1.1. Elaborar recomendaciones para paradas de autobús en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.2. Desarrollar nuevos criterios básicos de señalización de indicación. Catálogo de destinos de población y otros destinos en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.3. Elaborar recomendaciones de balizamiento en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.4. Adaptar la señalización de obras fijas y móviles para carreteras de baja intensidad de tráfico en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.5. Elaborar recomendaciones para la calidad de la señalización horizontal para la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.6. Elaborar una guía de márgenes seguros en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.1.7. Elaborar una guía de recomendaciones ciclistas para la red en servicio de la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 1. Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 1. 2. Actualizar la normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías de la RCCM relacionada con la seguridad vial		
1.2.1. Actualizar el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
1.2.2. Actualizar la Orden de Accesos conforme a las características de la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1. Implantar estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados		
2.1.1. Dotar a las distintas Consejerías y Direcciones Generales de recursos humanos destinados a la seguridad vial	Consejería competente en materia de función pública (con solicitud previa de Consejería promotora)	Dirección General competente en materia de función pública (con solicitud previa de DG promotora)
2.1.2. Elaborar planes de seguridad vial con actuaciones de largo plazo de estudios de seguridad vial (tramos 2+1, duplicaciones, acondicionamientos, etc.)	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
2.1.3. Crear una unidad específica de prevención de lesiones no intencionales que contemple las lesiones por siniestros viales en la DG de Salud Pública	Consejería competente en materia de salud pública	Dirección General competente en materia de salud pública
2.1.4. Ampliar y mejorar la capacidad asistencial de los hospitales de la Comunidad de Madrid en la atención aguda de los pacientes lesionados neurológicos, así como de su rehabilitación funcional integral	Consejería competente en materia de infraestructuras sanitarias	Dirección General competente en materia de infraestructuras sanitarias
2.1.5. Actualizar el "Protocolo de actuación y buenas prácticas en la atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico" y adaptarlo al entorno de la Comunidad de Madrid	Consejería competente en materia de salud pública	Dirección General competente en materia de salud pública
2.1.6. Promover la capacitación de los profesionales de la Red de Salud Mental en la atención de víctimas de tráfico	Consejería competente en materia de salud pública	Dirección General competente en materia de salud pública





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1. Implantar estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados		
2.1.7. Desarrollar la Estrategia de Movilidad Segura en el Entorno Laboral y proponer líneas de actuación en seguridad vial laboral en el próximo Plan director de Prevención de Riesgos Laborales. Negociar con los agentes sociales más representativos de la Comunidad de Madrid para que se integren la seguridad vial laboral en el diseño de las políticas públicas de seguridad, salud y bienestar laboral	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.2. Implantar buenas prácticas para mejorar la seguridad de la RCCM		
2.2.1. Elaborar nuevas bases reguladoras y convocatorias de ayudas para las inversiones en seguridad vial laboral a las empresas, particularmente a PYMES de la Comunidad de Madrid, en el marco de los planes directores de prevención de riesgos laborales vigentes	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
2.2.2. Establecer un protocolo de colaboración con la Dirección General de Tráfico que regule las actuaciones y compromisos en el desarrollo de las acciones en materia de tráfico para la mejora de la seguridad vial laboral	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
2.2.3. Incluir información sobre las distintas asociaciones que dan apoyo a las víctimas de un siniestro vial en la web de la DG de Salud Pública	Consejería competente en materia de salud pública	Dirección General competente en materia de salud pública
2.2.4. Colaborar en la difusión de las medidas probadas de seguridad vial a las entidades locales	Consejería competente en materia de cooperación con entidades locales	Dirección General competente en materia de cooperación con entidades locales
2.2.5. Estudiar la viabilidad de establecer como criterio de puntuación, en el proceso de licitación de contratos para la Comunidad de Madrid, que los ofertantes dispongan de certificados acreditados de seguridad vial	Consejería competente en materia de contratación (con solicitud previa de Consejería promotora)	Dirección General competente en materia de contratación (con solicitud previa de DG promotora)
2.2.6. Reforzar los mecanismos para que médicos y farmacéuticos mejoren la comunicación a los pacientes de cómo pueden afectar determinados diagnósticos y/o medicamentos a la conducción	Consejería competente en materia de salud pública	Dirección General competente en materia de salud pública





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 3. Fomento de actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad		
3.1. Participar en las investigaciones en profundidad de siniestros de tráfico coordinadas por la Dirección General de Tráfico	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
3.2. Experimentar y comprobar los resultados de medidas experimentales de seguridad vial para la definición de criterios de implantación y desarrollo de la normativa técnica o recomendaciones correspondiente, prestando especial atención a las medidas de usuarios vulnerables	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
3.3. Realizar un Hackathon anual o bianual para encontrar soluciones innovadoras a los desafíos de la seguridad vial	Consejería competente en materia de investigación e innovación	Dirección General competente en materia de investigación e innovación





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid		
4.1.1. Incluir en el Plan de Formación de empleados de la Comunidad de Madrid cursos de seguridad vial específicos para trabajadores con labores en carretera	Consejería competente en materia de función pública (con solicitud previa de Consejería promotora)	Dirección General competente en materia de función pública (con solicitud previa de DG promotora)
4.1.2. Incluir en el Plan de Formación de empleados de la Comunidad de Madrid cursos de conducción segura	Consejería competente en materia de función pública (con solicitud previa de Consejería promotora)	Dirección General competente en materia de función pública (con solicitud previa de DG promotora)
4.1.3. Promover la capacitación de los profesionales de atención hospitalaria urgente para la atención de las víctimas de grandes catástrofes y/o accidentes masivos, incluyendo siniestros viales	Consejería competente en materia de salud pública	Dirección General competente en materia de salud pública
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores y de las empresas		
4.2.1. Desarrollar acciones en materia de seguridad laboral vial de acuerdo a lo que establezca el VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales y/o la Estrategia de Seguridad Vial	Consejería competente en materia de trabajo	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.3. Promover campañas de sensibilización de seguridad vial para la sociedad en general		
4.3.1. Realizar campañas de concienciación en materia de seguridad vial	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 5. Propuesta de sistemas ITS y/u otras actuaciones telemáticas y su implantación		
5.1. Implantar proyectos piloto de iluminación inteligente en glorietas/intersecciones	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
5.2. Desarrollar actuaciones para la monitorización y digitalización de la RCCM para medidas específicas de seguridad vial de atropellos de animales	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 6.1. Programar actuaciones preventivas y en tramos con mayor riesgo de siniestralidad		
6.1.1. Elaborar y aplicar una metodología para la identificación de tramos de mayor riesgo para las actividades de conservación	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.1.2. Ejecutar medidas derivadas de las inspecciones de seguridad vial en la RCCM para el resto de la red de carreteras fuera de los tramos de TCA y TAPM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 6.2. Realizar estudios en profundidad y específicos sobre seguridad vial		
6.2.1. Identificar y estudiar tramos con márgenes susceptibles de mejora de la seguridad vial y propuesta de medidas en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.2. Realizar estudio de medidas para la adecuación de los límites de velocidad en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.3. Realizar un estudio de la seguridad vial de glorietas en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.4. Realizar estudios de seguridad vial de accesos a estaciones de bomberos en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.5. Realizar estudios de seguridad vial de accesos a polígonos industriales en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.6. Realizar un estudio específico de análisis de la siniestralidad vial de personas jóvenes usuarias de la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
6.2.7. Solicitar información sobre localizaciones de suicidios en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables		
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.1. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de motocicleta en la RCCM		
7.1.1. Llevar a cabo las actuaciones del proyecto para la instalación de nuevos tramos con SPM en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.1.2. Realizar campaña de control de la seguridad para equipos de protección de personas usuarias de motocicleta	Consejería competente en materia de consumo	Dirección General competente en materia de consumo
7.1.3. Investigar medidas de mejora de la seguridad vial para motociclistas, derivadas de aplicar las "Recomendaciones sobre aplicación de protección de usuarios de motocicletas en la RCCM"	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.1.4. Cursos de conducción segura para personas usuarias de motocicleta	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL FUTURAS	CONSEJERÍA RESPONSABLE	DIRECCIÓN GENERAL RESPONSABLE
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables		
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.2. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de bicicleta en la RCCM		
7.2.1. Desarrollar procedimientos de gestión de la seguridad vial para personas usuarias de bicicleta	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.2.2. Realizar campaña de control de la seguridad para equipos de protección de personas usuarias de bicicleta	Consejería competente en materia de consumo	Dirección General competente en materia de consumo
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.3. Ejecutar actuaciones para peatones en la RCCM		
7.3.1. Establecer criterios para la mejora de la seguridad vial en pasos de peatones y paradas de autobús en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.3.2. Desarrollar la Estrategia de acondicionamiento y humanización de travесías en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.3.3. Establecer criterios para entornos escolares seguros en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.3.4. Establecer criterios para entornos deportivos seguros en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras
7.3.5. Establecer criterios para entornos hospitalarios seguros en la RCCM	Consejería competente en materia de carreteras	Dirección General competente en materia de carreteras

07

INDICADORES Y SEGUIMIENTO

La *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030* no se limita al establecimiento de actuaciones, sino que necesita de un procedimiento que garantice la ejecución, seguimiento y evaluación de las mismas. A continuación, se describen las **herramientas y procedimientos** que se han creado para ello.



7.1. Planificación de la Estrategia de Seguridad Vial

Debido al amplio horizonte temporal, resulta necesario realizar una **revisión periódica** de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid* por diversos motivos:

- Estudio de la necesidad de incorporación de nuevas soluciones en el caso de que surgieran nuevas problemáticas en años sucesivos.
- Posibilidad de incorporación de nuevas medidas para problemática actual identificada, que hayan sido desarrolladas a través de nuevas tecnologías, en proyectos de investigación, etc.
- Descarte de medidas que se haya comprobado su escasa o nula eficacia.
- Mayor impulso a medidas que, por el contrario, se haya comprobado su elevada eficacia.
- Posibilidad de modificación del modelo de gestión, en caso de que fuera necesario.
- Posibilidad de modificación del procedimiento de evaluación y seguimiento de la Estrategia, en el caso de que fuera necesario.
- Posibilidad de modificación de los indicadores de las actuaciones de seguridad vial, en caso de que fuera necesario.

Por ello, se establece el siguiente **calendario**:

- Aprobación de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid*.
- Puesta en marcha de las Actuaciones de Seguridad Vial de corto plazo.
- Puesta en marcha del modelo de gestión de las Actuaciones de Seguridad Vial Futuras.
- Seguimiento y evaluación de las actuaciones de corto plazo durante los primeros 3 años después de la aprobación de la Estrategia: Informes bimestrales de seguimiento y anuales de evaluación.
- Informe final sobre Actuaciones de Seguridad Vial a corto plazo y futuras a los 3 años después de la aprobación de la Estrategia.
- Revisión de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid* a los 3 años de su aprobación.
- Seguimiento de las nuevas actuaciones.
- Informe final en el año 2031.

7.2. Herramienta necesaria: Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial

Las materias de seguridad vial tienen una evidente incidencia transversal y multisectorial, puesto que en los siniestros viales de tráfico intervienen múltiples factores (usuario, vehículo e infraestructura). Por tanto, en aras de una mayor eficacia y eficiencia, se hace necesario involucrar de forma activa tanto a los responsables de centros directivos y organismos dependientes de las distintas consejerías que conforman el Gobierno regional, como los colectivos, organismos, entidades y actores clave que puedan aportar soluciones en materia de seguridad vial.

El 1 de julio de 2022 se constituye la **Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial de la Comunidad de Madrid**, a raíz de la aprobación del Decreto 15/2022, del Consejo de Gobierno, (BOCM nº 77 de 31 de marzo de 2022), estableciéndose como iniciativa regional para la movilización de alianzas multisectoriales de seguridad vial y la canalización de la **labor de impulso, coordinación y seguimiento** de las actuaciones de las diferentes consejerías.

La creación de la comisión tiene carácter permanente, con los **objetivos** de:

- Formar un órgano colegiado de coordinación, revisión y seguimiento que identifique e integre las medidas concretas que contribuyan a cumplir los objetivos que se vayan estableciendo en las *Estrategias de Seguridad Vial* cada década, desde la perspectiva de sus respectivas políticas sectoriales.
- Hacer de las políticas de Seguridad vial políticas de gobierno en las que los distintos departamentos se sientan partícipes y corresponsables.
- Disponer de un foro de participación y trabajo estable de carácter interdepartamental.
- Involucrar a todas las Consejerías afectadas en las políticas de Seguridad Vial y mejorar la coordinación entre ellas.

Por lo tanto, la *Comisión*, se postula como la **herramienta necesaria para llevar a cabo la Estrategia de Seguridad Vial**, puesto que a través de la misma se canalizarán las medidas de seguridad vial de la región.



La *Comisión*, está formada por:

Presidente	Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras
Vicepresidente	Viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras
Vocales	Directores Generales competentes en las siguientes materias:
	Seguridad, protección civil y formación
	Emergencias
	Turismo
	Educación
	Medio Ambiente y Agricultura
	Salud Pública
	Presupuestos
	Industria
	Juventud
	Política Social
	Administración Local
	Carreteras
	Transportes y movilidad
	Trabajo
Secretaria	Funcionario de la D. Gral. Carreteras

Además, asume las siguientes **funciones**:

1. Formulación de propuestas dirigidas a asegurar el desarrollo de la estrategia de seguridad viaria que conforma la acción de gobierno sobre esta materia y su cumplimiento.
2. Emisión de informe previo a la aprobación de la estrategia regional sobre seguridad viaria, así como a sus modificaciones.
3. Evaluación, dentro de las previsiones que anualmente establezcan las leyes de presupuestos regionales, de los recursos y necesidades presupuestarias y propuesta de asignación de los fondos públicos destinados a las diferentes medidas que integren la estrategia regional sobre seguridad viaria.
4. Seguimiento y evaluación de las medidas que integran la estrategia regional de seguridad viaria y formulación de propuestas de mejora, en su caso.
5. Servir como foro permanente de participación y trabajo interdepartamental, para el análisis y debate en materia de seguridad viaria.
6. Promover las actuaciones necesarias para la comunicación y divulgación de la estrategia de seguridad viaria que conforma la acción de gobierno sobre esta materia y su cumplimiento.
7. Cualquier otra competencia que le pueda ser atribuida en virtud de norma legal o reglamentaria.



Para el desempeño de sus funciones, la *Comisión* está asistida por un equipo técnico, denominado *Equipo de Coordinación, Seguimiento, Comunicación y Divulgación (CSCD)*. El *Equipo CSCD* es un órgano de carácter permanente integrado por los siguientes miembros: el presidente; el titular de la subdirección general competente en materia de seguridad vial; el secretario, designado por el presidente; y los titulares con rango de subdirector general competentes en materia de coordinación presupuestaria, medios de comunicación y cooperación con el Estado, la Unión Europea y de la Acción Exterior.

El *Equipo CSCD* tiene como función la preparación de los asuntos que deban ser sometidos a la *Comisión*, incluido la elaboración de las propuestas, así como cualesquiera otras le sean encomendadas por el presidente de la comisión o por ésta a través de acuerdo.

El día que se constituyó la *Comisión*, también se aprobó la constitución de **cinco Mesas Permanentes** (1. “*Demandas de Víctimas*”; 2. “*Demandas de Motociclistas*”; 3. “*Demandas de Ciclistas*”; 4. “*Demandas de Peatones*”, 5. “*Coordinadora de Formación en materia de Seguridad Vial*”), sometiéndose a votación de los miembros de la *Comisión*. En las *Mesas Permanentes* se plantearán las problemáticas específicas de seguridad vial y surgirán *Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo o Futuras*.

7.3. Modelo de Gestión: Sistema de Seguimiento y Evaluación

7.3.1. Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo

Estas *Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo* contenidas en la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030* serán objeto de evaluación y seguimiento por parte de la *Comisión interdepartamental de Seguridad Vial* **una vez hayan dado inicio**.

La evaluación y seguimiento se realizará a través de unos **informes de seguimiento y evolución** que desarrollarán de una manera sucinta y clara los principales aspectos monitorizados de la Estrategia, empezando por los **objetivos e indicadores**, pero controlando en cada momento cualquier aspecto que se haya detectado y que pueda influir en la evolución de la Estrategia. Estos informes incluirán conclusiones y, en su caso, propuestas para adaptar la Estrategia. El procedimiento de seguimiento y evaluación estará siempre **condicionado al inicio de cada una de las actuaciones**.

La Dirección General de Carreteras elaborará estos informes con una periodicidad **bimestral** con el **cálculo de los indicadores** asignados a cada una de las actuaciones de seguridad vial de la Estrategia. Para ello, se definen **dos tipos de indicadores**, que permitirán hacer el seguimiento de la ejecución de cada actuación, y los resultados y beneficios que de ello deriven: indicadores **de seguimiento** e indicadores **de evaluación**.

- los *Indicadores de Seguimiento* mostrarán **el avance** de cada una de las actuaciones de seguridad vial. Son cualitativos y/o cuantitativos.
- los *Indicadores de Evaluación* medirán **el grado de cumplimiento** de cada una de las actuaciones de seguridad vial. Son cualitativos y/o cuantitativos.

La Dirección General de Carreteras informará de los resultados de la evaluación y seguimiento a la *Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial* y al *Equipo de Coordinación, Seguimiento, Comunicación y Divulgación (CSCD)* como mínimo una vez al año y las veces que estos órganos lo soliciten.

Este informe se realizará durante los tres primeros años desde la aprobación de la Estrategia.

El sistema de seguimiento y evaluación permanecerá vigente hasta que se realice la revisión de la estrategia.

En el **Anejo A**, se incluye la relación de los **Indicadores de Seguimiento y Evaluación** vinculados a cada una de las *Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo* de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid*.

7.3.2. Actuaciones de Seguridad Vial Futuras

Las *Actuaciones de Seguridad Vial Futuras* requieren de la puesta en marcha de un **modelo de gestión** una vez se apruebe la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*.

Este modelo de gestión que se define a continuación, está íntimamente vinculado al trabajo de la *Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial* y pretende sentar las bases de la coordinación entre los distintos actores involucrados con la seguridad vial en la Comunidad de Madrid.

A continuación, se definen los mismos:

- I. **Demandantes de Soluciones:** Se trata de colectivos de usuarios vulnerables (peatones, personas usuarias de bicicleta y personas usuarias de motocicleta), así como colectivos de víctimas de siniestros viales. Los demandantes son los que identifican y solicitan actuaciones que resuelvan los aspectos de seguridad vial que les afecten directa o indirectamente. En ocasiones también pueden aportar soluciones a los problemas detectados.
- II. **Promotores:** Se trata de las Consejerías que propondrán y valorarán soluciones en materia de infraestructura y en lo relativo a los vehículos y al factor humano, además de evaluar la viabilidad de las actuaciones.
- III. **Actores Clave:** Se trata de organismos del sector público, entidades privadas, organismos del sector académico, etc. que pueden contribuir a la obtención de soluciones (Dirección General de Tráfico, policías, universidades, diversas asociaciones y fundaciones, escuelas, equipos de investigación, colegios, etc.).

Los integrantes involucrados en el modelo de gestión se coordinan a través de **Mesas Permanentes**. Es en estas mesas, donde el Gobierno Regional, por medio de las Consejerías y de la Dirección General de Carreteras, colaborará y participará con los demandantes, además de los distintos Actores Clave para la mejora de la seguridad vial en caso de ser necesarios.

Inicialmente se plantea la creación de **cuatro Mesas Permanentes** de trabajo, definiéndose una mesa por cada uno de los principales colectivos de demandantes. Además, una quinta mesa, que se constituye como **una Mesa Coordinadora de Formación en materia de Seguridad Vial** que recibirá las propuestas relacionadas con formación y divulgación que procedan del resto de Mesas Permanentes.

Las cinco mesas están formadas por un portavoz de la Dirección General de Carreteras y otros miembros de la Comisión con competencias que se relacionan con la materia correspondiente a cada una de las mesas. La formación de estas mesas se sometió a votación de los miembros de la *Comisión* el día de su constitución, en la reunión que tuvo lugar el 1 de julio de 2022.

Mesa 1 “Demandas de Víctimas”



- DG Carreteras
- DG Seguridad, Protección Civil y Formación
- DG Emergencias

Mesa 2 “Demandas de Motoristas”



- DG Carreteras



Mesa 3 “Demandas de Ciclistas”

- DG Carreteras

En relación con esta mesa, se acordó cursar invitación a la Dirección General de Deportes de la Comunidad de Madrid para su participación.



Mesa 4 “Demandas de Peatones”

- DG Carreteras
- DG Reequilibrio Territorial
- Gerencia de Planifica Madrid, Proyectos y Obras S.A.



Mesa 5 “Mesa Coordinadora de Formación en materia de Seguridad Vial”

- DG Carreteras
- DG Seguridad, Protección Civil y Formación
- DG Educación Concertada, Becas y Ayuda al Estudio
- DG Investigación e Innovación Tecnológica
- DG Juventud

La Dirección General de Carreteras convocará las reuniones que considere oportunas de las **Mesas Permanentes**, estableciéndose un mínimo de dos reuniones al año.

Para el estudio de la viabilidad de las *Actuaciones de Seguridad Vial Futuras*, cada Mesa Permanente podrá organizar **Grupos de Trabajo** con las Consejerías competentes y los **Actores Clave** que considere necesario, estableciéndose un calendario de trabajos. Con los resultados que arroje cada **Grupo de Trabajo**, las **Mesas Permanentes** decidirán si las *Actuaciones de Seguridad Vial Futuras* sometidas a estudio se materializan finalmente, en una o varias *Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo*.

El modelo de gestión estará en vigor una vez se apruebe la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*, y durante el periodo de vigencia de la misma hasta su revisión.

La Dirección General de Carreteras elaborará un **informe semestral** con el **estado** de cada una de las Actuaciones de Seguridad Vial Futuras. Además, informará de los resultados a la *Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial* y al *Equipo de Coordinación, Seguimiento, Comunicación y Divulgación (CSCD)* como mínimo una vez al año y las veces que estos órganos lo soliciten. Este informe se realizará durante los tres primeros años desde la aprobación de la Estrategia.

El sistema de evaluación y seguimiento permanecerá vigente hasta que se realice la revisión de la estrategia.

ANEJO A

INDICADORES DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIARIA

ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 1. Propuesta de mecanismos y procedimientos precisos para la elaboración y desarrollo de la normativa y/o recomendaciones necesarias en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 1.1. Desarrollar nueva normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías focalizadas en las necesidades de seguridad vial concretas de la RCCM		
1.1.1. Elaborar una guía de criterios de implantación y adecuación de pasos peatonales y moderadores de velocidad en la RCCM	(1) Fase de la actuación: elaboración, tramitación y aprobación (2) % ejecución referido a cada fase	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
1.1.2. Colaborar con el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de la Mesa de Directores de la AEC para la elaboración de recomendaciones para mejorar la seguridad vial en glorietas	(1) Fase de la colaboración: elaboración y cierre (2) % ejecución referido a la colaboración en cada fase	Para cada año: (1) ¿Se ha dado por finalizada la colaboración para la elaboración de las recomendaciones?
1.1.3. Elaborar la Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid	(1) Fase de la actuación: elaboración, tramitación y aprobación (2) % ejecución referido a cada fase	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
LÍNEA ESTRATÉGICA 1.2. Actualizar la normativa técnica de carreteras y/o recomendaciones y guías de la RCCM relacionadas con la seguridad vial		
1.2.1. Actualizar las "Recomendaciones de señalización vertical en la RCCM"	(1) Fase de la actuación: elaboración, tramitación y aprobación (2) % ejecución referido a cada fase	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.

ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1. Implantar estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados		
2.1.1. Crear partidas presupuestarias específicas y/o proyectos de gasto, a solicitud del gestor, para actuaciones de seguridad vial en los programas de las Consejerías afectadas (siguiendo la disponibilidad presupuestaria de cada Consejería)	(1) ¿Se han recibido solicitudes de creación de partidas presupuestarias específicas y/o proyectos de gasto para actuaciones de seguridad vial por parte de las Consejerías? (2) ¿Se ha elaborado la orden de creación del subconcepto de las solicitudes recibidas? (3) ¿Se ha aprobado el proyecto de gasto de las solicitudes recibidas?	Para cada año: (1) ¿Se ha creado un nuevo subconcepto presupuestario específico para actuaciones de seguridad vial en el programa de las Consejerías que han realizado la solicitud? (2) ¿Se han aprobado los proyectos de gasto específico para actuaciones de seguridad vial en los programas de las Consejerías que han realizado la solicitud?
2.1.2. Aplicar los procedimientos de evaluación del nivel de seguridad de las carreteras en servicio de la RCCM y los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la totalidad de la red de carreteras (más allá del ámbito de aplicación de la DIRECTIVA 2019/1936-UE)	(1) Fase de la actuación: tramitación, licitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al total de la actuación una vez iniciada	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
2.1.3. Realizar inspecciones de vehículos de transporte en ruta	(1) n° vehículos inspeccionados / total vehículos (2) n° vehículos inspeccionados / vehículos inspeccionados el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?	Para cada año: (1) ¿Se ha inspeccionado el total de los vehículos previstos?
2.1.4. Incluir como criterio de valoración de ofertas la disposición de elementos de seguridad en los procedimientos de licitación de los contratos de prestación del transporte regular de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid	(1) ¿Se ha incluido la disposición de elementos de seguridad como criterio de valoración en las ofertas de los contratos de prestación del transporte regular de viajeros?	Para cada año: (1) ¿Se ha incluido la disposición de elementos de seguridad como criterio de valoración en las ofertas de los contratos de prestación del transporte regular de viajeros?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.

ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 2. Implantación de buenas prácticas y de sistemas de gestión de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 2.2. Implantar buenas prácticas para mejorar la seguridad de la RCCM		
2.2.1. Adhesión de la Comunidad de Madrid a la Carta Europea de la Seguridad Vial a través de la Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial	(1) ¿Se ha adherido la Comunidad de Madrid a la Carta Europea de Seguridad Vial?	Para cada año: (1) ¿Se ha adherido la Comunidad de Madrid a la Carta Europea de Seguridad Vial?
2.2.2. Participar en el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial Laboral de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, para valorar las acciones y promover la mejora de la seguridad laboral vial, conforme a la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027	(1) % reuniones mantenidas del Grupo de Trabajo de Seguridad Vial Laboral de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo / reuniones programadas (2) % trabajos realizados / trabajos programados en el marco del Grupo de Trabajo (3) % actuaciones realizadas / actuaciones programadas en el marco del Grupo de Trabajo	Para cada año: (1) ¿Se mantiene la participación en el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial Laboral de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo?
2.2.3. Continuar con el Proyecto de Creación de una Red de Entidades comprometidas con la Seguridad Vial Laboral y la entrega de reconocimientos por buenas prácticas dentro de la seguridad vial laboral o sello	(1) Fase de la actuación: estudio, valoración, progreso y compromiso (entrega de distinción) (2) nº empresas por fase (3) ¿Se ha dado inicio a la actuación cuando estaba previsto? (4) ¿Se ajusta el avance respecto al año anterior a lo planificado?	Para cada año: (1) ¿Se ha llevado a cabo la Fase de Estudio y la de Valoración de la actuación en el primer año? (2) ¿Se ha llevado a cabo la Fase de Progreso de la actuación en el segundo año? (3) ¿Se ha llevado a cabo la Fase de Compromiso de la actuación (entrega de distinción) en el tercer año?
2.2.4. Coordinar con los diferentes órganos encargados de la Vigilancia y Control del Transporte de la Comunidad de Madrid acciones conjuntas relativas a la seguridad vial	(1) nº convenios o protocolos de actuación conjunta firmados (2) nº campañas de inspección conjunta realizadas	Para cada año: (1) ¿Se mantienen los trabajos de coordinación con los diferentes órganos encargados de la Vigilancia y Control del Transporte de la Comunidad de Madrid? (2) ¿Se han llevado a cabo las iniciativas previstas en el plazo fijado?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.

ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
<p>ÁREA DE ACTUACIÓN 3. Fomento de actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad</p> <p>3.1. Llevar a cabo estudios para el tratamiento preventivo de seguridad vial, con la identificación y el estudio de tramos "casi accidente" utilizando datos de vehículos conectados (Plan de Visión Cero)</p> <p>3.2. Fomentar acciones en materia de seguridad laboral vial a través del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST) y las cátedras universidad-empresa constituidas con las universidades madrileñas para la I+D+i en prevención de riesgos laborales</p> <p>3.3. Promocionar el desarrollo de la investigación e innovación en el área de sistemas de navegación, control de tráfico y seguridad en el transporte, incluyendo la movilidad conectada y aplicaciones de las tecnologías TIC (Big Data, IA, 5G) a la movilidad inteligente a través de las convocatorias de proyectos de investigación e innovación para universidades y centros de investigación y empresas relacionadas con las áreas tecnológicas del VI PRICIT (Plan Regional de Investigación Científica e Innovación Tecnológica)</p>	<p>(1) Fase de la actuación: tramitación, licitación, inicio, ejecución y cierre</p> <p>(2) % ejecución referido al total de la actuación una vez iniciada</p> <p>(1) ¿Se está fomentando que las empresas desarrollen acciones en materia de seguridad laboral vial?</p>	<p>Para cada año:</p> <p>(1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto?</p> <p>(2) ¿Se ha cumplido con el contenido?</p> <p>Para cada año (en caso de que alguna empresa decida impulsar el desarrollo de estas acciones):</p> <p>(1) ¿Se han llevado a cabo acciones en materia de seguridad laboral vial dentro de alguna de las cátedras universidad-empresa?</p> <p>Para cada año (en el caso de que se haya incluido algún proyecto):</p> <p>(1) ¿Se ha concedido alguno de los proyectos incluidos?</p>

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid		
<p>4.1.1. Impartir cursos de seguridad vial a través del Plan de Formación de empleados de la Comunidad de Madrid</p>	<p>(1) % cursos de seguridad vial en el Plan de Formación para empleados de la Comunidad de Madrid realizados / cursos programados Para cada curso: (2) % personas que realizan los cursos de seguridad vial en el Plan de Formación para empleados de la Comunidad de Madrid / personas que realizaron los cursos el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?</p>	<p>Para cada año y cada curso: (1) ¿Se ha realizado al menos un curso de cada especialidad? (2) ¿Cuántas personas han recibido la formación?</p>
<p>4.1.2. Desarrollar actividades de formación presencial en seguridad vial a través de cursos impartidos en los centros que forman la red de formación permanente del profesorado de la Comunidad de Madrid (Centros Territoriales de Innovación y Formación e Instituto Superior Madrileño de Innovación Educativa)</p>	<p>(1) % actividades de formación presencial relacionadas con la seguridad vial impartidas en los CTIF realizadas / actividades de formación programadas Para cada actividad: (2) % docentes participantes que certifican en las actividades realizadas ese año / docentes participantes que certifican el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?</p>	<p>Para cada año y cada actividad: (1) ¿Se han realizado todas las actividades de formación programadas? (2) ¿Cuántos docentes participantes han certificado?</p>
<p>4.1.3. Desarrollar cursos de formación en línea (tutorizados o no tutorizados) organizados por el Instituto Superior Madrileño de Innovación Educativa en colaboración con la DGT, asociaciones y/o fundaciones</p>	<p>(1) % curso de formación en línea relacionadas con la seguridad vial impartidas por el CRIF / actividades de formación programadas Para cada curso: (2) % docentes participantes que certifican en las actividades realizadas ese año / docentes participantes que certifican el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?</p>	<p>Para cada año y cada curso: (1) ¿Se han realizado todos los cursos de formación en línea programados? (2) ¿Cuántos docentes participantes han certificado?</p>

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid		
4.1.4. Impartir curso de formación básica para policías locales de nuevo ingreso con contenidos en seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.5. Impartir cursos de formación para el ascenso/ acceso a distintas categorías de Policía Local de Madrid (Oficial, Subinspector, Inspector, Intendente, Comisario y Comisario Principal) con contenidos en seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.6. Impartir el curso de especialización/actualización "Delitos contra la seguridad vial y análisis jurisprudencial"	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.7. Impartir un curso de especialización/actualización "Investigación de siniestros viales"	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.8. Impartir un curso de especialización/actualización "Detección de drogas en conductores" con contenido en seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores del sector público de la Comunidad de Madrid		
4.1.9. Impartir un curso de especialización/actualización "Intervención policial con vehículos de movilidad personal (V.M.P) e informe pericial" con contenido en seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.10. Impartir un curso de especialización/actualización "Inspección del transporte por carretera" con contenido en seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.11. Impartir un curso de formación básica para aspirantes a voluntario de protección civil de la Comunidad de Madrid con contenido en seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.12. Diseñar itinerarios formativos en materia de seguridad vial	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
4.1.13. Formación en seguridad vial en función de las competencias de cada categoría profesional	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores y de las empresas		
4.2.1. Asesorar directamente a las empresas de la necesidad de que sus trabajadores reciban cursos de seguridad vial laboral para disminuir el número de siniestros in itinere y en misión	(1) % empresas que reciben asesoramiento de la necesidad de formación en seguridad vial laboral para sus empleados / empresas que recibieron asesoramiento el año anterior (2) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?	Para cada año: (1) ¿Cuántas empresas han recibido asesoramiento en seguridad vial laboral?
4.2.2. Realizar acciones formativas en la Escuela de Seguridad Vial gestionada por el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo dirigidos a empresarios y trabajadores del sector privado	(1) % acciones formativas relacionadas con la seguridad vial impartidas por la Escuela de Seguridad Laboral Vial / acciones formativas programadas (2) % personas que realizan las acciones formativas relacionadas con la seguridad vial impartidas por la Escuela de Seguridad Laboral Vial / personas que realizaron las acciones formativas el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?	Para cada año: (1) ¿Se han realizado las acciones formativas programadas? (2) ¿Cuántas personas han recibido la formación?
4.2.3. Impartir cursos de conducción segura para trabajadores	(1) % cursos de conducción segura para trabajadores realizados / cursos programados (2) % personas que realizan los cursos de conducción segura para trabajadores / personas que realizaron los cursos el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?	Para cada año: (1) ¿Se han realizado los cursos programados? (2) ¿Cuántas personas han recibido la formación?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



INDICADORES DE EVALUACIÓN	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵
ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2. Mejorar la formación en seguridad vial de los trabajadores y de las empresas		
<p>Para cada año: (1) ¿ Cuántos Ayuntamientos han recibido asesoramiento? ¿ Cuántos han recibido formación? (2) ¿ Cuántas empresas han recibido asesoramiento? ¿ Cuántas han recibido formación?</p>	<p>(1) % ayuntamientos y empresas que reciben asesoramiento de la necesidad de integrar la seguridad vial laboral en su organización / ayuntamientos y empresas que recibieron asesoramiento el año anterior (2) % ayuntamientos y empresas que integran por primera vez la seguridad vial laboral en su organización / empresas que la integraron por primera vez el año anterior (3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?</p>	<p>4.2.4. Asesorar y formar en Ayuntamientos para que dichos organismos integren la seguridad vial laboral en su organización, así como en las empresas pertenecientes a sus municipios</p>

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
<p>ÁREA DE ACTUACIÓN 4. Implantación de acciones formativas y divulgativas en materia de seguridad vial</p> <p>LÍNEA ESTRATÉGICA 4.3. Promover campañas de sensibilización de seguridad vial para la sociedad en general</p>		
<p>4.3.1. Realizar campañas de concienciación sobre la importancia de un adecuado mantenimiento de los vehículos en talleres de reparación de vehículos, estaciones de servicio e ITV's para mejorar la seguridad vial</p>	<p>(1) % campañas de concienciación relacionadas con la importancia de un adecuado mantenimiento de los vehículos realizadas / campañas programadas</p> <p>(2) % campañas de concienciación relacionadas con la importancia de un adecuado mantenimiento de los vehículos realizadas / campañas que se realizaron el año anterior</p> <p>(3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?</p>	<p>Para cada año:</p> <p>(1) ¿Se han realizado las campañas programadas?</p>
<p>4.3.2. Realizar, junto con AEMA-ITV, campañas de información y promoción de la inspección técnica de vehículos para garantizar la seguridad de los mismos</p>	<p>(1) % campañas de información y promoción de la inspección técnica de vehículos realizadas / campañas programadas</p> <p>(2) % campañas de información y promoción de la inspección técnica de vehículos realizadas / campañas que se realizaron el año anterior</p> <p>(3) ¿Aumentan, se mantienen o disminuyen?</p>	<p>Para cada año:</p> <p>(1) ¿Se han realizado las campañas programadas?</p>
<p>4.3.3. Conceder ayudas y realizar acciones o campañas de difusión para visibilizar las actuaciones destinadas a conseguir un parque de vehículos seguro, incluidas en el Programa MOVES III: (Actuación 1) Ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos; (Actuación 2) Ayudas para la implantación de infraestructuras de carga</p>	<p>(1) Fases de tramitación de expedientes: tramitación fase 1, tramitación fase 2, verificación y pago (cerrado)</p> <p>(2) % ejecución del programa de ayudas</p> <p>Para las Actuaciones 1 y 2 concretas:</p> <p>(3) % ayudas concedidas / ayudas pagadas</p>	<p>Para cada año:</p> <p>(1) ¿Se han realizado actividades o campañas de difusión?</p> <p>(2) ¿Cuántas ayudas se han solicitado en relación a la Actuación 1? ¿Y en relación a la actuación 2?</p> <p>(3) ¿Cuántas ayudas se han concedido en relación a la Actuación 1? ¿Y en relación a la actuación 2?</p> <p>(4) ¿Cuántas ayudas se han pagado en relación a la Actuación 1? ¿Y en relación a la actuación 2?</p>

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.





ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 5. Propuesta de sistemas ITS y/u otras actuaciones temáticas y su implantación		
5.1. Implantar un proyecto piloto de intersecciones inteligentes	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
5.2. Implementar datos de vehículos conectados en la gestión de la seguridad vial en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid	(1) Fase de la actuación: tramitación, licitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al total de la actuación una vez iniciada	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 6. Propuesta de actuaciones específicas de mejora de seguridad vial		
LÍNEA ESTRATÉGICA 6.1. Programar actuaciones preventivas y en tramos con mayor riesgo de siniestralidad		
6.1.1. Ejecutar medidas derivadas del estudio y análisis de TCAs en la RCCM	(1) % de TCA ejecutados/ TCA programados	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con los trabajos programados?
6.1.2. Ejecutar medidas derivadas del estudio y análisis de TAPMs en la RCCM	(1) % de TAPM ejecutados/ TAPM programados	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con los trabajos programados?
LÍNEA ESTRATÉGICA 6.2. Realizar estudios en profundidad y específicos sobre seguridad vial		
6.2.1. Realizar estudios de medidas específicas de seguridad vial por itinerarios (seguridad intrínseca) en la RCCM	(1) Fase de la actuación: tramitación, licitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al total de la actuación una vez iniciada	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
6.2.2. Realizar estudios de siniestralidad vial laboral anual en el que se incluya información específica, obtenida de los partes de comunicación de accidentes de trabajo recibidos en el Sistema DELTA, para caracterizar la siniestralidad vial laboral en la RCCM	(1) % estudios realizados derivados de la actuación de seguridad vial / estudios programados	Para cada año: (1) ¿Se ha realizado el estudio de la siniestralidad vial laboral?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables		
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.1. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de motocicleta en la RCCM		
7.1.1. Aplicar los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias para personas usuarias de motocicleta en la RCCM	(1) Fase de la actuación: tramitación, licitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al total de la actuación una vez iniciada	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
7.1.2. Ejecutar las medidas de corto plazo por conservación integral, derivadas del estudio de 45 tramos piloto para personas usuarias de motocicletas en la RCCM	(1) % de tramos pilotos ejecutados/ tramos piloto programados	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con los trabajos programados?
7.1.3. Colaborar con la DGT en la implantación del proyecto piloto de trazada segura para personas usuarias de motocicleta en la RCCM	(1) Fase de la colaboración: ejecución (2) % ejecución referido a la colaboración	Para cada año: (1) ¿Se ha dado por finalizada la colaboración para la implantación del proyecto piloto?
7.1.4. Redactar proyecto para la instalación de nuevos tramos con SPM en la RCCM	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
7.1.5. Realizar campañas de control de la seguridad de equipos de protección para personas usuarias de motocicleta	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL A CORTO PLAZO ⁵	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	INDICADORES DE EVALUACIÓN
ÁREA DE ACTUACIÓN 7. Propuesta de actuaciones de mejora de seguridad vial para usuarios vulnerables		
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.2. Ejecutar actuaciones para personas usuarias de bicicleta en la RCCM		
7.2.1. Ejecutar actuaciones de mejora de la seguridad vial para personas usuarias de bicicleta en la RCCM	(1) % de actuaciones de mejora ejecutadas/ actuaciones de mejora programadas	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con los trabajos programados?
7.2.2. Realizar campañas de control de la seguridad de equipos de protección para personas usuarias de bicicleta	(1) Fase de la actuación: tramitación, inicio, ejecución y cierre (2) % ejecución referido al programa de trabajos	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con el contenido?
LÍNEA ESTRATÉGICA 7.3. Ejecutar actuaciones para peatones en la RCCM		
7.3.1. Ejecutar medidas de seguridad vial en travesías en la RCCM	(1) % de medidas ejecutadas/ medidas programadas	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con los trabajos programados?
7.3.2. Definir travesías y tramos urbanos para aplicación de medidas de seguridad vial en la RCCM	(1) Fase de la actuación: elaboración, tramitación y aprobación (2) % ejecución referido a cada fase	Para cada año: (1) ¿Se ha cumplido con el plazo previsto? (2) ¿Se ha cumplido con los trabajos programados?
7.3.3. Realizar campaña de divulgación a las empresas vendedoras de VMP en relación a la protección de compradores y consumidores (Resolución de 12 de enero de 2022 de la Dirección General de Tráfico)	(1) Fase de la actuación: elaboración y cierre (2) % ejecución referido a cada fase	Para cada año: (1) ¿Se ha realizado la campaña programada en el primer año?

⁵ El seguimiento y la evaluación queda condicionado al inicio de las actuaciones.



ANEJO B

SOCIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIARIA



La *Socialización de la Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030* es la etapa en la que se cuenta con la participación ciudadana en el proceso de elaboración de la *Estrategia*.

En el desarrollo del documento se ha realizado un diagnóstico de la situación actual y tendencial de la seguridad vial en la región, y se ha contado con las aportaciones de colectivos de usuarios vulnerables, como ciclistas y motoristas, así como de diferentes fundaciones dedicadas a la seguridad vial y asociaciones de víctimas.

- Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME)
- Fundación MAPFRE
- STOP Accidentes
- Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL)
- la Asociación Mutua Motera (AMM)
- la Plataforma Motera para la Seguridad Vial (PMSV)
- la Plataforma ciudadana de activistas en defensa de los motociclistas y las motocicletas (IMU)
- la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR)
- Federación Madrileña de Ciclismo
- ConBici
- Pedalibre
- Asociación Ciclistas Profesionales – Aula Ciclista

Además, se ha contactado con cada una de las Consejerías de la Comunidad de Madrid para contrastar las acciones en materia de seguridad vial que llevan a cabo dentro de su ámbito. Con todo lo anterior, se ha conformado la estructura de la Estrategia en tres niveles: (1) Áreas de Actuación; (2) Líneas Estratégicas; y (3) Actuaciones de Seguridad Vial. A su vez, estas últimas se clasifican en Actuaciones de Seguridad Vial a Corto Plazo y en Actuaciones de Seguridad Vial Futuras.

Se ha procedido a enviar un dossier del borrador de la Estrategia con la información más relevante del documento y con las actuaciones particularizadas para cada uno de los organismos, instituciones y agentes sociales implicados con la seguridad vial en la Comunidad de Madrid, de los que se ha considerado necesaria su participación en el proceso de elaboración, con el objeto de recibir retroalimentación por su parte.

A continuación, se incluye el listado de organismos, instituciones y agentes sociales relacionados con la seguridad vial en la Comunidad de Madrid a los que se les ha hecho partícipes en la socialización de la *Estrategia de Seguridad Vial para la Comunidad de Madrid 2024-2030*.

Dirección General de Tráfico

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid

Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas de Madrid

Asociación Española de la Carretera (AEC)

Asociación Técnica de la Carretera (ATC)

Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid (APAMAD)

Asociación de Profesores de Formación Vial (PROVIAL)

Federación de Municipios

Universidad Politécnica de Madrid

Real Automóvil Club de España (RACE)





Dirección General de Carreteras
CONSEJERÍA DE VIVIENDA,
TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURA



**Comunidad
de Madrid**

Dirección General de Carreteras
CONSEJERÍA DE VIVIENDA,
TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURA