

# Plan de Seguridad Vial urbano de Puente Genil



*Etapa DIAGNÓSTICO*

Plan de  
**Seguridad Vial**  
urbano de  
**Puente Genil**

---

*Etapa DIAGNÓSTICO*



AYUNTAMIENTO DE  
PUENTE GENIL

## **DIRECCIÓN FACULTATIVA**

---

JEFATURA DE POLICÍA LOCAL DE PUENTE GENIL

**Jesús Miguel García Guerrero**

Subinspector Jefe Accidental de la Policía Local de Puente Genil.

## **DIRECCIÓN TÉCNICA**

---

**Rafael Ruiz Estepa**

Oficial de la Policía Local de Puente Genil

Educador Vial, Técnico en Movilidad, Planes y Auditorías de Seguridad Vial

## **EQUIPO REDACTOR**

---

**Rafael Ruiz Estepa**

**Concepción Ruiz Montero**

Educadora Extraescolar de Educación Vial. Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Con formación específica en **Planes de Seguridad Vial** y **Auditorías de Seguridad Vial**, por la Universidad Pontificia de Salamanca y Fundación Mapfre.

## ***INDICE***

---

### **PRESENTACIÓN**

#### **1. INTRODUCCIÓN.**

#### **2. DATOS BÁSICOS.**

Población.

Censo de conductores.

Parque de vehículos.

#### **3. PRINCIPALES CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD.**

#### **4. MOVILIDAD Y DISTRIBUCIÓN MODAL.**

#### **5. EL DISEÑO VÍAL.**

#### **6. EL TRAZADO URBANO.**

#### **7. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

#### **8. OFERTA DE APARCAMIENTO.**

#### **9. LA ACCIDENTALIDAD EN PUENTE GENIL.**

9.1 Evolución de la accidentalidad.

9.2 Las víctimas.

9.3 Accidentes según día, hora y mes.

9.4 Los accidentes con peatones.

9.5 Tipo de accidente.

9.6 Accidente por tramo de vía.

9.7 Localización de los accidentes.

Tramos de concentración de accidentes.

9.8 Perfil de las víctimas.

9.9 Vehículos implicados en los accidentes.

#### **10. SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS.**

## ***PRESENTACIÓN***

---

Los datos sobre los accidentes de tráfico en España durante la última década muestran una tendencia en la reducción del número de víctimas y accidentes -salvo el repunte del último año-, aunque en las zonas urbanas estos datos no son tan positivos.

Por este motivo, el Ayuntamiento de Puente Genil pretende actuar con políticas preventivas a favor de la Seguridad Vial, de acuerdo con los objetivos contenidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (2011-2020), aprobado por el consejo de ministros. Dicho plan pretende reducir en un 30% los atropellos en zona urbana, y acabar completamente con los fallecidos por no usar los sistemas de retención infantil en los vehículos, así como los accidentes de turismos con víctimas mortales en el ámbito urbano.

**Para la elaboración de la etapa DIAGNOSIS de este Plan de Seguridad Vial se ha realizado un estudio detallado de los accidentes de tráfico con víctimas que se han producido en el casco urbano de Puente Genil durante los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016**, con objeto de conocer dónde, cuándo y por qué se producen, además de las víctimas y su gravedad, así como el tipo de vehículos implicados. La información ha sido recopilada de la Dirección General de Tráfico, del Instituto Nacional de Estadística y de los archivos de la Policía Local de Puente Genil.

Este Plan de Seguridad Vial pretende ser una herramienta útil para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana. Así, a partir de la diagnosis de la accidentalidad, en etapas posteriores se planteará una serie de propuestas de actuación, en los distintos ámbitos que intervienen en la movilidad, cuyo seguimiento será fundamental para reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico y hacer de Puente Genil una ciudad más segura.

## 1. INTRODUCCIÓN

Puente Genil se encuentra situado en el ángulo sur-oriental de la provincia de Córdoba, en pleno centro geográfico de Andalucía, limítrofe con las provincias de Sevilla y Málaga.

La ciudad se levanta entre la falda de una colina y un llano, a 171 metros sobre el nivel del mar. Cuenta con una población de 31.594 habitantes y una extensión de 169,5 km<sup>2</sup>, que representa el 1,35% del total provincial, su densidad de población se sitúa en 173,46 habitantes por kilómetro cuadrado. Geográficamente se ubica en la Comarca Campiña sur de Córdoba.



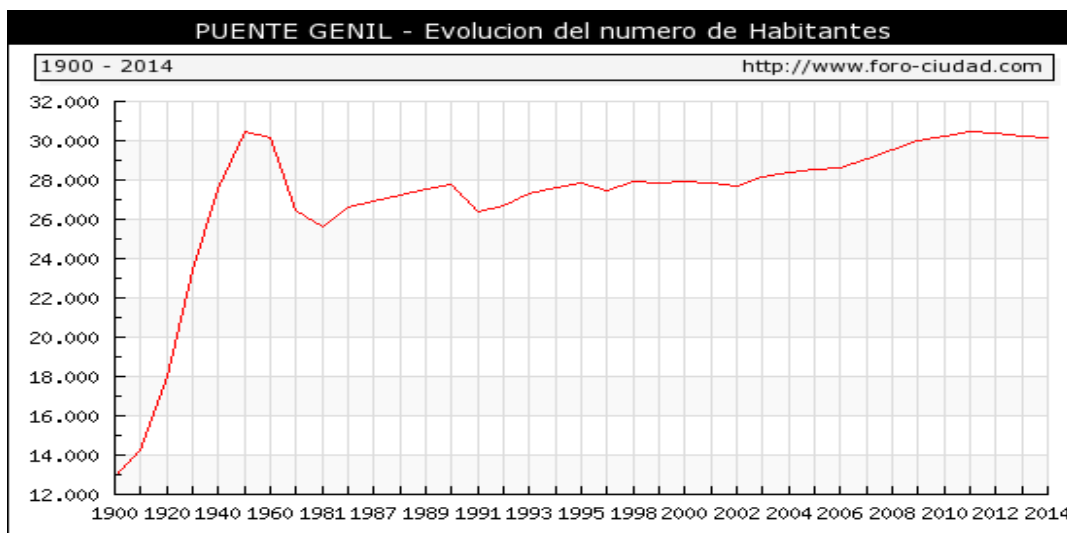
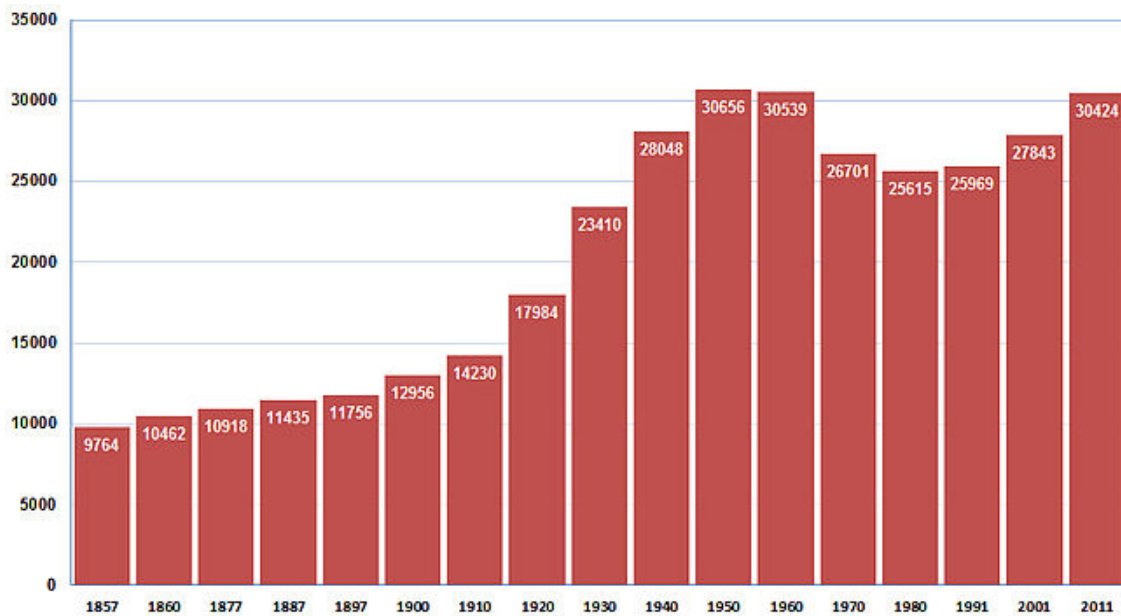
Puente Genil tiene un clima mediterráneo/continental, los inviernos son fríos y los veranos calurosos, con importantes oscilaciones térmicas diarias que van desde los 0 grados centígrados e incluso temperaturas por debajo de 0° C en invierno hasta los 40° C en verano. Las precipitaciones anuales rondan los 400 mm.

## 2. DATOS BÁSICOS

### Población.

La población en Puente Genil a partir de este siglo ha ido creciendo en mayor o menor medida año tras año, del mismo modo que en la provincia de Córdoba y el conjunto del País.

*EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN PUEBLO GENIL*



### Censo de conductores.

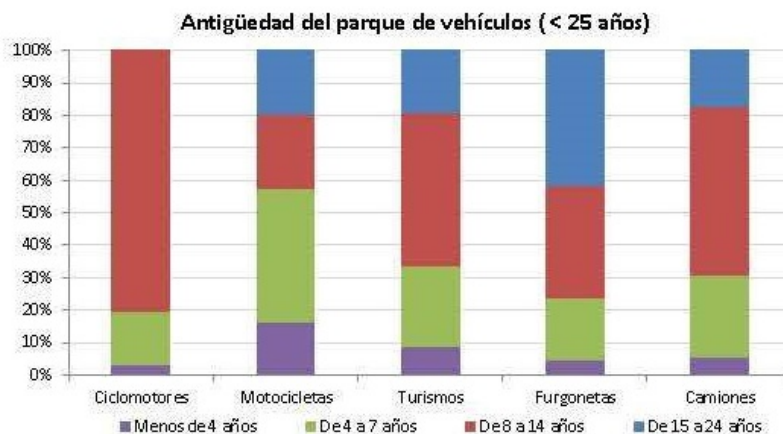
Según datos del Instituto Nacional de Estadística, a 1 de enero de 2.013, la población de Puente Genil era 32.244 habitantes, de los cuales 15.072 eran hombres y 15.172 eran mujeres, según la misma fuente a 31 de diciembre de 2.013 el censo de conductores de Puente Genil asciende a 17.934, de los cuales 11.140 son hombres y 6.794 son mujeres.

### Parque de vehículos.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, a 31 de diciembre de 2.013 había censados en Puente Genil 20.007 vehículos, de los cuales 13.000 eran turismos.

#### Parque de vehículos automóviles

|                    |              | Antigüedad media<br>(parque con menos de<br>25 años) |
|--------------------|--------------|--|
| Total a 31/12/2013 | 20.007       | 10,8   |
| Ciclomotores       | 2.131 (11%)  | 11,0   |
| Motocicletas       | 1.212 (6%)   | 9,6  |
| Turismos           | 13.000 (65%) | 10,7   |
| Furgonetas         | 1.672 (8%)   | 13,4   |
| Camiones           | 1.633 (8%)   | 10,7   |



#### Vehículos sin ITV en vigor (parque con menos de 25 años)

|              |     |
|--------------|-----|
| Motocicletas | 34% |
| Turismos     | 11% |
| Resto        | 21% |



### **3. PRINCIPALES CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD**

---

Según los datos recabados de los archivos de la Jefatura de Policía Local de Puente Genil, desde las 00:00 horas del día 1 de enero de 2012 hasta las 24:00 del día 31 de junio de 2016, la accidentalidad vial registrada en el casco urbano de Puente Genil es la siguiente:

- Año 2012: 39 accidentes, 2 heridos graves, 43 heridos leves y 0 fallecidos.
- Año 2013: 28 accidentes, 7 heridos graves, 34 heridos leves y 0 fallecidos.
- Año 2014: 30 accidentes, 5 heridos graves, 32 heridos leves y 1 fallecido.
- Año 2015: 65 accidentes, 4 heridos graves, 75 heridos leves y 0 fallecidos.
- Año 2016: 50 accidentes, 2 heridos graves, 50 heridos leves y 1 fallecido.

Para entender el fenómeno de la accidentalidad en Puente Genil, es conveniente conocer, aunque a grandes rasgos, el marco geográfico y las condiciones básicas en que se desarrolla la movilidad en la ciudad. El entorno físico, los hábitos de movilidad y los condicionantes de transporte son algunos de los elementos que se presenta a continuación.

#### **4. MOVILIDAD Y DISTRIBUCIÓN MODAL**

---

Según se desprende del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puente Genil (2007), el 76% de los desplazamientos al lugar del trabajo se realiza en coche, 2.2% en moto y el 20% caminando, siendo mínima la representación del transporte público en los desplazamientos al lugar de trabajo. No obstante, en los últimos años ha habido un aumento del uso de la bicicleta para estos desplazamientos pero, al no haber estudios recientes sobre movilidad, no podemos aún cuantificar cómo ha afectado a la distribución modal de los desplazamientos.

## 5. EL DISEÑO VIAL

---

Puente Genil, por su ubicación en el centro geográfico de Andalucía, está bien comunicada con las grandes capitales de la comunidad autónoma. La carretera comarcal C-329 une Puente Genil con la vecina localidad de Aguilar, distante a 16 Km. En este lugar se encuentra el enlace con la Autovía Córdoba-Antequera. Por otro lado, la Autovía A-92 que une Sevilla y Granada y enlaza con la autovía de Málaga está a tan sólo 16 Km. del casco urbano de la Villa, por lo que las comunicaciones con estas ciudades son inmejorables. En cuanto a obras en materia de carreteras se refiere, la Autovía Estepa-Guadix por Alcalá la Real atravesará el término municipal de Puente Genil, uniéndose con las citadas anteriormente, lo que hará que nuestra población sea una de las mejores comunicadas de Andalucía.

Puente Genil cuenta con una renovada red de comunicaciones que permiten tanto su conexión con las principales vías europeas como el acercamiento e integración con los núcleos cercanos del entorno. Y ello a pesar de que no discurren carreteras nacionales por su término municipal, aunque sí por los colindantes. Las principales vías de entrada a la ciudad son las siguientes:

- **Carretera Autonómica A-309:** Da entrada a la ciudad por su parte norte, y es la utilizada por los ciudadanos de Aguilar de la Frontera, Espejo, Fernán-Núñez, Montalbán de Córdoba, Montemayor, Montilla y La Rambla, para acceder a Puente Genil.
- **Carretera Autonómica A-340:** Futura Autovía Estepa-Guadix (en obras). Posibilita el acercamiento, tanto de municipios pertenecientes al área Norte de influencia, como del área Sur, Al respecto, las poblaciones que recorren esta vía en su desplazamiento a Puente Genil son las siguientes: - Área Norte de influencia: Cabra, Lucena, Monturque

y Moriles. - Área Sur de influencia: Aguadulce, Encinas Reales, Estepa, Gilena, Herrera, Lora de Estepa, Marinaleda, Osuna, Pedrera y El Rubio.

Con la conversión a autovía de esta carretera supondrá un gran salto cualitativo en las comunicaciones en Puente Genil ya que supondrá la conexión directa de Puente Genil con la A-45. Córdoba-Antequera. Nos comunica con el Este de Andalucía por autovía y nos deja en unas condiciones inmejorables a 16 km. de la A-92, a 20 km. de la A-45.

- **Carretera Autonómica A-379:** Tiene un recorrido de norte a sur por el área de estudio, comunicando con Puente Genil a los habitantes de Santaella, integrada en el área Norte de influencia, y de Benamejé, Casariche, Fuente de Piedra, Palenciana y Roda de Andalucía, todos ellos pertenecientes al área Sur de influencia.
- **Carretera Autonómica A-92:** Por otro lado la Autovía A-92 que une Sevilla y Granada y enlaza con la autovía de Málaga está a tan sólo 16 Km. del casco urbano de la Villa, por lo que las comunicaciones con estas ciudades son inmejorables.
- **Carretera Comarcal CO-9039:** Únicamente comunica a Puente Genil con la población de Badolatosa, perteneciente al área Sur de influencia.
- **Carretera Comarcal CO-329:** La carretera comarcal C-329 une Puente Genil con la vecina localidad de Aguilar, distante a 16 Km, lugar donde se realiza el enlace con la Autovía Córdoba-Antequera.

## 6. EL TRAZADO URBANO

---

Puente Genil es una ciudad condicionada por el río Genil. La ciudad históricamente se ha ido acomodando a las características morfológicas que ha ido esculpiendo el río, adaptándose a uno de sus meandros y convirtiéndola en una ciudad “asomada al río”.

El actual patrón de crecimiento del municipio presenta un desequilibrio en cuanto al modo de desplazamiento, siguiendo un modelo muy ligado al uso del vehículo privado.



## **7. OFERTA DE TRASPORTE PÚBLICO**

---

En Puente Genil hay dos compañías de autobuses interurbanos en funcionamiento, “Autocares Carrera”, que realiza el itinerario Puente Genil-Córdoba, y la empresa “Dipasa”, que realiza la conexión con Sevilla y Cabra.

El servicio de autocares urbanos es realizado por la empresa “Reina Espejo”, que realiza el itinerario de conexión entre Miragenil y el Hospital, recorriendo las principales vías del municipio. Además, si alguna persona lo solicita el autocar se desvía hasta la estación de autobuses.

La frecuencia del servicio es diario habiendo servicio de mañana cada media hora de las 8:00 a las 14:30 horas, reanudándose el servicio a las 15:30 horas con servicio cada hora hasta las 20:30 horas.



## **8. OFERTA DE APARCAMIENTO**

---

El uso del vehículo privado en los desplazamientos interiores del municipio lleva asociado implícitamente una demanda de estacionamiento. Un desplazamiento interior en coche, que tenga como destino el ámbito urbano municipal, necesita una superficie media de 10 m<sup>2</sup> para aparcarlo. Este dato relaciona directamente el uso del coche con la demanda de espacio urbano que, en municipios de mediano tamaño como Puente Genil, se traduce en un consumo desproporcional de espacio viario público dedicado al aparcamiento en superficie.

Puente Genil desde octubre de 2008 cuenta con alrededor de 600 plazas de aparcamiento público subterráneo. En cuanto al aparcamiento regulado en superficie cuenta con una zona de la denominada “zona azul” alrededor de la zona centro, con una oferta total de 180 plazas aproximadamente. Además, cuenta con un parking en superficie gratuito de 50 plazas en el Parque de la Galana. Para el estacionamiento en garaje el Ayuntamiento de Puente Genil establece que hay 3743 cocheras que supone 5225 plazas de aparcamiento. Realizando una estimación global del saldo de aparcamiento en las calles y plazas de las zonas urbanas consolidadas del municipio se obtiene en torno a 5000 aparcamientos, sin contar en esta estimación todos los espacios libres, solares y otros lugares ocupados como aparcamiento. La superficie total del espacio viario público del núcleo urbano de Puente Genil dedicado al estacionamiento de vehículos, supone prácticamente unos 50.000 m<sup>2</sup>.

## 9. LA ACCIDENTALIDAD EN PUENTE GENIL

---

La diagnosis realizada a continuación se basa en los datos de la accidentalidad de **los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016**, basados en los accidentes **que intervino la policía local de Puente Genil**, y abarca fundamentalmente, los siguientes aspectos:

- El impacto social de la accidentalidad (víctimas por edad y género).
- La tipología del accidente y el modo de transporte implicado.
- La localización de la accidentalidad.
- Las edades de las víctimas.
- El tipo de vehículo implicado.
- Tipo de accidente.
- Tramo de la vía donde se ha producido.
- Día y hora del accidente.
- Posibles causas.

Conviene señalar en primer lugar que cuando hablamos de accidentes, **nos referimos siempre a accidentes con víctimas**. Este criterio se utiliza para mantener un cierto rigor y fiabilidad de los datos, porque la utilización de los datos de accidentes en general (incluyendo aquellos en los que solo se producen daños materiales) puede no ser homogénea, ya que en una parte de ellos no interviene la policía y, por tanto, no aparecen en la base de datos.

**Durante el año 2016** se registraron, en el casco urbano de Puente Genil, **50 accidentes**, en la que se produjeron 53 víctimas de las cuales, 50 fueron heridos leves y 3 heridos graves, no habiendo fallecidos (datos a 24 horas). Un peatón que **fue atropellado, resultó herido grave y falleció posteriormente días después del accidente.**



Destaca negativamente que, en el año 2015, en comparación con los años 2012, 2013 y 2014 se ha producido un aumento de los accidentes y de víctimas, si bien los datos de accidentalidad de 2016 muestran un cambio claro de tendencia, **se reducen los accidentes con víctimas de 65 a 50 accidentes en comparación con el año anterior, una reducción del 23%, si bien aumenta la letalidad, con un fallecido.**



### Principales cifras de accidentalidad en Puente Genil (2016)

- ✚ 66 accidentes con víctimas.
- ✚ 158,75 accidentes con víctimas por cada 100.000 habitantes.
- ✚ 25 accidentes con víctimas por cada 10.000 vehículos.
- ✚ 53 víctimas (50 heridos leves, 3 heridos graves y 0 fallecidos).

En próximas revisiones de este plan y una vez que tengamos datos actualizado relativos a la siniestralidad de España del año 2016, referentes a los indicadores “número de víctimas por habitante y vehículo” de los siniestros ocurridos en casco urbano en ciudades de 20.001 a 60.000 habitantes, compararemos la siniestralidad de Puente Genil con la de otras ciudades medias de España.

### 9.1. La evolución de la accidentalidad.

La evolución de la accidentalidad en Puente Genil **presenta una tendencia positiva ya que el número de accidentes con víctimas se ha reducido un 23% con respecto al año 2015, lo que nos sitúa ante un cambio de tenencia.**

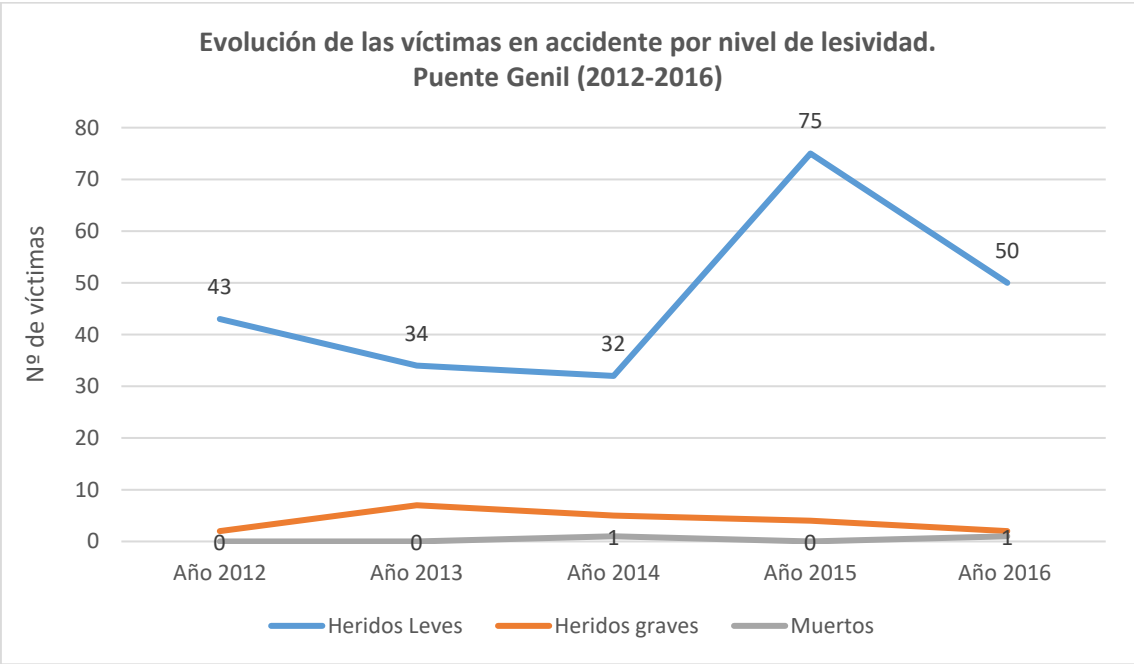
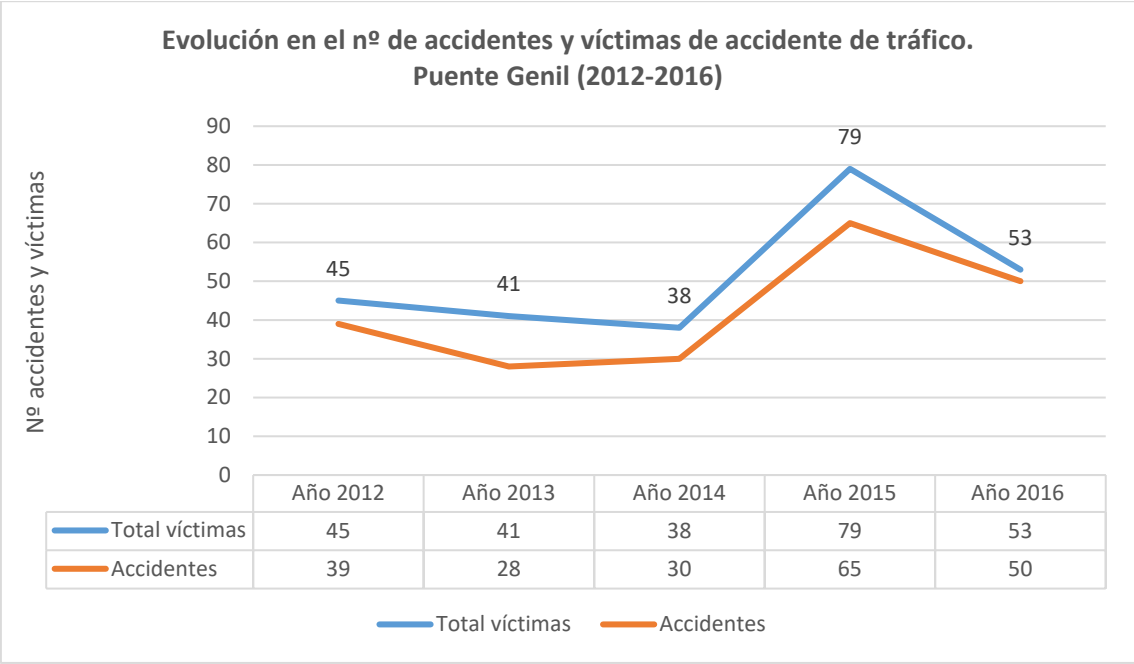
Al comparar la accidentalidad del **año 2016 con la del año 2.015, se reducen los accidentes con víctimas un 23%.**

## EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN PUENTE GENIL

| CASCO URBANO            | A Ñ O S |      |      |      |       | Variación 2015/2016 |
|-------------------------|---------|------|------|------|-------|---------------------|
|                         | 2012    | 2013 | 2014 | 2015 | 2.016 |                     |
| Accidentes con Víctimas | 39      | 28   | 30   | 65   | 50    | - 23%               |
| Heridos Graves          | 2       | 7    | 5    | 4    | 2     | - 50%               |
| Heridos Leves           | 43      | 34   | 32   | 75   | 50    | - 33%               |
| Fallecidos              | 0       | 0    | 1    | 0    | 1     | %                   |

### 9.2. Las víctimas.

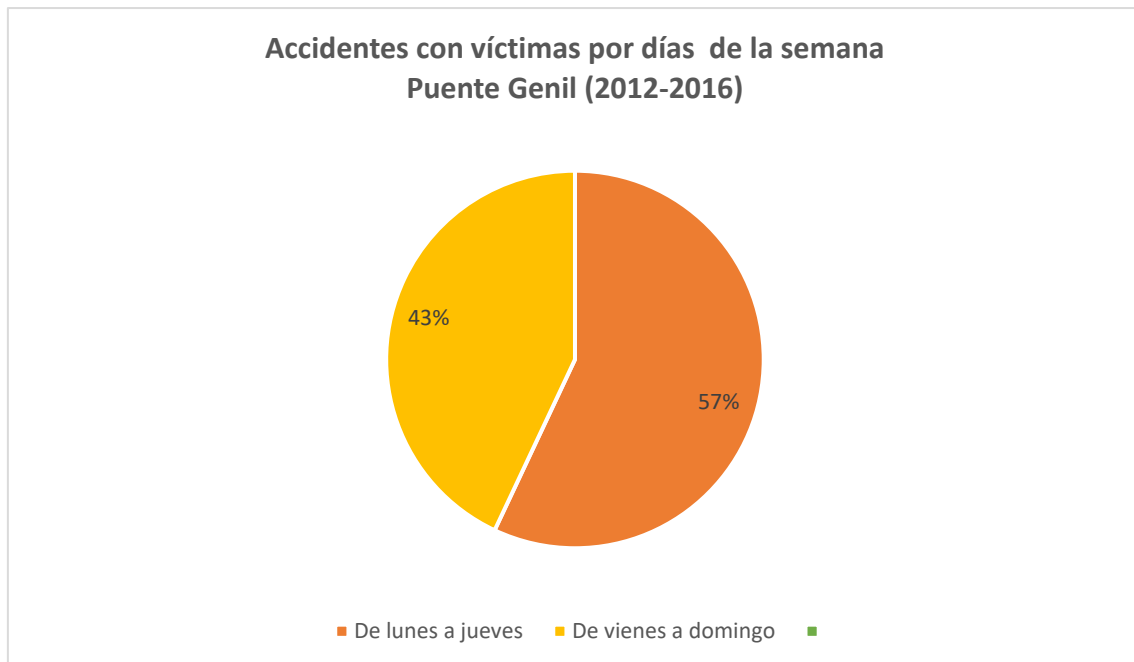
En cuanto al número de víctimas, la situación en el último año, muestra un cambio de tendencia, **los heridos graves se han reducido un 50% los heridos leves un 33%, si bien en el año 2016 hubo una persona fallecida**, algo que no ocurrió en el año en el año anterior.



### 9.3. Accidentes según día, hora y mes.

Conocer la franja horaria, el día y el mes durante el cual se produce el mayor número de accidentes de tráfico es clave para determinar los factores temporales que condicionan la distribución de los accidentes y definir medidas para evitarlos.

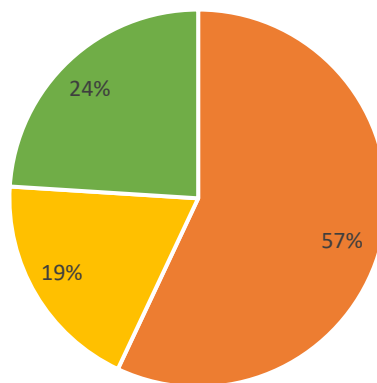
Si analizamos la situación de los cuatro últimos años, y con relación al día en el que se producen los accidentes con víctimas, no se observan variaciones significativas, si bien, **la mayoría se concentran en día laborable (57% de lunes a jueves)**, sin que destaque ninguno por encima de resto, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad, **destacando los lunes como día de la semana de más accidentalidad, en este día se producen el 21% de los accidentes con víctimas.** El fin de semana, durante el sábado y el domingo la accidentalidad se reduce.



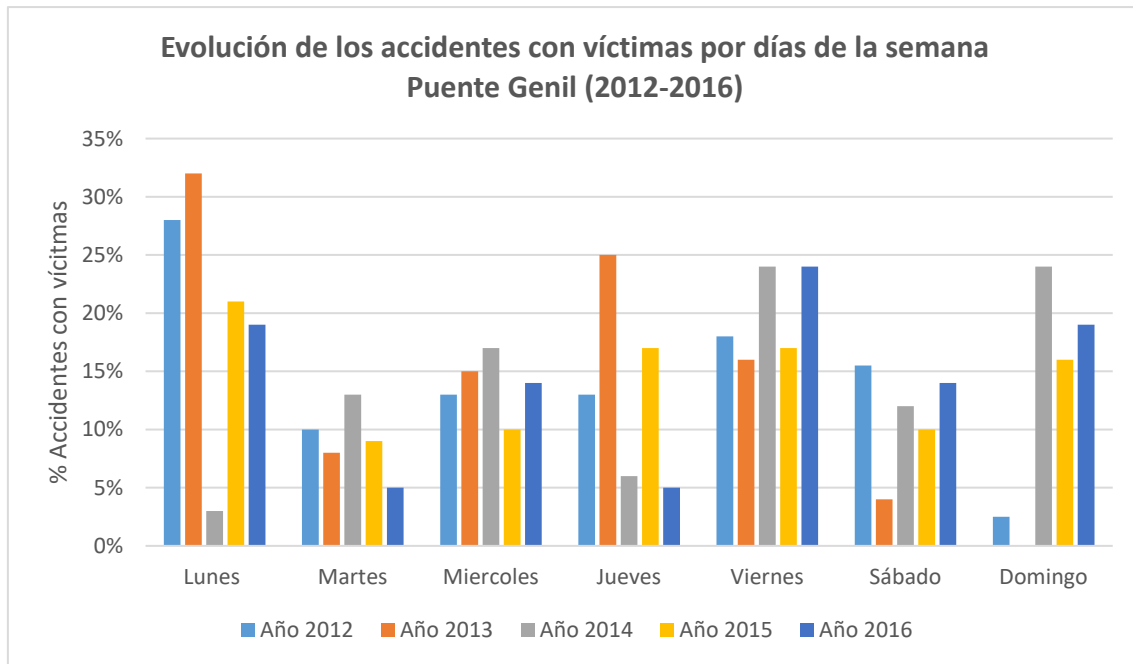
### Evolución de los accidentes con víctimas por días de la semana

| AÑO                             | lunes      | Martes    | Miércoles  | Jueves     | Viernes               | Sábado                      | Domingo    | TOTAL                             |
|---------------------------------|------------|-----------|------------|------------|-----------------------|-----------------------------|------------|-----------------------------------|
| 2012                            | 11         | 4         | 5          | 5          | 7                     | 6                           | 1          | 39                                |
| 2013                            | 10         | 2         | 4          | 7          | 4                     | 1                           | 0          | 28                                |
| 2014                            | 1          | 4         | 5          | 2          | 7                     | 4                           | 7          | 30                                |
| 2015                            | 13         | 6         | 7          | 11         | 11                    | 7                           | 10         | 65                                |
| 2016                            | 4          | 1         | 3          | 1          | 5                     | 3                           | 4          | 21 <small>Primer semestre</small> |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>38</b>  | <b>17</b> | <b>24</b>  | <b>26</b>  | <b>34</b>             | <b>21</b>                   | <b>22</b>  | <b>182</b>                        |
| <b>%</b>                        | <b>21%</b> | <b>9%</b> | <b>13%</b> | <b>14%</b> | <b>19%</b>            | <b>11%</b>                  | <b>13%</b> |                                   |
| De lunes a jueves<br><b>57%</b> |            |           |            |            | Viernes<br><b>19%</b> | Fin de semana<br><b>24%</b> |            |                                   |

Accidentes con víctimas por días de la semana  
Puente Genil (2012-2016)

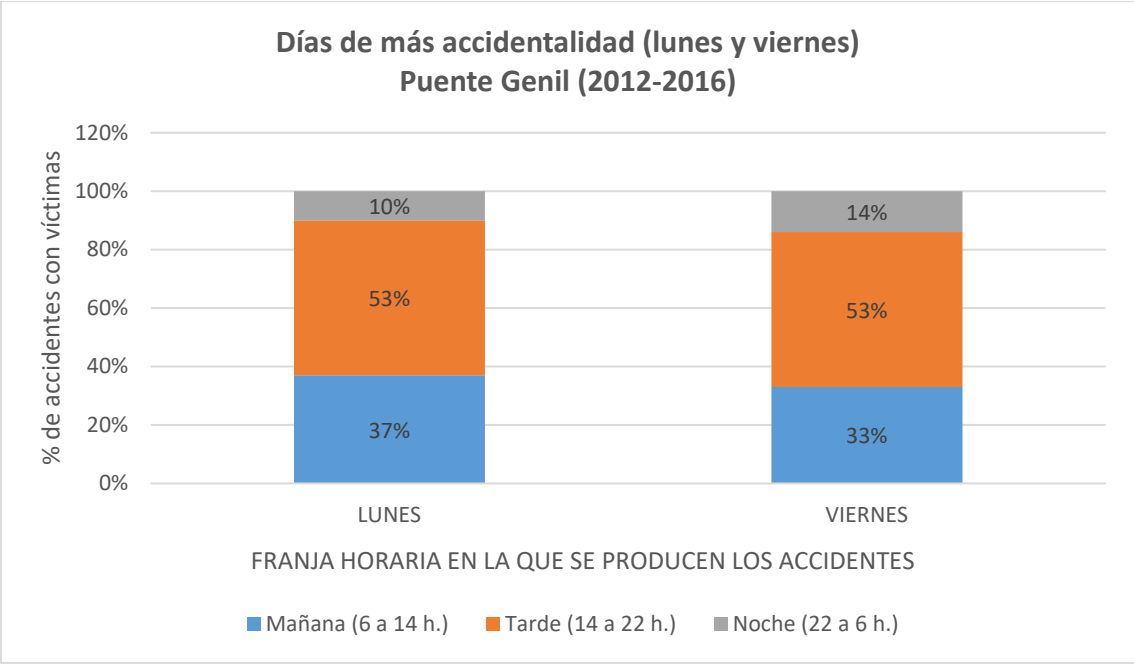


■ De lunes a Jueves ■ Viernes ■ Fin de semana

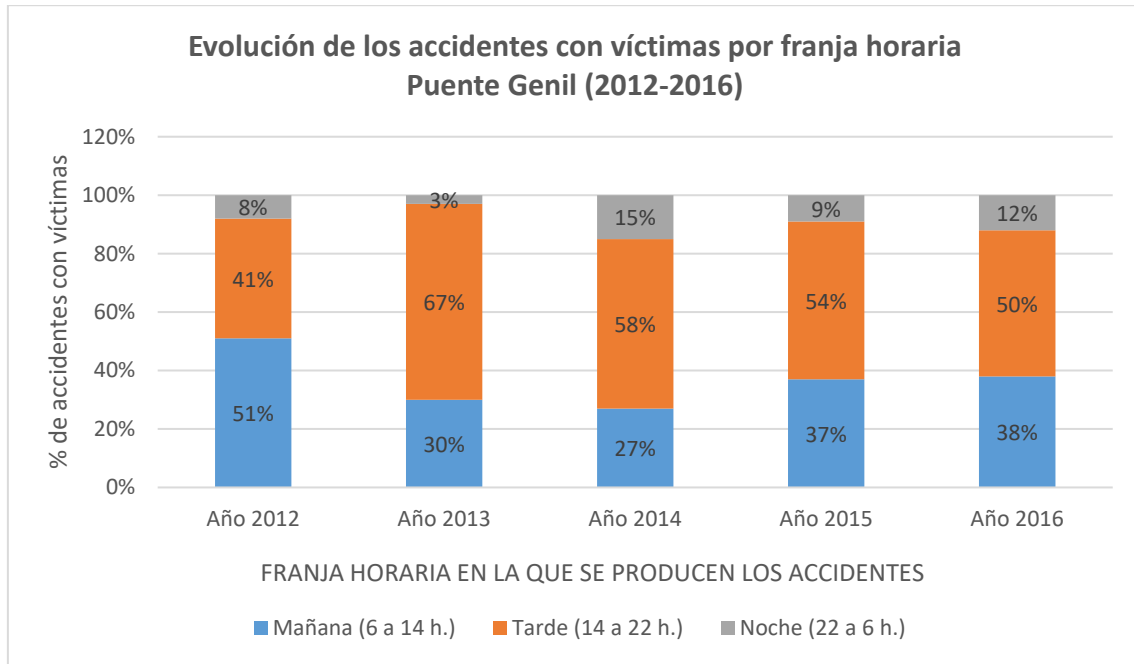


La distribución de la accidentalidad por tipo de día sigue un patrón similar cuya tendencia es una mayor concentración de la accidentalidad durante los días entre semana.

**Los días de la semana en los que se producen más accidentes son los lunes con un 21% y los viernes con un 19% de los accidentes con víctimas del periodo estudiado. Si estudiamos el periodo del día de lunes y viernes donde se concentran el mayor número de accidentes con víctimas, resulta que la mayoría de estos suceden por la tarde y la mañana y solo unos pocos por la noche.**



Con relación al periodo del día, conviene señalar que, en los últimos cuatro años, **la franja horaria de la tarde es la que concentra el mayor volumen de accidentes, seguido de la mañana, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad.**



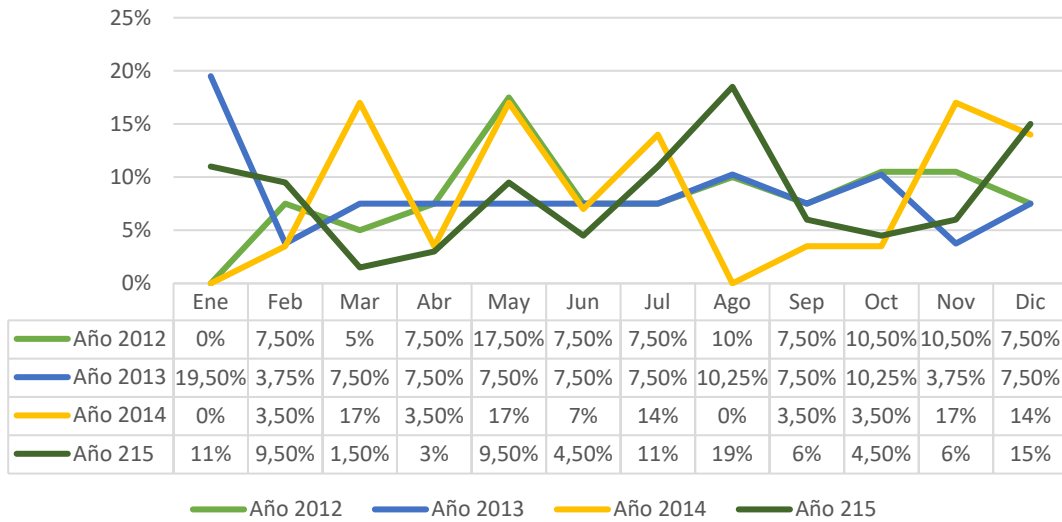
### Distribución mensual de los accidentes con víctimas

| AÑO         | Ene   | Feb   | Mar  | Abr  | May   | Jun  | Jul  | Ago    | Sep  | Oct    | Nov   | Dic  |
|-------------|-------|-------|------|------|-------|------|------|--------|------|--------|-------|------|
| <b>2012</b> | 0%    | 7,5%  | 5%   | 7,5% | 17,5% | 7,5% | 7,5% | 10%    | 7,5% | 10,5%  | 10,5% | 7,5% |
| <b>2013</b> | 19,5% | 3,75% | 7,5% | 7,5% | 7,5%  | 7,5% | 7,5% | 10,25% | 7,5% | 10,25% | 3,75% | 7,5% |
| <b>2014</b> | 0%    | 3,5%  | 17%  | 3,5% | 17%   | 7%   | 14%  | 0%     | 3,5% | 3,5%   | 17%   | 14%  |
| <b>2015</b> | 11%   | 9,5%  | 1,5% | 3%   | 9,5%  | 4,5% | 11%  | 19%    | 6%   | 4,5%   | 6%    | 15%  |

En la gráfica se muestra la distribución mensual de los accidentes de tráfico con víctimas durante los años 2012, 2013, 2014 y 2015. En general, no se observa una tendencia clara en la distribución mensual año tras año, si bien **los meses que acumulan más accidentalidad, suelen ser los de mayo, agosto y diciembre.**



**Distribución mensual de los accidentes con víctimas.  
Puente Genil (2012-2015)**



#### 9.4. Los accidentes con peatones.

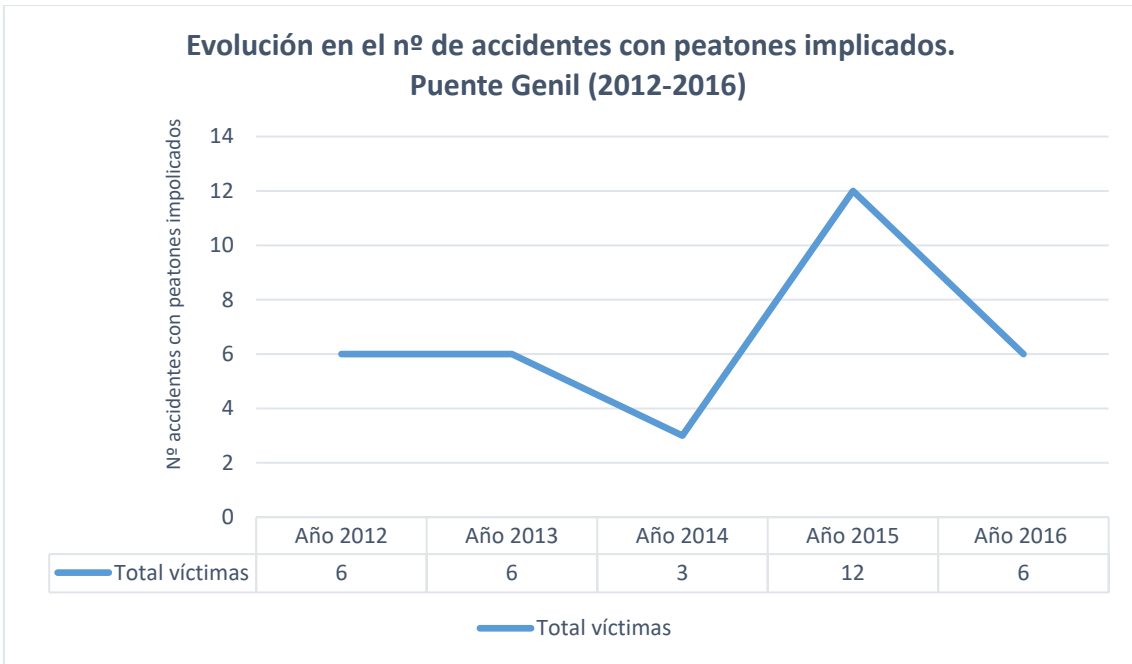
Los peatones son los actores más vulnerables en caso de accidente, por ello conocer su participación en el número de víctimas implicadas es fundamental para elaborar las propuestas y líneas de actuación.

### ACCIDENTES CON PEATONES EN PUENTE GENIL. Año 2016

**6 accidentes con peatones implicados.** 12 % con respecto el total de accidentes.  
En el año 2015 hubo 12 accidentes con peatones implicados, un 18,5 con respecto al total, de accidentes de ese año.

Respecto al nivel de lesividad de las víctimas implicadas en estos accidentes:

| <b>Fallecidos</b> | <b>Heridos graves</b> | <b>Heridos leves</b> |
|-------------------|-----------------------|----------------------|
| 1,8, %            | 3,6%                  | 94,6 %               |



Si analizamos la evolución de la accidentalidad con peatones implicados durante los últimos cuatro años, se observa que, en valor absoluto, los accidentes con peatones descendieron en 2014 a la mitad en comparación a los dos años 2012 y 2013, para posteriormente en 2015 aumentar al doble de estos dos años. **En el año 2016, se han reducido a la mitad los accidentes con peatones, pasando de los 12 del año 2015 a 6 del año 2016, lo que muestra un cambio de tendencia.**

## EVOLUCIÓN DE LOS ATROPELLOS RESPECTO AL TOTAL DE ACCIDENTES

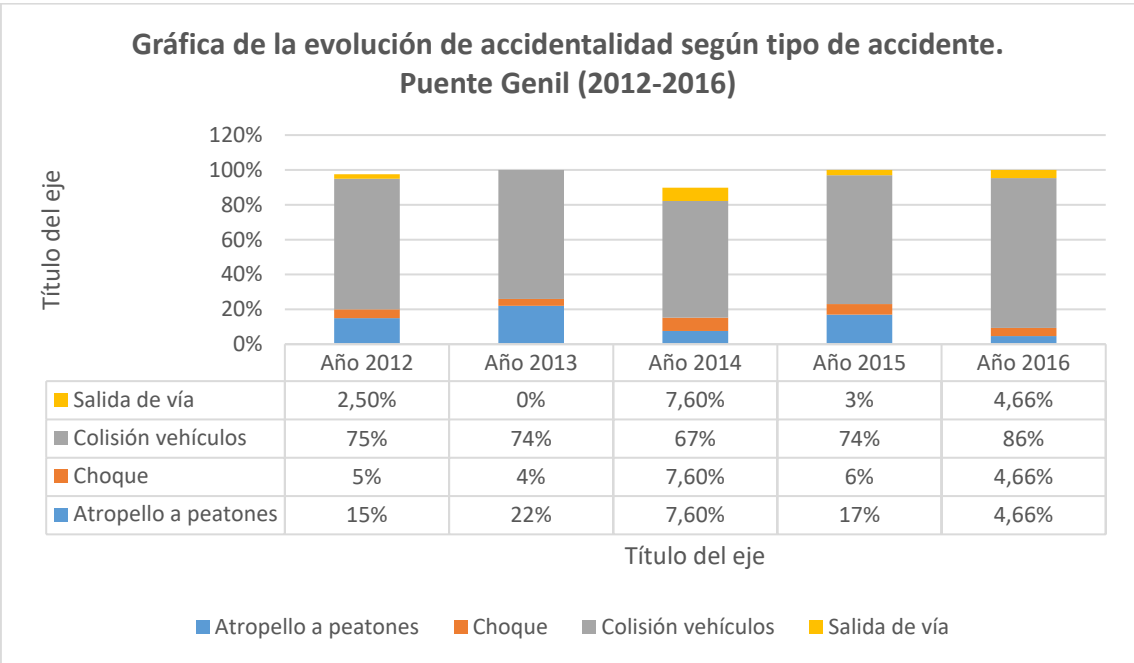
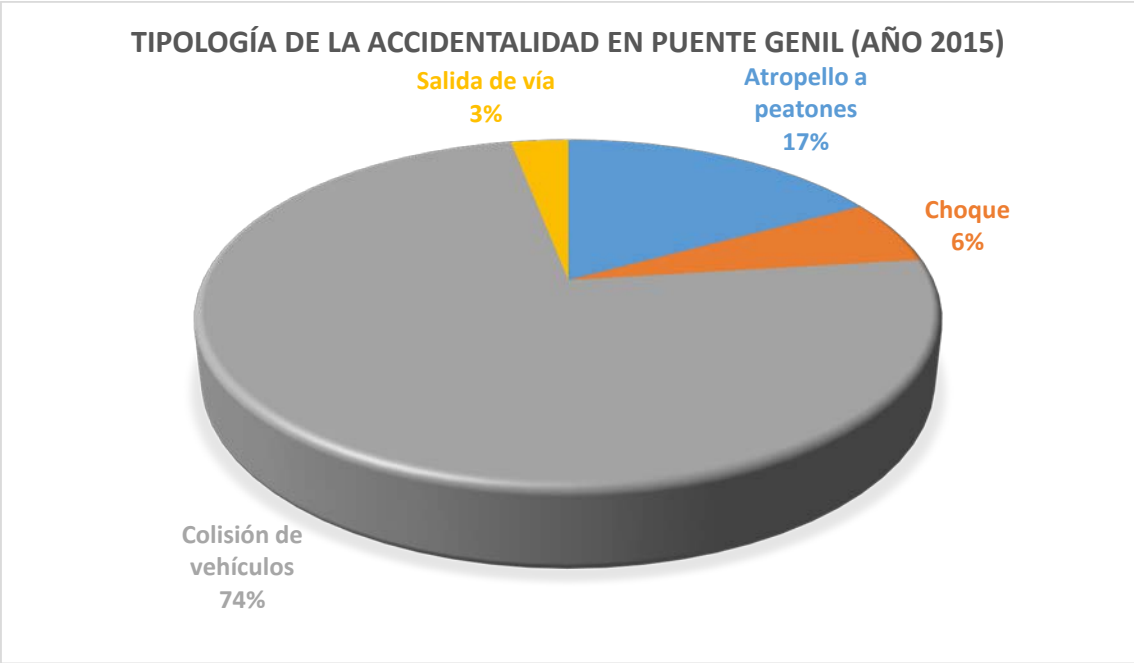
|      | TOTAL VÍCTIMAS | Víctimas PEATONES | % VÍCTIMAS PEATONES |
|------|----------------|-------------------|---------------------|
| 2012 | 45             | 6                 | 13'33 %             |
| 2013 | 36             | 6                 | 16'66%              |
| 2014 | 35             | 3                 | 8'57%               |
| 2015 | 79             | 13                | 16'45%              |
| 2016 | 53             | 6                 | 11'25%              |

### 9.5. Tipo de accidente.

Conocer cuál es el tipo de accidente más frecuente y las causas que lo han ocasionado, permitirá definir las estrategias a seguir para evitarlos o minimizarlos.

En Puente Genil se registran básicamente 4 tipos de accidente: colisión, atropello, choque y salida de la vía.

**En 2015 la mayoría de accidentes (74%), con gran diferencia respecto al resto de tipologías, son por colisión de vehículos, es decir, por choque entre dos vehículos en movimiento. El segundo tipo de accidente de tráfico más común (17%) son los atropellos a peatones (implicados vehículos y peatones); a continuación, se sitúan los choques (6%), que suponen el accidente causado por un vehículo en movimiento contra otro parado u objeto presente en la vía. La salida de vía de los vehículos representa (3%) del total de accidentes en la ciudad.**

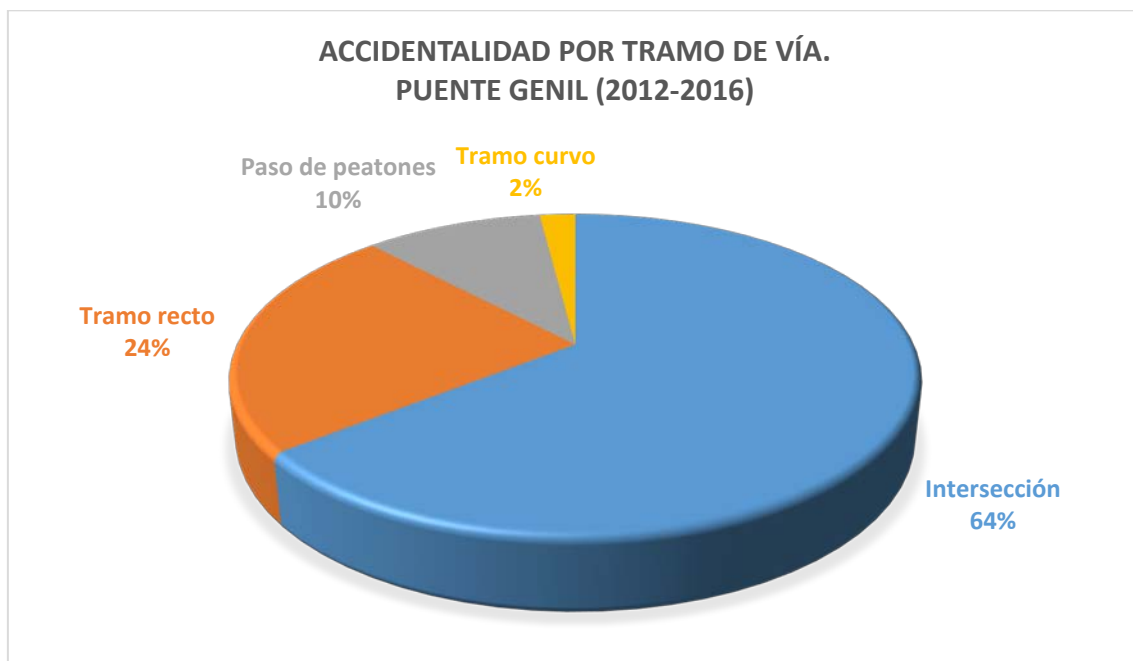


Como muestra la tabla, **las colisiones de vehículos son los accidentes más habituales**, y las que mayoritariamente se producen son las colisiones por embestida perpendicular (central y/o posterior) que se producen por la falta de cumplimiento de la señalización en un cruce.

### 9.6. Accidente por tramo de vía.

Las intersecciones de vías son, a priori, los puntos donde el nivel de conflicto es mayor. El número de vías que confluyen, el tipo de regulación, el volumen de tráfico de vehículos y de movilidad peatonal, influyen decisivamente en la posibilidad de que se produzca un accidente y, también en el nivel de gravedad de las potenciales víctimas.

En el siguiente gráfico se observa que en Puente Genil **la mayoría de accidentes se han producido en intersecciones o en tramos rectos**. Esto evidencia un exceso de confianza por parte de los conductores y peatones que suele provocar conductas distraídas o exceso de velocidad y acaban por ser las causantes de accidentes en lugares sin peligro.



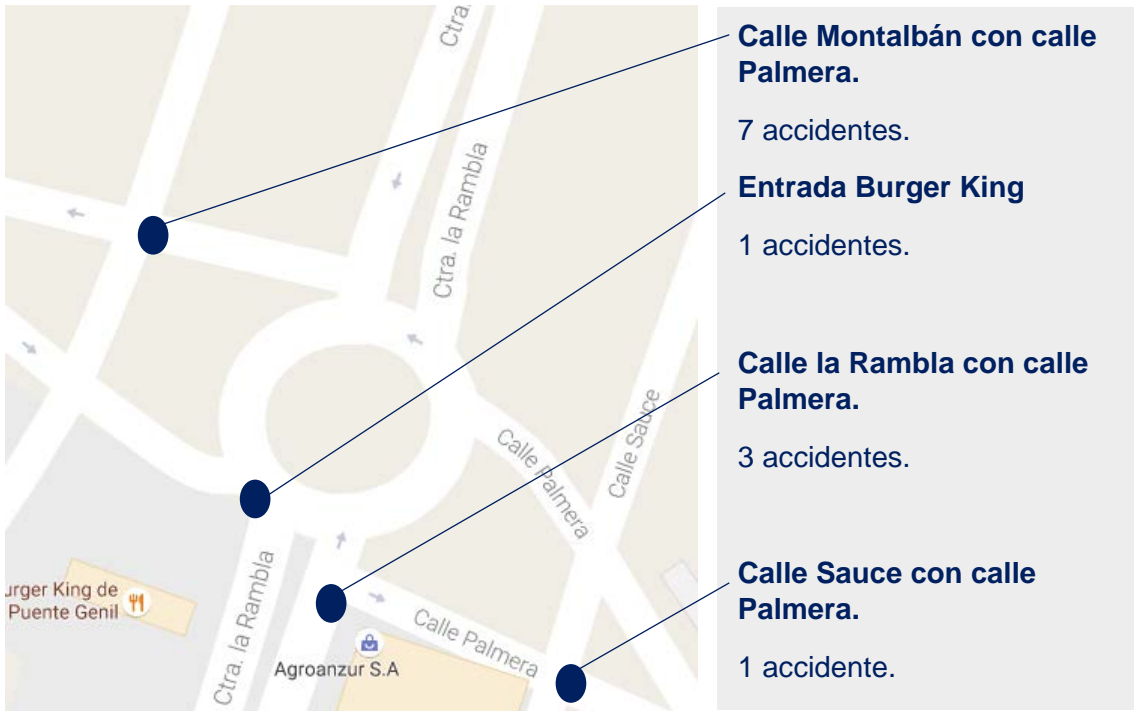
### **9.7. La localización de los accidentes.**

La localización de los accidentes de tráfico, en tramos y cruces, determina los puntos negros y los tramos de concentración de accidentes. En estos habrá que revisar las principales causas y personas implicadas en los accidentes para poder determinar si es necesaria una revisión del estado de la calzada o de la señalización, tanto vertical como horizontal.

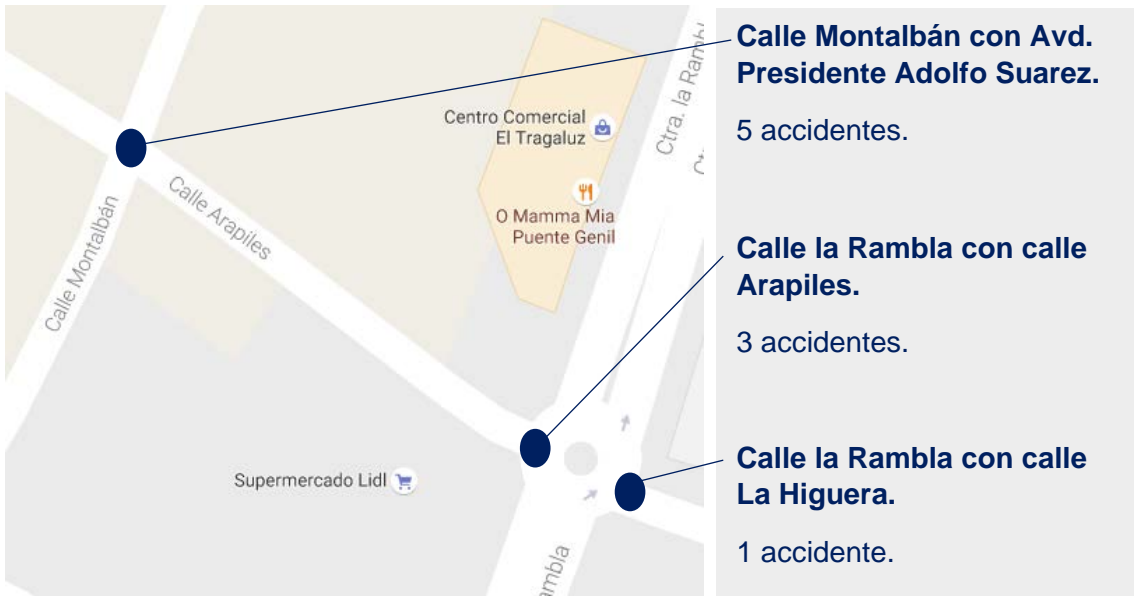
Es importante conocer que se considera un punto negro. La definición técnica de punto negro queda recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la Dirección General de Tráfico. En esa Instrucción se considera **Punto Negro** *“aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros”*. No obstante, la Dirección General de Tráfico abandonó el concepto de punto negro para usar la terminología de **“Tramo de concentración de accidentes”** o **“TCA”**. Estos son definidos por la D.G.T. como *“aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad”*.

A continuación, se detallan los tramos de concentración de accidentes detectados en los accidentes con víctimas acaecidos en Puente Genil durante los años 2012, 2013, 2014, 2015 y primer semestre del año 2016.

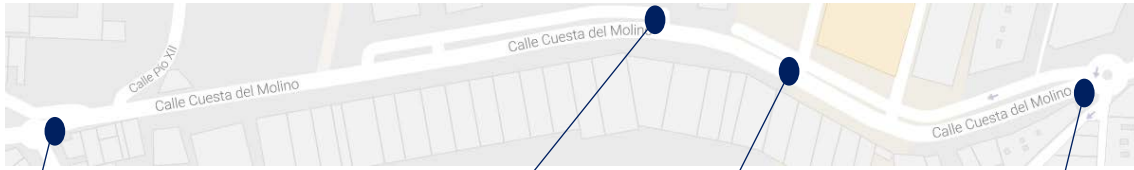
TCA1. Calle Palmera, con calle Industria y calle Sauce.



TCA2. Calle Presidente Adolfo Suarez, Montalbán, calle la Rambla y calle La Higuera.

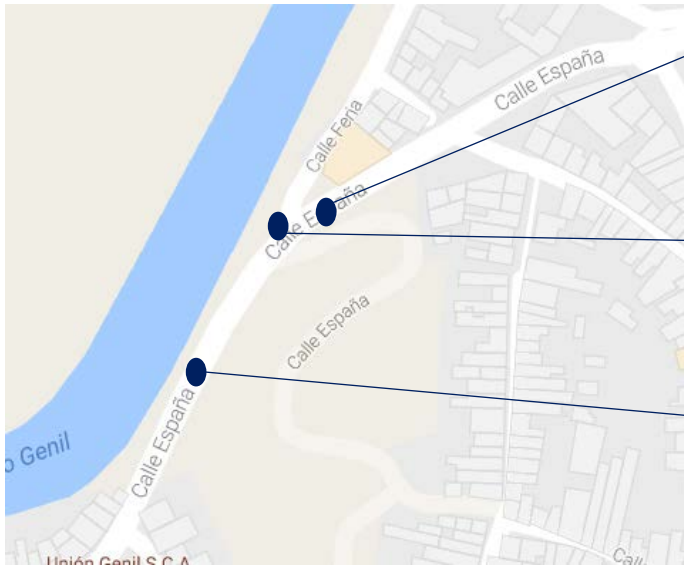


TCA3. Calle Cuesta del Molino.



**Con calle Cantarerías 1 accidente. Frente a Frutas Triviño 3 accidentes. Frente Glorieta Parejo y Cañero 3 accidentes. Frente Anody 1 accidente.**

TCA4. Pérez de Siles (antigua calle España).



**Paseo de Peatones junto a Mundo Recambio.**

2 accidentes.

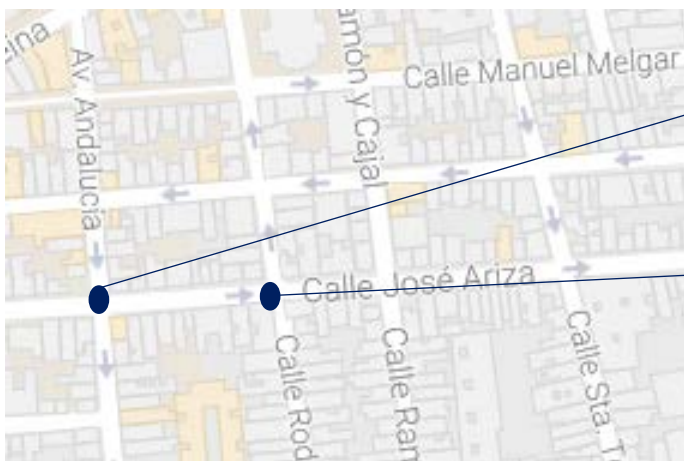
**Con calle Feria.**

1 accidente.

**Entre calle Feria y Calzada.**

1 accidente

TCA5. José Ariza.



**Con Avenida de Andalucía.**

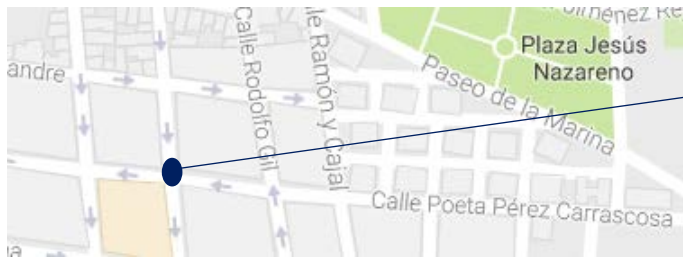
2 accidentes.

**Con calle Rodolfo Gil.**

2 accidentes.



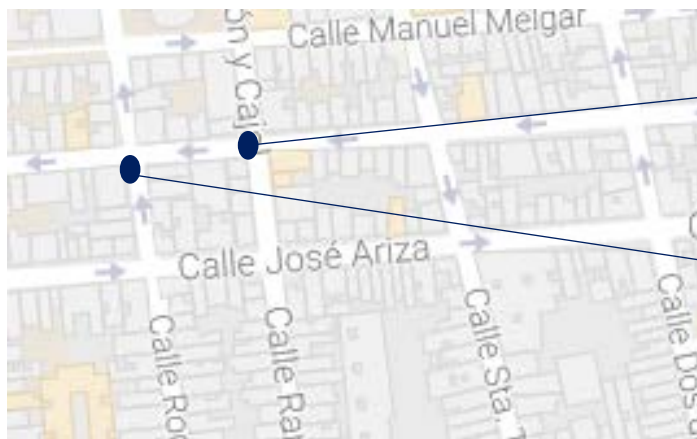
TCA6. Avenida de Andalucía.



**Con calle Poeta Pérez Carrascosa Avenida.**

2 accidentes.

TCA7. Calle Rodolfo Gil



**Con calle Ramón y Cajal.**

2 accidentes

**Con calle Historiador Antonio Aguilar y Cano.**

2 accidentes.

TCA8. Calle Cruz del Estudiante



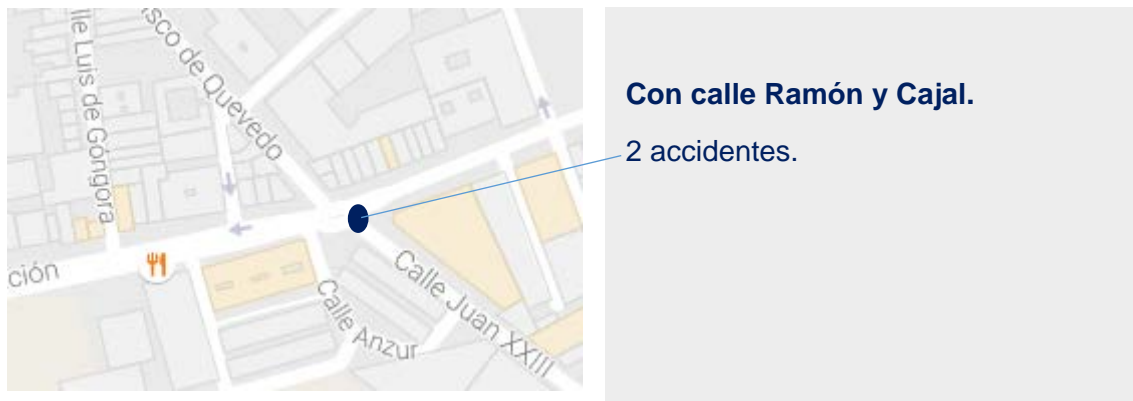
**Con calle Ramón y Cajal.**

2 accidentes.

**Con calle Rodolfo Gil.**

3 accidentes

TCA9. Avenida de la Estación.



La mayoría de los accidentes en Puente Genil se localizan en los puntos de mayor nivel de conflicto, como son las vías y accesos principales debido al alto tráfico que concentran. Destaca la Avenida de la Estación con nueve accidentes, aunque por su gran longitud, tan solo dos de ellos se concentran en el mismo lugar, siendo estos los ocurridos en la intersección con calle Juan XXIII.

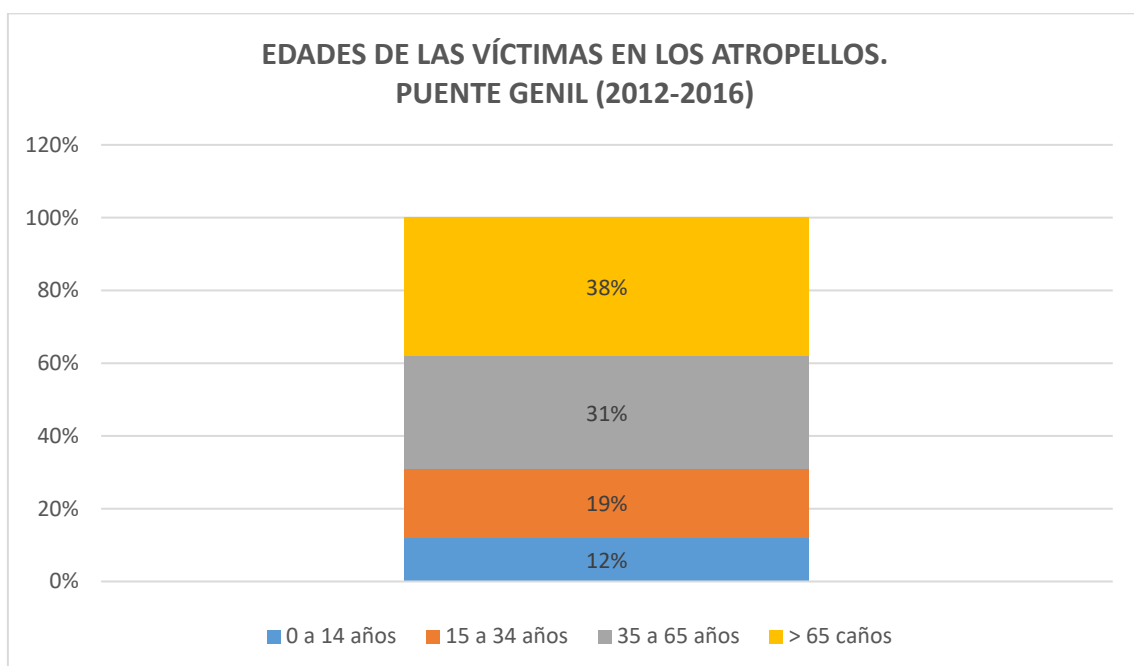
**9.8. Perfil de las víctimas.**

El análisis exhaustivo del perfil de las víctimas y de los conductores nos desvela a qué grupo de personas debemos proteger en mayor medida y a qué otras debemos educar. Así, conocer quien comete la mayoría de las infracciones, sea el conductor o el peatón, conocer el motivo por el que realiza la infracción, por una falta de educación vial o cumplimiento de las normas o por un planeamiento urbanístico inadecuado, su edad, género y en general, conocer los tipos de colisiones y/o atropellos, etc... nos proyecta de manera clara la problemática existente en la ciudad Puente Genil, para de esta manera poder generar propuestas de actuación acotadas a la realidad urbana. Para realizar este análisis se han considerado dos perfiles distintos:

- ✚ Perfil de las víctimas peatones. A este grupo pertenecen todos los peatones atropellados, tanto por infracción propia como por infracción del conductor del vehículo.
- ✚ Perfil del conductor implicado en accidentes: En este grupo se consideran todos los conductores que provocaron o se vieron implicados en un accidente

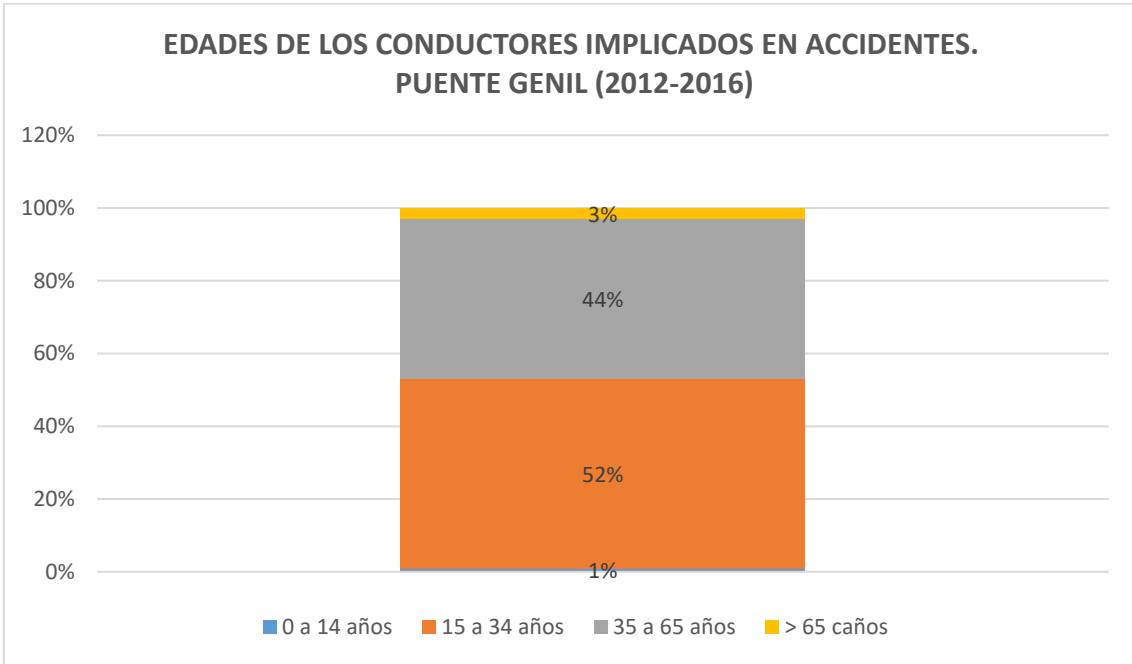
### Perfil de las víctimas peatones:

La edad media de la víctima peatón en el periodo de tiempo de enero de 2012 a junio de 2016 es de 49 años. A pesar de que se han detectado atropellos entre todos los grupos de edades, hay que destacar que los adultos **y las personas mayores son los que más se ven implicados en los atropellos, de entre éstos destaca que un 22% de las víctimas en atropello son mayores de 75 años.**



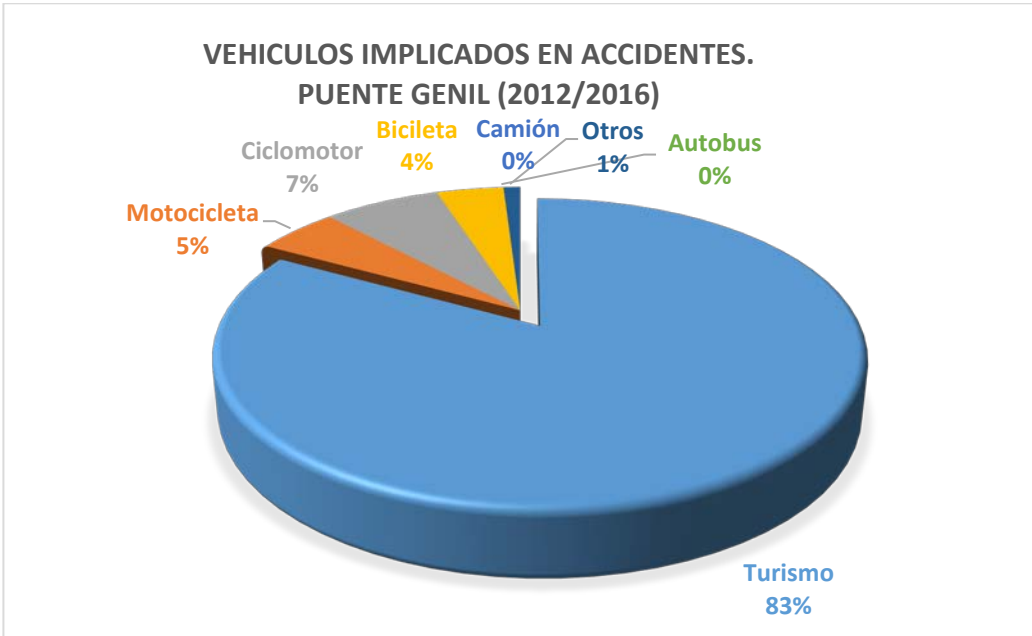
### Perfil del conductor implicado en accidentes:

La media de edad del conductor implicado en accidentes con víctimas es de 36 años. La siguiente gráfica muestra que la mayor parte de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes son los jóvenes, siendo el 44% menores de 35 años, aunque no se puede obviar el destacado papel de los adultos.



**9.9. Vehículos implicados en los accidentes.**

Desde el 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2016 se produjeron en Puente Genil 183 accidentes, en los que se vieron implicados 291 vehículos, de los cuales la mayoría fueron turismos (83%).



La participación de vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores) en la accidentalidad es de un 12% y conviene destacar que las bicicletas, cada vez más utilizadas para la movilidad cotidiana, tienen también cada vez mayor presencia en los accidentes de circulación con víctimas (4%). **Los accidentes con bicicletas han pasado de 0 en el año 2012 a 4 en el año 2015.**

## **10. SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS.**

El proceso de caracterización de la accidentalidad de Puente Genil permite identificar los problemas de seguridad vial existentes y sus causas. Es por lo tanto el primer paso para avanzar en su solución.

Los problemas de incidencia sobre la seguridad vial urbana suelen ser de muy diversa índole, ya que su raíz puede ser urbanística, normativa, vial, policial, cívica... Por ello estamos obligados a realizar una diagnosis detallada con el fin de asegurar que la definición de los objetivos locales y la formulación de las propuestas de actuación van en la misma dirección.

Los principales datos de la diagnosis se basan en los datos obtenidos de los accidentes con víctimas registrados por la policía local de Puente Genil desde el 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2016, los cuales nos permitirán caracterizar cual es la situación actual de la accidentalidad con víctimas en Puente Genil, para poder definir cuáles son las líneas a seguir para mejorar las deficiencias detectadas y conseguir llegar a los objetivos marcados en el presente Plan de Seguridad Vial de Puente Genil.

### **A continuación, se detallan los principales datos a tener en cuenta:**

- ✚ La evolución de la accidentalidad en Puente Genil, presenta un cambio de tendencia positivo ya que el número de accidentes con víctimas se ha reducido en 2.016 un 23 % en comparación con el año 2.015.
- ✚ No solo los accidentes han disminuido, sino que el número de víctimas que han causado también se redujeron un 15 % en 2.016 comparación con el año 2.015,

- si bien es cierto que hay menos accidentes y menos víctimas, pero aumenta la letalidad, en el 2.016 se registra un fallecido, algo que no ocurrió el año anterior.
- ✚ La mayoría de los accidentes con víctimas se concentran en días laborables (57% de lunes a jueves), sin que destaque ninguno por encima de resto, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad.
  - ✚ Los días de la semana en los que se producen más accidentes son los lunes con un 21% y los viernes con un 19% de los accidentes con víctimas.
  - ✚ La franja horaria de la tarde es la que concentra el mayor volumen de accidentes, seguido de la mañana, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad.
  - ✚ Los meses que acumulan más accidentalidad suelen ser mayo, agosto y diciembre.
  - ✚ El número de peatones víctimas en accidente de tráfico, muestra un cambio de tendencia, habiéndose reducido más de un 50% pasando de 13 peatones víctimas en el año 2.015 a 6 peatones en el año 2.016.
  - ✚ Las colisiones de vehículos son los accidentes más habituales, en 2015 (74%), con gran diferencia respecto al resto de tipologías.
  - ✚ El segundo tipo de accidente de tráfico más común (17%) son los atropellos a peatones.
  - ✚ La mayoría de los accidentes se producen en intersecciones (64%) o tramos rectos (24%).
  - ✚ Se han detectado nueve tramos de concentración de accidentes que deberán ser auditados para verificar la calzada y la señalización tanto vertical como horizontal, o elementos que resten visibilidad o interfieran en el tráfico.
  - ✚ La edad media del peatón atropellado es de 49 años.
  - ✚ Las personas mayores son los que más se ven implicados en los atropellos, de entre éstos destaca un 22% de las víctimas en atropello son mayores de 75 años.

- ✚ La mayor parte de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes son los jóvenes, siendo el 44% menores de 35 años.
- ✚ La participación de los turismos en los accidentes con víctimas entre 2012 y 2016 es de un 83% y la de los vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores) es de un 12%.

# Plan de Seguridad Vial urbano de Puente Genil

---

*Etapa DIAGNÓSTICO*



AYUNTAMIENTO DE  
PUENTE GENIL