

Premios a la Excelencia en Seguridad Vial 2024

Policía Municipal de Madrid





vicealcaldía, portavoz,
seguridad y emergencias

MADRID

POLICÍA
MUNICIPAL MADRID



Jefatura Superior de Policía Municipal
Avda. Principal nº6 - 28011 - Madrid





ÍNDICE

	PÁGINA
1. Presentación	3
2. Título y categoría del Premio	3
3. Datos de la Organización	3
4. Alcance	4
5. Actividades del Proyecto	4
6. Evaluación	8
7. Material de Apoyo	9
8. Creatividad y Otras medidas	17
9. Consideraciones finales	27



1. PRESENTACIÓN

El Ayuntamiento de Madrid, tiene el compromiso de **mejorar de forma continua la reducción de los siniestros viales** en la Ciudad de Madrid y para ello pone todo el esfuerzo necesario para prevenirlos y evitarlos, y en caso de que se produzcan, actuar de forma rápida e integral con el objeto de **disminuir la mortalidad y mejorar la calidad de vida de los lesionados de tráfico**.

Para el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, es un orgullo presentar y compartir nuestra buena práctica en la propuesta de modificación viaria a la **mejor iniciativa de apoyo a la seguridad vial en el motociclismo**, organizado por la Carta Europea de la Seguridad Vial y así poder mostrar nuestro compromiso permanente con la mejora continua de la seguridad vial urbana y con la mejora de la seguridad de los motoristas.

Presentamos nuestra propuesta, con el **Título, Mejorar la ordenación urbana para reducir la vulnerabilidad de motorista urbano**, como una iniciativa que permite mejorar y poner en práctica acciones que reduzcan los enclaves de concentración de accidentes, recogiendo el propósito de "Avanzar juntos hacia una movilidad segura", compartiendo y comprometiéndonos a conseguir unos objetivos, desarrollando unas actividades que permite abordar con éxito el problema de la seguridad vial urbana en la Ciudad de Madrid, la segunda Ciudad Europea con mayor población.

La búsqueda permanente de la excelencia en la prestación de servicios de seguridad pública, y la incorporación de nuevos cambios en la cultura de seguridad vial es precisamente una de las señas de identidad del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, que ha basado la gestión en: la mejora continua, la consolidación de cauces y mecanismos de consulta a los diferentes grupos de interés, el acercamiento y participación ciudadana permanente, y la incorporación de buenas prácticas producto de la investigación y análisis, través de una visión y un propósito de seguridad vial urbana integral, con especial atención a los grupos vulnerables.

2. TÍTULO Y CATEGORÍA DEL PREMIO

Título. Mejorar en la ordenación viaria que permiten reducir la vulnerabilidad en el motociclismo urbano.

Categoría. Mejor iniciativa de apoyo a la seguridad vial en el motociclismo.

3. DATOS DE LA ORGANIZACIÓN

La Comisaria de Análisis Vial y Urbano, dependiente de la Comisaria Principal de Seguridad Vial, de la Jefatura Superior de Policía Municipal. tiene entre otras, la función de analizar la accidentalidad por siniestros viales en la Ciudad de Madrid, trasladado la conclusiones y propuestas sobre ordenación y regulación de las vías a las áreas responsables de valorar su implementación.



Jefatura Superior de Policía Municipal
Avda. Principal nº6 - 28011 - Madrid

4. ALCANCE

La actuación presentada como mejor iniciativa, tiene un alcance territorial en la Ciudad de Madrid, objeto del estudio inicial, no obstante, la medida se ha presentado en diferentes congresos, con objeto de trasladar la buena práctica a aquellas ciudades que compartan la problemática detectada o bien quieran prevenir esta variable de siniestralidad de forma proactiva.

Se trata de una actuación que recoge los objetivos y actuaciones del [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) y que toma como referencia y propósito, el **objetivo "Visión Cero"** lo que sin duda muestra un enfoque y compromiso en el crecimiento de las medidas de seguridad vial e implementación de estas.

Entre los objetivos que esta actuación se desarrolla, se encuentran:

OBJETIVO 3.- Reducir la tasa de victimización por accidentes de tráfico un 50% con respecto al año 2019.

- **Acción 5.** Mejorar los tiempos de respuesta para atender a las víctimas.

OBJETIVO 5.-Establecimiento de un plan especial para reducir las víctimas en usuarios de motocicletas y ciclomotores.

- **Acción 1.** Realización de estudios previos sobre velocidades y conductas de riesgo en la conducción de motos por parte de los conductores.

El Alcance de las medidas en la actualidad **se han implementado en 21 emplazamientos identificados como enclaves de Concentración de Accidentes**, es decir que se han producido más de tres accidentes en un sólo año en el mismo punto durante tres años seguidos.

Se trasladó a la concejalía de Medio Ambiente y Movilidad propuestas para modificar la política de ordenación llevada hasta ahora demostrando la bondad de resultados tras la adopción de los cambios solicitados.

5. ACTIVIDADES DEL PROYECTO

El diagnóstico inicial permitió identificar en qué objetivos y líneas de actuación se debían poner los esfuerzos.

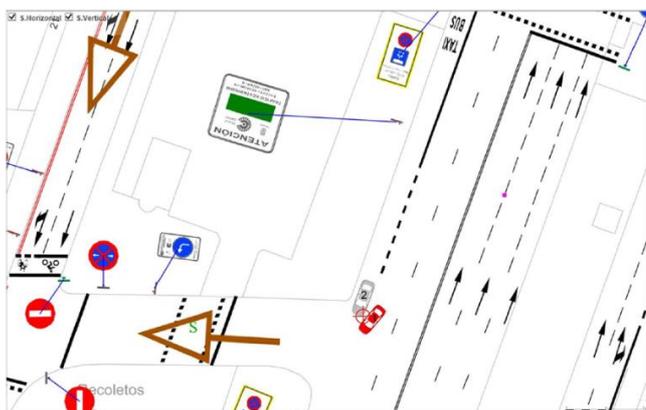
Tras el análisis que se realiza por la Comisaria de Análisis Vial Urbano sobre los siniestros que se producen en Madrid y la incidencia en los mismos de la ordenación y regulación viaria se identificó un problema que se repetía de forma significativa. El problema se concretaba en los cambios de dirección de los vehículos, que debido a la ordenación viaria establecida, tenían que incorporarse al carril más próximo a la acera realizando una incorporación con pocos metros de distancia, a carriles cuya plataforma está reservada a determinados usuarios, en concreto se trataba de carriles bus, Taxi y Motos, protegidos por líneas continuas o elementos de separación se producían colisiones fronto-laterales o laterales, con ocasión de estos cambios de dirección creando puntos de colisión y por lo tanto siniestros viales a motociclistas fundamentalmente.

Se identificaron 21 emplazamientos que cumplen los requisitos para ser definidos como E. C. A's,(enclaves de concentración de accidentes) donde:

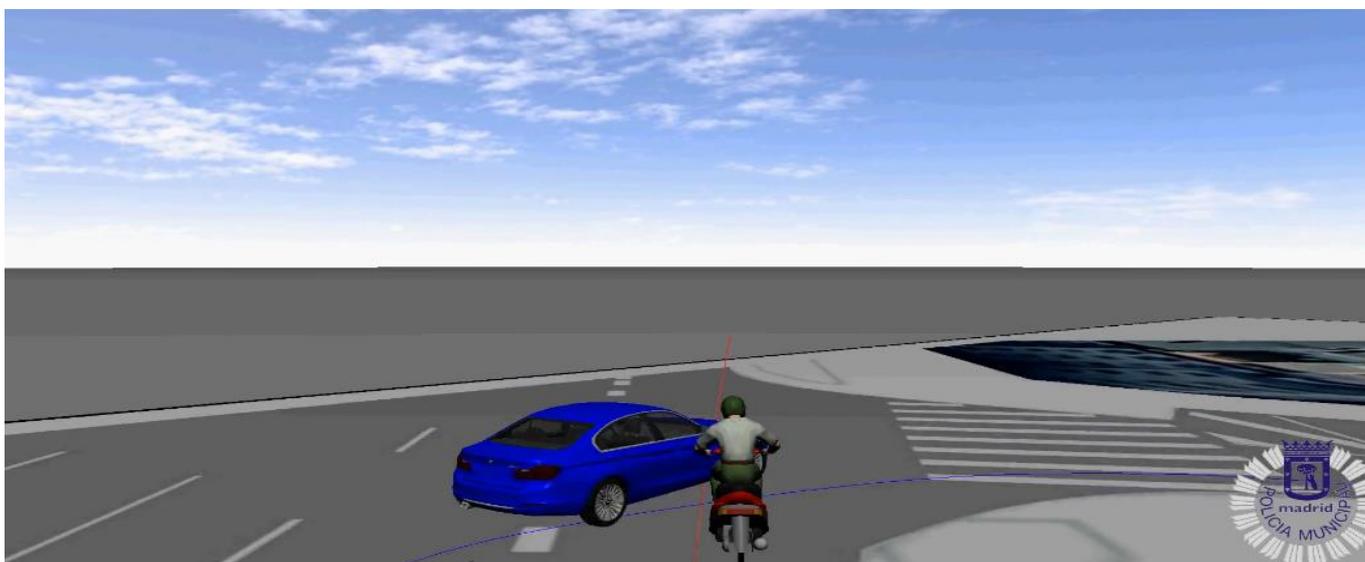
El 60.5 % de los siniestros obedecen a la misma dinámica. Se trata de cambios de dirección desde 2º carril por delante de una plataforma reservada "bus-taxi-moto". Se detecta una especial presencia del vehículo motocicleta, concretamente el 71,9 %. de los casos de los siniestros.

La ordenación viaria se repite en todos los sitios y contempla cambiar de dirección desde el segundo carril en la intersección, como única alternativa válida respetando la señalización y con escaso espacio de trenzado para realizar la maniobra, lo que ocasiona un punto de conflicto o la retención del tráfico en el segundo carril si se para el vehículo a ceder el paso y la posibilidad de provocar alcances entre vehículos.

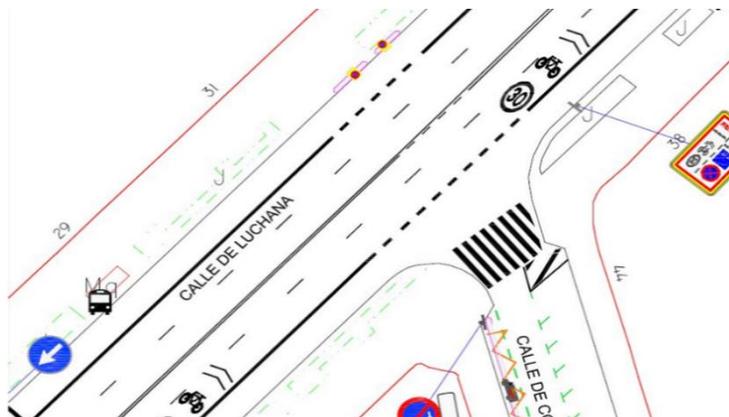
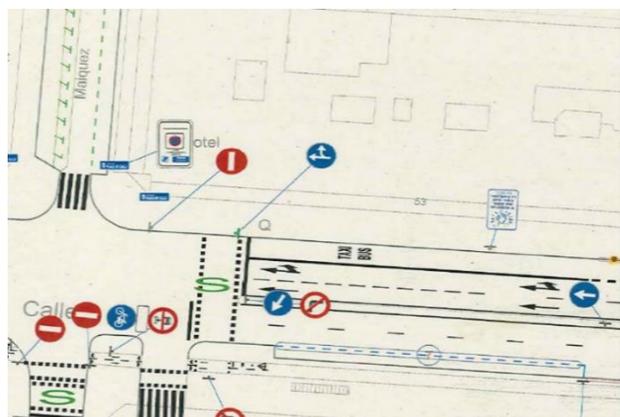
Dinámica de los siniestros viales. En las siguientes gráficas, se describe la dinámica habitual que producía este tipo de siniestros viales.



En el video recreado se puede visualizar la situación descrita:



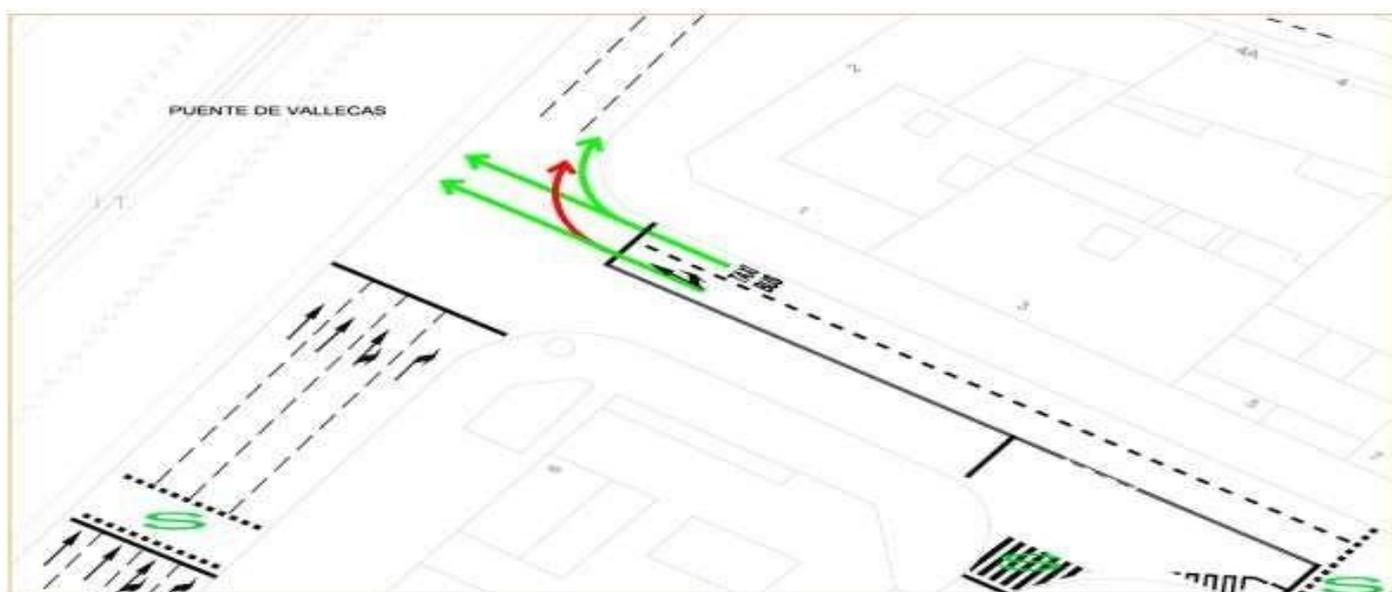
Como se ha expuesto la situación habitual obliga a realizar el cambio de dirección en un espacio reducido cediendo el paso al vehículo que proviene del carril de utilización reservada que puede continuar de frente. Si es un vehículo voluminoso el conductor es más consciente que debe ceder el paso, pero si es un vehículo más ligero, en ocasiones no lo percibe claramente.



También hay que considerar la normativa de tráfico existente. En el Reglamento General de Circulación se establece que, para efectuar la maniobra del cambio de dirección, en primer lugar, advertirá de su propósito con la señal luminosa correspondiente (intermitente), **salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera**, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha. También indica que, en cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.

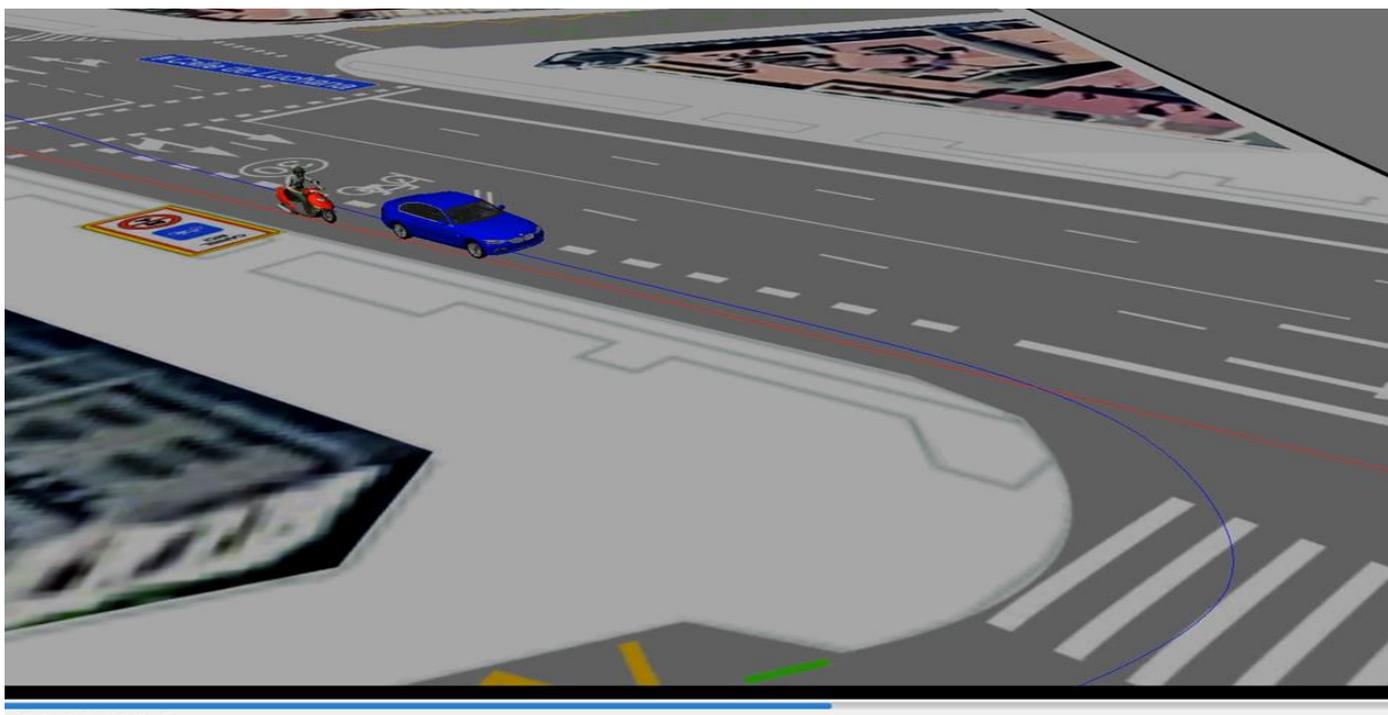
En relación con "las flechas de dirección de carril o selección de carriles" indica que todo conductor debe seguir la dirección, o una de las direcciones, indicada por la flecha en el carril en que aquél se halle o, si la señalización lo permite, cambiarse a otro carril.

La ordenación viaria establecida cuando existe un carril con plataforma reservada suele ser el siguiente:

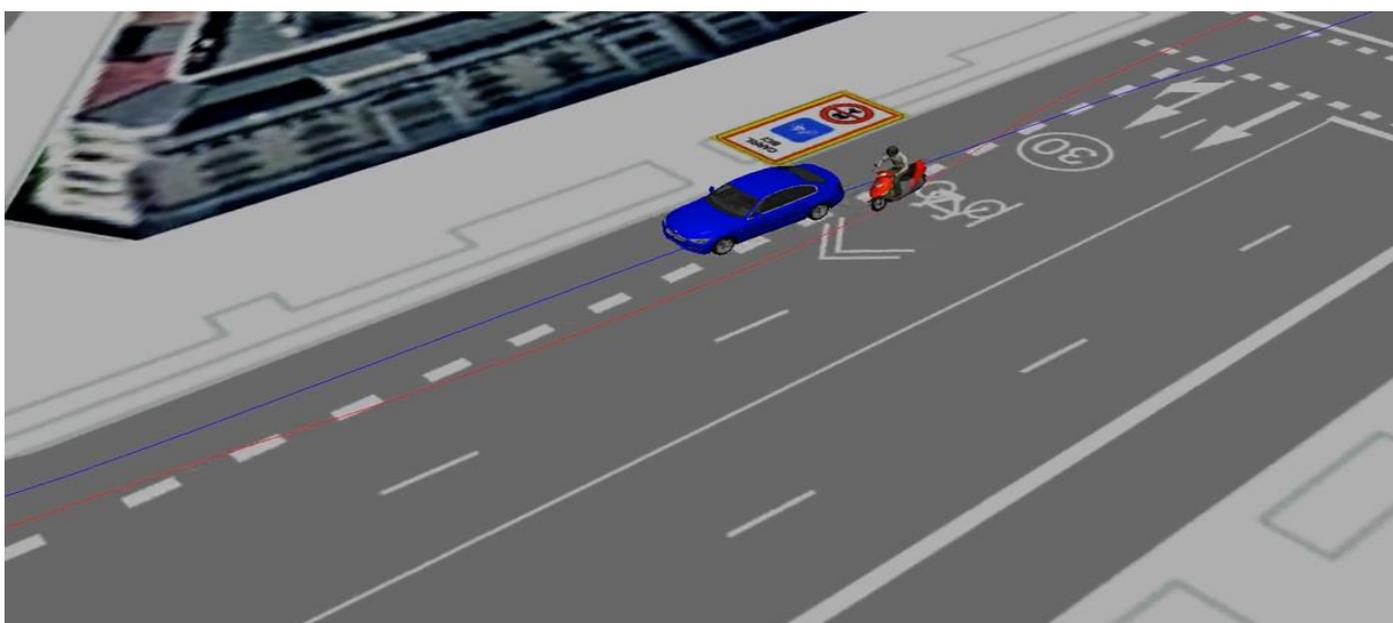


Para evitar esta situación de conflicto que genera muchos siniestros viales por lo que se realiza la siguiente propuesta para 21 emplazamientos tras los análisis realizados que facilitan la realización segura de la maniobra de cambio de dirección.

Esta ordenación posibilita la reacción de los motoristas para evitar el siniestro con una frenada a tiempo.



Adelantamiento por la izquierda

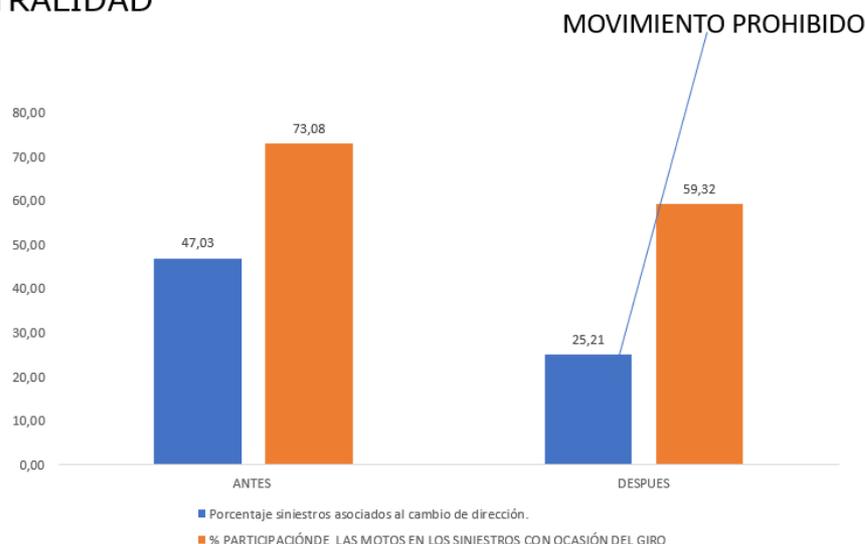


6. EVALUACIÓN.

Una vez implantadas las medidas se hace un estudio empírico de sus resultados obteniendo los siguientes datos:

EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

	Porcentaje siniestros asociados al cambio de dirección.	% PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LOS SINIESTROS CON OCASIÓN DEL GIRO
ANTES	47,03	73,08
DESPUES	25,21	59,32



Se ha hecho estudios de los resultados en lugares concretos y los datos son elocuentes de la necesidad de la adopción de la medida.

Otros emplazamientos.- (no E. C. A's.)

DISTRITO	LUGAR	Período de estudio que da origen a la propuesta	Total de siniestralidad en el periodo	Siniestros con ocasión del cambio de dirección	Porcentaje siniestros asociados al punto anterior %	Accidentes del tipo con motocicletas implicadas	% PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LOS SINIESTROS CON OCASIÓN DEL GIRO
CHAMBERI	C/ GUZMÁN EL BUENO CON C/ DONOSO CORTES	2019 AL 2023	10	7	70,00	7	100,00
CHAMBERI	C/ GUZMÁN EL BUENO CON TRAVESÍA ANDRES MELLADO	2019 AL 2023	14	12	85,71	9	75,00
CHAMBERI	C/ GUZMÁN EL BUENO CON C/ FERNANDO EL CATÓLICO	2019 AL 2023	8	6	75,00	4	66,67
CHAMBERI	C/ GUZMÁN EL BUENO CON C/ RODRÍGUEZ SAN PEDRO	2019 AL 2023	6	6	100,00	5	83,33
TOTAL			38	31	81,58	25	80,65

• CONCLUSION.

Con esta propuesta, se solicitó que con carácter general se modifique el criterio que se venía aplicando en relación con los cambios de dirección se modifique el criterio que se viene aplicando con relación a los cambios de dirección en las vías que presentan un carril exclusivo creando un espacio de trenzado anterior que permita realizar el movimiento con seguridad, restringiendo la posibilidad de girar desde el 2º carril en la intersección, facilitando la incorporación al carril reservado.

Para la mejora de la situación de seguridad vial urbana sobre todo en el colectivo motorista se plantearon las siguientes actuaciones

1. *Modificación de los sitios de la ciudad que presenten la infraestructura viaria que se estudia y que se identifican como enclaves de concentración de accidentes de este tipo.*
2. *Aplicación y exigencia del nuevo criterio de señalización en nuevos proyectos y desarrollos urbanos.*
3. *Desarrollar la "Divulgación informativa/educativa mediante campañas.*
 - a) *A través de los distintos medios de comunicación.*
 - b) *De forma directa a las distintas asociaciones de conductores.*
4. *Vigilancia y control.*
 - a) *Fase previa de información y concienciación interna en Policía Municipal y Agentes de Movilidad.*
 - b) *Acciones operativas de vigilancia*
5. *Divulgación de resultados obtenidos*

Esta mejora sin duda pone de manifiesto el compromiso del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid con la Seguridad vial urbana.

"Evaluar nuestros objetivos y compromisos de forma continua, nos permite rendir cuentas de nuestra actividad a la sociedad".



7. MATERIAL DE APOYO

Con objeto de favorecer la transferibilidad de nuestra presentación al Premio de Seguridad Vial Urbana adjuntamos como material de apoyo, enlaces a diferentes publicaciones y páginas y material que permite evidenciar el compromiso de la Ciudad y del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid con la Seguridad vial urbana.

[Policía Municipal - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#)

[Memorias de Siniestralidad Vial de la Ciudad de Madrid - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Datos de actuaciones de la Policía Municipal - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Carta de Servicios de Seguridad Vial - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Buzón de sugerencias sobre Seguridad Vial. Policía Municipal de Madrid - Ayuntamiento de Madrid](#)

REDES SOCIALES

[Policía Municipal de Madrid \(@policiamadrid\) / X](#)

[\(117\) Policía Municipal Madrid - YouTube](#)

[Policía Municipal de Madrid \(@policiamadrid\) • Fotos y videos de Instagram](#)

[Policía Municipal de Madrid | Madrid | Facebook](#)

[Policía Municipal de Madrid \(@policiamadrid\) | TikTok](#)

"Nuestro propósito como actores directos en seguridad vial urbana, es reducir los siniestros viales de motocicletas y ante posibles lesiones mejorar la calidad de vida de los lesionados de tráfico ocurridos en la Ciudad de Madrid"



8. CREATIVIDAD Y OTRAS MEDIDAS

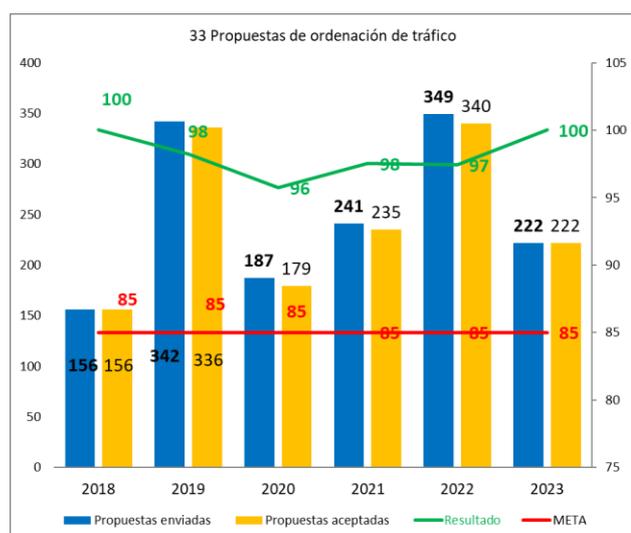
El proyecto se ha realizado mediante una evaluación permite realizar una valoración global, estableciendo los niveles de progreso, el impacto de las medidas y acciones aplicadas para reducir la accidentalidad y los impactos asociados.

Todo ello se implementa bajo el marco de la mejora continua, impregnando esta filosofía de trabajo cada una de a las acciones desarrolladas en el marco de la seguridad vial urbana, tal y como se muestra en la figura.



Se trata de una mejora creativa que muestra la importancia tener presente el estudio y análisis de casa siniestro vial en este caso concreto la seguridad de las motocicletas y que estas mejoras proyectadas son vitales para los motociclistas y la comunidad en su conjunto

Desde la Comisaría de Análisis Vial y Urbano, además se han establecido otras medidas, un total de 222 el pasado año, todas ellas encaminadas a mejora las condiciones que permitan reducir mejorar las condiciones de movilidad y mejorar la accidentalidad reduciendo los siniestros viales en la ciudad de Madrid.



9. CONSIDERACIONES FINALES

En el marco de la Seguridad Vial, en la ciudad de Madrid **se combinan las tradicionales políticas de fomento de la movilidad sostenible** (mejora de la oferta peatonal, ciclista y de transporte público), **con prácticas más innovadoras sustentadas en la intermodalidad y las nuevas tecnologías**. El madrileño, dispone de un amplio abanico de posibilidades para desplazarse que permiten que, para cada trayecto, pueda optar por la solución óptima, y fruto de ello, se han de implementar nuevos modos de actuación integral que permitan garantizar la seguridad de las personas que utilizan las vías.

En caso de los siniestros viales, se trata de un modelo de actuación que orienta las actuaciones bajo criterios de eficacia y eficiencia operativa e integral, lo que permite **mejoras en la calidad de vida de los lesionados de tráfico y de su entorno**.

Precisamente **con la Visión Cero** y este marco de actuación, se persigue que, si bien todos los siniestros viales no son prevenibles, se dirija la atención hacia la prevención de lesiones graves o mortales.

Este convencimiento y compromiso se plasma en diferentes áreas del Ayuntamiento de Madrid con el objeto de adecuar la política de seguridad vial con el Marco Europeo en esta materia, y, por **tanto, alinear las actuaciones y Planes al paquete de medidas** entre los que destacan como objetivos, **la reducción del número de personas fallecidas por accidentes de tráfico y heridos graves**.

Dentro de este Marco de trabajo de mejora continua, se aplican medidas y actuaciones dentro del entorno conceptual de **"Sistema Seguro" definido en el Marco de la Unión Europea** en materia de seguridad vial, y es por ello, por lo que se pone énfasis en comprobar que los vehículos que circulan por las vías y calles de la ciudad de Madrid, así como las infraestructuras sean seguras, que se haga un uso seguro de las mismas (velocidad, conducción en estado sobrio, uso de cinturones de seguridad, cascos y otras medidas) y que en la atención tras los siniestros viales siga un ciclo de mejora continua.

Precisamente en el marco de la presentación a este premio, destacan diferentes acciones y actuaciones producto del Plan Estratégico, entre ellas la que se presenta donde los servicios del Ayuntamiento de Madrid trabajan de forma coordinada con el objeto de **mejorar los siniestros viales urbanos**.

Por todo ello presentamos nuestra mejora en la ordenación viaria que permiten reducir la vulnerabilidad en el motociclismo urbano. Presentándonos a los Premios a la Excelencia en la Seguridad Vial 2024, promovidos por la Carta de Seguridad Vial Europea con a la categoría de **"Mejor iniciativa de apoyo a la seguridad vial en el motociclismo"**.



