

Circulando

los otros no siempre son peores que yo

Basta con una sola infracción
o un hábito incorrecto
para que el desenlace resulte fatal



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



A tu lado vamos todos.

UNA NUEVA MANERA DE (MO)VERSE

Estamos a escasos días de finalizar 2014, momento en el que los buenos deseos para el nuevo año se multiplican. Desde la Dirección General de Tráfico queremos desear a todos nuestros mejores deseos de convivencia pacífica y movilidad segura para el 2015 y para reflexionar sobre cómo es la movilidad de cada uno de nosotros: la real, la que realizamos cuando vamos en coche al trabajo o a llevar a los niños al cole, cuando salimos a pasear con los amigos o cuando cogemos la bicicleta o la moto para realizar una ruta el fin de semana.

El documento que tiene entre las manos va dirigido a usted y al resto de los ciudadanos, porque todos en algún momento del día somos usuarios de los más de 650.000 km de vía pública que recorren nuestros pueblos y ciudades y nos acercan los unos a los otros a través de las vías interurbanas. Hemos recogido aspectos de la circulación que nos afectan y otros en los que la percepción y la realidad de un mismo comportamiento propio distan notablemente entre sí. El objetivo es dar a conocer los peligros que mayor impacto tienen sobre nuestra convivencia en

las vías públicas, recogiendo evidencias del comportamiento auto referido en encuestas poblacionales, las contestaciones con peor tasa de respuesta en nuestros exámenes de obtención del permiso de conducción, y las evidencias de los accidentes investigados en los últimos años, para que una vez conocidas, sean asimiladas e interiorizadas para así poder erradicarlas.

Antes de comenzar este recorrido divulgativo, es importante observar el gráfico adjunto para saber en qué situación nos encontramos. Ante la evidencia de la cifras sería fácil colegir que nuestro comportamiento en la vía es el correcto y que son los demás los que realizan acciones no seguras. Pero no nos engañemos, para llegar a las cifras aquí presentadas, todos tenemos una responsabilidad en la siniestralidad vial y todos debemos asumir que realizamos acciones que en ocasiones no son seguras ni para nosotros mismos, ni para el resto de usuarios. Cada viaje, cada exposición supone un riesgo que cada uno debemos afrontar con perseverancia y contundencia, si queremos hacer de nuestra movilidad una movilidad segura.

Siniestralidad

Datos año 2013

En España las compañías de seguros recibieron más de

2.000.000

de partes de accidentes en los que estuvo implicado un vehículo a motor

90.000

accidentes tuvieron al menos un lesionado

1.680

personas fallecieron

12%

de los conductores implicados en accidentes habían cometido infracciones con pérdida de puntos en el año previo al accidente



1 de cada 10 ingresados sufrió secuelas graves permanentes

Accidentado tipo

45

años o más

20

años o más de experiencia

Varón

Accidente en día laborable

entre las 08.00 h. y las 20.00 h.

22%

los costes económicos para la sociedad española de los accidentes ascendieron a más

5.800 M€



de las víctimas mortales no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del impacto mortal

LA IMPORTANCIA DE PROTEGERNOS Y PROTEGER A LOS DEMÁS

Cinturón de seguridad

Hace más de 55 años se empezaron a instalar cinturones en los vehículos (el primero con cinturón de seguridad de serie salió de fábrica en 1959). Y se van a cumplir 40 años desde que nuestra normativa lo hizo obligatorio en las plazas delanteras en carretera (1975).

Esta obligatoriedad se extendió a los cinturones de las plazas traseras en 1992; y desde 2007 para todos los autobuses nuevos de pasajeros.

El cinturón de seguridad es uno de los elementos de mayor efectividad en caso de un accidente, reduciendo la probabilidad de muerte o heridas graves en hasta un 50%. Aun así, uno de cada diez conductores admite no usarlo.



El 22% de las víctimas mortales del 2013 en turismos o furgonetas no hacían uso de este sistema en el momento del impacto mortal

Sistemas de retención infantil (SRI)

Los cinturones de seguridad no son adecuados al tamaño y configuración de un niño, de ahí la necesidad de utilizar sistemas de retención infantil (SRI) –más conocidos como sillitas–, adaptados a su edad, peso y talla. Los estudios indican que reducen hasta en un 70% el riesgo de muerte del menor. Sin embargo, hasta un 15% de los españoles que llevan niños dicen no utilizar sillita.

Cuatro de los niños fallecidos en 2013 no utilizaban sillita en el momento del accidente

Casco para motos y ciclomotores

El uso del casco para ciclomotores y motocicletas es obligatorio desde 1982 en carretera, y desde 1992 también en ciudad. Esta obligatoriedad contrasta con que aun hoy el 30% de los ciudadanos no perciben peligro en ir sin casco, y hasta un 10% de motociclistas admite no usarlo en el entorno urbano. El uso del casco reduce hasta un 50% el riesgo de lesiones mortales o graves.



En el año 2013, doscientas veinte personas que no llevaban casco fallecieron o sufrieron heridas graves en un accidente de tráfico

Casco para bicicletas

Aunque la legislación sobre el casco de bicicleta es más reciente, y aún está evolucionando, un 30% de los que viajan como ciclistas dicen llevar el casco siempre o muy a menudo, con otro 53% de ciudadanos encuestados que no considera peligroso el montar en bici sin él.

Pacificar el tráfico

Dar una cifra general tiene sus dificultades, pero en la más conservadora de las evaluaciones, la pacificación del tráfico motorizado en una zona urbana reduce los accidentes mortales en un 15%.

Y si hablamos de la percepción de los riesgos de la velocidad en vías interurbanas, uno de cada 3 conductores entrevistados no percibe peligro en conducir a 160 km/h por autovía o autopista. Respecto a las carreteras convencionales, la realidad es que el 80% de los accidentes con heridos graves o fallecidos ocurren como salidas de vía y colisiones.

Aprovechamos para recordar aquí que, solo pueden rebasar en 20 km/h la velocidad máxima permitida para carreteras convencionales que no discurren en suelo urbano, los turismos y motocicletas que estén adelantado a otros vehículos que circulen a una velocidad inferior a los límites de esas vías.

Respecto a la vigencia de la señalización de los límites de velocidad, una señal en una vía sin prioridad deja de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad.

LA NECESIDAD DE CREAR UN ENTORNO DE CIRCULACIÓN SEGURO

La distancia de seguridad

Las leyes físicas nos explican la importancia de respetar numerosas normas. Es el caso de la distancia de seguridad, porque para pasar del movimiento al reposo sin daños requiere de un espacio y un tiempo. Unos ejemplos: si se circula a 50 km/h se necesitan 25 metros para parar. Si la velocidad se eleva a 120 km/h, la distancia necesaria para parar el coche es de 103 metros; o lo que es lo mismo, para frenar necesitamos la longitud de un campo de fútbol (que mide más o menos 100 metros).

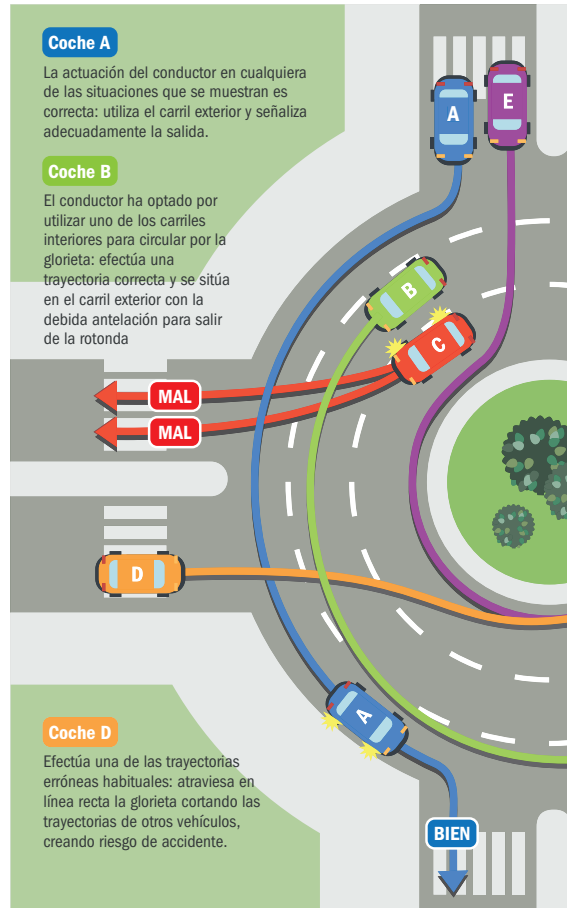
Menos de la mitad de los encuestados dice respetar siempre la distancia de seguridad, y un 30% dice no respetarla nunca, casi nunca o a menudo

Carril derecho

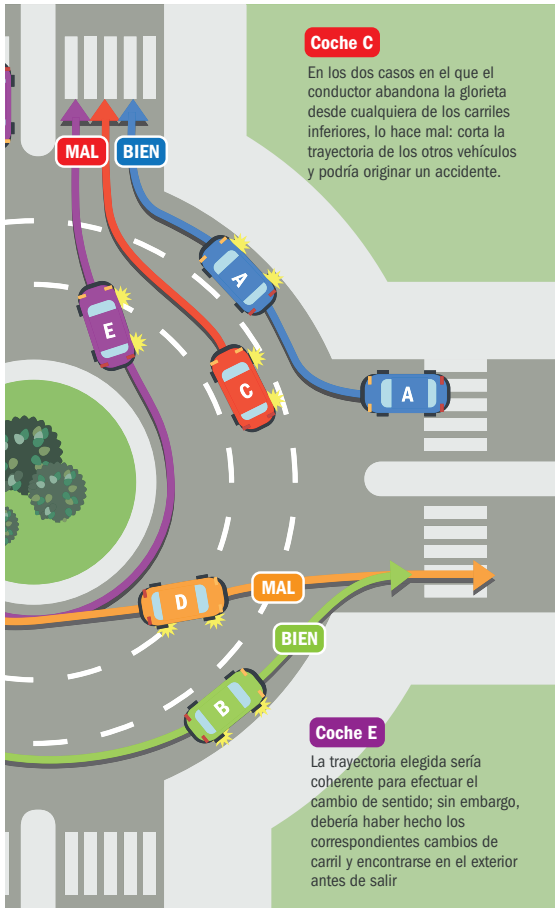
Como también es de señalar la necesidad de circular por el carril adecuado cuando disponemos de dos o más carriles en el mismo sentido de la marcha. En zona urbana, cada quien circulará por el carril que mejor le convenga a su destino siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos y no deberá abandonarlo mas que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

En cambio, en zona interurbana debemos usar el carril más a la derecha posible. Respecto los adelantamientos en estas vías, recordar que el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en ese carril a condición de que no entorpezca a los vehículos que circulen por detrás de él.

Qué hacemos bien y mal



El artículo 87 del Reglamento General de Circulación prohíbe adelantar por la derecha



Adelantamiento

Adelantar es una de las maniobras de conducción más peligrosas; por ello, es necesario recordar que está prohibido adelantar en curvas, en cambios de rasante de visibilidad reducida, en los pasos para peatones señalizados, en las intersecciones

y sus proximidades, y en los túneles y pasos inferiores.

Cuando se trate de adelantar a un ciclista habrá que mantener siempre la distancia lateral mínima de 1,5 m.

El 21% de los conductores no ven peligro en rebasar la línea continua para adelantar, y un 33% de los conductores admite adelantar por la derecha

No respetar señales

Casi la mitad de los conductores admite no respetar las señales de tráfico, o dice no percibir peligro en saltarse un semáforo en ámbar. Un 12% de conductores admite saltárselo en ámbar siempre o muy a menudo. Por citar un último ejemplo de estos comportamientos, un 22% de los conductores no perciben peligro en no ceder el paso cuando así está señalizado.

Las señales más desconocidas:



R-3
Calzada con prioridad



R-104
Entrada prohibida a motocicletas



R-200
Prohibición de pasar sin detenerse



R-112
Entrada prohibida a vehículos de motor con remolque, que no sea un semirremolque o un remolque de un solo eje



R-201
Limitación de masa

Fuente.- DGT

Velocidad

Muchos opinan que conducir por encima del límite de velocidad es un comportamiento *normal* y aceptado socialmente. El exceso de velocidad es la infracción que más se reconoce: 7 y 6 de cada 10 conductores admiten no respetar los límites de velocidad en vía urbana e interurbana, respectivamente.

Hasta un 30% de los conductores no percibe peligro en ir a 65 km/h en entorno urbano. A otro 30% le parece que conducir 20 km/h por encima de los límites de velocidad en entornos residenciales hace que la conducción sea más entretenida; solo un 14% considera que esta conducta aumenta la probabilidad de estar implicado en un accidente.

Más de un 3% de los españoles se muestra dispuesto a conducir 20 km/h por encima del límite permitido y aseguran además que 4 de cada 10 de sus amigos lo harían también.

Estos conductores deberían pensar que su posibilidad de sobrevivir como peatones o ciclistas al atropello de un vehículo que circula a 60 km/h es prácticamente nula. A 50 km/h sus opciones de sobrevivir aumentan al 30% y a 30 km/h llegan al 90%.

Estacionamiento

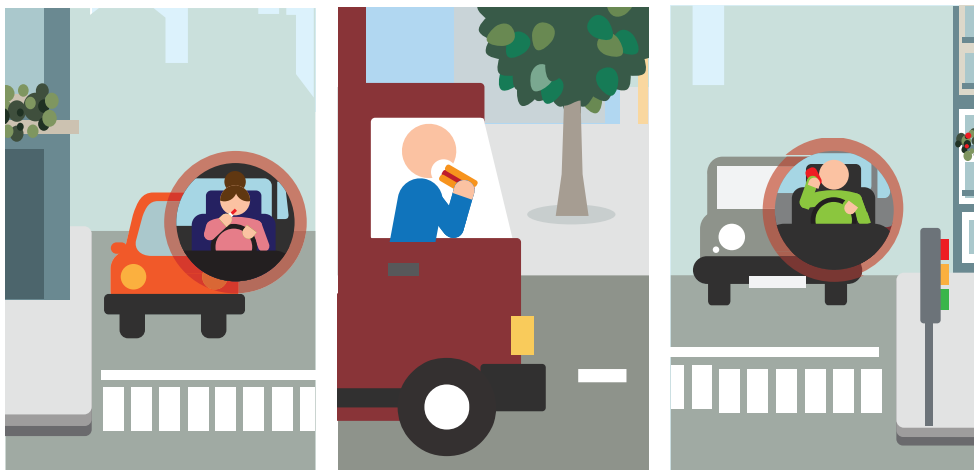
Si queremos garantizar nuestra seguridad, no solo se trata de movernos a la velocidad adecuada, sino también de no parar o estacionar cuando o donde no debemos. Por ejemplo, allá donde en el suelo haya señales amarillas en zigzag, debemos recordar que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general, aunque se permite una parada puntual. Las señales amarillas longitudinales continuas indican que el estacionamiento y parada están prohibidos; las amarillas longitudinales discontinuas advierten de que el estacionamiento está prohibido; las cuadrículas amarillas recuerdan que no se debe obstaculizar una intersección; un damero en blanco y rojo alerta sobre dónde empieza una zona de frenado de emergencia y por tanto no se puede parar ni estacionar.

Para parar o estacionar el vehículo en vías interurbanas debemos buscar un lugar fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre la parte transitable.

Y un último recordatorio: cuando un vehículo policial nos da el alto, éste se situará por detrás de nuestro vehículo en el arcén.



LA CONVENIENCIA DE ESTAR VIGILANTES



La fatiga

Mientras nos desplazamos es esencial adecuar nuestra percepción y reacción a aquello que ocurre en nuestro entorno. De esta necesidad de estar alerta deriva la recomendación de descansar cada dos horas en trayectos largos.

A pesar de ello, un 71% de los conductores que realizan viajes admite no respetar los tiempos de descanso y la mitad de ellos no percibe peligro alguno en no hacerlo. Uno de cada 4 admite seguir el viaje a pesar de sentirse muy cansado. ¡Y uno de cada 10 conduce dando cabezadas incluso! En realidad, solo un 26% de los conductores que se sienten cansados reconoce pararse a descansar.

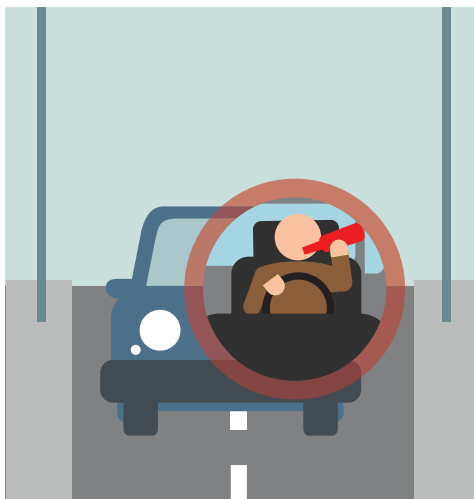
A pesar de que los españoles consideramos la fatiga como el tercer factor más relacionado con los accidentes, no actuamos en consecuencia con esa reflexión.

Distracciones

Muchas otras actividades distraen durante la conducción, como el fumar –el 65% de los fumadores admiten hacerlo mientras conducen y un 28% no percibe peligro en fumar y conducir–. O comer mientras se conduce –el 45% admite hacerlo–.

Otro motivo de distracción muy extendido hoy en día es el manejo del móvil y las aplicaciones móviles. El 41% de los conductores reconoce que lo usan. El 24% admite que manipula el GPS mientras conduce, el 34% no ve peligro en este tipo de acción (manipular) y otro 26% no percibe riesgo en atender el móvil sin manos libres. Comparado con otros posibles factores de riesgo a menudo relacionados con los accidentes, los españoles situamos el uso del móvil como el cuarto factor más ligado habitualmente a éstos.





DROGAS, OTRO FACTOR DE RIESGO

La gravedad de conducir después de haber ingerido drogas ilegales es un factor de riesgo muy novedoso en nuestra cultura. Pese a todo, comparado con otros posibles factores de riesgo habituales en los accidentes, los españoles situamos las drogas como el segundo factor más frecuente en los siniestros. Eso sí, sólo un 1% de los conductores admite haber sido sancionado por este motivo aunque un 8% dice conocer a otros conductores que han sido sancionados por este motivo.

Alcohol

Los españoles situamos el alcohol como el factor más vinculado con los accidentes de tráfico, algo que posiblemente tendrá que ver con la existencia en nuestro país de una legislación que identifica sanciones administrativas y penales en relación a este factor de riesgo.

Aunque en la mayoría de la ciudadanía ha calado el mensaje: “Si bebes, no conduzcas”, hay cifras aún preocupantes. Uno de cada 5 conductores de turismo y 1 de cada 2 de motocicleta admiten beber alcohol antes de conducir; un 23% de ellos reconoce no percibir peligro en hacerlo y hasta un 6% cree que puede beber si conduce “con cuidado”.

Solo 4 de cada 10 conductores conocen la tasa máxima de alcohol permitida para poder conducir. Actualmente, los límites que marcan el umbral de sanción administrativa para los conductores con más de dos años de permiso de conducción son 0,5 g/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado y a partir de 1,2 g/l en sangre o 0,60 mg/l en aire espirado es ilícito penal.

Además, es necesario saber que cuando un agente nos pide nuestra participación para valorar si estamos conduciendo tras ingerir alcohol, tenemos la obligación legal de colaborar, bien porque hayamos tenido un accidente, cometido una infracción o se esté realizando un control preventivo.

Consumo de drogas

Los estudios realizados a pie de carretera indican que 8 de cada 100 conductores lo hacen después de haber ingerido estas sustancias. En el caso de conductores de motocicletas, un 9% admite haber sido sancionado pero nada menos que un 30% dice tener *conocidos* motoristas a quienes sí han sancionado. La legislación actual sanciona administrativamente la presencia de drogas ilegales en el organismo de los conductores y penalmente cuando se observa que el conductor tiene signos de estar afectado para conducir. La muestra biológica para la detección de estas sustancias es la saliva.



EL VALOR DEL RESPETO MUTUO

Cuando se trata de valorar la cortesía en la circulación los resultados de las encuestas no son nada satisfactorios. En cuanto al respeto a los usuarios más vulnerables, los peatones, un 50% de los conductores admite respetarlos poco o nada. Un 3% de conductores admite no ceder el paso a las personas que cruzan a pie en los pasos de peatones, porcentaje que sube al 11% en el caso de motoristas y en torno al 15% admite saltarse los semáforos.

Motoristas y ciclistas

Como conductores de vehículos motorizados tampoco somos respetuosos con los ciclistas: el 61% admite respetarlos *poco o nada*; 21% no ve peligro en adelantar ciclistas sin respetar la distancia y hasta un 19% admiten invadir el carril bici correctamente señalizado. Casi la mitad (44%) de los conductores de coches admite respetar *poco o nada* a los conductores de motocicletas.

Peatones y ciclistas

El respeto debería ser mutuo pero, ¿somos como peatones respetuosos? Un 15% caminamos por el carril bici, el 32% cruzamos la calle por un lugar no señalizado y algo menos con el semáforo en rojo. Incluso más de la mitad de los peatones admitimos cruzar fuera de los pasos de cebra, 21 de cada 100 atendiendo al móvil o escuchando música y algunos menos, pero muchos, sin mirar o andando por la derecha en carretera.

Ver y ser vistos

Para facilitar el respeto mutuo, es básico ver y ser vistos. De ahí la importancia de señalar adecuadamente nuestras paradas y cuando realizamos maniobras. Importante el uso correcto de luces, de intermitentes,

de materiales reflectantes... Un 31% de los ciclistas no percibe peligro en montar en bici sin luces de noche y sólo un 40% dice usar ropas/marcas reflectantes.

Señales del agente

Respecto a las señales de los agentes de tráfico, siempre hay que tener en cuenta sus indicaciones. Por ejemplo, cuando uno se presente con el brazo levantado verticalmente, obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen hacia él.

Todo en regla

Naturalmente, es básico para la seguridad tener todos los elementos del coche en perfecto estado, desde los neumáticos a cualquier sistema de seguridad que redunde en la seguridad propia y la de los demás. De igual manera, todos los documentos del coche deben llevarse en regla: pasar la correspondiente ITV cuando corresponda, llevar el vehículo asegurado perfectamente, etc.

Normas de circulación

Para fomentar el respeto mutuo, existen unas normas de circulación recogidas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Circulación, Reglamento General de Conductores, Reglamento General de Vehículos y las ordenanzas municipales, porque las sanciones son sólo una herramienta más para fomentar el cambio de comportamiento.

Para más información:
www.dgt.es

DIEZ INDICACIONES A TENER EN CUENTA PARA MEJORAR LA CONDUCCIÓN Y EVITAR ACCIDENTES

