

## Cifras relevantes

### Idade

O 59% das mortes que se producen no mundo por accidentes de tránsito acontecen en adultos novos (16 a 44 anos).

### Sexo

Dende unha idade temperá, os varóns teñen máis probabilidades que as mulleres de verse involucrados en accidentes de tránsito. Os homes son as vítimas de máis das tres cuartas partes (77%) das mortes por accidentes de tránsito.

### Velocidade

O aumento da velocidade media relaciónase directamente coa probabilidade de que aconteza un accidente de tránsito e coa gravidade das consecuencias deste.

- Os peóns teñen máis probabilidades de sobrevivir a un atropelo se a velocidade é, como máximo, de 30 km/h.
- Arredor do 40% dos accidentes de tránsito mortais son causados por un exceso de velocidade.
- A porcentaxe de condutores falecidos en accidente de tránsito triplicase cando a causa é o exceso de velocidade.

### Cascos de motociclista

Usar correctamente un casco de motociclista pode reducir o risco de morte case nun 40%, e o risco dun traumatismo grave en máis do 70%.

### Cintos de seguridade

O uso do cinto de seguridade diminúe nun 40% a un 50% o risco de morte dos ocupantes dianteiros dun vehículo, e nun 25% a un 75% o dos pasaxeiros de asentos traseiros.

## Mobilidade e Seguridade Viaria

A mobilidade realizada por motivos laborais é un dos principais motivos de desprazamento. O uso do vehículo para estes desprazamentos provoca unha serie importante de efectos negativos, uns dos cales, á marxe dos ambientais, é a elevada taxa de accidentalidade que leva consigo.

Cada ano pérdense case 1,24 millóns de vidas a consecuencia dos accidentes de tránsito. Entre 20 millóns e 50 millóns de persoas sofren traumatismos non mortais e á súa vez unha proporción destes padecen algunha forma de discapacidade.

Peóns, ciclistas, motociclistas e condutores corren un risco moito maior por quilómetro percorrido que os condutores e pasaxeiros de vehículos de transporte colectivo.

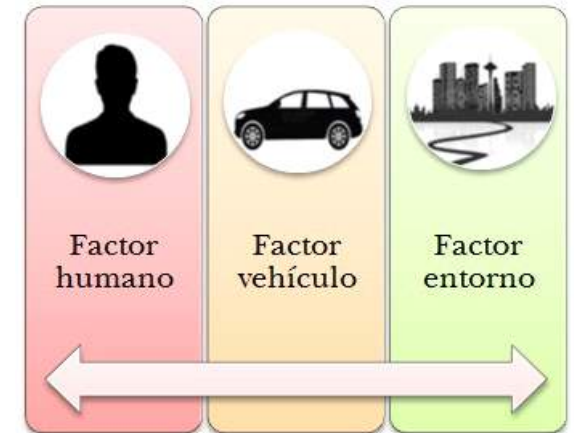
A seguridade viaria abrangue a prevención de accidentes por desprazamentos e a minimización dos seus efectos, especialmente para a vida e a saúde das persoas .



# Universidade de Vigo

## Plan de Mobilidade e Seguridade Viaria

Factores de risco na mobilidade:



⇒ Humano: as distraccións, a fatiga, a falta de sono, o estado emocional, conducir baixo os efectos do alcohol ou drogas, adiantar en lugares prohibidos, conducir con exceso de velocidade...

⇒ Vehículo: tipo de vehículo, características propias e equipación, avarías...

⇒ Contorno: a chuvia, a néboa, unha deficiente iluminación, o estado das estradas, sinalizacións incorrectas...

Non obstante, non todos estes factores teñen a mesma importancia na causa dos accidentes, xa que a pesar do vehículo e os derivados de factores ambientais, o factor humano é o responsable de entre o 70% e o 90% dos accidentes de tráfico.

## NORMAS DE CIRCULACIÓN PARA CICLISTAS

### CIRCULACIÓN POLA BEIRAVÍA

Como norma xeral se non existe vía para ciclistas deberán circular pola beiravía e, de non ser transitable, empregar a parte imprescindible da calzada. Nos descensos prolongados con curvas, os ciclistas poderán abandonar a beiravía circulando pola calzada, achegados á dereita.

### CICLISTAS, PRIORIDADE RESPECTO A VEHÍCULOS A MOTOR

Terán prioridade de paso cando circulen por un carril-bici, por un paso para ciclistas ou por unha beiravía debidamente sinalizada.

Tamén terán prioridade de paso cando xiren para entrar noutra vía, e cando circulando en grupo o primeiro deles iniciase xa un cruzamento ou entrado nunha glorieta.

Durante o adiantamento a ciclistas os vehículos deberán deixar unha separación mínima de 1,5 m.

### TAXA DE ALCOHOLEMIA PARA CICLISTAS

A taxa máxima de alcoholemia dos condutores (0,5 g alcohol/l de sangue) aplica tamén a ciclistas.

### CIRCULAR EN GRUPO, PERO NON EN PELOTÓN

Permítese aos ciclistas circular sen manter a separación entre eles. Poderán circular en columna de dous como máximo, sempre o máis á dereita posible da vía e colocándose de un en un en tramos de pouca visibilidade.

### EN BICICLETA, CON CASCO

Os condutores e ocupantes de bicicleta deberán utilizar cascos de protección homologados cando circulen en vías interurbanas, salvo en ramplas ascendentes prolongadas, por razóns médicas ou por condicións extremas de calor.

Ademais, coa entrada en vigor da nova lexislación, o casco ciclista será obrigatorio en cidade para os menores de 16 anos.

## OS PEÓNS COMO PARTE DA CIRCULACIÓN

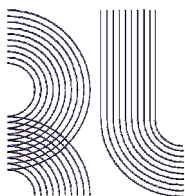
### PEÓNS, A PARTE MÁIS FRÁXIL

Un peón é a persoa que, sen ser condutor, transita a pé polas vías públicas. Sen a protección de ningunha "carrocería", os peóns son as pezas máis vulnerables da mobilidade viaria, con especial atención a nenos e persoas maiores.

As causas máis frecuentes dos atropelos son as infraccións e distraccións cometidas polo condutor (60%), pero tamén as imprudencias dos peóns (40%). Así se desprende dun estudo realizado pola fundación Mapfre.

A Estratexia de Seguridade Vial 2011-2020 da DGT, recolle que o factor determinante na gravidade dos atropelos é a velocidade de impacto, segundo a OMS os peóns incorren nun risco de morte próximo ao 80% cando a velocidade de impacto é de 50 km/h, risco que se reduce ao 10% a 30 km/h.

Para evitar accidentes, os peóns deben facerse ver ante os condutores, cruzar polos lugares axeitados, non irromper por sorpresa na calzada e, en definitiva, coñecer e respectar as normas de circulación; maila

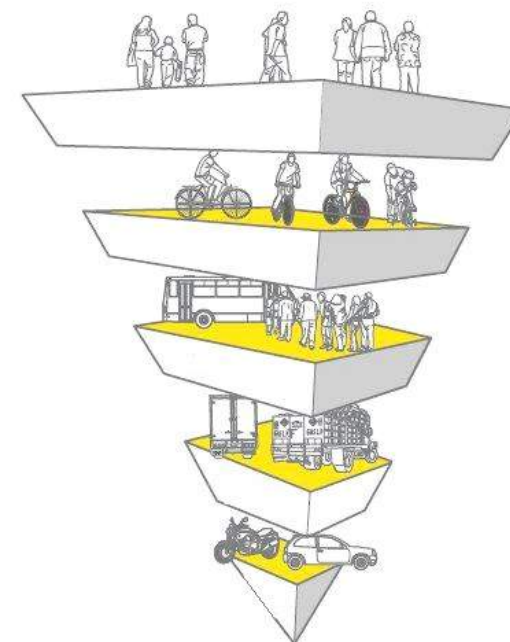


Servizo de Prevención de Riscos Laborais  
Oficina de Medio Ambiente

Edificio Isaac Newton, pranta alta  
Campus Lagoas, Marcosende  
36310 Vigo (Pontevedra)

# SEGURIDADE VIARIA

## PLAN DE MOBILIDADE E SEGURIDADE VIARIA DA UNIVERSIDADE DE VIGO



Universidade de Vigo