



Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Estudio circulación en rotondas en España



Madrid 31 de marzo de 2016



Centro de Estudios
de Seguridad Vial



Ficha técnica

El estudio “Circulación en Rotondas en España” se ha realizado con información procedente de dos vías: base de datos interna de **siniestros de AXA Seguros** y encuesta online realizada en la página **web Ponle Freno** .

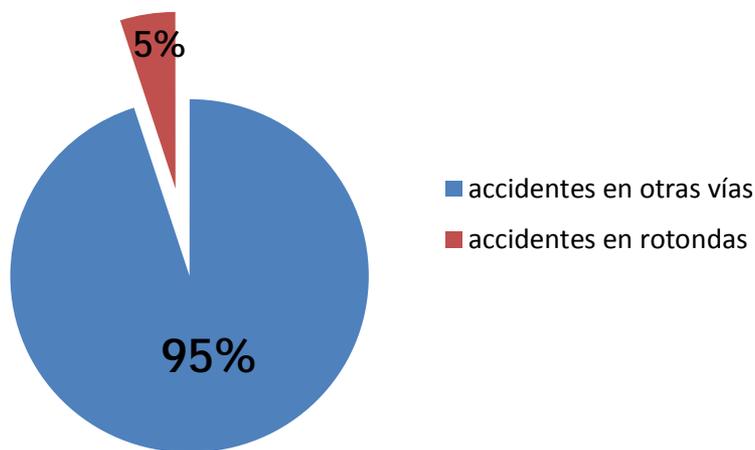
En la base interna de siniestros de AXA Seguros se han revisado 40.000 siniestros en 2015, de los cuales 1.827 fueron analizados en profundidad (por ser ocurridos en rotondas) para conocer las causas, consecuencias y otros datos del informe. No obstante, para analizar las muertes producidas en las rotondas, el periodo se amplió a 2014 debido al escaso número de víctimas mortales.

En la encuesta online realizada en la página web de Ponle Freno han participado 25.778 usuarios habiéndola finalizado 14.915 personas, en un periodo comprendido entre el 15 y el 29 de marzo de 2016.

Siniestralidad en rotondas

Las rotondas son seguras: tan solo el 5% de la muestra de siniestros analizada se produjo en rotondas.

De los 40.000 siniestros analizados, 1.827 se produjeron en rotondas o glorietas.



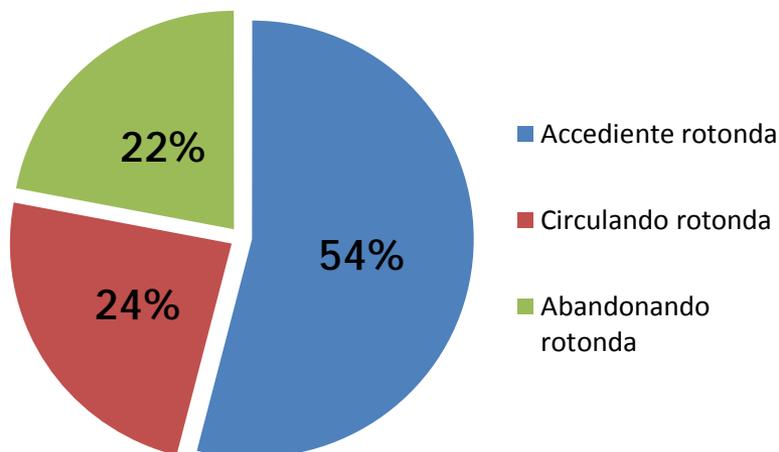


Centro de Estudios
de Seguridad Vial

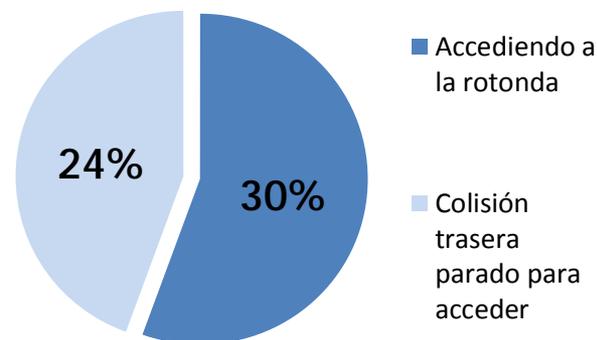
Siniestralidad en rotondas

El acceso a las rotondas es el momento más peligroso: más del 50% de los accidentes se producen accediendo a ellas.

Del 54% de accidentes producidos accediendo a rotondas, 24% ocurrieron por colisión trasera cuando el vehículo estaba parado para incorporarse a la rotonda.



Accidentes producidos accediendo a rotondas



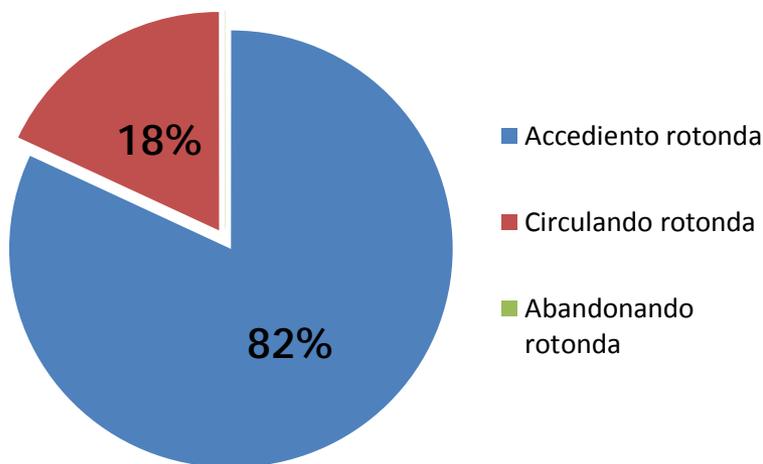


Centro de Estudios
de Seguridad Vial

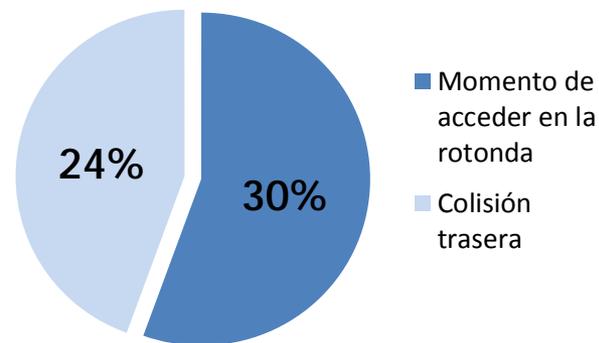
Siniestralidad en rotondas

El acceso a la rotonda es el momento más peligroso: más del 50% de los accidentes se producen accediendo a ellas.

De las 11 muertes registradas en rotondas en el estudio, el 82% se produjeron en el momento de acceder a la rotonda.



Accidentes producidos accediendo rotondas



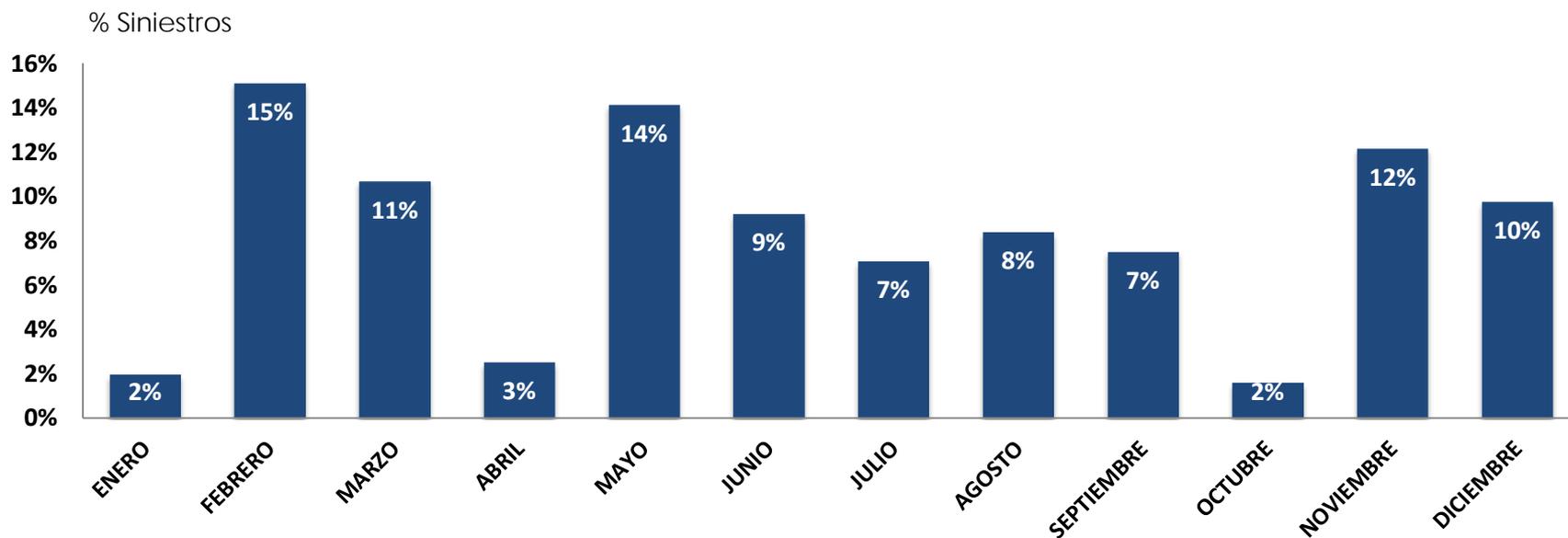


Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Estacionalidad

Los picos de accidentes se producen muy irregularmente a lo largo del año.

No hay ninguna incidencia en el incremento según los meses o estaciones. No obstante, el verano registra mayor homogeneidad que el resto de estaciones



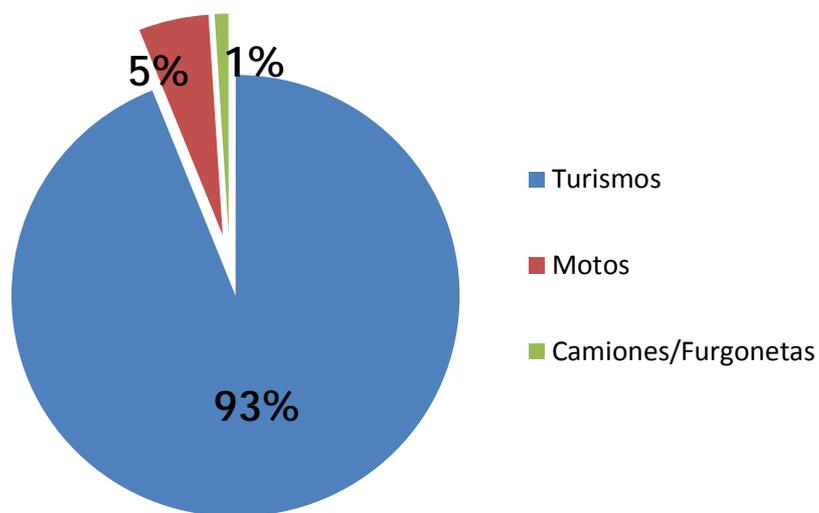


Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Estacionalidad

El 93% de los vehículos colisionados en rotondas eran turismos

Las motos apenas ocupan un 5% de siniestralidad





Centro de Estudios
de Seguridad Vial

Conocimiento sobre la circulación en rotondas

- ✓ El 67% de los conductores no sabe que la prioridad la tiene siempre el vehículo que antes se incorpore a la rotonda
- ✓ El 29% de los conductores no tienen claro que la norma general obliga a incorporarse y a abandonar la rotonda por el carril exterior o derecho
- ✓ El 49% de los conductores no saben con certeza en qué supuestos puede circularse por el carril o carriles interiores
- ✓ El 34% de los conductores creen erróneamente que se puede abandonar una rotonda desde el carril interior bajo determinadas circunstancias
- ✓ El 47% de los conductores no sabe que es antirreglamentario usar el intermitente de la izquierda para cualquier maniobra que no sea cambiar de carril
- ✓ El 40% de los conductores desconoce que un grupo de ciclistas se considera un solo vehículo y, por tanto, no se puede separar en las rotondas



Conocimiento sobre la circulación en rotondas

En relación a la siniestralidad:

- ✓ Las rotondas son seguras: solo el 5% de los accidentes de la muestra analizada se produjeron en rotonda o glorieta
- ✓ La incorporación a la rotonda es el momento más crítico: representa más de la mitad de los accidentes y el 80% de las víctimas mortales.
- ✓ El comportamiento de la siniestralidad por meses no presenta ninguna estacionalidad: contiene puntos más álgidos en meses alternos (enero y octubre tienen el 2% de siniestros cada uno, y febrero y mayo el 15% cada uno de ellos. El resto fluctúa entre el 7% y el 12%)
- ✓ Las motos apenas registran siniestralidad: tan solo un 5% de los vehículos siniestrados eran motos



Conocimiento sobre la circulación en rotondas

En relación a cómo circular:

- ✓ Entre el 25% y el 35% de los conductores no tiene claro cómo circular correctamente por una rotonda. Aunque la mayoría sabe como hacerlo, en la práctica, circulan mal y utilizan de manera incorrecta el carril interior
- ✓ Más del 50% de los conductores no tienen clara la prioridad de los diferentes vehículos que circulan por una rotonda o glorieta o que se van a incorporar a al misma



Consejos

- ✓ **Antes de llegar a la rotonda y durante la circulación en la misma:** hacerlo a la velocidad adecuada.
- ✓ **Ante de entrar en la rotonda:** tiene prioridad quien ya está circulando por la rotonda.
- ✓ **Antes de salir de la rotonda:** señalar bien con los intermitentes la maniobra de salida.
- ✓ **Para abandonar la rotonda:** deberás colocarte en el carril de la derecha (advirtiendo de esta maniobra con los intermitentes) con suficiente antelación.



Consejos

- ✓ **Particularidades específicas sobre utilización de carriles y prioridad en rotondas:**

Se aplican las normas generales de circulación que se utilizarían en tramo recto. Esto implica que la norma general es circular por la derecha quedando el carril izquierdo reservado a los adelantamientos o para cuando hay una elevada densidad de tráfico.

Se pone el intermitente izquierdo para incorporarse a un carril interior, nunca para indicar que no vamos a tomar la salida. Nunca (como en una recta) se puede abandonar la rotonda por un carril que no sea el exterior (derecho).

Consejos

✓ Particularidades específica sobre utilización de carriles y prioridad en rotondas:

A una rotonda de más de un carril se puede acceder por el carril derecho o por el izquierdo de la vía por la que circulamos (siempre que éstos sean del mismo sentido).

En cualquier caso la rotonda debe abandonarse desde el carril exterior o derecho. Si la vía a la que nos vamos a incorporar es de dos carriles para el mismo sentido, en zona urbana podremos tomar el que mejor se adapte a nuestro destino, pero en vía interurbanas habrá que tomar siempre el derecho de la vía a la que nos incorporamos.

En una rotonda siempre tiene la prioridad el vehículo que antes se ha incorporado a ella, independientemente de la vía por la circulara antes o de la que vaya a tomar, excepto en el caso de los vehículos policiales o de emergencia siempre que éstos lleven conectadas las señales ópticas y acústicas correspondientes (igual que en el resto de las vías).



Centro de Estudios de Seguridad Vial



Qué hacemos bien y mal

Coche A

La actuación del conductor en cualquiera de las dos situaciones que se muestran en el gráfico es correcta: utiliza el carril exterior y señala adecuadamente la salida.

Coche B

El conductor ha optado por utilizar uno de los carriles interiores para circular por la glorieta; efectúa una trayectoria correcta y se sitúa en el carril exterior con la debida antelación para salir de la rotonda.

Coche C

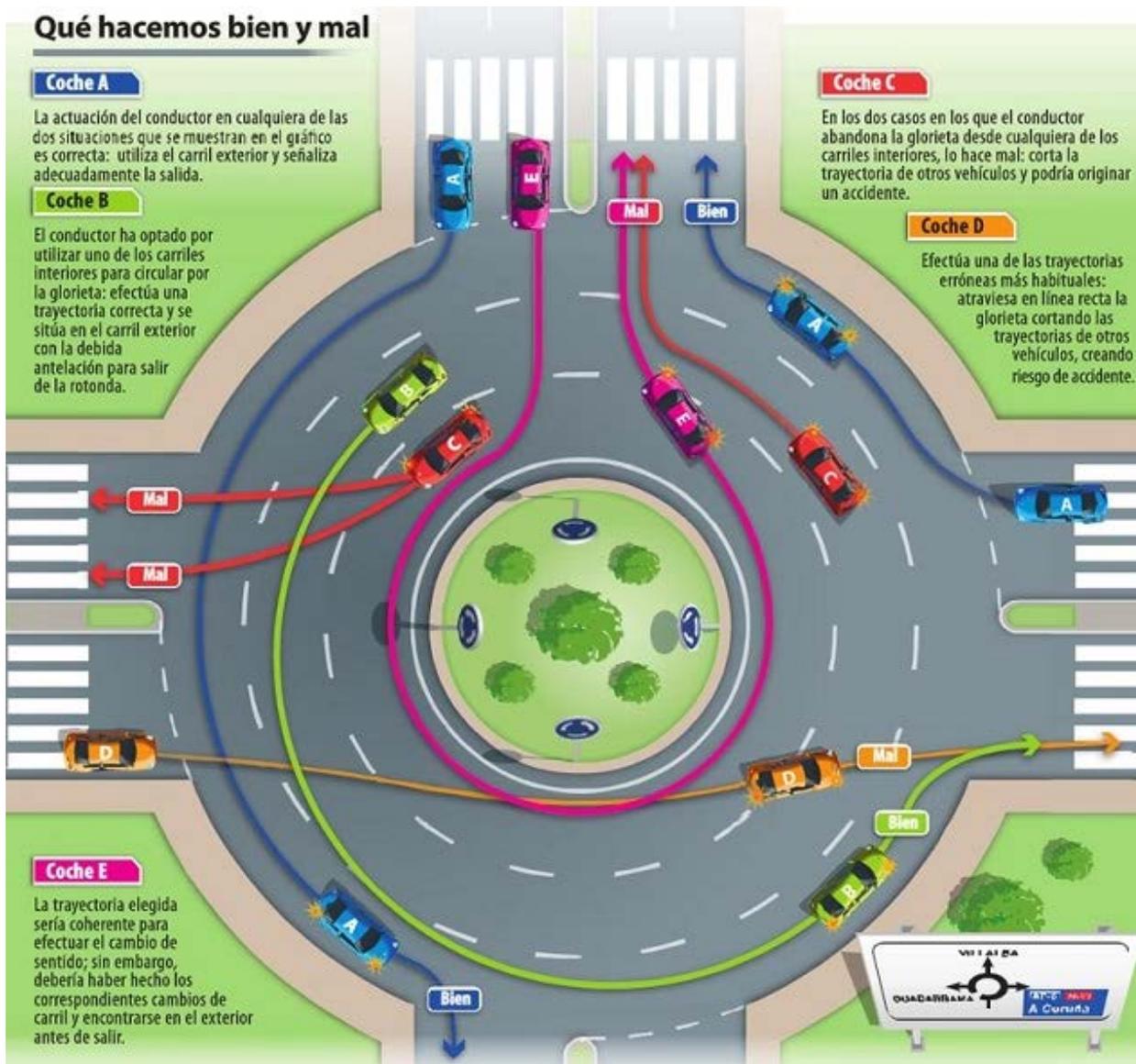
En los dos casos en los que el conductor abandona la glorieta desde cualquiera de los carriles interiores, lo hace mal: corta la trayectoria de otros vehículos y podría originar un accidente.

Coche D

Efectúa una de las trayectorias erróneas más habituales: atraviesa en línea recta la glorieta cortando las trayectorias de otros vehículos, creando riesgo de accidente.

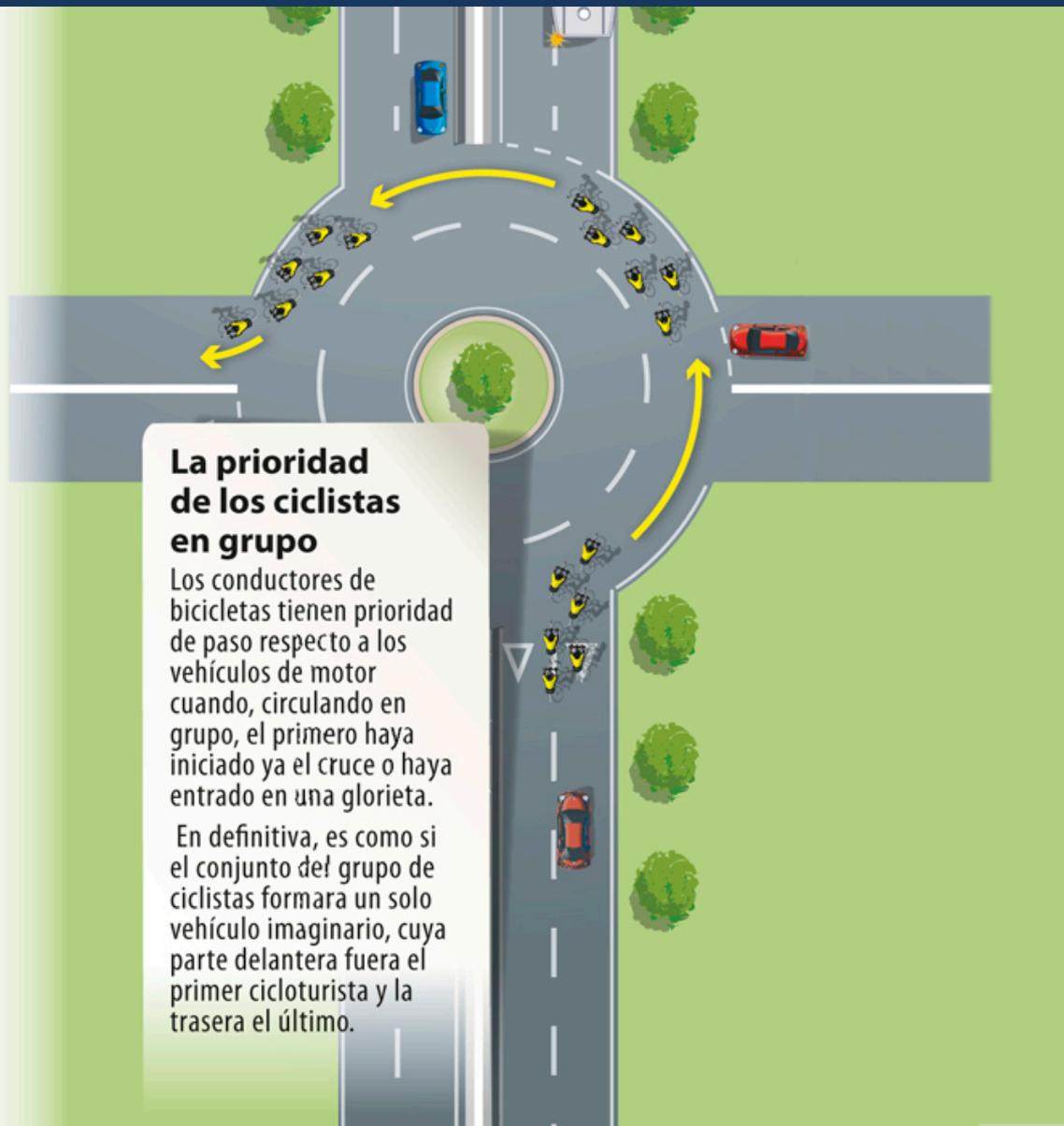
Coche E

La trayectoria elegida sería coherente para efectuar el cambio de sentido; sin embargo, debería haber hecho los correspondientes cambios de carril y encontrarse en el exterior antes de salir.





Centro de Estudios
de Seguridad Vial



La prioridad de los ciclistas en grupo

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor cuando, circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En definitiva, es como si el conjunto del grupo de ciclistas formara un solo vehículo imaginario, cuya parte delantera fuera el primer cicloturista y la trasera el último.