

**CATÁLOGO
DE EXPERIENCIAS
DE SEGURIDAD VIAL
URBANA EN ESPAÑA**



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico

A blurred urban street scene with pedestrians and a tram. The image is used as a background for the title. The text is overlaid on the left side of the image.

**CATÁLOGO
DE EXPERIENCIAS
DE SEGURIDAD VIAL
URBANA EN ESPAÑA**

La ciudad es un espacio de relación para las personas, donde el contacto, la convivencia y la comunicación constituyen la esencia de la vida colectiva.

El reto que se plantea es la necesidad de tender hacia una movilidad más sostenible que, satisfaciendo las necesidades de la sociedad actual, no afecte de forma desfavorable e irreversible a las generaciones futuras.

En el año 2007, el 72% de la población europea vivía en núcleos poblacionales urbanos, que son fundamentales para el crecimiento y el empleo. Las ciudades necesitan sistemas de transporte eficientes en apoyo de su economía y del bienestar de sus habitantes. Un transporte público favorable y asequible para todos es de vital importancia para animar a los ciudadanos a tener una menor dependencia del vehículo privado.

Existe un hecho incuestionable que no podemos dejar de contemplar: la práctica totalidad de los desplazamientos que efectúan los ciudadanos tienen su origen y su final en zona urbana. Nuestras ciudades constituyen, por tanto, una verdadera escuela de conducción y civismo, los hábitos que allí se adquieran se transferirán también a la zona interurbana. Las ciudades deben ser los ámbitos territoriales donde se planifiquen y lleven a cabo las acciones prioritarias en materia de seguridad vial.

Las ciudades han contribuido en los últimos años al reto planteado de reducción de las víctimas mortales, si bien la reducción ha sido menor que en las carreteras. La disminución en carretera en los últimos 6 años ha sido del 52% y en zona urbana ha sido del 36%.

Respecto de las cifras totales de 2009, el ámbito urbano ha registrado el 54% del total de accidentes con víctimas, el 22% de los fallecidos por accidente de tráfico y el 50% de los heridos por esa causa.

La mejora de la seguridad vial urbana exige la participación activa del conjunto de administraciones públicas y la colaboración de todos los agentes sociales y económicos implicados. Cada organismo y sector tiene que intervenir desde su ámbito competencial ejerciendo las funciones que tiene atribuidas, si bien es la administración local la que juega un papel decisivo en esta tarea.

El Catálogo de Experiencias de Seguridad Vial Urbana que ahora presentamos pretende ser una herramienta que sirva de guía y apoyo a los municipios en su planificación de las medidas de seguridad vial, complementando desde un punto de vista práctico las formulaciones teóricas recogidas en el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana elaborado por la DGT en el año 2007.

Igualmente puede contribuir de forma positiva a favorecer la extensión de planes municipales de seguridad vial, cumpliendo así con uno de los objetivos básicos del Convenio DGT-FEMP del año 2009.

Próximo a celebrarse el segundo Encuentro de Ciudades, este documento resulta totalmente apropiado como complemento al mismo. El evento se muestra un marco inigualable para poder compartir y debatir las distintas experiencias y buenas prácticas desarrolladas en las diferentes ciudades de nuestra geografía, buena parte de ellas recogidas en este Catálogo.

Conseguir una movilidad segura, sana, ecológica y limpia es la mejor herencia que podemos dejar a nuestras generaciones futuras.

Anna Ferrer Giménez

Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

EXPERIENCIAS EN SEGURIDAD VIAL: DEL COMPROMISO A LA ACCIÓN

El estudio, la planificación y la gestión de la seguridad vial urbana deben abordarse actualmente desde una perspectiva amplia y transversal que enmarque la accidentalidad y todos los factores asociados en el contexto de la movilidad sostenible municipal. Los principios y valores de la cultura de la sostenibilidad, aplicados a la movilidad y la convivencia en el espacio público de todas las redes de transporte y sistemas de desplazamiento, exige integrar la seguridad vial como uno de los ejes prioritarios de actuación a la hora de diseñar y construir un entorno urbano más tranquilo, saludable y seguro.

A su vez, esta visión integrada del binomio seguridad vial y movilidad urbana (sostenible), ha de estar en sintonía con el modelo de ciudad y su implantación en un ámbito territorial más amplio –supramunicipal, metropolitano...–, ya que hoy en día urbanismo y movilidad han de constituir una unidad cuando se piensa el espacio público desde los distintos niveles de la administración. Es decir, una planificación urbanística (y, por extensión, territorial) que no tenga en cuenta que dicho espacio es un sistema complejo en el que conviven hábitos y formas de desplazamiento distintas –cada una con su lógica propia– no podrá resolver adecuadamente dicha convivencia ni garantizar que ésta sea lo más segura posible, en especial para los usuarios más frágiles (peatones y ciclistas).

Esta perspectiva ha de ser compatible asimismo con una de las principales premisas de la movilidad sostenible urbana: la persona es el protagonista en la ciudad en

lugar del vehículo privado, como ha sucedido en los últimos años. Es decir, el objetivo ya no es sólo gestionar el tráfico y garantizar la fluidez de la circulación para evitar congestiones, sino dar respuesta a las necesidades de movilidad del conjunto de los ciudadanos, en base a un reparto equitativo del espacio público que dé prioridad y seguridad a los medios más eficientes y saludables.

El *Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana*, impulsado por la Dirección General de Tráfico en el año 2006 como guía de apoyo práctico para la actuación local, avanza en esta línea desde una doble vertiente, de acuerdo con los retos planteados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Por un lado, facilitando recursos e instrumentos a los responsables de la gestión municipal en materia de movilidad que les permita avanzar en la planificación de la seguridad vial urbana. Por el otro, definiendo objetivos comunes y estableciendo y consensuando procedimientos y metodologías que permitan analizar los problemas de seguridad vial que afectan a un determinado municipio, comparando su situación con la de otros, y concretando medidas y actuaciones comunes y homogéneas.

El presente catálogo tiene, precisamente, el objetivo de mostrar distintas experiencias que municipios de toda España están llevando a cabo para actuar en favor de la seguridad vial urbana, desde distintos ámbitos e implicando a distintos agentes y sectores que pueden contribuir a crear espacios urbanos más seguros y saludables.



Ámbitos de actuación y objetivos del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana

	ÁMBITO DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENÉRICOS
1	 El diseño del espacio público y la señalización.	Repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar el diseño de las calles y la señalización vial para garantizar la convivencia de todos los sistemas de desplazamiento.
2	 El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transportes urbanos.	Calmar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.
3	 La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.	Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).
4	 La movilidad de los colectivos más vulnerables.	Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.
5	 La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.	Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.
6	 La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico.	Mejorar la atención sanitaria y social a los afectados por accidentes de tráfico y considerar la seguridad vial urbana como un tema de salud pública.
7	 El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.	Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.
8	 La formación y la información sobre seguridad vial urbana.	Actuar en el ámbito de la formación y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad.
9	 La coordinación y colaboración entre administraciones.	Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.
10	 La participación social sobre seguridad vial urbana.	Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad local y seguridad vial urbana e impulsar los pactos locales.



RELACIÓN DE EXPERIENCIAS Y ACTUACIONES

- 1 Mapa de riesgo de la accidentalidad vial urbana en el marco de un programa de salud pública Alcalá la Real (Andalucía) P. 8**
- 2 Protocolo de derivación de atención y seguimiento de las víctimas de accidentes de tráfico Alcobendas (Madrid) P. 10**
- 3 Rutas escolares peatonales seguras Aldaia (Comunidad Valenciana) P. 13**
- 4 Campaña para reducir el consumo de alcohol entre los jóvenes Alfaro (La Rioja) P. 16**
- 5 Uso de la bicicleta como medio de transporte urbano seguro y eficiente Alicante (Comunidad Valenciana) P. 19**
- 6 Medidas para reducir la accidentalidad de los peatones Almería (Andalucía) P. 22**
- 7 Educación vial para personas mayores y para niños Ávila (Castilla y León) P. 25**
- 8 Sistema de acceso restringido a los vehículos a motor en zonas peatonales Avilés (Asturias) P. 28**
- 9 Zonas avanzadas para motos en los semáforos Barcelona (Cataluña) P. 31**
- 10 Campañas de sensibilización sobre seguridad vial y civismo Cambados (Galicia) P. 34**
- 11 Protocolo de atención y seguimiento de los heridos graves por accidentes de tráfico a 30 días Castellón (Comunidad Valenciana) P. 36**
- 12 Estrategia global de seguridad vial Córdoba (Andalucía) P. 38**
- 13 Pacificación del tráfico y mejora de la seguridad vial de los peatones Esparreguera (Cataluña) P. 41**
- 14 Programas para fomentar el uso del casco y la mejora de la seguridad de la población inmigrante Fuenlabrada (Madrid) P. 43**
- 15 Disciplina vial para reducir las infracciones de tráfico y mejorar la seguridad vial Gijón (Asturias) P. 46**
- 16 Las turboglorietas como nuevo elemento de regulación del tráfico Grado (Asturias) P. 48**
- 17 Plan de movilidad urbana sostenible y segura Granada (Andalucía) P. 50**
- 18 Sistema integrado de información de proximidad con paneles electrónicos al servicio de la seguridad vial urbana Hospitalet de Llobregat (Cataluña) P. 53**
- 19 Plan estratégico de seguridad vial urbana Madrid (Madrid) P. 56**
- 20 Procedimiento para mejorar la seguridad en puntos conflictivos del entorno urbano Málaga (Andalucía) P. 58**
- 21 Actuaciones de educación para la movilidad dirigidas a escolares Mazarrón (Murcia) P. 60**
- 22 La seguridad de los desplazamientos de los niños y jóvenes a los centros educativos Mollet del Vallès (Cataluña) P. 62**
- 23 Campaña de vigilancia y control del uso del casco en motocicletas y ciclomotores ONSV - DGT P. 64**
- 24 Control de drogas en vías urbanas y sensibilización ciudadana en seguridad vial Plasencia (Extremadura) P. 67**
- 25 La seguridad vial integrada en un enfoque global de la ciudad Pontevedra (Galicia) P. 69**
- 26 Plan municipal de educación para la movilidad segura Pozuelo de Alarcón (Madrid) P. 71**
- 27 Sistema de gestión integral de atestados y accidentes de tráfico San Cristóbal de La Laguna (Canarias) P. 73**
- 28 Del camino escolar a los planes de movilidad a la escuela San Sebastián (País Vasco) P. 75**
- 29 Control del consumo de drogas en conductores Seseña (Castilla-La Mancha) P. 78**
- 30 Comunicación, información y educación sobre seguridad vial Socuéllamos (Castilla-La Mancha) P. 81**
- 31 Actuaciones formativas para escolares y adultos discapacitados sobre seguridad vial Torrelavega (Cantabria) P. 83**
- 32 Estudio de la visibilidad en los pasos de peatones y de la señalización vertical en un polígono industrial Valladolid (Castilla y León) P. 86**
- 33 Proyecto intermunicipal para mejorar la seguridad vial en pueblos transfronterizos Verín (Galicia) P. 88**
- 34 Programa de sensibilización del uso de sistemas de retención infantil Vigo (Galicia) P. 91**



RELACIÓN DE EXPERIENCIAS EN SEGURIDAD VIAL URBANA



MAPA DE RIESGO DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL URBANA EN EL MARCO DE UN PROGRAMA DE SALUD PÚBLICA

1

El Ayuntamiento de Alcalá la Real ha elaborado un Mapa de Riesgos donde se identifican los principales puntos de riesgo de accidente vial y las propuestas para su mejora desde la perspectiva de la salud pública. Asimismo, se ha puesto en marcha una campaña para fomentar el consumo responsable de alcohol entre los jóvenes.



Palabras clave:
mapa de accidentalidad,
control alcoholemia,
educación vial, jóvenes.

Alcalá la Real (Andalucía)



Población: 22.783 habitantes
Superficie: 263,9 km²
Densidad: 86,7 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Alcalá la Real
- Área de Tráfico
- Área de Juventud
- Área de Salud
- Área de Servicios sociales
- Junta de Andalucía
- Distrito Sanitario Jaén Sur
- Centro de Salud de Alcalá la Real
- Guardia Civil
- Policía Local de Alcalá la Real
- Colectivo de Autoescuelas de Alcalá la Real

Objetivos

- Mejorar la seguridad del espacio público y reducir la accidentalidad vial.
- Localizar los puntos de riesgo de accidentes en el entorno urbano.
- Ejecutar mejoras en la red vial local.
- Disminuir el número de conductores bajo los efectos del alcohol.
- Concienciar a los jóvenes de su responsabilidad para evitar los accidentes por consumo de alcohol.

Descripción

Mapa de riesgos de accidentalidad vial

Desde el Ayuntamiento de Alcalá la Real se han impulsado varias actuaciones con el fin de mejorar la seguridad vial de los usuarios de la vía pública en el casco urbano, tanto de peatones como de conductores y pasajeros de vehículos. Algunas de dichas acciones se han llevado a cabo en el marco del Programa RELAS (Red Local de Acción en Salud), promovido desde la Junta de Andalucía (Consejería de Salud) y el propio Ayuntamiento de Alcalá la Real, municipio donde se ha realizado como prueba piloto en la provincia.

En cada municipio donde se ha impulsado este programa, se han organizado comisiones diferentes según las necesidades de cada uno, si bien el objetivo prioritario ha sido considerar la accidentalidad vial como una cuestión de salud pública. En el caso concreto de Alcalá la Real se ha constituido la Comisión de Prevención de Accidentes de Tráfico, formada por representantes de diversas áreas municipales (Tráfico, Juventud, Salud, Servicios sociales), del Distrito Sanitario Jaén Sur, centros de salud, así como por diversos colectivos de profesionales con implicación directa en el control y vigilancia del tráfico (Guardia Civil y Policía Local), así como el colectivo de las autoescuelas.



De entre todas las acciones realizadas o previstas en el marco del trabajo de la Comisión, cabe destacar la elaboración de un Mapa de Riesgos del casco urbano del municipio, en el que se hace un estudio por zonas y se detectan los puntos de la red vial con mayor riesgo para los usuarios de la vía pública. Ya sea por deficiencias en la señalización, por un diseño inadecuado de la vía, o por la necesidad de modificar o incluir algún elemento de seguridad que elimine riesgos, en especial para los peatones y personas con movilidad reducida o alguna discapacidad. Para realizar el mapa se han identificado y fotografiado los principales puntos de riesgo, se ha analizado el porqué lo son y se han propuesto medidas para su corrección y mejora.

En el marco del Programa se han realizado asimismo actuaciones de educación e información dirigidas a alumnos de ESO, en las que, a través de charlas-coloquio, se les ha hablado sobre accidentalidad vial y conductas de riesgo.

Campaña sobre conducción y alcohol

Por otra parte, durante el verano del año 2010 se ha llevado a cabo la campaña “Tú controlas, tú decides” dirigida a todos los conductores, pero en especial a los jóvenes entre 18 y 35 años. Se ha buscado concienciar a los jóvenes de los riesgos de conducir bajo los efectos del alcohol. La campaña se ha realizado en colaboración con establecimientos y eventos nocturnos, y ha consistido en facilitar a los jóvenes, en los lugares de ocio nocturno, alcoholímetros que les han permitido controlar ellos mismos sus niveles de alcoholemia, de manera fiable y discreta.

Además, se les ha informado de las alternativas de transporte público colectivo para no utilizar el coche, sobre los efectos del alcohol en la conducción y los riesgos de accidente, y de las posibles consecuencias administrativas de conducir con tasas de alcohol superiores a las permitidas.



La campaña “Tú controlas, tú decides”, representa una novedad, respecto a su formato, que puede ser una experiencia piloto muy valiosa en la tarea de fomentar la responsabilidad de los jóvenes conductores.

Estas actuaciones se enmarcan también en el Plan de movilidad urbana que ha impulsado el Ayuntamiento de Alcalá la Real, el cual aborda la diagnosis, el estudio y la elaboración de propuestas concretas para mejorar las infraestructuras viales, el transporte público colectivo,

los aparcamientos, la movilidad en bicicleta, el transporte de mercancías o la planificación urbanística. Este plan cuenta con la implicación de los distintos agentes y sectores relacionados con la movilidad y el transporte del municipio.

La campaña ha tenido un coste de unos 3.000 € y ha sido financiada por el Ayuntamiento de Alcalá la Real y la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía.



Resultados

La primera entrega del Mapa de riesgos de accidentalidad al Ayuntamiento por parte de la Comisión se ha llevado a cabo en febrero de 2010. Hasta el momento se han ejecutado, aproximadamente, un 50% de las propuestas de mejora aportadas en dicho informe.

Uno de los principales valores de la actuación ha sido que, por primera vez en el municipio, han colaborado y trabajado de forma transversal los responsables de la vía pública, los de salud y los de seguridad vial, que han contado también con el apoyo de las autoescuelas, dado el profundo y detallado conocimiento que tienen del municipio. Se cumplen así tres de los principios rectores del nuevo modelo de salud pública que está implantándose en Andalucía: salud en todas las políticas, intersectorialidad y participación ciudadana.

Datos de contacto

Valeriano Muñoz Pérez

Edificio Casa Pineda, Alcalá la Real – T. 953 582 217 – pit@alcalalareal.es

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PROTOCOLO DE DERIVACIÓN DE ATENCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

2

La Unidad de Investigación de Seguridad Vial de la Policía Local de Alcobendas, juntamente con el Servicio de Atención a la Víctima del Ayuntamiento, han diseñado un protocolo de derivación de la atención y seguimiento de las víctimas de accidentes de tráfico para optimizar su protección, así como el uso de la información entre las dos entidades.



Palabras clave:
 protocolo de actuación,
 atención víctimas.

Alcobendas (Madrid)



Población: 110.080 habitantes
Superficie: 44,98 km²
Densidad: 2.447,3 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Alcobendas
- Policía Local. Área de Policía Judicial
- Servicio de Atención a la Víctima

Objetivos

- Mejorar la atención a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares y allegados.
- Normalizar el sistema de derivación de atención y seguimiento de las víctimas.
- Ordenar el flujo de información entre Policía Local y el Servicio de Atención a la Víctima.

Descripción

El protocolo de actuación

Para optimizar la atención y protección de las víctimas de accidentes de tráfico, en el año 2007 la Unidad de Investigación y Seguridad Vial de la Policía Local de Alcobendas se coordina con el Servicio de Atención a la Víctima (SAV) del propio Ayuntamiento para desarrollar un protocolo de intervención. Este protocolo se diseña para canalizar las derivaciones que se realizan por parte de la Policía Local al SAV, estableciendo mecanismos de devolución de información para que los datos puedan ser utilizados conjuntamente.

Los supuestos definidos en el protocolo, y que han de ser derivados al SAV son los siguientes:

1. Accidente de tráfico en los que se produzcan heridos graves.
2. Accidentes de tráfico en los que se produzcan víctimas que se encuentren en una situación especial de indefensión por no estar respaldados por una compañía aseguradora como pueden ser peatones, ciclistas, pasajeros de transportes colectivos de viajeros, etc.
3. Supuestos en los que se produzca el fallecimiento de una persona por accidente de tráfico. En este tipo de intervenciones se dispensará en primer término la atención psicológica

para los familiares, con la posibilidad de recibir con posterioridad asesoramiento jurídico por los hechos ocurridos.

4. Cualquier otro supuesto que, a criterio de los agentes de policía intervinientes, sea susceptible de ser derivado al Servicio de Atención a la Víctima por las circunstancias especiales que hayan concurrido en el accidente.
5. Supuestos de accidente laboral en los que se produzcan lesiones graves o cualquier otra incidencia que suponga una situación de indefensión para el trabajador.



Los cauces para la derivación son variados. Sin embargo, es preceptivo seguir alguno de los aquí contenidos y dar noticia por escrito al mando responsable del turno de mañana, que es quien centraliza la información y único interlocutor para enviar el parte de accidente al SAV. En este sentido, se puede derivar de las siguientes maneras:

- Si ha ocurrido uno de los hechos descritos en el apartado anterior, el mando responsable del turno de mañana de la Policía Local –y desde la Oficina de la Unidad de Investigación– ha de enviar copia del parte de accidente al Servicio de Atención a la Víctima para que se contacte directamente con el lesionado o perjudicado, ofreciendo de este modo el servicio que presta el SAV con las coberturas correspondientes.
- Se puede derivar de manera directa por parte de los Agentes pertenecientes a la Unidad de Investigación, dejando constancia en este caso de la gestión realizada en el parte de accidente que se confecciona al efecto, y dando cuenta al mando o a la oficina del turno de mañana que es quien remite el parte al SAV.
- También se puede solicitar por escrito al mando responsable del equipo del turno de mañana que se realice la derivación de un caso concreto que no esté contenido dentro de la casuística establecida en el apartado anterior.

El protocolo se ha diseñado con la idea de que sea ágil, rápido y que sirva para la protección de la víctima. La transmisión de la información al SAV se realiza en primer lugar vía correo electrónico para acelerar el proceso, y posteriormente se envía el parte de accidente por correo ordinario. El SAV contacta con la víctima para realizar el seguimiento del caso, y posteriormente informa periódicamente a la Oficina de la Unidad sobre la evolución de los heridos graves para que se agregue a la base de datos de accidentes de tráfico.



El papel del Servicio de Atención a la Víctima

El protocolo estipula asimismo que las derivaciones pueden llegar al Servicio de Atención a la Víctima, tanto desde las mismas oficinas de la Policía Local, como directamente de los afectados o sus familiares o allegados, derivados por los agentes de la Unidad de Investigación. También puede ser por un informe de la oficina de Atención al Ciudadano de la Policía Local.

En todo caso, el SAV debe valorar la gravedad del caso y las necesidades de la víctima, de sus familiares o allegados, y ha de informarlos, asesorarlos y tranquilizarlos. Debe valorar también la necesidad de asistencia inmediata y su desplazamiento a donde sea requerida.

Las actuaciones que lleva a cabo el SAV son principalmente:

- Entrevista de acogida, incluyendo la información a los afectados, familiares o allegados de los servicios ofrecidos: asesoramiento y apoyo legal, social, laboral, sanitario, etc., así como información sobre prestaciones y ayudas sociales y sobre asistencia jurídica. En esta entrevista también se proporciona el apoyo psicológico y emocional necesario.
- Seguimiento del caso, mediante llamadas telefónicas, entrevistas de seguimiento personal y consultas telefónicas por parte de los afectados. Puede consistir en proporcionar tanto apoyo legal como psicológico.
- Intermediación entre los afectados y otros agentes, como compañías de seguros, juzgados, etc.
- Devolución de información a la Oficina de Atestados de la Policía Local mediante un informe trimestral o a partir de peticiones de la Oficina de la Unidad de Investigación.

Figura

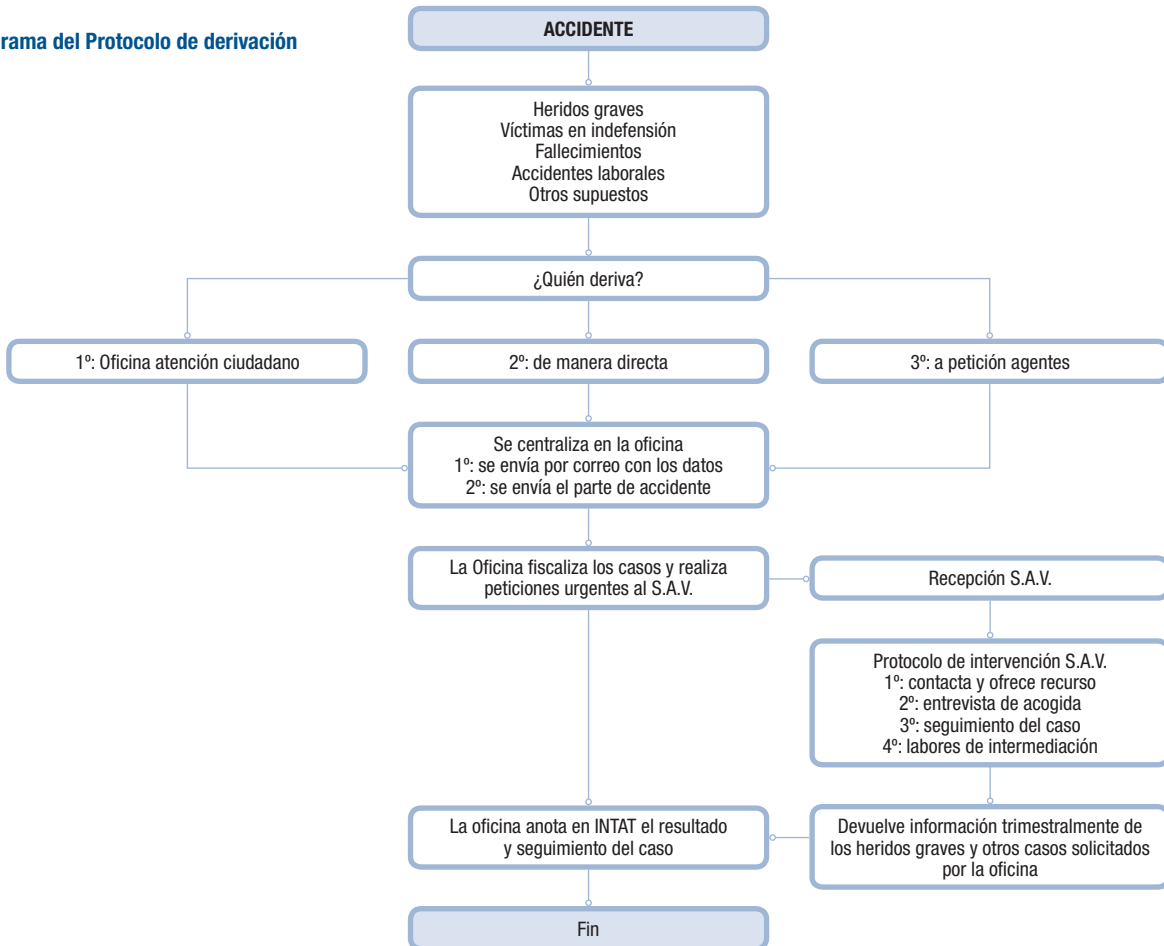
Actuaciones llevadas a cabo por el Servicio de Asistencia a la Víctima en accidentes de tráfico, y fuentes de remisión de los casos (2010)

Asistencias en	Asistencia por sexos		
	Mujeres	Hombres	Total
Siniestros graves	9	14	23
Siniestros con resultados de lesiones imprudentes	55	51	106
Siniestros con resultado de daños	11	12	23
Atropellos	45	35	80
Atropellos a menores de edad	4	10	14

Fuentes de remisión de los casos	Total
Policía Local	106
Atestados	101
OAC	4
Sin determinar	1
Juzgados	3
Integra Mujer	1
Otros: Ayto.	2

Finalmente, se establece en el protocolo que el SAV puede remitir de nuevo el caso a la Unidad si se agotan las vías o cauces para solucionar las secuelas derivadas del accidente.

Figura
Flujograma del Protocolo de derivación



Datos de contacto

Antonio Pardo, *Policía Local de Alcobendas. Área de Policía Judicial.*
T. 914 904 070 – apardo.policia@aytoalcobendas.org

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



RUTAS ESCOLARES PEATONALES SEGURAS

3

El Ayuntamiento de Aldaia ha realizado un proyecto transversal que ha aprovechado la formación ocupacional de un grupo de mayores de 26 años para llevar a cabo las mejoras urbanas necesarias para implantar rutas peatonales escolares seguras y accesibles.



Palabras clave:
caminos escolares, itinerarios seguros, accesibilidad, formación ocupacional, niños, estudio accidentalidad.

Aldaia (Comunidad Valenciana)



Población: 29.914 habitantes
Superficie: 16,1 km²
Densidad: 1.858 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Aldaia
- Agencia de Desarrollo Local
- Servicio de educación
- Policía local
- Comercio local
- Servicio Valenciano de Educación y Formación (SERVEF)
- Fondo Social Europeo

Objetivos

- Mejorar la seguridad vial de los peatones en edad escolar y de las persona invidentes y con discapacidades físicas.
- Promover y facilitar la movilidad a pie, particularmente entre los escolares.
- Promover la inserción laboral mediante la formación ocupacional.
- Integrar la participación de la infancia en los proyectos de ciudad.

Descripción

El Ayuntamiento de Aldaia, a través de su Agencia de Desarrollo Local, ha realizado el proyecto de Rutas Seguras para fomentar los desplazamientos a pie de los estudiantes de centros escolares de primaria y secundaria. Esta iniciativa se inscribe en el marco de la Carta Europea de los derechos del viandante, establecida por el Parlamento Europeo el 12 de octubre de 1988, cuyo objetivo es promover el derecho a vivir en espacios hechos a la medida de las personas y no de los vehículos.

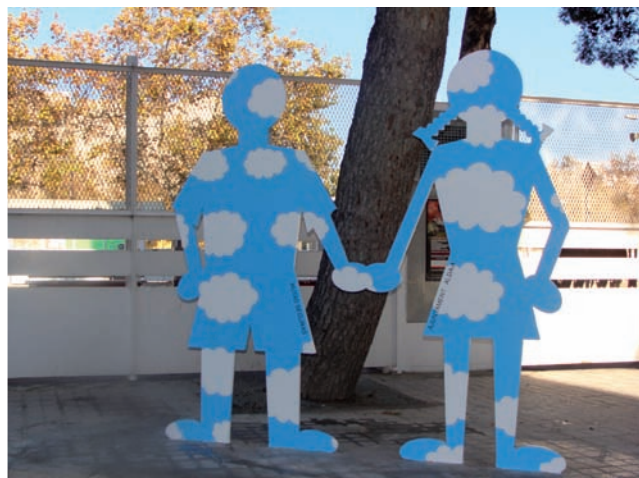
Las características del proyecto

La iniciativa ha consistido en la adaptación de cuatro rutas habituales de acceso a dichos centros para mejorar su seguridad y accesibilidad por parte de los peatones, especialmente de los escolares y personas invidentes o con discapacidades físicas. Ha sido concebido como una actuación transversal integrada asimismo un proyecto formativo-ocupacional destinado a personas mayores de 26 años, de un año de duración y en el que los alumnos han repartido su tiempo entre las clases teóricas y la práctica de los oficios de albañil o soldador-alicatador. Dichos alumnos han recibido una remuneración económica y un certificado acreditativo de la formación.

Para la selección de las rutas, el Ayuntamiento ha valorado los siguientes criterios: anchura de las aceras, número de pasos de peatones y volumen de tráfico de automóviles. Las características con las que se ha querido dotar estas rutas han sido las de ser un camino invariable, ajustado en el tiempo, con un trazado sencillo y en mejora continua.

El proyecto se inicia con la creación de un equipo técnico municipal para, posteriormente, realizar un trabajo de campo con el objetivo de valorar la seguridad y el impacto urbanístico de la actuación. Asimismo, se contacta con las escuelas e institutos para implicarlos en el diseño de las rutas, se desarrolla la imagen de identificación y se definen los elementos de seguridad (señalización, iluminación, accesibilidad, etc.). Finalmente, se ha trasladado la propuesta a los distintos agentes involucrados: centros de enseñanza, familias de escolares, comerciantes, asociaciones vecinales, etc.

Las mejoras realizadas se han adaptado al Decreto 39/2004 (Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana en materia de accesibilidad en la edificación pública y concurrencia en el medio urbano). En concreto, los trabajos realizados han sido la eliminación de las barreras arquitectónicas, la



mejora de la pavimentación, del alumbrado público y de los pasos de peatones y vados, y señalización de las rutas. Dicha identificación ha consistido en la instalación de baldosas de 20x20 cm. incrustadas en las aceras cada 5 m., ilustradas con una huella de pie y una flecha con la dirección de la ruta. Además, se han colocado esculturas con imágenes de niños y niñas cogidos de la mano, decoradas por los propios escolares con motivos pictóricos de los artistas Mondrian, Magritte y Miró.

Por este proyecto, el Ayuntamiento de Aldaia ha sido galardonado con el Premio Nacional de Seguridad Vial, en su modalidad de Buenas Prácticas. La financiación ha procedido del Fondo Social Europeo, el SERVEF y el propio Ayuntamiento.

La puesta en marcha de una ruta

La iniciativa de "Rutas Seguras" ha de ser organizada y gestionada por los diferentes agentes implicados (profesorado, familias, alumnado y ayuntamiento). De la adecuada participación de todos ellos dependerá el éxito. En este sentido, las actuaciones que se han de tener en cuenta son las siguientes:

– Actuaciones de tipo técnico para adecuar el entorno al proyecto

Desde el ámbito de la vía pública es fundamental promover una auditoría de seguridad vial. Se trata del análisis de las calles donde está emplazado el colegio o instituto para saber cuál es el estado actual desde un punto de vista de movilidad segura y tomar las medidas necesarias para facilitar el acceso a los centros con el mínimo riesgo.



Desde un punto de vista urbanístico hace falta tener información sobre el estado de las aceras y las calles. En este sentido es importante conocer aspectos como la anchura de las aceras, la iluminación, las zonas de aparcamiento, los parkings en los edificios que suponen la ocupación de las aceras para la entrada y salida de los vehículos, el estado y distribución del mobiliario urbano, la existencia de terrazas de bares, el estado de las fachadas y finalmente la existencia o no de arbolado entre la acera y la calzada. La policía local debe informar técnicamente sobre el estado de la disciplina vial y los conflictos que a veces se generan, establecimiento de medidas preventivas, etc.

– **Actuaciones de tipo educativo para garantizar la participación responsable del alumnado**

La propuesta de las rutas seguras ha de tener una clara aceptación de los niños y niñas ya que, en definitiva, son los protagonistas del proyecto, así como por sus familias, la dirección del centro y el profesorado.

– **Actuaciones de tipo comunicativo y divulgativo para transformar una propuesta concreta en un proyecto de interés colectivo**

Empezar un proyecto de rutas seguras ha de ser una iniciativa dirigida a la infancia y adolescencia para que puedan desplazarse autónomamente, pero al mismo tiempo ha de ser una propuesta dirigida a la sociedad para que tome conciencia de los problemas de movilidad que se generan en el municipio. Es necesario, asimismo, difundir la necesidad y el derecho de todas las personas a desplazarse a pie sin exponerse a situaciones de riesgo.

También se necesita conseguir la participación de los establecimientos del barrio –comercios, oficinas y pequeñas industrias o talleres–, ya que pueden ser un punto de referencia imprescindible para que los niños y niñas adquieran confianza y seguridad cuando van solos por la calle. Por medio de algún distintivo, como un adhesivo situado en algún lugar bien visible desde la calle, los niños y niñas que utilicen la ruta han de poder identificar aquel establecimiento como punto colaborador donde pueden demandar ayuda o ponerse en contacto con la familia.



Datos de contacto

Amelia López Cayuela, *Directora del Área de Participación y Desarrollo*
T. 961 988 811 – cayuelassocials@aldaia-ajuntament.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



CAMPAÑA PARA REDUCIR EL CONSUMO DE ALCOHOL ENTRE LOS JÓVENES

4

El Ayuntamiento de Alfaro lleva a cabo periódicamente una campaña para fomentar entre los jóvenes, cuando salen por la noche los fines de semana, el hábito de tener en el grupo un “conductor responsable” que no beba. Dirigida a jóvenes mayores de 16 años, se realizan controles voluntarios de alcoholemia, por jóvenes a jóvenes, sin que la policía esté presente de uniforme.



Palabras clave:
jóvenes, conducción responsable, control alcoholemia, campaña comunicación.

Alfaro (La Rioja)



Población: 9.883 habitantes
Superficie: 194,23 km²
Densidad: 50,9 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Alfaro
- Policía Local
- Psicóloga del Plan Municipal de Drogodependencias
- Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja
- Rioja Salud, de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Instituto MAPFRE de Seguridad Vial
- Consejo de Juventud de Alfaro
- Cruz Roja Juventud de Alfaro
- Bares de Alfaro

Objetivos

- Fomentar una conducción responsable entre los jóvenes.
- Implantar en este colectivo la idea de que alcohol y conducción son causa de accidente.
- Incentivar la costumbre de que haya un conductor responsable en el grupo que conduce y no bebe, y que éste sea una persona distinta cada fin de semana.

Descripción

El alcohol en la conducción es un importante agente precipitador de accidentes multifactoriales, por lo que se ha convertido en una lacra para la seguridad vial. Por este motivo, desde la Policía Local de Alfaro se está trabajando para intentar reducir la accidentalidad derivada de este binomio mortal. Junto con la Técnico del Plan Municipal de Drogodependencias del Ayuntamiento de Alfaro, se organiza desde 2006 la campaña: “0º alcohol: tú decides”, para ofrecer a los jóvenes, principalmente, un encuentro con la realidad de lo que supone, dentro del ocio y diversión, la ingesta de alcohol y la conducción. Así, se ideó que esta campaña tuviera lugar una semana antes del inicio de las fiestas patronales de la localidad, cuando el ambiente prefestivo es ya manifiesto y hay una actividad juvenil muy intensa por las calles y locales de ocio, como son los bares.

El planteamiento de la campaña

El procedimiento de actuación ha sido el siguiente. En primer lugar, la zona donde se desarrolla la campaña, una plaza céntrica de la localidad cerrada al tráfico, queda ambientada con una tienda hinchable de Cruz Roja que sirve de escenario y lugar de reunión. Un vehículo-ambulancia de la Cruz Roja se ubica en un lateral de la plaza; en su interior se habilita un proyector digital y se proyectan imágenes y vídeos de otras

campañas sobre una pantalla situada en la fachada del edificio ubicado enfrente del vehículo. Dichas fotografías y vídeos informativos están pensados para que sirvan de ejemplo educativo y, a veces, trágico, de las consecuencias de conducir después de haber ingerido alcohol.

Junto a la tienda hinchable de Cruz Roja, se instalan dos mesas de control. En la primera, con el slogan “Controla-T”, se realizan controles de alcoholemia a todos los mayores de



16 años que lo deseen, premiando con regalos a aquellos que dieran una tasa inferior a la máxima permitida (0,25 mg/l). En la segunda, con el slogan “Consigue tu 0’0”, se realizan controles a aquellos que desean pasar una noche 0’0; para ello se le adjudica a cada uno un “Pasaporte 0’0” con el que puede conseguir regalos en cada control que realice y obtenga 0’0, premiando de esa manera su actitud responsable.

Una vez realizado el montaje de la tienda, la ambulancia con el proyector de imágenes y música, las mesas de control, focos de iluminación, etc.: los voluntarios se encargan, en cada mesa de las dos instaladas: una persona anota en los boletines de control los datos de las personas que se someten al control: edad, sexo, antigüedad permiso de conducir, y resultado obtenido; otra realiza el control de alcoholemia facilitando el resultado; una tercera distribuye material gráfico de apoyo entre todos los que se acercan al “stand”; en la mesa de “Consigue el 0’0”, se rellenan los datos del “Pasaporte” de la persona interesada en participar y conseguir los regalos por cada control “0’0”.

Elementos complementarios

La campaña se apoya con otros elementos materiales para dar a conocer la idea de la iniciativa y sensibilizar al público en general, y sobre todo a los jóvenes, de la necesidad de separar el alcohol de la conducción. Para ello, se cuenta con un pasaporte, herramienta de control que se entrega a los participantes y que tiene cuatro sellos que equivalen a cuatro controles de alcoholemia; un vale refresco, que se entrega tras haber sellado el pasaporte, y es canjeable por una consumición sin alcohol en alguno de los bares adscritos a la campaña; un vale combustible, que se entrega tras haber sellado los cuatro sellos del pasaporte, y es canjeable por 10 € de combustible en la gasolinera adscrita a la campaña; y material gráfico cedido por los colaboradores de la campaña (brazaletes reflectantes, pegatinas, marca-páginas, imanes, sombreros, carteles...).

Mediante el Programa Drojnet del Servicio Riojano de Salud se envían también mensajes por *bluetooth* a teléfonos móviles sobre consejos de seguridad vial.

El presupuesto de la campaña ha sido de 3.000€ en el año 2010, compartidos entre el Ayuntamiento de Alfaro y Rioja Salud.



Resultados

Durante el último período de realización de la campaña (el mes de agosto de 2010) se realizan un total de 805 controles entre las dos mesas:

- **CONSIGUE TU 0'0:** dirigida a los jóvenes que pretenden obtener “0'0 alcohol” durante toda la actividad. Al inicio se rellena un “pasaporte” donde se anotan lo 0'0 consecutivos con una diferencia horaria de una hora entre ellos. 79 personas han iniciado el pasaporte, de las cuales, 50 han logrado reunir los cuatro sellos que acreditan haber obtenido 0'0.
- **CONTROLA-T:** a la que acudían las personas interesadas en conocer su nivel de alcoholemia en un momento puntual de la noche, y en la que se han registrado 591 controles. Entre las dos mesas han sumado 517 controles con una tasa menor del límite permitido (0'25 mg/l); el 31% ha obtenido una alcoholemia de 0'25 a 0'50 mg/l.; mientras que el resto, el 13%, ha superado dicha cantidad.

En relación con la edad de los participantes, el 49% han sido menores de 20 años, registrándose una participación muy parecida del resto de edades (de 21 a 30: 16'8%; de 31 a 40: 17'6%, y de más de 40 años, el 16'6%). Desde las 12 de la noche hasta las 5 de la madrugada, se han proyectado fotografías de ediciones anteriores de la Campaña y vídeos y mensajes relativos a la prevención de los accidentes de tráfico. A partir de las 2'00 h., se han repartido 300 sombreros con el mensaje: “Al volante, 0'0”. Además, las personas con el *bluetooth* de su teléfono móvil activado, han podido recibir a lo largo de la noche mensajes preventivos, dentro del Programa Drojnet del Servicio Riojano de Salud.

Figura

Niveles de alcoholemia detectados en los controles realizados

TASA	ABSOLUTOS	PORCENTAJE
0'0	194 (mesa 0'0) + 78 = 272	
<0'25	245	56'5%
<0'25<0'50	176	30'8%
<0'50<1	60	10'5%
1<	12	2'1%

Figura

Evolución del número de controles realizados

	2010	2009	2008
MESA 0'0	214	192	312
MESA CONTROLA-T	591	323	352
MESA 0'0 COMIENZO	79	71	111
MESA 0'0 CONSEGUIDO	50	50	90
TOTAL	805	515	664



Datos de contacto

Teodoro López Basterra, Jefe de Policía Local de Alfaro
T. 941 180 308 – policia_alfaro@telefonica.net

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE URBANO SEGURO Y EFICIENTE

5

El Ayuntamiento de Alicante ha impulsado un plan de itinerarios ciclistas para conectar las rutas de mayor uso en el término municipal de Alicante y alrededores, acompañado de una campaña educativa para la movilidad ciclista segura para estudiantes de secundaria.



Palabras clave:

bicicleta, infraestructuras, itinerarios seguros, educación vial, plan de movilidad.

Alicante (Comunidad Valenciana)



Población: 334.757 habitantes
Superficie: 201,3 km²
Densidad: 1.663,2 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Alicante
 Concejalía de Seguridad Ciudadana, Tráfico y Transportes
- Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible

Objetivos

- Promover la movilidad sostenible y reducir el consumo de energía en el transporte y la contaminación.
- Mejorar la seguridad y comodidad de los desplazamientos en bicicleta en el término municipal de Alicante y alrededores.
- Crear una red continua y funcional de itinerarios para bicicleta que conecte las áreas residenciales con puntos de atracción de desplazamientos.
- Educar a los escolares de secundaria en la movilidad segura y eficiente en bicicleta.

Descripción

En el marco del compromiso ambiental del municipio, expresado a través de la adhesión a la Red Española de Ciudades por el Clima y al Pacto Europeo de Alcaldes para la Reducción de las Emisiones Locales, el Ayuntamiento de Alicante está fomentando el uso de los medios transporte más eficientes y sostenibles en la ciudad: a pie, bicicleta y transporte público colectivo. A lo largo de 2011 se está llevando a cabo la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Alicante.

El Plan de Infraestructuras Ciclistas

En el caso concreto de la bicicleta, y aunque la accidentalidad de los ciclistas urbanos es habitualmente de carácter leve, desde la administración local se ha querido potenciar su uso de una forma segura y cómoda. En este contexto, se ha impulsado el Plan de Infraestructuras Ciclistas de Alicante (PICA), para el periodo 2010-2013. El objetivo del PICA es crear una red de itinerarios básicos, con la mayor seguridad y comodidad posibles, que conecten los lugares de residencia con los de mayor frecuentación por parte de los ciudadanos.





El Plan establece unos criterios generales de diseño e implantación de las infraestructuras ciclistas –tanto de itinerarios como de aparcamiento– en la viabilidad pública actual, así como la señalización vertical y horizontal. Los itinerarios se extienden por todo el término municipal de Alicante, así como por los términos de cuatro municipios adyacentes que cuentan con centros de atracción de viajes, como campus universitarios u hospitales. Además, para aumentar la eficacia de la bicicleta como medio de transporte, se ha buscado la intermodalidad, por lo que se han diseñado itinerarios incorporando los enlaces con otros medios de transporte como el ferrocarril, el tranvía y las estaciones de autobuses. También se han conectado con los puntos de recogida y entrega del servicio de alquiler de bicicleta pública de Alicante (Alabici).

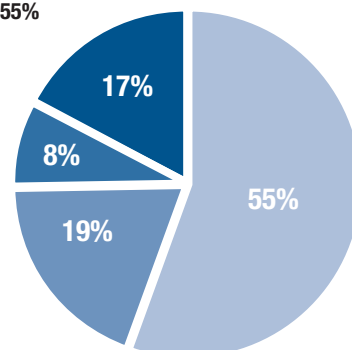
Asimismo, se ha resuelto la conexión entre ellos y también con itinerarios urbanos dentro de los barrios. Para ello, ha recurrido a diferentes soluciones para optimizar su intersección con la trama urbana: desde acera-bici a carril-bici (protegido o no) pasando por la pista-bici o incluso la ciclocalle. La ciclocalle es una vía pública en la que, mediante una señalización vertical y horizontal específica, se orienta al ciclista sobre la zona de la calzada que debe utilizar preferiblemente la bicicleta cuando circula y, además, se recuerda a los conductores de vehículos a motor los derechos que la bicicleta tiene en la calzada, sobre todo en lo referido a la distancia mínima de seguridad establecida en cinco (5) metros. La ciclocalle no implica la alteración del régimen de prioridades o preferencias de paso establecidas con carácter general para todas las vías públicas. También se está trabajando en los tramos de itinerarios ciclistas preexistentes, que requerirán obras de adecuación para mejorar la funcionalidad, la seguridad y la conexión con los nuevos circuitos. La previsión del plan es completar la red hasta alcanzar los 147 kilómetros a finales de 2013, de los cuales estarán en servicio 92 kilómetros a principios de 2011.

El PICA se ha diseñado, además, como un instrumento de coordinación de todas las actuaciones que, realizadas por cualquiera de los distintos niveles de la Administración, puedan incidir sobre las infraestructuras ciclistas de la ciudad. A medio y largo plazo se prevé también la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, cuyo documento aprobado provisionalmente incluye una “red viaria de carril-bici”.

La financiación de las obras necesarias es de orígenes muy diversos pues el PICA coordina las actuaciones de todas las administraciones e instituciones que incluyan infraestructura ciclista, aunque éste no sea su principal objeto. Así, la financiación corresponde al propio Ayuntamiento, la Generalitat Valenciana, la Diputación Provincial de Alicante o incluso agentes urbanizadores; si bien su cuantificación resulta de difícil cálculo al incluirse las infraestructuras ciclistas dentro de proyectos más amplios. Sin embargo destaca la partida destinada por el Ayuntamiento de Alicante con cargo al Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local para la “Construcción de itinerarios ciclistas de Alicante. 1ª fase”, por un importe total de 1,8 millones de €.

Figura
Tipologías itinerarios Plan de Infraestructuras Ciclistas (PICA)

- Pista-bici 17%
- Carril-bici 8%
- Ciclo-calle 19%
- Acera-bici 55%





El proyecto Biciescuela

Una actividad complementaria en este ámbito planteada por la Concejalía de Seguridad Ciudadana, Tráfico y Transportes ha sido la actividad escolar Biciescuela, ofertada a todos los centros de enseñanza secundaria de la ciudad y que se ha iniciado en el curso 2010-11.

Esta actividad educativa está dirigida a los alumnos de 2º y 3º de ESO para promover los desplazamientos en bicicleta de forma segura, eficaz y cómoda. Se divide en una sesión educativa inicial, donde se explican los conceptos principales de una circulación cómoda y segura en bicicleta, y en un itinerario exterior y cercano al centro educativo para poner en práctica los conceptos aprendidos.

Resultados

En la actualidad se están ultimando las obras de “Construcción de itinerarios ciclistas de Alicante. 1ª fase” que permitirán poner en servicio más de 90 kilómetros de vías ciclistas conformando una red y conectando los nodos de mayor demanda de movilidad de la ciudad. El impacto en el reparto modal de la movilidad urbana se podrá valorar a partir de mayo de 2011 cuando se realicen los aforos en los puntos de control establecidos por el PICA.

Datos de contacto

Javier Cobela Puig, Jefe del Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible
T. 965 149 081 – movilidad.sostenible@alicante-ayto.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



MEDIDAS PARA REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD DE LOS PEATONES

6

El Ayuntamiento de Almería ha impulsado diversas actuaciones y medidas con un doble objetivo: disminuir el número de peatones que son víctimas de accidentes de tráfico y contribuir a la movilidad sostenible urbana fomentando los desplazamientos a pie. Esta estrategia se ha fundamentado en un plan extraordinario de señalización en los entornos escolares y en una campaña de prevención de accidentes peatonales.



Palabras clave:

caminos escolares, peatones, campaña comunicación, estudio accidentalidad, disciplina vial.

Almería (Andalucía)



Población: 180.000 habitantes
Superficie: 296,21 km²
Densidad: 637,42 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Almería
- Jefatura Local de Policía
- Área de Seguridad y Movilidad
- Gabinete de Tráfico del Área de Seguridad Ciudadana
- Fundación RACC

Objetivos

- Reducir la accidentalidad de los peatones, en especial de los colectivos más vulnerables: escolares y personas de la tercera edad.
- Fomentar la movilidad a pie para contribuir a mejorar la calidad de vida de la ciudad.

Descripción

En los últimos diez años ha habido una tendencia creciente hacia la movilidad en automóvil en Almería y un aumento de la accidentalidad de los peatones. Los atropellos suponen aproximadamente un 6% de los accidentes y tienen importantes resultados lesivos. Las estadísticas señalan que entre los años 2004 y 2008 el 25% de las personas fallecidas en accidentes eran peatones, y que casi el 16 % de heridos graves eran peatones. El grupo de edad hasta los 16 años es uno de los más afectados, ya que en el año 2008 se produjeron 14 atropellos y 22 en el 2007. Los mayores de 61 años son el otro grupo afectado: 9 personas atropelladas en 2008 y 26 en 2007.

Por este motivo, desde la Jefatura Local de Policía se han impulsado una serie de medidas para mejorar la seguridad vial y fomentar la movilidad a pie:

- Estudio de la seguridad vial en los entornos escolares, y elaboración y ejecución de un plan extraordinario de señalización horizontal y vertical. Para la señalización vertical se utilizaron materiales de alta visibilidad y diseño moderno. Las acciones de señalización horizontal consistieron en la creación de zonas de seguridad y de exclusión del tráfico en la calzada, el mantenimiento de los pasos de peatones

antiguos y el pintado de nuevos (85 centros señalizados, 26 colegios con zonas excluidas al tráfico, 240 pasos de peatones repintados, 50 pasos de peatones pintados en entornos escolares).

- Campaña de promoción de tránsito y acceso a las zonas de estacionamiento reservadas para personas con discapacidad (mayo de 2008).
- Campaña "Peatones 2008", para la reducción de la accidentalidad peatonal, con especial atención al público infantil (noviembre/diciembre 2008). Las iniciativas llevadas a cabo en esta campaña han sido las siguientes:
 - Acción de concienciación sobre el respeto al peatón con formato publicitario: 8.000 puntos de libro, 24 banderolas publicitarias, rotulación serigrafada en 28 pasos de peatones.
 - Acción proeducativa con actividades dirigidas a niños de 5º de primaria: Ruta escolar "La cebra me lleva al cole", en la que la policía escolta a los niños en su desplazamiento a la escuela y realiza una charla explicativa; y cuestionario a los escolares sobre hábitos de desplazamiento a los centros escolares y actitudes respecto a los pasos de peatones (120 cuestionarios de 4 colegios).



- Acción sancionadora especial de denuncia de las infracciones relacionadas con la movilidad de los peatones (durante 15 días): vehículos que bloquearan los pasos de peatones y peatones que cruzaran por zonas no habilitadas.

La inversión económica realizada en esta experiencia ha sido de 11.900 € para la señalización vertical y de 12.800 € para la implantación de los pasos de peatones.

Figura

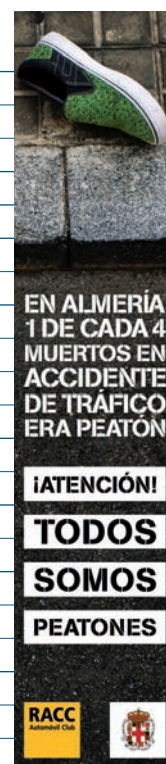
Actuaciones sancionadoras realizadas

Vías de actuación durante la campaña	167
Total de denuncias	477
Vehículos estacionados en acceso a pasos peatones	68
Vehículos estacionados en la acera	194
Vehículos retirados por la grúa	9

Figura

Resultado de las encuestas escolares

Tipo de movilidad al centro escolar	A pie	72%
	En vehículo privado o transporte público	28%
	Transporte escolar	0%
Tiempo empleado en llegar al centro escolar	Entre 15 y 65 minutos	52%
Acompañamiento	Adulto	Mayoría
Cruzar en pasos de peatones	Siempre	45%
	A veces	39%
Razones para no cruzar en paso peatones	Falta de costumbre	14%
	Falta de señalización	44%
	Por comodidad	15%
	Por mimetismo con acompañante	27%
Opinión sobre la seguridad de cruzar en paso de peatones	Está convencido	66%
	Cree que sí	33%
Origen educación peatonal	Familia	57%
	Policía Local	21%
Percepción de que los conductores respetan los pasos de peatones	Siempre	33%
	Casi nunca	51%
	Ns/nc	16%
Percances en pasos de peatones	No	31%
	Sí (cruzando correctamente)	61%
	Sí (cruzando incorrectamente)	8%



Resultados

Las campañas impulsadas por el Ayuntamiento de Almería han tenido resultados positivos en muchos aspectos. Por una parte, se ha conseguido que los entornos escolares tengan ahora una señalización horizontal y vertical más adecuada, que redunde en beneficio de una mayor seguridad. Por la otra, el resultado de la campaña “Peatones 2008” sobre la población ha sido valorado también muy positivamente por el Ayuntamiento y la Policía Local, ya que los cuestionarios a escolares han revelado una gran cantidad de información útil para diseñar las estrategias de prevención de accidentes peatonales.

Las conclusiones extraídas de dichos cuestionarios son las siguientes:

- La mayoría de los escolares acuden al colegio andando.
- Un elevado porcentaje emplea tiempos largos en su recorrido escolar por lo que es fundamental que el menor se desplace con seguridad como peatón.
- La mayoría realizan el trayecto acompañados de un adulto, lo que evidencia la importancia de que éste tome también conciencia de la seguridad peatonal.
- Un elevado porcentaje de los escolares sólo cruza ocasionalmente por los pasos de peatones. Es necesaria una buena concienciación para incrementar esta frecuencia.
- Un buen uso de los pasos de peatones por parte de los escolares pasa por una mejor señalización y accesibilidad, además de su propia conducta de autoseguridad.
- El trabajo educativo de la policía local es un factor fundamental para una política efectiva en materia de seguridad vial infantil.

En conjunto, el Área de Seguridad y Movilidad y la Jefatura de Policía Local de Almería se muestran satisfechas con los resultados de las campañas, pero consideran necesario continuar con estas iniciativas en la misma dirección.

Datos de contacto

Carmen María Martínez, Jefa del Área de Infraestructuras, Planificación y Administración
T. 677 543 540 – cmartinezm@aytoalmeria.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



EDUCACIÓN VIAL PARA PERSONAS MAYORES Y PARA NIÑOS

7

La Policía Local de Ávila lleva a cabo un proyecto de educación vial dirigido a personas mayores que consiste en sesiones teóricas y prácticas para mejorar sus hábitos, actitudes y comportamientos con relación a la seguridad vial urbana. Asimismo, desarrolla un programa dirigido a niños para acercar el carné por puntos.



Palabras clave:
educación vial, personas mayores, niños.

Ávila (Castilla y León)



Población: 58.245 habitantes
Superficie: 231,9 km²
Densidad: 251,16 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Ávila.
Policía Local

Objetivos

- Mejorar la calidad de vida de las personas mayores.
- Dotar a las personas mayores de conocimientos de educación vial y hacerlos conscientes de sus limitaciones.
- Crear entre los niños una consciencia clara y segura sobre movilidad en el espacio urbano.
- Fomentar la convivencia educada, respetuosa y cívica de los usuarios de la vía pública.
- Dar a conocer mejor a la Policía Local y sus funciones.

Descripción

Educación vial para personas mayores

Las personas mayores conviven diariamente con el tráfico como cualquier otro ciudadano, pero suelen tener más dificultades a la hora de enfrentarse a ello, debido principalmente a las dificultades funcionales que aparecen con la edad. Estos factores generan en ocasiones temor entre este grupo de edad a salir a la calle y afrontar los riesgos del tráfico, lo que repercute en una pérdida de la calidad de vida.



Con el fin de divulgar entre las personas mayores conocimientos, actitudes y hábitos de comportamiento que les permitan desenvolverse con mayor seguridad en su entorno inmediato, la Policía Local del Ayuntamiento de Ávila impulsa en el año 2009 un proyecto de educación vial dirigido específicamente a este grupo de edad. Los destinatarios de los cursos son personas con edades comprendidas entre los 55 y los 90 años, con distintos niveles culturales, lo que dificultaba la metodología a utilizar. Si bien muchos poseen conocimientos sobre la seguridad vial, ya que han sido conductores o incluso siguen conduciendo, otros (sobre todo mujeres) tan sólo han actuado en su vida cotidiana como peatones o viajeros. La mayoría de los participantes no desempeñan ya ningún trabajo fuera de casa (jubilados).

Teniendo en cuenta las características del grupo, y sobre todo las diferencias de nivel cultural, las clases se imparten utilizando un programa informático (PowerPoint), proyectando las imágenes y el material didáctico a través de un cañón de video. Se suministra también material por escrito, donde queda resumido lo impartido en cada unidad didáctica, exponiéndose los contenidos con frases cortas y concisas y a gran tamaño, para facilitar su entendimiento y comprensión, y evitando tecnicismos.

Cada unidad didáctica consta de fichas. Por ejemplo, señales dibujadas incompletas donde el alumno tiene que colocar el nombre correspondiente y explicar su significado (si es de peligro, prohibición, obligación o información). Aunque el peso del trabajo individual es importante, los momentos grupales son imprescindibles. A través del diálogo, en el que participa todo el grupo, se detecta lo que el alumno conoce y se establece, conexiones entre estos conocimientos y los de educación vial. La actividad se desarrolla en dos sesiones semanales de 1h para no saturar de información a los asistentes.

La parte teórica consta de tres módulos:

– **Módulo I**

Introducción de cómo actuamos las personas en relación con el tráfico (peatones, viajeros y conductores), con conceptos básicos sobre movilidad segura por las calles y carreteras, y consejos para evitar los accidentes. Recomendaciones también para viajar de forma segura en los transportes públicos y privados: uso del cinturón, del casco, de los sistemas de seguridad infantil...

– **Módulo II**

Las personas como conductores. Se explican las señales de circulación: clasificación y orden de prioridad (señales de los agentes de tráfico, señales circunstanciales de balizamiento, semáforos, señales verticales y marcas viales).

– **Módulo III**

Las dificultades funcionales que aparecen con la edad y su incidencia en el tráfico: problemas visuales, auditivos, de orientación, de movilidad, atención y memoria.

Las dificultades del entorno con que se encuentran las personas mayores (poco tiempo en los semáforos para cruzar, señales con simbología difícil de entender o con letras pequeñas, aceras estrechas, bordillos muy altos y sin rebajes...), y la falta de consideración de algunos conductores con conductas inadecuadas (velocidad excesiva, estacionamiento en las aceras, no ceder el paso en lugares donde el peatón tiene preferencia...).

La salud de las personas mayores y su movilidad segura. Un médico explica a los asistentes sobre la pérdida de facultades y el impacto de ésta en la conducción, así como los efectos de los medicamentos y los problemas con la automedicación. El alcohol y los efectos que produce en las personas y su incidencia con el tráfico, normativa legal, obligación de someterse a las pruebas, tasas de alcoholemia para la conducción...

Las personas mayores como peatones y como conductores. Crear conductas para mejorar su seguridad peatonal, sobre cómo prevenir los accidentes y cómo actuar en los mismos.

La parte práctica consiste en una visita a la sede de la policía local para explicar su funcionamiento y la diversidad de funciones que se realizan. Se llevan a cabo también prácticas en el circuito del Parque Municipal de Educación Vial, donde no existe el peligro que hay en la vía pública, se pueden corregir los errores y poner en funcionamiento las conductas y hábitos impartidos para mejorar la seguridad de las personas mayores. Asimismo, se realizan rutas en el autobús urbano, comprobando in situ los problemas que tienen al utilizar los transportes públicos, e itinerarios peatonales en las calles de la ciudad.

La evaluación es continua, y en cada módulo se cumplimentan fichas para comprobar que los conocimientos impartidos han sido adquiridos por los participantes.

Educación vial para niños

La Policía Local de Ávila lleva a cabo también un programa de educación vial para niños en el que se trabajan aspectos relacionados con la movilidad segura de los ciudadanos, y se les acerca el carné por puntos. El objetivo es transmitir la importancia que tiene circular correctamente con precaución y adoptando las medidas oportunas de seguridad oportunas por las vías públicas, para evitar los accidentes y su gravedad.



Con los niños de educación infantil se educan aspectos relativos, por una parte, al peatón –caminar por la acera y el cruce de la calzada, y diferenciar bien los colores del semáforo de peatones y su significado–, y por la otra, al ocupante del vehículo –sentarse adecuadamente en el asiento trasero, subir y bajar del vehículo por la puerta situada junto a la acera...

Con los escolares de 6º de educación primaria se tratan materias relacionadas con la importancia y el significado de las normas y señales de tráfico, con las normas de convivencia sin las cuales sería imposible poder circular como peatones o conductores por las vías, y con los hábitos de conducta como pasajeros. Asimismo, se trabaja la circulación en bicicleta: circulación por la derecha, señalización de las maniobras, utilización del casco, preferencia de paso en los cruces, señales de tráfico, etc., y se realizan prácticas en el circuito del Parque Municipal de Educación Vial.

Con los alumnos de primero de E.S.O., por su parte, se trabaja la circulación en bicicleta y kart, incidiendo en el uso del casco y del cinturón de seguridad, el consumo de alcohol y demás drogas, el conocimiento de la Ley de Seguridad Vial y primeros auxilios...

En estos cursos participan unos 2.000 niños y niñas, y se llega a la totalidad de centros escolares de la ciudad de Ávila.

En cuanto al carné por puntos, la práctica consiste en una ficha que cada alumno lleva consigo y donde el agente de policía responsable va señalando en la casilla correspondiente la infracción que el alumno comete durante la conducción. El carné recoge una serie de infracciones conforme a la Ley actual, y de esta manera se acerca al niño a la realidad y a la vez se familiariza con la pérdida de puntos. Asimismo, se le hace tomar conciencia de que conducir no sólo es saber manejar un vehículo, sino además conocer las diferentes normas de circulación y respetarlas, requisitos imprescindibles para garantizar una conducción segura y responsable.

La metodología empleada está adaptada a los escolares del tercer ciclo de Educación Primaria y primer ciclo de Educación Secundaria. Las nociones que se dan son muy concretas, sin saturar al alumno, haciéndose palpable el cambio de actitud ante las mismas situaciones de tráfico antes y después de aplicar el programa.



Datos de contacto

Proyecto personas mayores: **Fernando Martín Gómez**
 Proyecto para niños: **María Margarita Martín**
Fernando Martín Gómez, *Parque Municipal de Educación Vial*
 T. 920 352 424 – policialocal@ayuntavila.com

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



SISTEMA DE ACCESO RESTRINGIDO A LOS VEHÍCULOS A MOTOR EN ZONAS PEATONALES

8

El Ayuntamiento de Avilés ha implantado un sistema de acceso restringido a automóviles en una zona amplia del casco antiguo para mejorar la seguridad vial, fomentar la movilidad sostenible y preservar el patrimonio histórico-arquitectónico de la ciudad.



Palabras clave:
zonas peatonales, accesos restringidos, peatones.

Avilés (Asturias)



Población: 84.200 habitantes
Superficie: 26,81 km²
Densidad: 3.115 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Avilés
- Policía Local

Objetivos

- Mejorar la seguridad vial y la calidad de vida de los ciudadanos.
- Ampliar los espacios para la movilidad segura de los peatones.
- Reducir los índices de contaminación atmosférica y acústica.
- Mejorar la conservación del entorno urbano en zonas de catalogación histórico-arquitectónica.

Descripción

En el centro histórico de Avilés se ha creado una zona peatonal en la que los vehículos a motor tienen el acceso restringido. Su diseño responde a la voluntad de maximizar el disfrute de estas zonas, mejorar la seguridad vial de los ciudadanos, reducir los índices de contaminación atmosférica y acústica y mejorar la conservación del entorno urbano en zonas de especial catalogación histórico-arquitectónica. Se ha prestado atención al hecho de mantener la operatividad de los vehículos que requieran el acceso.

Los mecanismos de acceso incorporados en la zona son automáticos activándose por los respectivos usuarios mediante una tarjeta electrónica y se controlan desde el Centro de Control de Movilidad, donde hay diversas pantallas que permiten el seguimiento de la movilidad en la zona. Los elementos de vigilancia incorporados son los siguientes: 12 cámaras de control de acceso, 12 puertas automáticas de entrada y 16 puertas automáticas de salida. Sólo las puertas de entrada tienen dispositivo de identificación. Una vez identificada la tarjeta, las espiras de reconocimiento (presentes tanto en las puertas de entrada como en las de salida) accionan la bajada y subida del bolardo.

Una de las particularidades de esta operación es que las entradas, salidas y recorridos se han diseñado de manera que se han minimizado los recorridos de los vehículos que tienen inevitablemente que operar en la zona: no hay recorridos de más de 400 metros.

Se han repartido tarjetas de acceso a los residentes, repartidores, y a otras personas e instituciones cuyo acceso en vehículo a motor es necesario. Estas tarjetas, sin embargo, están jerarquizadas, de manera que sólo permiten el acceso a partes concretas de la zona y en horarios asimismo determinados.



Ciertos establecimientos comerciales (hoteles y una clínica privada) situados en la zona peatonal están conectados por voz y video con las puertas de acceso desde sus negocios, y pueden realizar la apertura por control remoto del borlado. De esta manera se ha pretendido agilizar las operaciones en la zona y hacer partícipes a estos empresarios junto con la Administración de la regulación de estos espacios.

El costo de la citada instalación (montaje, operatividad, centralización, etc.) ha ascendido a un total de 418.536 €, cantidad ésta que ha sido asumida en su totalidad por el Ayuntamiento de Avilés.

Figura
Datos de la zona peatonal de Sabugo

Superficie	22.301,00
Calles y plazas	4
Número de fincas	89
Número de viviendas	289
Número de habitantes	616
Número de comercios	51
Vehículos	
Residentes	191
Comerciantes	61
Garajes	131
Segunda vivienda	10
Total de vehículos	393

Figura
Datos de la zona centro

Superficie	225.924,00
Calles y plazas	35
Número de fincas	486
Número de viviendas	2.068
Número de habitantes	4.740
Número de comercios	390
Vehículos	
Residentes	1.406
Comerciantes	438
Garajes	493
Segunda vivienda	51
Total de vehículos	2.388

Figura
Esquema de funcionamiento de las puertas de entrada/salida de la zona peatonal

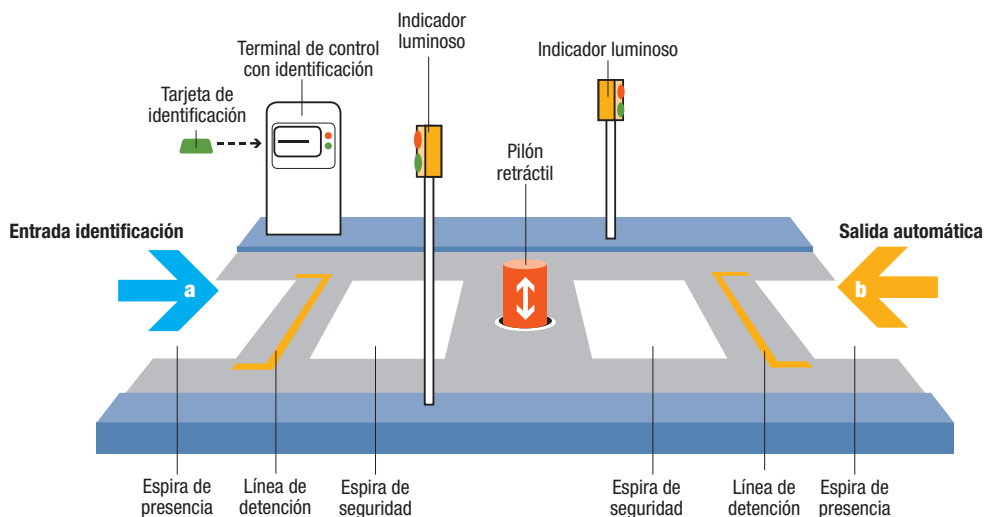




Figura
Autorizados en ambas zonas

Familiares mayores de 60 años	129 vehículos
Grandes minusválidos	20 vehículos
Prensa y TV	12 vehículos
Fotógrafos	20 vehículos
Funerarias	10 tarjetas
Taxis	101 vehículos
Servicios de Urgencia	59 tarjetas
Reparto Farmacia	6 tarjetas
Organismos oficiales	50 tarjetas
Reparto de mercancías	898 vehículos

Resultados

Inicialmente la propuesta de peatonalizar o restringir el acceso de vehículos al centro histórico suscitó bastante reticencia por parte de la ciudadanía y los comerciantes. El paso del tiempo ha demostrado que, en definitiva, la restricción del tráfico en estas zonas permite un uso mucho mejor de las mismas ya que todo sigue funcionando exactamente igual que antes y los ciudadanos disfrutan ya de esta zona de manera mucho más cómoda y tranquila.

La participación de algunos establecimientos (hoteles y clínica sanitaria) en el control de los accesos a la zona restringida ha funcionado sin problemas, ha conseguido descargar de trabajo al Centro de Control y ha hecho que los ciudadanos se sientan partícipes de la Administración.

La seguridad vial en la zona ha mejorado sin duda alguna, no registrándose ningún tipo de accidente ni atropello en la misma. Únicamente dos incidentes con la apertura del bolardo han provocado daños materiales en el vehículo, y en ambos casos por una negligente utilización al intentar cruzar por la puerta de entrada con la luz roja del semáforo que cerraba el paso.

Datos de contacto

Eloy Benito Calzón Rodríguez, Policía Local, Ayuntamiento de Avilés
T. 985 525 410 – ebenito@ayto-aviles.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



ZONAS AVANZADAS PARA MOTOS EN LOS SEMÁFOROS

9

El Ayuntamiento de Barcelona ha llevado a cabo una prueba piloto de creación de una segunda línea de detención en semáforos exclusiva para motocicletas y ciclomotores, para reducir las infracciones y las situaciones de riesgo que han causado un gran número de accidentes de estos vehículos en los últimos años.



Palabras clave:
motocicletas y ciclomotores,
disciplina vial, estudio
accidentalidad.

Barcelona (Cataluña)



Población: 1.621.537 habitantes
Superficie: 101,4 km²
Densidad: 15.992 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Barcelona
Área de Prevención, Seguridad y Movilidad

Objetivos

- Evaluar el efecto que tiene una segunda línea de detención para las motocicletas sobre la seguridad vial, la capacidad viaria y la afectación a los peatones
- Reducir los accidentes de motocicletas en zona urbana.
- Desincentivar la conducción de las motocicletas entre vehículos.
- Mejorar la funcionalidad de los pasos de peatones.

Descripción

La creación de zonas avanzadas para motos es una de las propuestas contempladas en el Plan Local de Seguridad Vial, que a su vez se enmarca en el Plan de Movilidad Urbana Segura de Barcelona 2006-2012.

En el Plan de Seguridad Vial, uno de los objetivos es la mejora de la seguridad de los usuarios de los vehículos de dos ruedas motorizados (motocicletas y ciclomotores), ya que, mientras en el resto de medios de transporte se ha conseguido una reducción de un 50% de los accidentes respecto al año 2000, en el ámbito de la motocicleta el número de accidentes ha ido aumentando de manera significativa desde el 2003. En este sentido, las dos líneas principales de actuación que se proponen para mejorar la seguridad de los motociclistas son la de reducir la velocidad y la de segregar las vías.

Dado que una de las prácticas más habituales y peligrosas de las motocicletas es la de circular entre los vehículos y situarse en primera línea, ocupando los pasos de peatones, durante el tiempo en que los semáforos están en rojo para salir con más rapidez al cambiar éstos a verde, el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona ha creado zonas avanzadas para reducir el riesgo de accidente de los vehículos de dos ruedas. Estas zonas representan una innovación en el ámbito de la gestión de la movilidad urbana, por lo que se ha tenido

que inventar una nueva señalización específica. Dicha señalización es tanto horizontal (gradilla cuadriculada en diagonal en color amarillo) como vertical (señal de zona de excluida de parada, excepto para motos).

La implantación se inicia con una prueba piloto en tres puntos concretos del centro de la ciudad, y se realizan dos conteos durante un periodo de 4 horas (entre las 8 y las 12 de la ma-



ñana) para cada punto, antes y después de la puesta en marcha de la segunda línea de detención. Mientras el semáforo está en rojo se tomaron los siguientes datos:

- Motos que invadían el paso de peatones.
- Motos situadas entre los vehículos.
- Motos situadas en los carriles.
- Motos en los pasos de peatones que salían antes de tiempo.
- Motos situadas ente los vehículos que se saltaban el rojo.
- Motos situadas en los carriles que se saltaban el rojo.
- Total de motos que se saltaban el rojo.

Una vez que el semáforo está en verde, se contabilizan las motos que circulaban entre los vehículos, y las que circulan en los carriles. También se estudia la accidentalidad y se comparan los datos con los de periodos anteriores. La elección de los tres cruces ha sido por motivo de que en los tres hay cámaras instaladas de gestión del tráfico y que, por tanto, se pueden visionar las filmaciones.

Figura
Evolución del número de víctimas en accidentes de tráfico en Barcelona y principales medidas de seguridad vial

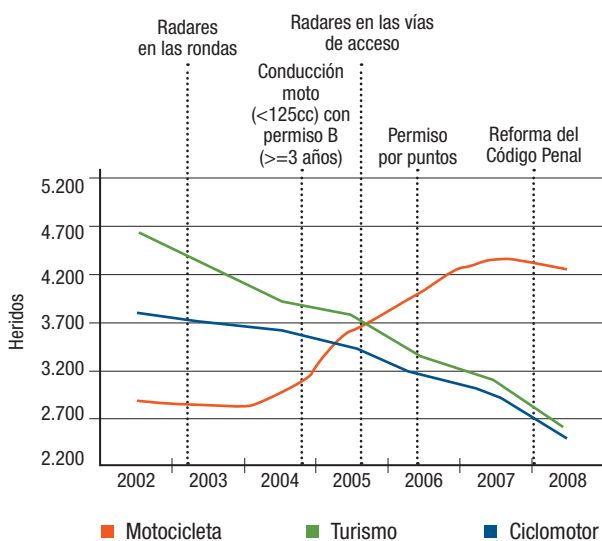
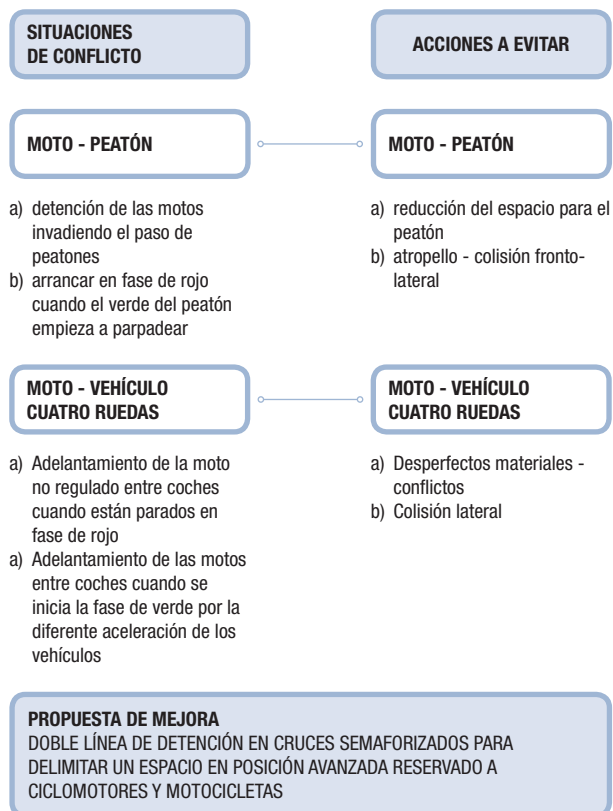


Figura
Esquema de actuación



El proyecto ESUM



El Ayuntamiento de Barcelona participa en el Proyecto eSum, un consorcio europeo formado por autoridades municipales y nacionales, fabricantes de vehículos a motor de dos ruedas e investigadores sobre seguridad vial. Está coordinado por la ciudad de Barcelona y tiene como objetivo identificar, desarrollar e impulsar medidas para mejorar la seguridad de este tipo de vehículos en el entorno urbano (V2RM).

Otras ciudades y agentes que participan en este proyecto son Londres, París, Roma, la Dirección General de Tráfico, la ACEM (Asociación Europea de Constructores), las empresas BMW y Piaggio, la consultora Altran y las Universidades de Atenas y Florencia.

Resultados

Los resultados obtenidos en la prueba piloto indican que en dos de los tres puntos seleccionados el espacio avanzado para motos no ha cumplido su objetivo, y sólo en uno ha sido realmente efectivo. En este sentido, el estudio de accidentalidad de uno de los puntos no muestra diferencias en el número de accidentes y de víctimas en los años estudiados (2007 y 2008), si bien ninguno de los que se producen tiene relación con la salida antes de tiempo de las motocicletas o por el hecho de avanzarse en el cruce.

En todo caso, el Ayuntamiento ha decidido seguir implantando las zonas avanzadas para motos con las siguientes características:

- en recorridos lineales seleccionados,
- en cruces con demanda óptima (porcentaje superior al 25%),
- en puntos con posibilidad física de acceso por la anchura del carril,
- señalizando la doble línea de detención con parrilla y el pictograma de una moto,
- sin invadir el carril bus,
- señalizando la zona para evitar el paso de peatones (evitar valla de cierre en acera).



Datos de contacto

Félix Arnal, Grupo de Planificación y Gestión de la Movilidad. Área de Prevención, Seguridad y Movilidad. Ayuntamiento de Barcelona.
T. 934 023 985 – farnal@bcn.cat

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL Y CIVISMO

10

El municipio de Cambados ha llevado a cabo una campaña para fomentar actitudes cívicas y responsables entre los jóvenes con respecto a la conducción nocturna en los fines de semana (Cambados “en VELA”).



Palabras clave:
jóvenes, control alcoholemia, campaña comunicación, educación vial, sistemas de retención infantil, control de velocidad.

Cambados (Galicia)



Población: 13.708 habitantes
Superficie: 22,4 km²
Densidad: 584,8 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Cambados
- Policía Local
- Xunta de Galicia. Dirección de Xuventude y Solidaridad
- Dirección General de Tráfico
- Asociaciones de Taxis
- Establecimientos de hostelería nocturnos, bares y discotecas
- Comerciantes Cambados Zona Centro
- Operadores de transporte público urbano
- Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico y Afectados

Objetivos

- Concienciar, prevenir y educar en materia de seguridad vial y civismo.
- Disminuir la tasa de mortalidad reduciendo el número de accidentes así como la gravedad de los mismos.
- Reducir la siniestralidad vial, especialmente entre los jóvenes en las noches de los fines de semana.
- Concienciar sobre el peligro de conducir con velocidad excesiva o habiendo consumido alcohol.

Descripción

El Proyecto VELA

El Proyecto VELA, impulsado en el municipio de Cambados está inspirado en el proyecto Moucho (Búho) que se ha realizado en Ourense a raíz de una iniciativa de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico de esta ciudad surgida en respuesta a las elevadas cifras de muertos y heridos graves entre los jóvenes de 15 a 29 años. El nombre del proyecto hace referencia a los conceptos “velocidad” y “alcohol”, y tiene como objetivo disuadir las conductas peligrosas a través de campañas en grupos de riesgo, en especial entre los jóvenes que salen por las noches los fines de semana. También es sinónimo de las noches que suelen pasar las madres y padres esperando a que sus hijos regresen a casa las madrugadas de ocio.

Una primera actuación ha sido la convocatoria de un concurso de carteles entre los jóvenes para establecer un debate social sobre el tema y, al mismo tiempo, buscar imágenes/carteles para ilustrar un DVD que se ha proyectado en las discotecas y pubs. Sin embargo, la actuación central de la campaña han sido las acciones realizadas durante la noche, en los lugares y horas de máximo riesgo en cuanto a accidentes de



tráfico. Han consistido en la comunicación divulgativa *de tú a tú*, de gente joven a gente joven, en los lugares de salidas nocturnas, los fines de semana de 3 a 6 de la madrugada. Los voluntarios han repartido folletos con consejos, regalos y descuentos para taxis. Simultáneamente, en las discotecas, pubs y bares colaboradores se ha proyectado un DVD con material didáctico preparado por la policía local con mensajes de seguridad vial, prevención y cultura cívica. Asimismo, el grupo musical O Sonoro Maxín, ha ofrecido conciertos en los que ha incorporado en las letras de sus canciones los mensajes de la campaña.

Por otra parte, se ha habilitado una línea de autobús nocturna (*Noite Bus*), que comunica Cambados con las poblaciones limítrofes, y se han llevado a cabo también charlas y mesas-debate en centros de secundaria y asociaciones de jóvenes y de inmigrantes para reforzar y dar contenido educativo a las acciones nocturnas.

Uno de los mensajes más importantes de la campaña es el de crear el hábito de no conducir cuando se ha bebido o consumido drogas, substituyendo el automóvil por el transporte público. También se hace hincapié en otros contenidos como difundir las pautas correctas de comportamiento como peatones, conductores y pasajeros; la importancia del uso correcto de los dispositivos de seguridad; en dotar de estrategias básicas sobre qué hacer en el caso de presenciar o sufrir un accidente; y en transmitir valores positivos de educación vial como la tolerancia, la responsabilidad, la prudencia, etc.

Los recursos y la financiación han sido aportados por la Dirección Xeral de Xuventude de la Xunta de Galicia y el propio Ayuntamiento de Cambados.



Estudio de la velocidad del tráfico

Alumnos de los institutos Ramón Cabanillas y Asorey en compañía de agentes de la policía local de Cambados han realizado un estudio de velocidad en la misma carretera. Han analizado no sólo los puntos que se detraerían y las cuantías alcanzadas, sino también los riesgos y el peligro de la velocidad. Bajo el lema “en los circuitos se corre, en la carretera se circula” los alumnos se han acercado a los aparatos medidores de velocidad haciendo un juego de una realidad.

Este estudio de velocidad, dentro del programa educativo, ha sido una experiencia pionera en la provincia de Pontevedra. Medio centenar de jóvenes muestreando la velocidad con un cinemómetro de precisión y en compañía de agentes de la policía local, todos con chalecos reflectantes de alta visibilidad sin duda han llamado la atención. Pero lo más importante es que han contribuido a establecer un debate en la sociedad sobre la velocidad y accidentes de tráfico, se han sentido vigilantes de la seguridad en la carretera por un día, y han visto a pie de asfalto las consecuencias de lo que una velocidad excesiva puede traer.

Ya en las aulas, han visto que la sanción es una herramienta preparada para los que incumplen las normas establecidas. Así las cosas, en su pequeño estudio de dos días (se ha hecho lo más científico y demostrativo posible) habrían detraído 23 puntos y habrían impuesto sanciones por más de 15.000 €. Al lado de estas circunstancias han escuchado a las víctimas de accidentes de tráfico y han visto las consecuencias trágicas que pueden acarrear tales infracciones.

Resultados

En 2010 no ha sucedido ningún accidente mortal en el municipio de Cambados. Sólo un accidente urbano sin heridos a causa del nivel de alcoholemia del conductor. La policía local, hosteleros, taxistas y jóvenes han unido esfuerzos y han valorado de forma positiva la iniciativa. De una forma diferente, fresca, cercana y dinámica, se han enviados mensajes en un canal de sintonía con la juventud; un proyecto “de tú a tú”.

Datos de contacto

Máximo Cid Ferro, Policía Local de Cambados
T. 986 524 092 – inspectorpl@cambados.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PROTOCOLO DE ATENCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS HERIDOS GRAVES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO A 30 DÍAS

11

El Ayuntamiento de Castellón ha diseñado un procedimiento que establece la sistemática mediante la cual se determina cómo se realiza el seguimiento de las lesiones por accidentes de tráfico de las víctimas graves a 30 días. Se incluye un protocolo de llamadas y apoyo a las víctimas, y un mapa de accidentes.



Palabras clave:
protocolo de actuación,
mapa accidentalidad, atención
víctimas, sistemas
de información.

Castellón de la Plana (Comunidad Valenciana)



Población: 181.400 habitantes
Superficie: 109,8 km²
Densidad: 1.652 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Castellón de la Plana
- Área de Seguridad Ciudadana
- Policía Local. Unidad de Seguridad Vial y Estadísticas

Objetivos

- Proporcionar cobertura efectiva a las víctimas de graves de accidentes de tráfico y orientar sobre los recursos municipales existentes que pueden ser de utilidad para las víctimas.
- Proporcionar información sobre cuestiones legales asociadas a los accidentes de tráfico.
- Elaboración de un mapa de accidentes con heridos graves y/o muertos por accidente de tráfico.
- Obtener información sobre la percepción del servicio recibido por la policía local durante el accidente de tráfico.

Descripción

El Ayuntamiento de Castellón ha diseñado e implantado una metodología para realizar el seguimiento de las lesiones por accidente de tráfico de heridos graves a 30 días, en los que ha intervenido la Policía Local.

La metodología desarrollada incluye la información siguiente:

- Un protocolo de actuación (“Llamada de seguimiento a víctimas por accidente de tráfico”), donde se da una relación detallada de los pasos a seguir, con códigos específicos para cada uno de los formularios o procedimientos. Los documentos que se incluyen son:
 - La estructura del contenido de la llamada telefónica y consejos para una escucha activa. Se describe una fórmula de presentación de la llamada telefónica a una víctima grave y las características de la “escucha activa”, es decir, la manera empática de atender en este tipo de llamadas, sin valorar ni juzgar lo que explica el interlocutor.
 - Información sobre el proceso legal posterior al accidente. Se informa del derecho a la indemnización, la cual puede ser solicitada por la vía extrajudicial (sin juicio, con negociación con la aseguradora) o judicial; ésta última

puede ser por vía penal (si el accidente constituye un delito) o civil (si la indemnización no es adecuada). Se informa asimismo sobre el proceso para interponer una denuncia o una demanda, los plazos que deben ser seguidos en el proceso, la contratación de un abogado y las reclamaciones que se pueden hacer a la propia compañía aseguradora.

- Información sobre los recursos municipales de posible utilidad para la víctima: servicio de ayuda a domicilio, servicio de teleayuda-teleasistencia (dispositivo de emergencia conectado a un teléfono que manda una llamada de emergencia); servicio Comer en casa y Residencia en casa; tramitación de ayudas económicas; o información sobre los recursos existentes en el municipio pero de titularidad no municipal.

Este protocolo es de aplicación a los heridos graves como consecuencia de un accidente de tráfico; a los padres o tutores en el caso de que la víctima sea un menor; a los familiares en primer grado en caso de fallecimiento en el plazo de los 30 días posteriores al accidente de tráfico.

- Una ficha de seguimiento estandarizada de las víctimas para todos los casos.

- Un “Mapa de Accidentes con Víctimas Graves y Muertos” que establece la metodología para mapificar los accidentes que han sido atestados por la policía local en el ámbito municipal. Este mapa utiliza como soporte el software de libre disposición Google Earth y está compuesto por marcas de posición (archivos .kml). Estos archivos se pueden utilizar para compartir lugares e información con otros usuarios de Google Earth y Google Maps. De esta manera, todos los equipos responsables de la Policía Local y Cuerpos de Seguridad tienen a su disposición este software, lo que les permite realizar consultas en cualquier momento y enviar toda la información por correo electrónico para ser posteriormente almacenada en los directorios jerarquizados.

Para cada accidente de tráfico con herido grave o muerto debe crearse una marca de posición en el mapa. Además, en el programa se almacenará información adicional sobre el accidente a la que se accede a consultar ese punto: número de atestado y descripción del accidente: fecha, hora, lugar, número de muertos y heridos graves y circunstancias.

Para la confección del mapa se utiliza un Sistema de Información Geográfica (GIS), que integra información georeferenciada. Los accidentes se descargan e introducen desde la base de datos que elabora la Unidad de Atestados de la Policía Local, y el GIS elabora un informe con los datos principales de cada accidente con sólo seleccionar el accidente deseado. Este sistema permite separar la información en diferentes capas temáticas (accidentes con heridos leves, graves, daños materiales, de peatones, etc.).



Resultados

El programa de seguimiento de víctimas ha atendido y asesorado un total de 43 víctimas en 2007, 39 en 2008 y 55 en 2009. Mensualmente, se redacta un informe de atención a las víctimas como parte del Programa de atención a las víctimas, y con estos datos se elabora una gráfica de seguimiento que incluye la definición de un indicador para comprobar la relación, mes a mes, con el protocolo estándar de atención a las víctimas. El programa permite asimismo obtener información sobre la percepción que tienen las víctimas del servicio recibido por parte de la Policía Local durante el accidente de tráfico.

Datos de contacto

José M^a Villegas Gómez, *Oficial de la Policía Local de Castellón*
T. 964 355 405 – seguridadvial@castello.es – josemaria.villegas@castello.es

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



ESTRATEGIA GLOBAL DE SEGURIDAD VIAL

12

El Ayuntamiento de Córdoba cuenta desde el año 2006 con una Estrategia de Seguridad Vial, que integra distintos programas sectoriales con el objetivo de maximizar la actuación municipal para la disminución de la accidentalidad. De este modo, se trabaja desde todos los ámbitos -seguridad, movilidad, educación, infraestructuras, planificación, salud- con resultados efectivos.



Palabras clave:

peatones, tráfico calmado, infraestructuras, disciplina vial, caminos escolares, campaña comunicación, atención víctimas, educación vial.

Córdoba (Andalucía)



Población: 328.547 habitantes
Superficie: 1.255,24 km²
Densidad: 261,74 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Córdoba
- Departamento de Movilidad
- Policía Local
- Unidad de Medio Ambiente
- Delegación de Educación
- Oficina de Accesibilidad Gerencia Municipal de Urbanismo
- Oficina del Casco Histórico
- Instituto Municipal de Deporte
- Jefatura Provincial de Tráfico de Córdoba
- Fundación RACC

Objetivos

- Eliminar los puntos conflictivos de víctimas de accidentes de tráfico
- Incrementar la superficie de preferencia peatonal en las zonas del conjunto histórico y del centro comercial
- Mejorar las condiciones de seguridad de los itinerarios ciclistas
- Calmar el tráfico rodado en los barrios residenciales
- Mejorar las intersecciones viarias
- Mejorar la accesibilidad y proteger los itinerarios escolares
- Controlar la velocidad excesiva de conductores
- Mejorar los protocolos de auxilio a víctimas

Descripción

En el año 2006, el Ayuntamiento de Córdoba impulsa la Estrategia de Seguridad Vial en el marco de la cual se han impulsado distintas actuaciones con el objetivo de incorporar la cultura de la movilidad sostenible y segura en la vida ciudadana y en la actuación municipal. Tanto el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, como el futuro Plan de Seguridad Vial Urbana, asumen también este reto para continuar avanzando en la estrategia llevada a cabo hasta el momento.



Los ámbitos en los que se actúa son los siguientes:

- **Gestión de la movilidad urbana, segura y sostenible.** Desde el Departamento de Movilidad se coordinan todas las actuaciones sobre la vía pública, con la premisa del cumplimiento de las estrategias de seguridad. Las actuaciones más significativas realizadas serían: La jerarquización de la red viaria municipal, separando los tráficos de paso de los locales, o los tráficos peatonales; las actuaciones singulares en las zonas de concentración de accidentes (eliminando estos puntos negros con semaforización y señalización luminosa); la ordenación y regulación del estacionamiento, la protección peatonal de las paradas Bus, la segregación de los carriles del transporte público o de los itinerarios ciclistas del resto de modos (redactándose y ejecutándose gran parte del Plan Director de Bicicleta). Los proyectos son numerosos durante estos años.
- **Actuaciones de rediseño urbano.** También han sido constantes las remodelaciones para mejorar la señalización y el diseño urbano en glorietas, intersecciones y zonas con un riesgo especial de accidentes, debiéndose repartir de forma más equilibrada el espacio público disponible.

Igualmente se han planificado calles y áreas peatonales, con velocidad limitada (zonas 20, zonas 30...), en barrios residenciales, así como obras de reforma para fomentar la fluidez y seguridad del tráfico.

Además las peatonalizaciones, semipeatonalizaciones y zonas restringidas (7 de ellas mediante bolardos de control de acceso), han supuesto un incremento hasta los 92.000 m², entre las que destaca la del eje comercial más importante del centro, la calle Cruz Conde y reordenación de la zona centro, que está en ejecución y se terminará en la primavera de 2011, siguiendo las prescripciones del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico.

- **Calmado del tráfico**, se ha incidido reiteradamente, habiéndose culminado en estos días un proyecto global de la ciudad con la instalación de casi 100 reductores de velocidad, del tipo lomos de asno y pasos sobreelevados de peatones, conforme a la normativa del Ministerio de Fomento, que persigue reducir el riesgo de accidentes y la habitabilidad en zonas residenciales.
- **Control y vigilancia de la indisciplina**. Además del control que de forma permanente efectúa la policía local en los puntos donde se produce un mayor incumplimiento, se ha incrementado la implantación de varios elementos tecnológicos para el mejor cumplimiento de las normas de circulación, lo que ha dado lugar a una disminución de accidentes. La Sala de Control de Tráfico dispone cada vez de tecnologías más avanzadas, destacando los Sistemas Inteligentes de Transporte, que se han podido llevar a efecto, además de por inversión municipal, gracias a un convenio firmado con la DGT. Dentro de estos ITS, además de la Centralización semafórica, 35 cámaras de vigilancia del tráfico, paneles informativos y aforos fijos, en los últimos años se han puesto en marcha controles de infracción en carriles bus-taxis, foto – rojo y un software para la gestión de la preferencia del bus en la ciudad, unido con el Centro de Control del SAE.

- **Sistema de control de accidentalidad urbana**. Con la implantación de los nuevos protocolos de actuación policial se ha mejorado la intervención en caso de accidente, con mayor eficacia en la atención a las víctimas y su evacuación, en coordinación con todos los servicios de emergencia (112, policía, ambulancia, empresas de auxilio y retirada de vehículos, servicio de limpieza, bomberos, urgencias), lográndose el rápido reestablecimiento del tráfico y la evacuación de los accidentados, para culminar posteriormente con la investigación y análisis del accidente, permitiéndose su sistematización mediante una aplicación informática.
- **Educación y formación vial**. En cooperación con varios departamentos administrativos, periódicamente, van consolidándose la realización de varios programas de Caminos Escolares Seguros en varios centros. Otras actividades como la Semana Europea de la Movilidad, los cursos a escolares y a formadores, las colaboraciones con asociaciones sectoriales como el RACC y las campañas de educación vial a grupos de riesgo o a asociaciones vecinales son el referente reiterado en este ámbito.
- **Información ciudadana**. Por último, el compromiso municipal ha estado constantemente comprometido en la participación e información al ciudadano, a través principalmente de la Web municipal y las mesas y talleres de trabajo con las diversas asociaciones de vecinos. Durante estos últimos años se ha incrementado la difusión de mensajes preventivos con campañas de sensibilización e información sobre el uso del casco y del cinturón de seguridad entre otras. La divulgación de las normas de seguridad y el estado del tráfico se ha publicitado siempre en la radio y a través de paneles luminosos instalados en varios puntos de la ciudad.



Resultados

A lo largo de los últimos cuatro años analizados se ha constatado una mejora en los hábitos de conductores y peatones, corrigiéndose las situaciones más problemáticas de las vías y consiguiéndose un importante descenso en el número de accidentes y de las víctimas mortales en accidentes de circulación.

Entre otros, la ampliación de las zonas peatonales, la mejora de la semaforización en las intersecciones, la reducción de la velocidad máxima de circulación y la instalación de pasos sobreelevados para peatones han sido cruciales para elevar el nivel de seguridad en los desplazamientos urbanos. Las áreas peatonales se han incrementado hasta los 92.000 m², se han limitado a 20 km/h la velocidad en viales estrechos y se han establecido zonas 30 residenciales en varios distritos de la ciudad, restringiendo el acceso a residentes en el casco histórico.

Los accidentes con víctimas se han reducido significativamente en el periodo de 2006-2010, tanto a nivel de heridos graves como leves, ya que la mortalidad es prácticamente nula en la capital.

Datos de contacto

Antonio Valdenebro, Jefe del Departamento de Movilidad. Ayuntamiento de Córdoba
T. 957 455 300 – antonio.valdenebro@ayuncordoba.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO Y MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LOS PEATONES

13

La experiencia ha consistido en la instalación de semáforos y la realización de mejoras en la señalización de la vía y la protección de los pasos peatonales en la carretera interurbana B231 a su paso por el municipio, con el objetivo de reducir la velocidad del tráfico y mejorar la seguridad vial de los peatones.



Palabras clave:
tráfico calmado, peatones,
infraestructuras, accidentalidad
camiones, señalización.

Esparreguera (Cataluña)



Población: 21.800 habitantes
Superficie: 27,4 km²
Densidad: 797,6 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Esparreguera
- Diputación de Barcelona. Área de Vías Locales
- Generalitat de Cataluña. Servicio Catalán de Tráfico

Objetivos

- Calmar el tráfico en el tramo de la vía interurbana B321 a su paso por el municipio de Esparreguera.
- Reducir el número y gravedad de los accidentes de camiones que se producen en dicha vía.
- Mejorar la seguridad vial y la movilidad de los vecinos del barrio afectado.
- Proteger los desplazamientos a pie en todo el municipio.

Descripción

El municipio de Esparreguera tiene un modelo de movilidad altamente dependiente del vehículo privado, ya que gran parte de la población trabaja fuera del municipio y hay una carencia histórica de medios de transporte público. Las vías con una mayor intensidad de tráfico son la antigua NII y la carretera B-231.

Pacificación de una vía interurbana

Esta última es la única vía interurbana que todavía cruza el núcleo urbano, ya que la construcción de la autovía A2, que rodea el municipio, ha absorbido el tráfico que antes circulaba por la antigua NII. La carretera B-231 soporta diariamente unos 12.000 vehículos, de los cuales más de 1.000 son camiones, lo que conlleva un elevado riesgo de accidente, especialmente entre los puntos kilométricos 1,5 y 2,5. En este tramo, debido a una serie de curvas muy cerradas, acostumbraban a volcar entre 5 y 6 camiones al año, con el peligro



añadido de que lo hacen sobre el único camino de peatones que existe en la zona.

En el año 2008, la Diputación de Barcelona, a través del Área de Vías Locales, y a instancia del Ayuntamiento de Esparreguera, impulsa un estudio sobre la situación de este punto de la red vial. Después de la realización de diversas reuniones y del correspondiente trabajo de campo, se llega a un acuerdo entre las tres administraciones con intereses o competencias en la zona: el Ayuntamiento de Esparreguera como municipio afectado, la Diputación de Barcelona, como responsable del mantenimiento de la vía, y la Generalitat de Cataluña (a través del Servicio Catalán de Tráfico), como responsable de la seguridad vial y la gestión del tráfico en dicha carretera.

Como resultado del estudio realizado y de manera consensuada se acuerda asimismo llevar a cabo una serie de acciones dirigidas a mejorar la seguridad del tráfico rodado y de los peatones. Entre ellas, cabe destacar la reducción de los límites de velocidad, la mejora de la señalización horizontal y vertical, la instalación de una barrera de seguridad (new jersey) de hormigón que separa el camino de peatones de la calzada de circulación. También se instalan tres grupos semafóricos en las tres intersecciones del tramo y se adecuan pasos de peatones entre los dos márgenes poblados de la vía.

En paralelo se acuerda la realización de controles de velocidad de forma esporádica y aleatoria, con la finalidad de conseguir un cambio substancial en la actitud de los conductores al paso por este tramo de la B-231.

El coste de la actuación ha sido asumido por la Diputación de Barcelona que es el organismo titular de la vía.

Protección desplazamientos a pie



Al margen de esta actuación, en los últimos años todas las actuaciones relacionadas con la movilidad urbana han estado presididas por un enfoque basado en la protección del peatón y la mejora de la accesibilidad a pie en todo el municipio.

Algunas de las actuaciones impulsadas han sido la implantación de elementos reductores de velocidad, la creación de caminos escolares y rutas seguras en los alrededores de los equipamientos municipales (centros de atracción de peatones: escuelas, institutos, centros de asistencia médi-

ca, mercado municipal...), la creación de zonas de peatones, la instalación de pasos elevados, la regulación del aparcamiento, la revisión de la señalización vertical y horizontal...

Se ha actuado asimismo reordenando la red vial del municipio mediante la definición de una jerarquía de calles –red básica, red secundaria y red terciaria o de circulación interior de los barrios–, y se ha implantado la limitación de velocidad por debajo de los 40 km/h en prácticamente toda la población.



Resultados

En conjunto, las medidas impulsadas para proteger la movilidad a pie y calmar el tráfico han contribuido a reducir en más de un 30% la accidentalidad en los últimos años.

En relación con la actuación realizada en la vía interurbana a su paso por el municipio, se ha conseguido reducir la velocidad media de los vehículos y, como consecuencia, disminuir la accidentalidad, sobre todo de los camiones, pasando de seis accidentes de camiones en el año 2008 a sólo uno en el año 2010. Asimismo, se ha mejorado la movilidad de los peatones gracias a la implantación del paso seguro entre ambos márgenes de la carretera.

La pacificación del tráfico en esta vía había sido una reivindicación histórica de los vecinos del barrio de Can Rial, el más afectado por el problema, por lo que durante los últimos años el Ayuntamiento había convocado diversas reuniones con los vecinos para buscar soluciones consensuadas. La aceptación del proyecto por parte de la Diputación de Barcelona permitió llevar a cabo la actuación.

Datos de contacto

Pedro Pedreño Crouseilles, *Concejal de Movilidad* – pedrenocp@esparreguera.cat
Josep Sánchez Cubeles, *Inspector jefe de la Policía Local* – sanchezcjs@esparreguera.cat

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PROGRAMAS PARA FOMENTAR EL USO DEL CASCO Y LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA POBLACIÓN INMIGRANTE

14

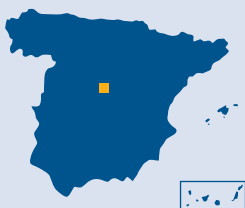
El Ayuntamiento de Fuenlabrada ha impulsado un programa para promocionar el uso del casco protector entre los usuarios de motocicletas y ciclomotores, y un programa de educación vial dirigido al colectivo inmigrante.

La segunda práctica está dirigida específicamente al colectivo inmigrante con el objetivo de desarrollar un programa de educación vial en el mismo y, paralelamente, controlar y denunciar las situaciones infractoras más extendidas en este sector de la comunidad local.



Palabras clave:
casco, motocicletas y ciclomotores, educación vial, disciplina vial, participación ciudadana.

Fuenlabrada (Madrid)



Población: 205.000 habitantes
Superficie: 39,1 km²
Densidad: 5.242 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Fuenlabrada
- Policía Local
- Concejalía de Seguridad Ciudadana y Tráfico

Objetivos

Con relación al uso del casco:

- Conseguir que el 100% de los usuarios de motocicleta y ciclomotor utilicen el casco protector.
- Sensibilizar a los conductores de los aspectos positivos de la utilización del casco y fomentar la cultura de seguridad vial.

Con relación al colectivo inmigrante:

- Informar y formar a la población inmigrante en materia de tráfico y seguridad vial, para contribuir a su integración social.
- Controlar y perseguir más eficazmente las infracciones penales y administrativas más frecuentes en este colectivo.

Descripción

Desde el año 2000, la Policía Local de Fuenlabrada ha introducido la acción planificada y la estandarización de procedimientos en su actuación cotidiana, y ha elaborado un Plan Director en el que se enmarcan distintos programas para fomentar la seguridad vial.

El uso del casco

Un alto porcentaje de los heridos graves y muertos por accidente de tráfico con motocicleta o ciclomotor podrían evitarse con el uso del casco. Sin embargo, en Fuenlabrada, en el año 2002, tan sólo un 50% de los usuarios de estos vehículos hacía uso de este elemento protector. Por este motivo, la Policía Local decidió desarrollar el programa “Usa el casco”, para disminuir la gravedad de las consecuencias de los accidentes y fomentar la cultura de la seguridad entre los usuarios de motos y ciclomotores, más concretamente, el uso del casco.

Una parte de la campaña se dirige a la sensibilización directa de los usuarios de estos vehículos. Para ello, se publicita el programa a través de los medios de comunicación locales, y se ha editado un díptico que informa de las acciones que



incluye el programa, de las consecuencias médicas derivadas de no utilizar el casco protector en caso de accidente y las consecuencias administrativas, en el caso de ser detectada la infracción por la policía.

El programa también incluye, sesiones informativas en los institutos de educación secundaria, por parte de policías monitores de educación vial y de voluntarios de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Como refuerzo positivo por el uso anticipado del casco, entre los jóvenes asistentes a las sesiones se sortean cascos y los ganadores participan después en un taller de aerografía, para decorarlos a su gusto. Con ello se ha pretendido conseguir que aumente el interés por la utilización del casco, al desear los jóvenes que su trabajo sea visto por sus colegas.

La contraparte de la campaña es de tipo disciplinario, incrementándose el número de controles policiales dedicados a detectar el uso del casco y a sancionar las infracciones. En los controles se denuncia a los conductores o usuarios de motocicletas o ciclomotores que no usaban el casco protector o que infringían cualquier otro precepto relacionado con la seguridad vial.

Todas las unidades de la Policía Local participan en la campaña, si bien la Unidad de Seguridad Vial de la Policía Local es la que lidera y cataliza la acción. Para reforzar positivamente las conductas seguras, durante los controles policiales se hace entrega de regalos que varían cada año (chalecos reflectantes, camisetas, vales de gasolina, etc.) a los conductores de los vehículos que cumplían las normas. En cada campaña se realizan un mínimo de 50 controles, en los que se identifican entre 5 y 10 vehículos, en cada uno de ellos.

Estas actuaciones se realizan cada año el sábado anterior a la Semana de la Seguridad Vial y tiene una duración de 28 días, siempre coincidiendo con el inicio del buen tiempo. El resto del año, entre los objetivos de la Unidad de Seguridad Vial de la Policía Local, se incluye la vigilancia sistemática de esta materia.

Figura
Resultados de la Campaña "Usa el Coco. Usa el Casco".

Año	Controles	Denuncias	% usuarios casco
2001	256	248	48
2002	283	276	65
2003	236	93	68
2004	275	86	70
2005	284	94	87
2006	254	21	91
2007	261	32	98
2008	228	27	98

La seguridad vial y el colectivo inmigrante

En Fuenlabrada hay censados más de 32.000 extranjeros, lo que supone alrededor del 16% de la población de derecho. Además, esta población no es homogénea, ya que procede de culturas distintas como la árabe, china o sudamericana. Paralelamente al incremento de este segmento de población, se han detectado un aumento de las infracciones, tanto administrativas como penales, en el ámbito de la normativa de tráfico y seguridad vial, causadas tanto por el desconocimiento por parte de los inmigrantes de la normativa, como por la acción de mafias dedicadas a la falsificación de permisos para conducir.

Por todo ello, el Ayuntamiento de Fuenlabrada, a través del Servicio de Policía Local, ha impulsado distintas actuaciones para reducir las infracciones penales y administrativas en dicho colectivo.

Al inicio del proyecto se realizaron entrevistas con las asociaciones y comunidades de inmigrantes con representación en Fuenlabrada, para ofrecerles diferentes actividades: talleres para informar sobre la forma de acceder a los distintos permisos de conducir y la normativa básica de seguridad vial; charlas en los centros de español para adultos; y campañas informativas con edición de materiales en distintas lenguas. Asimismo, se ha fomentado la participación ciudadana en el marco de una Comisión Intercultural de Seguridad Ciudadana, y se han realizado cursos de formación para el personal operativo de la Policía Local.

Las acciones formativas se han desarrollado con gran éxito en las mezquitas de la ciudad (Fuenlabrada cuenta con una de las comunidades islámicas más importantes de la Comunidad de Madrid), en la sede de las asociaciones chinas, o en el aula de formación de la propia Policía Local, para trabajar con la Asociación Bariobé, que agrupa a la comunidad de Guinea Ecuatorial. Hasta ahora, una cifra cercana a los 500 inmigrantes han participado en las actividades y han realizado una excelente valoración de las mismas.





Resultados

Para evaluar la efectividad del programa de promoción del uso del casco, cada año se lleva a cabo, los días de inicio y de finalización, un estudio estadístico para evaluar el grado de utilización del casco protector por parte de los usuarios. El estudio lo realizan agentes de la Unidad de Seguridad Vial situados en tres puntos distintos de la población, durante una hora, contabilizando el número de vehículos de dos ruedas que pasan por el punto y discerniendo cuantos llevaban casco protector y cuantos no.

Los resultados muestran una evolución muy positiva en los últimos años, ya que a pesar de mantenerse casi constante el número de controles, se ha producido un gran descenso del número de denuncias durante la campaña y un aumento espectacular del uso del casco protector, casi hasta el objetivo ideal del 100% de los usuarios.

Datos de contacto

José Francisco Cano de la Vega, *Subinspector Jefe de la Policía Local de Fuenlabrada*
T. 916 497 074 – jfcano@ayto-fuenlabrada.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



DISCIPLINA VIAL PARA REDUCIR LAS INFRACCIONES DE TRÁFICO Y MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL

15

En el municipio de Gijón se han impulsado una serie de medidas de regulación del tráfico –tanto de tipo preventivo como coercitivo–, para fomentar la disciplina vial y mejorar la seguridad de los usuarios del espacio público.



Palabras clave:
disciplina vial, campaña
comunicación.

Gijón (Asturias)



Población: 278.200 habitantes
Superficie: 181,6 km²
Densidad: 1.532 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Gijón
- Departamento de Sanciones e Infracciones
- Departamento de Coordinación Administrativa y Hacienda
- Departamento de Seguridad Ciudadana y Movilidad

Objetivos

- Fomentar la movilidad sostenible y segura en el entorno urbano.
- Disuadir de prácticas peligrosas en los conductores.
- Ejercer la potestad sancionadora por parte de la administración local.
- Promocionar el transporte público y los medios de transporte más eficientes.

Descripción

La correcta ordenación del tráfico no solamente contribuye a prevenir los accidentes, sino que también garantiza el ejercicio de derechos básicos por parte de los ciudadanos. Desde la Administración Pública se realizan acciones para regular el tráfico que son de naturaleza preventiva, y otras de naturaleza más represora a través de la potestad sancionadora.

Las competencias que tienen atribuidas los municipios en materia de regulación del tráfico vienen expresadas por la Ley de Seguridad Vial en el artículo 7 del Real Decreto 339/1990 de 2 de marzo, según el cual a los ayuntamientos les corresponde la sanción a las infracciones cometidas en las vías urbanas y regular los usos de carácter general de estas vías. En este sentido, el Ayuntamiento de Gijón ha hecho uso de esa potestad establecida por la Ley de Tráfico y ha aprobado una ordenanza municipal de circulación y transportes que es de 2 de agosto de 2004 y que es la que actualmente permanece vigente.

En Gijón, la competencia sancionadora ha sido delegada en la Concejalía de Coordinación Administrativa y Hacienda, y la competencia de policía local, tráfico, regulación vial y movilidad, en la Concejalía de Seguridad Ciudadana y Movilidad. Desde estas entidades se ha promovido una serie de actuaciones dirigidas a fomentar la disciplina vial por parte de los conductores, calmar el tráfico mediante la reducción de la

velocidad de los vehículos y crear un entorno urbano más seguro:

- instalación de radares en semáforos (fotorojos) y en puntos concretos del municipio para detectar las infracciones,
- promoción del transporte público colectivo,
- realización de campañas de comunicación y educación vial sobre alcoholemia, velocidad excesiva y uso del teléfono móvil.



Resultados

El principal resultado de la actuación llevada a cabo por el Ayuntamiento de Gijón ha sido la efectividad de las medidas adoptadas, ya que se ha observado una reducción de las incidencias y de los accidentes de tráfico, así como una disminución de la velocidad media de los vehículos y de los positivos por alcoholemia.

Otro aspecto a destacar es la incidencia positiva que las medidas han tenido en el ámbito sancionador por la agilidad en la tramitación de los expedientes administrativos y la inmediatez del cumplimiento de la sanción, a raíz especialmente de la entrada en vigor de la Ley de Puntos, así como de la reforma operada por el Código Penal. En este sentido, desde el Ayuntamiento de Gijón se espera transmitir al infractor una idea de justicia administrativa, con una sensación de inmediatez que destierre la idea existente hasta el momento de impunidad resultante de largos y formalistas procedimientos sancionadores.



Figura

Balance de las sanciones

	2008		2009	
Expedientes tramitados	50.681			
Abonados con 50% de reducción	32.340	64%	36.873	64%
Importe total (vía voluntaria)	2.029	4%	2.061	3%

	2008		2009	
Recursos de expedientes				
Vía administrativa	2.105	4%	1.876	3%
Vía contencioso-administrativa	24		35	

Figura

Balance de las infracciones

	1 ^{er} sem. 2008	2 ^o sem. 2008	1 ^{er} sem. 2009	2 ^o sem. 2009
Radares	668	14.516	7.593	4.063

	2009
Foto. Rojo en semáforo	449

	2008	2009
Uso indebido del móvil	967	1.453

	2008		2009	
Alcoholemia				
Pruebas	11.840		23.461	
Positivos	1.202	10%	1.338	6%

	2008	2009
Estacionamientos y paradas		38.031*
Invasión de la calzada	7.866	
Paradas y estacionamientos indebidos	31.004	

*Los estacionamientos y paradas del año 2009 son datos totales del año, no estando desglosados en "invasión de la calzada" y "estacionamientos indebidos" al resultar inviable realizar dicha distinción.

Datos de contacto

Pilar López Bobo, Jefe Servicio Gestión de Ingresos, Negociado de Sanciones e Infracciones
Ayuntamiento de Gijón – T. 985 181 111 – Mplopez@gijon.es

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



LAS TURBOGLORIETAS COMO NUEVO ELEMENTO DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO

16

Para resolver los problemas de peligrosidad, entorpecimiento del tráfico y división del pueblo creados por las intersecciones en T de la antigua carretera nacional, se han implantado nuevos elementos de intersección, llamados turboglorietas, que separan los flujos direccionales desde antes de entrar en la intersección. El resultado es la disminución de velocidad en el entrono de la intersección, mayor capacidad y reducción de los puntos de conflicto respecto a una glorieta convencional.



Palabras clave:
infraestructuras, peatones,
tráfico calmado.

Grado (Asturias)



Población: 11.500 habitantes
Superficie: 221,63 km²
Densidad: 51,9 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Grado.
- Vectio. Ingeniería de tráfico que realizó el estudio técnico.
- Inmasa, Ingeniería redactora del proyecto
- Assignia, empresa ejecutora de las obras.

Objetivos

- Mejorar la seguridad vial en la carretera N-634.
- Incrementar la capacidad en las intersecciones para conseguir una mayor fluidez del tráfico.
- Eliminar las barreras arquitectónicas entre ambos lados de la carretera.

Descripción

La antigua nacional N-634 que cruza Grado constituye una barrera arquitectónica que divide el núcleo urbano y dificulta la movilidad segura de los peatones y los conductores, debido a la elevada velocidad de los vehículos que circulan y a la configuración de las intersecciones en T.

Tras llevar a cabo un exhaustivo estudio técnico de la zona y recoger la opinión de los ciudadanos mediante una encuesta, el Ayuntamiento de Grado resolvió la implantación de unos nuevos elementos de intersección para mejorar la seguridad vial: las turboglorietas.

Estos elementos urbanos, cuya implantación se inició en Holanda, permiten segregar los flujos direccionales desde antes de entrar en la intersección, lo que contribuye a una mayor fluidez del tráfico. El diseño de la glorieta reduce de 8 a 3 los puntos de conflicto dentro de la misma, invita a los conductores a reducir la velocidad en su entorno –por su forma curvada–, y aumenta la capacidad entre un 15% y 20% con respecto a una glorieta normal. Esta es la primera experiencia de una turboglorieta urbana realizada en España.



En el entorno de la nueva intersección se han añadido elementos de ITS como balizas luminosas fijas que bordean el interior de la turboglorigieta e intermitentes en todos los pasos de cebra para advertir la presencia de peatones en situaciones de baja visibilidad. La isleta central tiene una superficie remontable rugosa e inclinada que permita el paso de camiones excepcionalmente largos. La barrera arquitectónica que suponía la división de la villa en dos, ha desaparecido al disminuir la velocidad.



Resultados

En conjunto, el principal resultado de la actuación ha sido la desaparición de la barrera arquitectónica que suponía la carretera y la reducción de la velocidad de los vehículos en la intersección y vías adyacentes, con la consiguiente mejora de la seguridad vial.

También se ha observado una reducción de las colas en las intersecciones. El aumento de la capacidad se ha visto reflejado en la disminución, como mínimo un 25%, de las posibilidades de encontrar un vehículo en el ceda el paso. Las turboglorigietas, además han tenido muy buena aceptación y asimilación por parte de los conductores, como refleja el hecho de que, el primer día de implantación, un 93% de los conductores acertaba en la selección de carril.



Datos de contacto

José Manuel Arias, *Concejala de Tráfico y Seguridad*, Ayuntamiento de Grado
T. 985 750 068 – alcaldia@ayto-grado.es

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURA

17

El Ayuntamiento de Granada impulsa un Plan de movilidad sostenible que plantea un conjunto de medidas y actuaciones destinadas a profundizar en el conocimiento de la accidentalidad vial urbana y mejorar la convivencia de todos los medios de transporte y la seguridad de los desplazamientos en la ciudad.



Palabras clave:
plan de movilidad, educación vial, campaña comunicación, infraestructuras.

Granada (Andalucía)



Población: 234.325 habitantes
Área Metropolitana: 271.550
Total Granada y Área Metropolitana: 505.875
Superficie: 88,02 km²
Densidad: 2.662 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Granada
- Área de Movilidad y Comercio

Objetivos

- Crear una movilidad urbana en la que se racionalice el uso del vehículo privado y se apueste por los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles y seguros: transporte público, a pie, bicicletas y motocicletas.
- Establecer medidas interdisciplinares que garanticen la seguridad en los desplazamientos, incidiendo en las actuaciones sobre la vía, los vehículos, el transporte público, así como en materia de información y formación del ciudadano.

Descripción

Las importantes transformaciones urbanísticas y sociales que en las últimas décadas ha experimentado Granada, han llevado a modificar los comportamientos ciudadanos en materia de desplazamiento cotidiano de los ciudadanos, así como los factores de riesgo inherentes al modelo de movilidad desarrollado.

En este contexto, desde la administración local se ha impulsado en los últimos años un Plan de movilidad sostenible que reduzca los impactos ambientales, económicos y sobre la salud de las personas asociados al uso creciente de los vehículos privados a motor, y favorezca los medios más eficientes y saludables. Este Plan incorpora medidas y actuaciones destinadas a mejorar la seguridad vial urbana y reducir la accidentalidad, en la línea de lo establecido en el Pacto Social por la Seguridad Vial, firmado en el Senado en Abril de 1994 y al que el Ayuntamiento de Granada está adherido.

Las actuaciones objetivo planteadas por el Plan en este ámbito son las siguientes:

- Revisión y modernización de las herramientas de diagnóstico de la accidentalidad.
- Creación de una aplicación informática (T.A.U.) para el control de accidentes.

- Creación de un Centro de Gestión Integral de la Movilidad (C.G.I.M) que integra: la atención al usuario, el control de accesos, la planificación y la seguridad vial, el control de accidentes, el control del transporte público, la visión artificial y la centralización semafórica para regulación del tráfico.



Figura
Funciones del Centro de gestión integral de movilidad



Las actuaciones llevadas a cabo se han centrado en tres ejes principales:

Planificación integral de la red vial:

- Reducción de la velocidad de los vehículos (por ejemplo, mediante lomos en la calzada).
- Supresión de puntos con maniobras conflictivas.
- Mejora de los espacios destinados al peatón (ampliación de los espacios peatonales, ampliación del acerado, control de accesos al casco histórico...).
- Ampliación de la red de carriles bici, tanto metropolitana como urbana.
- Mejora de la señalización en rotondas.
- Fomento de los equipamientos para moto (parrillas, estacionamientos).
- Señalización y especial protección de todos los entornos escolares.
- Centralización semafórica.

Fomento del transporte público:

- Diversidad de tarifas y mejora de la cobertura.
- Protección de los carriles bus con cámara.
- Implantación de sistemas de información al público sobre frecuencia, recorridos y otras consultas.
- Ampliación de los carriles bus.



Información, comunicación y educación para la movilidad:

- Investigación sobre seguridad vial (tipología de la accidentalidad: factores de riesgo, uso del caso, uso del cinturón, edades, tipos de vehículos implicados, tipos de vías, horarios...).
- Elaboración de instrumentos de recogida de información y medición sobre accidentalidad vial urbana.
- Formación destinada tanto a escolares como a adultos (cursos, jornadas, seminarios, mesas redondas), así como a colectivos concretos (conductores de motos, personas mayores, personas con cierta discapacidad o en proceso de reinserción por delitos contra la seguridad vial...).
- Campañas de concienciación, tanto de seguridad vial como de movilidad sostenible.
- Diseño de material informativo y educativo....

Con relación a este último eje de actuación, la Delegación de Movilidad no se limita a elaborar medidas destinadas a la planificación de la vía y de los vehículos, sino que cuenta además con un Centro de Educación para la Seguridad Vial dirigido por psicólogos y educadores.

Entre las principales actuaciones realizadas en los últimos años, cabe destacar las siguientes:

- Campañas: “Cómo circular en las Rotondas”, “Granada practica la E-conducción”, y otras campañas sobre alcohol, accidentes *in itinere*, contaminación, uso del casco y del cinturón...
- Concursos radiofónicos y de dibujo. El lema del año 2010 ha sido “Mejora la Seguridad Vial en Granada: bus, bicis y peatones... aporta tus ideas”.
- Material educativo: cuadernos destinados a Primaria, Secundaria, Bachiller de utilidad tanto para el alumnado como para el profesorado, cuadernos “Por una conducción + verde”; carpetas con distintos motivos para divulgar mensajes de seguridad vial o de modos alternativos de movilidad: “Todos somos peatones”; “Riesgos Yo: NO GRACIAS”; trípticos educativos sobre alcohol, cómo circular en las rotondas, los riesgos en la conducción....
- Reguladores Escolares de Tráfico en entornos escolares con problemas de circulación.
- Convenios con el Juzgado de Menores para impartir medidas de reeducación
- Colaboraciones con cuantas empresas y organismos trabajan en la promoción de la seguridad vial

Resultados

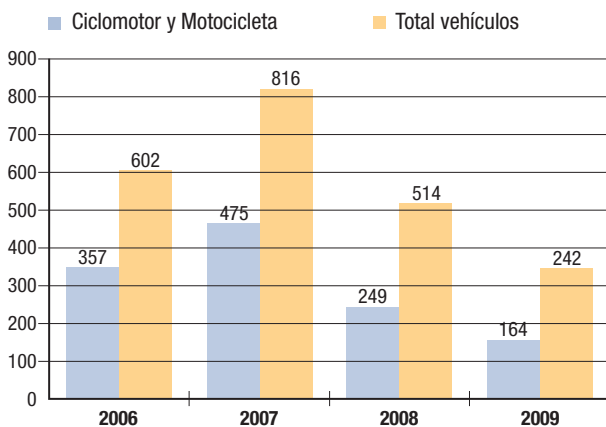
La efectividad de las medidas de seguridad vial impulsadas en los últimos años en Granada se ve reflejada en los datos de accidentes, que muestran una tendencia clara a la baja. Entre los años 2005 y 2009 se ha reducido un 24% el número total de accidentes. Si bien no se ha reducido sustancialmente el número de atropellos, sí que lo ha hecho la gravedad de los mismos, gracias a las actuaciones de reducción de la velocidad y protección peatonal. Por último, los únicos accidentes que ascienden (3,4%) son los de motocicletas, aunque este incremento parece estar correlacionado con el aumento del parque de motocicletas. Estas medidas realizadas en el marco del Plan de movilidad no sólo se traducen, sin embargo, en la disminución de los accidentes de tráfico, sino también en la mejora de la calidad de vida de la ciudad y en la mejora de la concienciación social respecto de los hábitos de seguridad vial inherentes en la ciudad.

En cuanto a la cuantificación de algunas de las actuaciones llevadas a cabo por el Centro de Seguridad Vial, desde el año 1987 de su creación, se han formado en educación para la movilidad más de 190.000 alumnos/as, se han realizado más de 2.100 mesas redondas en institutos de Bachiller o Formación Profesional y se han formado en conducción segura del ciclomotor unos 2.200 alumnos/as.



Figura

Evolución de la accidentalidad total y en vehículos de dos ruedas en Granada



Datos de contacto

M^a Asunción Tárrago Ruiz, Directora Centro de Seguridad Vial, Área de Movilidad y Comercio,
Excmo. Ayuntamiento de Granada
T. 958 248 215 – atarrago@granada.org

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE PROXIMIDAD CON PANELES ELECTRÓNICOS AL SERVICIO DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

18

El Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat ha implantado en la vía pública un sistema de información al ciudadano sobre movilidad sostenible y seguridad vial urbana.



Palabras clave: sistemas de información, campaña comunicación.

L'Hospitalet de Llobregat (Cataluña)



Población: 267.000 habitantes
Superficie: 12,5 km²
Densidad: 21.360 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat.
- Servicio de Movilidad

Objetivos

- Conseguir un sistema que permita dar un amplio abanico de información sobre movilidad y seguridad vial de forma inmediata a los ciudadanos y usuarios de las vías sin discriminación por modo de desplazamiento.
- Generar un impacto positivo sobre la ciudad y facilitar los desplazamientos, la toma de decisiones y la información de las actividades ciudadanas garantizando así que éstas se efectúen de manera segura y sostenible.
- Interactuar en la educación vial y cívica en relación, en primera instancia, con el aumento de la seguridad vial, además de otros comportamientos ciudadanos.
- Reducir el coste de la implantación al mínimo posible y que el rendimiento del sistema reduzca los errores y los problemas de mantenerlos y el coste asociado al mismo.

Descripción

Los sistemas de información han experimentado una gran mejora en los últimos años, pero también es cierto que cuando, en el caso concreto de los medios de transporte y sistemas de movilidad, se produce una crisis, los ciudadanos muestran su malestar si la información no ha sido correcta o ha sido insuficiente. En este sentido, la utilización de nuevos sistemas de proximidad se está convirtiendo en una necesidad de primer orden.

Hay varios aspectos, fuera de una crisis puntual, que refuerzan esta necesidad como prioritaria:

- En primer lugar, porque se sabe que la falta de información asociada a la movilidad y a la seguridad vial, genera un aumento de la accidentalidad y más movilidad, con los consiguientes impactos sobre la calidad de vida urbana.
- En segundo, porque interactuar para informar de forma inmediata sobre tiempo y espacio permite regular flujos circulatorios de una manera más armónica.
- Finalmente, porque es necesario incidir en un cambio de hábitos que fomente la convivencia ciudadana y mejore la seguridad vial urbana.



Si bien desde el Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat se ha comprobado habitualmente que los sistemas de comunicación habituales con el ciudadano funcionan bastante bien, no ocurre lo mismo con la información directa en la calle. Por este motivo, y una vez detectada la necesidad de comunicar mensajes de proximidad incidiendo sobremanera en la movilidad sostenible y segura a los ciudadanos, se ha adoptado la solución de implantar en la vía pública paneles de información múltiple, un sistema que nadie ha utilizado hasta el momento y que permite dirigir mensajes de proximidad de forma inmediata. Los mensajes buscan comportamientos seguros de los ciudadanos en sus desplazamientos, sea cual sea su modo de movilidad, con el objetivo de aumentar la seguridad vial urbana.

La primera oportunidad que el Ayuntamiento ha tenido de utilizar los paneles informativos para incidir directamente en la seguridad vial urbana, ha sido con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad. El lema de la campaña llevada a cabo ha sido: *Muévete con inteligencia y vive mejor / L'Hospitalet sólo tiene 12,5 km². Muévete a pie.*

A la hora de financiar la implantación de los paneles se han barajado distintas opciones, pero finalmente se ha optado por incorporar el coste de la instalación y mantenimiento de los paneles en el contrato de mantenimiento de mobiliario urbano y publicidad, lo que ha supuesto un coste final directo de cero €.

Hasta el momento, se han divulgado a través de los paneles informativos 108 mensajes diferentes, distribuidos en grupos de 12 mensajes que cambian cada 15 días, y con una frecuencia de emisión cada seis segundos. En total, se emiten unos 14.000 mensajes al día, y cada mensaje se emite unas 600 veces. Algunos de estos mensajes son los siguientes:

Dirigidos a los peatones

- ¿Sabes que moverte entre barrios te llevará sólo 15 minutos?
- Haz salud, muévete a pie por L'Hospitalet
- Hay 10 minutos a pie desde el Ayuntamiento a la estación de RENFE de L'Hospitalet. Ándalos.
- Cada paso que haces mejoras tu salud. Camina por el Hospitalet.
- Muévete por el barrio a pie o en bicicleta. Todo lo tienes cerca.
- Si te mueves a pie no contaminas. Mejora L'Hospitalet.
- Los peatones son los usuarios naturales de los espacios públicos de nuestra ciudad. Art. 7 Ordenanza de movilidad.
- Peatón, cruza las calles por los pasos (de peatones) señalizados. Art. 7 Ordenanza de movilidad.
- Desplázate a pie por tu ciudad. Tienes prioridad en más 20 km de calles.

- ¿Sabías que en L'Hospitalet tenemos 20 km de calles donde tú tienes prioridad?
- Peatón recuerda, en las zonas peatonales tú tienes prioridad. Art. 9 Ordenanza de movilidad.
- Puedes caminar seguro por las calles de prioridad invertida. Art. 10 Ordenanza de movilidad.
- Peatón, no pasees por los carriles bici. Art. 43 Ordenanza de movilidad.

Dirigidos a los conductores en general

- Al vehículo sé solidario. Comparte las calles.
- Conducirás mejor si te preocupas por los demás usuarios de la vía.
- L'Hospitalet somos todos, al volante piensa en los demás.
- Al volante piensa en los demás. Todos somos ciudad.
- Respeta los límites de velocidad. En L'Hospitalet hay calles vecinales con velocidad limitada a 30 km/h. Art. 18 Ordenanza de movilidad.
- No aparques en las zonas reservadas de estacionamiento. Art. 27 Ordenanza de movilidad.
- En L'Hospitalet las personas con movilidad reducida pueden acceder a una reserva de estacionamiento. Art. 29 Ordenanza de movilidad.
- Circula con prudencia. Hay otros usuarios en las vías. Art. 37 Ordenanza de movilidad.
- En Ciudad hay "zonas 30", "zonas 20" y "zonas 10". Respétalas. Art. 37 Ordenanza de movilidad.
- Respeta las zonas reservadas para personas con discapacidad. Sé solidario.
- Recuerda que la velocidad máxima en ciudad es de 50 km/h. No la superes. Art. 37 Ordenanza de movilidad.

Dirigidos a los usuarios de motocicletas

- Para estacionar la motocicleta utiliza los aparcamientos señalizados en calzada. Art. 15 Ordenanza de movilidad.
- La acera es de los peatones. No circules con la moto por la acera, ni para aparcar. Art. 15 Ordenanza de movilidad.
- No se puede circular por las aceras con moto. La acera es de peatones. Art. 15 Ordenanza de movilidad.



Dirigidos a los ciclistas

- Usa la bicicleta, tienes 28 km de carril bici a tu alcance
- L'Hospitalet: 28 km de carriles bici, úsalos.
- Las bicicletas deben circular por la calzada obligatoriamente. Art. 43 Ordenanza de movilidad.
- Yo soy ciclista y respeto las normas de tráfico. Art. 43 Ordenanza de movilidad.
- Respeto los peatones si circulas en bicicleta. Art. 43 ordenanza de movilidad.
- Cuando vayas en bicicleta haz caso de los semáforos. Art. 43 Ordenanza de movilidad.
- Circula en bicicleta por las calles de prioridad invertida. Art. 43 Ordenanza de movilidad.
- El peatón tiene preferencia de paso en las aceras y paseos. Sé prudente con la bicicleta. Art. 43 Ordenanza de movilidad.
- La bicicleta es un vehículo, mantente en las mejores condiciones de seguridad. Art. 43 Ordenanza de movilidad.

Resultados

Desde la puesta en funcionamiento de los paneles informativos, así como de diversas medidas para fomentar una movilidad urbana más sostenible (uso del transporte público colectivo y la bicicleta, ampliación del espacio dedicado a los peatones...), se ha constatado la mejora de algunos indicadores de movilidad y seguridad vial de la ciudad.

- Descenso de las denuncias 18%, mejora de la disciplina vial.
- Retiradas de vehículos 7% de la vía pública por el mayor conocimiento de la normativa.
- Descenso del tráfico interno de la ciudad en un 15%.
- Descenso de las quejas por conductas incívicas relacionadas con el tráfico de vehículos en un 20%.
- Aumento de los desplazamientos en bicicleta por la ciudad 5%.
- Utilización de la red de transporte urbano de superficie por encima de la media de la región metropolitana.
- Descenso de la accidentalidad (atropellos, colisiones y accidentes individuales) por cuarto año consecutivo. Entre los años 2007 y 2009 una reducción del 30%.
- Reducción de puntos de concentración de accidentes en un 40%.
- Mensajes emitidos al final de la buena práctica: 5.110.000



Datos de contacto

Joan Mediavilla, Servicio de Movilidad. Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat
T. 934 029 588 – capserveimobilitat@l-h.cat

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL URBANA

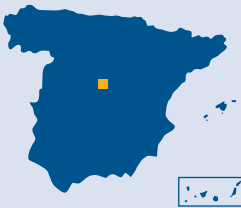
19

En el marco de los objetivos de la Carta Europea de Seguridad Vial, el Ayuntamiento de Madrid ha elaborado un Plan Estratégico de Seguridad Vial que define la estrategia y el plan acción para reducir la accidentalidad en el espacio urbano.



Palabras clave:
Carta Europea, plan de seguridad vial.

Madrid (Comunidad de Madrid)



Población: 3.255.944 habitantes
Superficie: 605,8 km²
Densidad: 5.374,9 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Madrid. Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad.
- Sociedad Civil: compañías de seguros, clubes de automovilistas, AMPAS, autoescuelas, etc.

Objetivos

- Desarrollar en la sociedad una cultura de tolerancia cero hacia la accidentalidad.
- Reducir en 25% el número de peatones atropellados.
- Reducir en 25% el número de heridos graves en accidentes de circulación.
- Reducir en 25% el número de víctimas por mil ciudadanos.
- Reducir las intersecciones y zonas de concentración de accidentes.

Descripción

Ante el número de accidentes anuales y de víctimas en las vías de Madrid –104 fallecidos en el año 2000–, el Ayuntamiento de la ciudad decidió impulsar medidas más activas para mejorar la seguridad vial. Madrid firmó en el 2005 el compromiso con la Carta Europea de Seguridad Vial y con ello se sumó al objetivo de reducción, en el año 2010, del 50% de las víctimas mortales respecto al año 2000.

En el año 2006 se presenta la estrategia de seguridad vial para la ciudad, para el período 2007-2010, y en el año 2007, el Plan de Seguridad Vial desarrolla esta estrategia y describe los procedimientos operativos a seguir, detallando las actuaciones a realizar. Las bases de la estrategia giran entorno a tres declaraciones fundamentales:

- La misión: combatir la pandemia que representan los accidentes de circulación para la sociedad, generando la cultura de tolerancia cero.
- La visión: constituirse en referente para la sociedad en la lucha contra la accidentalidad.
- Los valores: promover la cultura del civismo en la conducción mediante:
 - Elaboración de Planes de Seguridad Vial que desarrollen la Estrategia 2007-2010.
 - Generación y transmisión de información.
 - Formación, educación y concienciación de la sociedad.
 - Control del cumplimiento de las normas de circulación mediante vigilancia y sanción.

- Fomento de la seguridad, economía y fluidez de la movilidad de peatones, transporte público y vehículos.

El Plan de seguridad vial se ha desarrollado observando, en primer lugar, las distintas fases de un accidente y los factores y circunstancias que influyen: en la fase pre-colisión, los aspectos relacionados con la exposición al riesgo; en la fase de colisión, los aspectos que condicionan la gravedad de la misma, y en la fase de post-colisión, las acciones que se pueden aplicar para disminuir la mortalidad y las secuelas. En



segundo lugar, se considera, para cada una de las fases anteriores, cómo afectaran los distintos aspectos considerados a la persona involucrada, como conductor, como peatón, o aspectos relacionados con el vehículo, con infraestructuras, y con la sociedad y el entorno legislativo y económico.

Se plantean seis ámbitos de actuación, con distintos programas cada uno:

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	PROGRAMAS
Educación y formación	Camino escolar Educación vial para alumnos de centros escolares Educación vial para colectivos específicos Formación de formadores
Información y comunicación	Buzón del ciudadano Difusión y divulgación Información y comunicación
Vigilancia y autoridad	Control de infracciones Tramitación de denuncias Servicios de ayuda a la movilidad
Gestión de la movilidad y las infraestructuras	Ordenación y regulación vial Servicio de estacionamiento regulado Adecuación de paradas de autobús Sector del Taxi
Investigación y estudio	Oficina de atestados Investigación estadística
Atención y auxilio a las víctimas	Protocolos de actuación Vías amarillas Protocolo de atención a las víctimas

La estructura del plan consta de una contextualización del marco de referencia –europeo y nacional, competencias de Madrid y caracterización de la movilidad en la ciudad–, un diagnóstico del origen de los accidentes –dónde, cuándo, cómo, quiénes y porqué–, los ámbitos de intervención contenidos en la estrategia y los programas asociados, y finalmente la definición de indicadores para valorar la evolución de las medidas aplicadas. El Plan incorpora asimismo una metodología de seguimiento que se plantea como algo en evolución, de modo que se puede ir modificando y optimizando.

En 2009 se elabora un Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores de la ciudad de Madrid con un horizonte temporal de 4 años, hasta 2013. En la actualidad se está procediendo al análisis de los resultados del plan 2007-2010, y en función de éstos se elaborará un nuevo plan acorde con los objetivos en materia de seguridad vial de la Unión Europea y de la Dirección General de Tráfico.

Resultados

En 2010 el número de víctimas mortales por accidentes de circulación en las vías urbanas de Madrid ha sido de 33, cifra que, aún siendo elevada, supone el cumplimiento del objetivo fijado de reducir en un 50% las víctimas mortales respecto de 2000. La reducción lograda en víctimas mortales es de un 57,7%. La cifra registrada se sitúa un 36% por debajo del objetivo de 52 fijado para el 2010.

En el caso de los atropellos, sin embargo, no se ha conseguido el objetivo de reducirlos un 25%, ya que la media de 2007-2010 es un 8% inferior a la del período 2003-2006. No obstante, la reducción de víctimas mortales en atropellos ha sido de un 16% entre las medias de ambos periodos y comparando los datos de 2010 con los de 2000 se han reducido un 31% los fallecidos en este tipo de accidentes. La reducción de los atropellos a peatones continúa siendo, por tanto, un reto de difícil logro, a pesar de las distintas medidas impulsadas.

Respecto a los heridos graves, la reducción ha sido de un 8,8%.

Lo que sí se ha conseguido ha sido reducir el número relativos de víctimas, es decir, el número por cada mil ciudadanos, tanto en víctimas totales (3,58 en el periodo 2003-2006 a 2,46 en 2007-2010) como en heridos graves (de 0,28 a 0,20).



Datos de contacto

Dirección General de Seguridad. Servicio de Evaluación y Calidad. Ayuntamiento de Madrid.
T. 914 804 638 – evcaldgs@munimadrid.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PROCEDIMIENTO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD EN PUNTOS CONFLICTIVOS DEL ENTORNO URBANO

20

El Ayuntamiento de Málaga ha diseñado un Manual de Procedimientos para el análisis y evaluación de puntos de concentración de accidentes para la mejora de la Seguridad Vial en el entorno urbano. El procedimiento queda recogido en un manual.



Palabras clave:
protocolo de actuación,
estudio accidentalidad.

Málaga (Andalucía)



Población: 568.305 habitantes (850.000 habitantes incluyendo el área metropolitana)
Superficie: 395 km²
Densidad: 1.439 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Málaga.
Delegación de Movilidad. Área de Tráfico y Transporte Público
- Policía Local de Málaga. Grupo de Atestados/ Radar de la Policía Local
- Gerencia Municipal de Urbanismo
- Parques y Jardines
- Servicios Operativos

Objetivos

- Disminuir la accidentalidad en los puntos conflictivos de las vías urbanas de Málaga.
- Facilitar la labor del Ingeniero de Tráfico con la descripción de las actividades secuenciales necesarias para elaborar los estudios que permitan identificar los puntos conflictivos, determinar la gravedad, priorizar y homogeneizar.
- Seguimiento de las soluciones aplicadas mediante indicadores.

Descripción

El Manual de Procedimiento para la Mejora de la Seguridad Vial en puntos conflictivos se enmarca en la Estrategia de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Málaga. El manual consta de los siguientes procedimientos:

Recopilación de información (SVU – 01)

1. Documentos generales: se recopila diversa información del punto o zona de conflicto, tal como planos de situación, emplazamiento, señalización, intensidades, etc.
2. Datos de accidentalidad: para detectar los puntos conflictivos y las características específicas de cada uno se analiza la información procedente de la base de datos de la que dispone el Grupo de Atestados de la Policía Local, que aporta datos generales de accidentalidad en el documento “Memoria Anual de Accidentalidad” y datos específicos de accidentalidad de los puntos conflictivos detectados en el documento “Informe de Siniestralidad Anual”.

Estudio de Campo (SVU – 02)

Este trabajo incluye:

- Visita de inspección a la zona.
- Complimentación de ficha técnica para el estudio de puntos de concentración de accidentes. (SVU-02.P01)
- Complimentación de cuestionario para el estudio de puntos de concentración de accidentes. (SVU-02.P02). Las preguntas se clasifican en los siguientes cinco bloques :

Bloque 1. Velocidad, bloque 2. Peatones/bicicleta. Bloque 3. Estacionamientos, Bloque 4. Intersecciones, Bloque 5. Iluminación.

- Reportaje fotográfico de la zona

Elaboración de Informe (SVU-03)

Para elaborar el informe se siguen una serie de etapas definidas.


- Diagnóstico: caracterización del punto e identificación de problemas y causas.
- Formulación de propuestas: en base a las deficiencias detectadas.
- Elaboración del plan de acción: concreción de propuestas, calendario, agentes y recursos.
- Evaluación del plan de acción: seguimiento, evaluación de acciones y consecución de objetivos previstos.

Seguimiento de las actuaciones (SVU-04)

Para el seguimiento del Plan de acción se definieron una serie de indicadores y una ficha tipo para estandarizarlos. Los indicadores deben incluir la tendencia deseable, el valor inicial (escenario de partida) y el valor final (escenario final).

La financiación de la elaboración del Manual ha corrido a cargo del Área de Tráfico y Transporte Público del Ayuntamiento de Málaga.


Figura
Cuestionarios de recogida de datos

		DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD VIAL URBANA DE LA CIUDAD DE MÁLAGA CUESTIONARIO PARA EL ESTUDIO DE PUNTOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES		SVU-02.P01
ESTUDIO RELACIONADO POR: <input type="checkbox"/> Informe siniestralidad Policía Local 20___ <input type="checkbox"/> Área de Tráfico y Transporte Público <input type="checkbox"/> Otros: _____		VISITADO: Fecha: ___/___/___ Hora: ___/___ Técnico: _____		
DATOS DE SITUACIÓN: Ubicación: _____ Núm.: _____ Distrito núm.: _____				
DATOS SOBRE EL EJE VIARIO				
ZONA: <input type="checkbox"/> Urbana <input type="checkbox"/> Interurbana <input type="checkbox"/> Travesía <input type="checkbox"/> Otra	TIPO DE VÍA: <input type="checkbox"/> Principal <input type="checkbox"/> Colectora <input type="checkbox"/> Vecinal <input type="checkbox"/> Sin especificar	TIPO DE INTERSECCIÓN: <input type="checkbox"/> En T o en Y <input type="checkbox"/> En X o en + <input type="checkbox"/> Giratoria <input type="checkbox"/> Enlace de entrada <input type="checkbox"/> Enlace de salida <input type="checkbox"/> Otros	ESTADO DE CALZADA: <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Mal estado <input type="checkbox"/> Otros	
PRIORIDAD REGULADA POR: <input type="checkbox"/> Semáforos <input type="checkbox"/> Señalización <input type="checkbox"/> Normativa				
MARCAS VERTICALES				
SEÑALIZACIÓN: <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros	ESTADO: <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Sucia <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> Otros	SEÑALIZACIÓN: <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Insuficiente <input type="checkbox"/> No existe <input type="checkbox"/> Otros	ESTADO: <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorada <input type="checkbox"/> Pintada <input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Otros	
SEMAFOROS				
SEMAFORIZACIÓN: <input type="checkbox"/> Correcta <input type="checkbox"/> Incorrecta <input type="checkbox"/> Incompleta <input type="checkbox"/> Otros	ESTADO: <input type="checkbox"/> Buen estado <input type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/> Obsoleto <input type="checkbox"/> Sucio	<input type="checkbox"/> Mala visibilidad <input type="checkbox"/> No cumple normativa <input type="checkbox"/> Otros		
DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA: <input type="checkbox"/> Plano situación <input type="checkbox"/> Plano de señalización/semaforización <input type="checkbox"/> Fotografías <input type="checkbox"/> Aforos <input type="checkbox"/> Otros: _____				
OBSERVACIONES: ① _____ ② _____ ③ _____ ④ _____ ⑤ _____ ⑥ _____ ⑦ _____ ⑧ _____ ⑨ _____ ⑩ _____				
VB-00 Feb. 2010		SVU-02		



Resultados

Además de contribuir a reducir la accidentalidad vial urbana y mejorar el seguimiento, valoración y evaluación de cada medida llevada a cabo, la actuación ha comportado otras ventajas como facilitar las tareas de estudio del ingeniero de tráfico, permitir determinar la gravedad de los problemas, adoptar la solución más adecuada en función de las prioridades y presupuestos, y homogeneizar las soluciones en puntos conflictivos similares.

		DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD VIAL URBANA DE LA CIUDAD DE MÁLAGA CUESTIONARIO PARA EL ESTUDIO DE PUNTOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES		SVU-02.P02
BLOQUE 1. VELOCIDAD INADECUADA				
Nº	PREGUNTA	SI / NO	OBSERVACIONES	
①	¿El trazado de la vía, es coexistente con una velocidad lenta, o por el contrario favorece velocidades inadecuadas?			
②	¿Es la anchura de los carriles excesiva favoreciendo velocidades inadecuadas?			
③	¿Existe un límite de velocidad y éste adecuado para el área por la cual pasa la vía?			
④	¿Está la velocidad de percentil 85 observada (velocidad superada por el 15% de los vehículos) por encima del límite de velocidad?			
⑤	¿Existe necesidad de instalar elementos físicos reductores de velocidad para reducir las velocidades del tráfico de paso?			
⑥	¿Existen medidas complementarias previstas a la travesía como arbolado, puertas, mobiliario urbano, etc para que el usuario se percate de que las condiciones de circulación en la travesía no son las mismas que en la carretera por la que circulaba?			
⑦	¿Permiten los dispositivos reductores de velocidad el paso de motocicletas y bicis?			
⑧	¿Cuenta la travesía con franjas transversales de alerta en las proximidades de bibliotecas, colegios, residencias de ancianos, hospitales, etc?			
⑨	¿Hay lomos instalados en vías utilizadas regularmente por líneas de transporte público de pasajeros o por vehículos de emergencia?			

Datos de contacto

Carlos Pérez Montañez, Jefe de Servicio (Coordinador Plan Municipal de Movilidad Sostenible) – cperezm@malaga.eu / Joaquín Pérez Ramirez, Jefe de Sección (Coordinador Plan de Seguridad Vial Urbana) – jpramirez@malaga.eu
 Área de Tráfico y Transporte Público – T. 951 926 027

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



ACTUACIONES DE EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD DIRIGIDAS A ESCOLARES

21

El Ayuntamiento de Mazarrón ha llevado a cabo diversas actuaciones destinadas a sensibilizar a los niños y niñas de educación primaria sobre las normas de circulación y los buenos hábitos de movilidad y seguridad vial (sesiones formativas en las escuelas y un festival musical con la seguridad vial como tema).



Palabras clave:
educación vial, peatones,
bicicletas, niños.

Mazarrón (Murcia)



Población: 35.221 habitantes
Superficie: 318,7 km²
Densidad: 110,51 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Mazarrón
- Policía Local

Objetivos

- Difundir buenos hábitos de movilidad y seguridad vial entre los niños.
- Conseguir que los alumnos de primaria conozcan las normas de circulación peatonal y adquieran hábitos de seguridad vial como peatón, pasajero y ciclista.

Descripción

En el municipio de Mazarrón se han llevado a cabo acciones de educación para la movilidad dirigidas a la población infantil, con la finalidad de que conozcan las normas de circulación peatonal y adquieran hábitos seguros desde los primeros años.

La primera actuación ha consistido en una sesión formativa sobre educación vial para niños, y ha complementado el trabajo que ha venido realizando el profesorado con el Programa Familia-Escuela facilitado por la Dirección General de Tráfico (DGT). La actividad se inicia en el aula transmitiendo, mediante juegos y cuentos, los conceptos más básicos a tener en cuenta como peatón y ocupante de un vehículo. Posteriormente, se sale a la calle para poner en práctica lo estudiado en clase: cruzar el paso de peatones más próximo a la escuela de forma segura y prestando atención a los diferentes supuestos que se han ido planteando en la clase teórica, tanto con semáforo peatonal como sin él.

Acompañando a esta actividad se ha organizado un concurso. Cada grupo ha realizado un trabajo (dibujo, collage, maqueta o cualquier otro trabajo propuesto por los docentes) sobre el tráfico y la seguridad vial en el municipio. Han participado un total de 64 alumnos, repartidos en 6 colegios, que han presentado 34 trabajos. Los premios han sido vales canjeables por artículos deportivos o escolares en comercios del municipio, y cada alumno ha sido obsequiado con un vale de 6 € (534 € en total).



Otra de las actividades realizadas ha sido el Festival de Educación Vial (FESTI-VIAL), un festival musical dirigido a alumnos de primaria, cuyo objetivo ha sido difundir entre los niños las normas de circulación peatonal y buenos hábitos y actitudes en materia de movilidad y seguridad vial. Asimismo, se ha buscado inculcarles la prudencia en el uso de las vías públicas como peatón, viajero e incipiente conductor de bicicletas y patín o monopatín.

Los temas que se han tratado han sido los siguientes:

- Las normas de conducta a seguir como peatón y viajero.
- La actuación ante situaciones de peligro personal.
- Las principales señales de tráfico.
- Las normas básicas de la conducción de bicicletas.

Los participantes han cantado e interpretado una canción, inventada o copiada, sobre el tráfico y la seguridad vial en el municipio. Los premios han consistido en vales canjeables por artículos deportivos o escolares, de preferencia musicales, en comercios de Mazarrón, por un valor de 15 € por alumno (1.200 € en total).

Se han invertido 1.734 € repartidos como premios de los concursos infantiles.

Resultados

En total, se han impartido 173 horas de clases teórico-prácticas en todo el municipio en las que han participado 2.435 alumnos, de los que unos 650 también lo han hecho en el festival musical. Las clases teóricas se han realizado en dos sesiones, y en la tercera se ha llevado a cabo una evaluación de los conocimientos adquiridos por parte de los participantes y el profesorado.

A lo largo de las distintas sesiones, los alumnos han seguido el Diario del Explorador de Educación Vial. Este recurso educativo consta de dos partes y según la conducta adoptada, segura o no, cada alumno se ha enmarcado en una u otra, incluyendo una explicación sobre porqué se ha considerado así.

En conjunto, todas las actividades organizadas han tenido muy buena acogida e interés por parte de los participantes y el profesorado, y se ha conseguido difundir los mensajes sobre seguridad vial y peatonal objeto de la campaña.



Datos de contacto

Magdalena Valverde Sánchez, *Policía Local de Mazarrón*
T. 968 592 301 – magdalenavalverde@mazarron.es

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



LA SEGURIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LOS NIÑOS Y JÓVENES A LOS CENTROS EDUCATIVOS

22

En los caminos e itinerarios que los escolares utilizan habitualmente en sus desplazamientos a los centros educativos del municipio se han llevado a cabo una serie de actuaciones para mejorar la seguridad vial: mejora de la visibilidad en los pasos de peatones y de la temporización de los semáforos, remodelación de los vados y creación de plazas de aparcamiento temporales.



Palabras clave:
caminos escolares, peatones, educación vial, participación ciudadana, niños, jóvenes.

Mollet del Vallès (Cataluña)



Población: 52.500 habitantes
Superficie: 10,8 km²
Densidad: 4.861 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Mollet del Vallès. Área de Servicios Territoriales
- Diputación de Barcelona. Área de Medio Ambiente

Objetivos

- Crear caminos e itinerarios seguros para los desplazamientos de los escolares a los centros educativos.
- Implicación de los escolares en la mejora de su seguridad vial.
- Divulgación de los valores de la movilidad sostenible.

Descripción

La red de caminos escolares

La pacificación del tráfico y la mejora de la seguridad de los peatones es uno de los objetivos del Plan de Movilidad de Mollet del Vallès. Entre las distintas medidas impulsadas por el Área de Movilidad y Transporte del municipio para avanzar hacia un modelo de movilidad urbana más sostenible y seguro, destaca el impulso desde el año 2006 de una red de caminos escolares cuyo objetivo es hacer más seguro el des-

plazamiento cotidiano de los niños y jóvenes hasta los centros de formación.

La creación de los caminos escolares ha contemplado distintas acciones:

- Estudio de la viabilidad de ubicar plazas de aparcamiento temporal al lado de los centros escolares (campana “beso y al cole”).



- Mejora de los pasos de peatones, reubicación de los contenedores de basura y realización de podas de árboles y arbustos para mejorar la visibilidad de los conductores en los sitios donde hay tránsito habitual de escolares.
- Estrechamiento de los pasos de los vehículos en los vados.
- Creación del sentido único de circulación en cada acceso.
- Aumento del tiempo de prioridad de paso para los peatones de los semáforos en los cruces de los itinerarios, en las horas de entrada y salida de los escolares.
- Implantación de señalización vertical más visible en las zonas escolares.

El proyecto ha contado con la implicación de los responsables de los centros escolares y los padres y madres de los alumnos, quienes han participado en la puesta en marcha de los acompañamientos compartidos (“autobús a pie”) y la gestión de las plazas de aparcamiento reservado (“beso y al cole”). Ha sido financiado por el Área de Medio Ambiente de la Diputación de Barcelona.

Asimismo, y en la línea de favorecer y proteger la movilidad a pie, el Ayuntamiento ha ampliado los espacios peatonales y las aceras, ha elaborado un plan de accesibilidad y ha creado itinerarios a pie para potenciar los ejes cívicos de la ciudad.

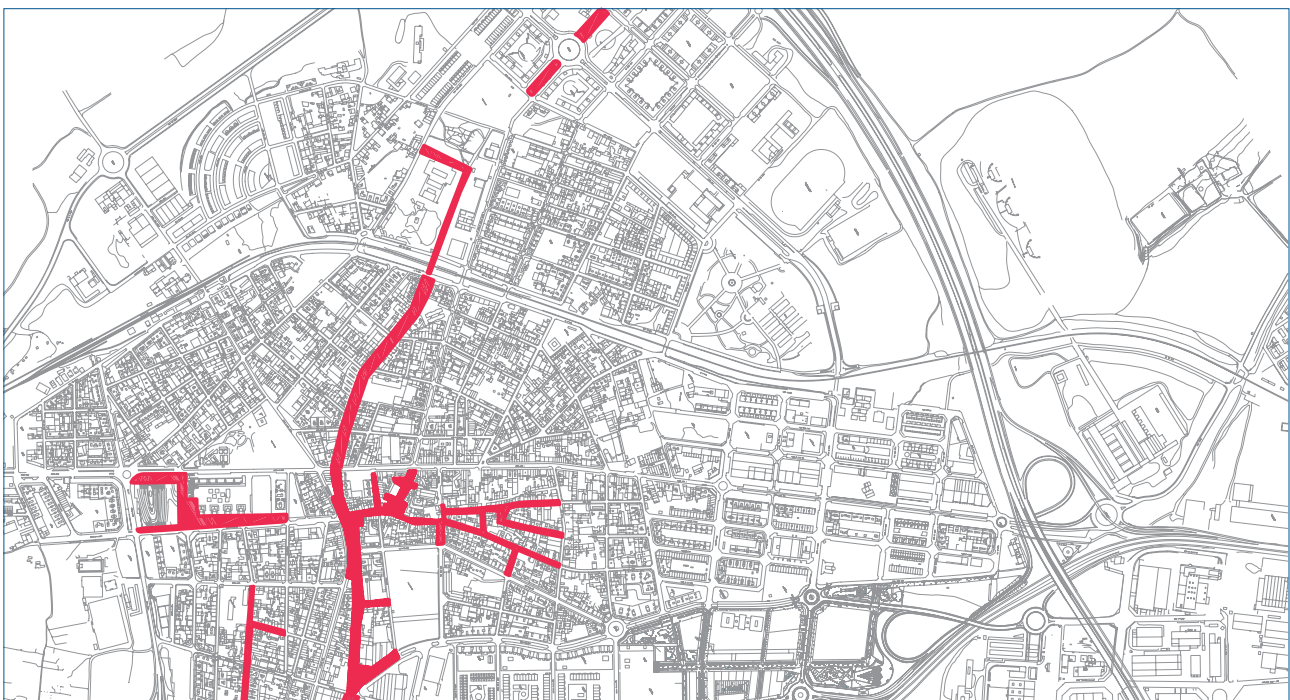
La Mesa de Movilidad

Estas actuaciones se enmarcan también en los trabajos que lleva a cabo la Mesa de Movilidad del municipio, creada en el año 2004, y en la que están representados los distintos agentes y sectores relacionados con la movilidad urbana y ámbitos relacionados: educación, medio ambiente, transporte público, asociaciones de vecinos, sindicatos, usuarios de la bicicleta, sector del taxi, colectivos de gente mayor, comerciantes...

La Mesa se organiza en cuatro comisiones: peatones, accesibilidad y bicicleta; transporte público; educación y sensibilización; y vehículos motorizados privados, infraestructuras, aparcamiento y transporte de mercancías.

Resultados

Los centros escolares que han participado en el proyecto desde el año 2006 han sido los siguientes: CEIP Princesa Sofía, CEIP Sant Jordi, CEIP Joan Abelló y Centro de Estudios Mollet. Tras valorar los resultados conseguidos hasta el momento, el Ayuntamiento ha decidido llevar a cabo una rueda de contactos con los distintos centros para analizarlos e implantar las medidas correctoras oportunas. La voluntad de la administración local es dar continuidad al proyecto extendiéndolo al resto de los colegios de la ciudad.



Datos de contacto

Josep Quesada, Gerente del Área de Servicios Territoriales
T. 935 719 500 – jquesada@molletvalles.cat

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL DEL USO DEL CASCO EN MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES

23

Campaña impulsada por la Dirección General de Tráfico para fomentar el uso del casco en los usuarios de motocicletas y ciclomotores. La campaña ha consistido en actuaciones de comunicación y de educación para la movilidad y la seguridad vial.



Palabras clave:
casco, motocicletas
y ciclomotores, campaña
comunicación, disciplina vial.

Andalucía, Extremadura y Murcia

La experiencia se ha llevado a cabo entre los meses de mayo y julio de 2009 en 11 provincias españolas: las ocho de Andalucía (Sevilla, Cádiz, Almería, Granada, Córdoba, Jaén y Huelva), las dos de Extremadura (Cáceres y Badajoz) y Murcia.



Agentes implicados

- Dirección General de Tráfico
- Comunidades autónomas de Andalucía, Extremadura y Murcia
- Ayuntamientos de 60 municipios
- Asociaciones de usuarios de la moto

Objetivos

- Conseguir que el uso del casco se aproxime al 100% de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.
- Reducir la gravedad de las lesiones que se producen por no utilizarlo.
- Que ningún motorista muera en accidente de tráfico por no llevar casco.

Descripción

En algunos municipios de las comunidades de Andalucía, Extremadura y Murcia se ha comprobado que el porcentaje de uso del casco está por debajo de la media nacional. Por este motivo, los distintos agentes implicados en la seguridad vial de estas comunidades y municipios, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, impulsa en el año 2009 una campaña de vigilancia y control del uso del casco, cuya medida central era la inmovilización de los vehículos cuando el conductor y/o ocupante de la motocicleta/ciclomotor no llevaban dicho casco. La campaña se lleva a cabo en distintos momentos del día y de la semana.

El procedimiento de actuación de los agentes de las policías locales involucradas en la campaña es el siguiente:

- El agente da el alto a todo conductor de motocicleta o ciclomotor que conducía sin casco.
- Se formula un boletín de denuncia por infracción grave, con pérdida de 3 puntos.
- El vehículo queda inmovilizado hasta que el propietario se presentaba con un casco para retirarlo.



Figura

Componentes de la campaña de vigilancia y control del uso del casco

La campaña ha incluido otras medidas llevadas a cabo con la colaboración de los distintos actores involucrados, con el fin de dar a conocer la iniciativa al público en general y sensibilizar de forma especial a los usuarios de motocicletas y ciclomotores. En este sentido, bajo el lema ¡Ponte el casco!, la Dirección General de Tráfico ha llevado a cabo una acción comunicativa dirigida a los usuarios de estos vehículos durante el verano de 2009, ya que en esta época del año muchos conductores prescinden del casco por el calor.

Mediante la emisión de un anuncio en distintos medios de comunicación (prensa, radio y televisión) se han explicado, de forma sintética, las ventajas de la utilización del casco, tanto en ciudad como en carretera, así como los perjuicios que pueden derivarse de su falta de uso o de su uso incorrecto.

Figura

Municipios en los que se llevó a cabo la campaña (número de habitantes)

PROVINCIA	+ 500.000	100.000 - 500.000	60.000 - 100.000	20.000 - 60.000	5.000 - 20.000
Almería		Almería	El Ejido	Vícar	Huérval-Overa Cuevas del Almanzora Macael
Badajoz		Badajoz		Mérida Don Benito	Záfra Guareña Talavera la Real
Cáceres			Cáceres	Plasencia	Coría Talayuela
Cádiz		Jerez de la Frontera Cádiz Algeciras	San Fernando El Puerto de Santa María Chiclana de la Frontera	Rota	Puerto Serrano
Córdoba		Córdoba		Lucena Montilla Baena	La Carlota Fernán-Núñez
Granada		Granada		Motril Macarena	Pinos Puente Peligros Padul
Huelva		Huelva		Lepe	Ayamonte Gibraleón Palos de la Frontera Cortegana
Jaén		Jaén	Linares	Martos	Alcaudet Mengíbar Pozo Alcón
Málaga	Málaga	Marbella	Vélez-Málaga Fuengirola	Estepona Benalmádena	Antequera Algarrobo
Murcia		Murcia Cartagena	Lorca	Alcantarilla Jumilla Las Torres de Cotillas	Los Alcázares Lorquí
Sevilla		Dos Hermanas	Alcalá de Guadaíra	Utrera	Carmona Osuna Espartinas Santiponce
Puntos de medición	5	4	3	2	1

Resultados

El principal resultado de la campaña fue que los porcentajes de uso del casco mejoraron en las tres comunidades (sobre todo en Murcia), y tanto en motocicletas como en ciclomotores. El uso en ciclomotores aumentó en más de 3 puntos, si bien en algunas provincias dicho porcentaje superó incluso los 10 puntos.

Con respecto a las actuaciones de vigilancia y control llevadas a cabo por las policías locales, los datos fueron los siguientes:

- De los 295 vehículos inmovilizados, 258 fueron ciclomotores y 37 motocicletas.
- De 216 conductores de motocicletas que circulaban sin casco, se inmovilizaron 37 vehículos
- De 1.210 conductores de ciclomotor que circulaban sin casco, se inmovilizaron 258 vehículos
- El número de inmovilizaciones no fue tan significativo como hubiera cabido esperar.

La colaboración de todas las instituciones públicas, asociaciones de usuarios de la moto y medios de comunicación fue fundamental para el éxito de la campaña, con una mención especial a la implicación activa de los ayuntamientos y sus respectivas policías locales.

Figuras

Porcentajes de uso del casco, antes y después de la campaña

% USO DEL CASCO POR EL CONDUCTOR		TOTAL	
		Previo	Posterior
ANDALUCÍA	Motocicletas	98,28%	99,12%
	Ciclomotores	91,66%	94,29%
	Total	94,04%	96,06%
EXTREMADURA	Motocicletas	98,54%	98,94%
	Ciclomotores	91,42%	95,79%
	Total	94,04%	97,69%
MURCIA	Motocicletas	99,32%	99,91%
	Ciclomotores	97,56%	99,07%
	Total	98,44%	99,25%

% USO DEL CASCO POR EL PASAJERO		TOTAL	
		Previo	Posterior
ANDALUCÍA	Motocicletas	90,15%	93,32%
	Ciclomotores	66,68%	74,34%
	Total	73,82%	80,27%
EXTREMADURA	Motocicletas	97,11%	98,19%
	Ciclomotores	68,44%	74,77%
	Total	75,70%	81,59%
MURCIA	Motocicletas	92,59%	98,52%
	Ciclomotores	94,48%	95,88%
	Total	93,91%	96,29%

Casco y seguridad vial

De acuerdo con el último estudio de observación del uso del casco realizado por la Dirección General de Tráfico (Encuesta, estudio de observación sobre el Casco realizada por la DGT, año 2009 y Encuesta Barómetro de Opinión sobre Seguridad Vial- Informe de Resultados noviembre 2009), el porcentaje medio de uso en motocicleta es del 99,8% en carretera y del 98,5% en zona urbana. En el caso del ciclomotor, los porcentajes medios son del 94% en carretera y 93,3% en zona urbana. Sin embargo, el tamaño de la población, la zona geográfica y el tipo de vía son factores que inciden en el nivel de uso del casco pudiendo hacerlo descender al 70,4% en los conductores y al 41,3% en los pasajeros.

La obligatoriedad de utilización del casco ha reducido el 25% la mortalidad en zona urbana en los últimos años, si bien su uso sigue sin estar generalizado. En caso de accidente, sin embargo, el casco es el único elemento de protección capaz de evitar las lesiones en la cabeza, sin duda las más graves. En general, su uso reduce las muertes en un tercio y evita dos de cada tres lesiones cerebrales, sobre todo en las zonas urbanas, ya que tres cuartas partes de los accidentes de motocicleta y ciclomotor ocurren en este entorno. Este tipo de lesiones produce el 85% de los muertos y la mitad de los heridos de motos y ciclomotores.

Junio y julio suelen ser los meses donde se registran más accidentes de ciclomotor y motocicleta, época en la que el uso del casco disminuye en algunos territorios a causa del calor.

% USO DEL CASCO (CONDUCTOR Y PASAJERO)		TOTAL	
		Previo	Posterior
ANDALUCÍA	Motocicletas	98,18%	99,07%
	Ciclomotores	87,16%	93,69%
	Total	91,12%	95,61%
EXTREMADURA	Motocicletas	97,13%	98,21%
	Ciclomotores	86,98%	90,64%
	Total	90,48%	93,33%
MURCIA	Motocicletas	98,82%	99,78%
	Ciclomotores	97,30%	98,71%
	Total	97,98%	98,94%

Datos de contacto

Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Servicio de Planificación – Madrid
T. 913 017 731 – fruiz@dgtr.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



CONTROL DE DROGAS EN VÍAS URBANAS Y SENSIBILIZACIÓN CIUDADANA EN SEGURIDAD VIAL

24

La Policía Local de Plasencia ha incorporado en los controles preventivos de alcoholemia la detección de drogas, y ha llevado a cabo asimismo diversas acciones educativas y de sensibilización ciudadana sobre seguridad vial: una campaña para mejorar la seguridad en los pasos de peatones y una exposición informativa con coches accidentados.



Palabras clave:
educación vial, control de alcoholemia, control de drogas, peatones, campaña comunicación

Plasencia (Extremadura)



Población: 41.148 habitantes
Superficie: 218 km²
Densidad: 188,6 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Plasencia
- Concejalía de Interior
- Policía Local

Objetivos

- Reducir la accidentalidad en vías urbanas debido al consumo de drogas.
- Retirar de la vía y sancionar a los conductores que han consumido drogas.
- Evitar los accidentes de tráfico en el ámbito urbano y reforzar la seguridad vial.
- Mostrar a los ciudadanos (en especial, a los niños) los resultados de las imprudencias en las calles y carreteras, con intención preventiva.
- Promover actitudes positivas y distinguir entre conductas favorables y de riesgo con relación a la seguridad vial.
- Generar hábitos seguros al cruzar los pasos de peatones.
- Reducir el número de atropellos en pasos de peatones.

Descripción

Detección de drogas en conductores

La conducción bajo los efectos de estupefacientes y drogas ilegales conlleva peligros similares a los de la alcoholemia pero sin embargo pasa impune en casi todo el territorio nacional por la falta de sistemas de detección. Sin embargo, la Ley de Tráfico y Seguridad Vial establece la prohibición de conducir bajo los efectos de las drogas e impone sanciones muy graves, e incluso el Código Penal establece penas de prisión para los conductores que lo hagan bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

Para afrontar este problema la Policía Local de Plasencia ha incorporado la detección in situ de consumo de drogas a los controles preventivos en vías urbanas de su localidad. Para ello, ha utilizado el mismo sistema de detección que viene utilizando desde hace unos años el Cuerpo de Mossos d'Esquadra en Cataluña.

La seguridad en los pasos de peatones

Con la campaña “Todos los atropellos son evitables” se quiso transmitir a la población –y, en especial, a los niños– que un paso de peatones sólo debe cruzarse cuando los vehículos están totalmente parados. Las buenas prácticas se transmitieron, fundamentalmente, mediante el contacto directo entre policías y ciudadanos.



Se llevaron a cabo tres tipos de acciones:

En la misma calle, y durante la actividad normal de un día cualquiera, las personas que cruzaron un paso para peatones donde estaba actuando la policía, tuvieron a su lado un agente que les ha informado de cómo hacerlo con total seguridad. Los agentes se situaron en una calle diferente cada día, en los pasos de peatones donde se hubiera producido algún atropello.

Se acudió también a los centros de mayores y colegios e institutos, como colectivos de más alto riesgo, para informarles y enseñarles, de manera teórica y en la propia calle, cómo cruzar un paso de peatones sin riesgo para su vida.

La campaña tuvo también una vertiente disciplinaria, ya que los conductores que no se detuvieron ante un paso de peatones fueron sancionados.

Exposición de coches accidentados

Mediante la exposición de coches accidentados, instalada en la explanada de la Jefatura de Tráfico de Plasencia, se ha explicado como ocurrió cada accidente, la historia de cada coche y la tragedia asociada a ese accidente. La exposición ha estado compuesta por unos 25 coches y 4 motos, procedentes de accidentes ocurridos en Plasencia y carreteras de su entorno.

Esta actividad ha estado destinada a escolares de primaria –se ha trabajado con la premisa de que para ser efectiva, la educación vial debe empezar lo antes posible–, aunque también se ha invitado a los institutos de secundaria de la ciudad. También se han realizado pases para las asociaciones de vecinos, los centros de mayores, otros colectivos y público en general.



Las acciones llevadas a cabo han sido las siguientes:

Antes de la inauguración de la exposición

- Concurso de dibujo sobre los accidentes de tráfico para los niños de primaria con el fin de que éstos pudieran expresar sus ideas en relación con los accidentes de tráfico. Se ha hecho una selección de los dibujos que ha sido vista por todos los visitantes de la exposición.
- Concurso de relatos sobre los accidentes de tráfico para alumnos de los institutos de secundaria. De todos los trabajos presentados se han seleccionado tres, y el ganador ha leído el suyo el día de la inauguración.

Durante la exposición

- Se ha dado una breve explicación teórica sobre los accidentes de tráfico y sus consecuencias, y se ha realizado una visita guiada.
- Los niños y visitantes han tomado contacto con los medios que utiliza la policía local para su trabajo, y que tienen una incidencia directa en la prevención de los accidentes: etilómetros utilizados para detectar el alcohol y los radares para medir la velocidad.

La incorporación de los controles de droga en las vías urbanas de Plasencia ha tenido un coste de unos 900 € para la Policía Local, por la adquisición de los kits de drogas financiados por el Ayuntamiento de Plasencia. El aparato detector de las drogas ha sido cedido por la empresa que realizó los cursos de formación.

La exposición de coches accidentados ha tenido un coste 60€ para el propio Ayuntamiento. El transporte de los coches accidentados ha corrido a cargo de los desguaces de la ciudad. La campaña informativa de “Todos los atropellos son evitables”, no ha tenido coste económico alguno, ya que ha sido realizada por los Agentes de la Policía Local que se encontraban de servicio.

Resultados

Como nota informativa y preocupante cabe decir que hasta la fecha se han realizado seis controles de detección de drogas en la conducción a seis conductores de forma aleatoria y el resultado ha sido que los seis, es decir, el 100% de los conductores sometidos, han dado positivo, e incluso alguno de ellos también dio positivo en alcohol.

Datos de contacto

José Antonio Díaz Hernández, Subinspector de la Policía Local de Plasencia
T. 605 918 988 – jadiaz@aytoplasencia.es

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



LA SEGURIDAD VIAL INTEGRADA EN UN ENFOQUE GLOBAL DE LA CIUDAD

25

Desde hace 10 años, el Concello de Pontevedra ha planificado sus políticas urbanas siguiendo un modelo de ciudad integradora, cohesionada, dinámica y atenta a su identidad. La reforma urbana se ha enfocado a la renovación integral de la ciudad, con el horizonte de mejorar la calidad de los espacios públicos, racionalizar la movilidad y fomentar la seguridad vial.



Palabras clave:

peatones, tráfico calmado, zonas peatonales, accesibilidad, educación vial, infraestructuras, campaña comunicación, participación ciudadana.

Pontevedra (Galicia)



Población: 81.600 habitantes
Superficie: 117 km²
Densidad: 697,2 hab/km²

Agentes implicados

- Concello de Pontevedra
- Concejalías de Infraestructuras, de Medio Ambiente Urbano, de Movilidad y Accesibilidad y de Protección Ciudadana
- Policía Local
- Entidades vecinales y sociales
- Medios de comunicación locales

Objetivos

- Mejorar el medio ambiente urbano
- Conseguir una elevada calidad urbana
- Mejorar la seguridad vial
- Modificar la cultura de la movilidad

Descripción

El proyecto de renovación integral del casco urbano de Pontevedra tiene como objetivo mejorar la calidad de vida urbana, atendiendo a criterios de seguridad vial, accesibilidad universal, cohesión social y, en general, creación de un entorno urbano más agradable y tranquilo.

En este sentido, se ha buscado hacer una aproximación global a todos los aspectos relacionados con la actividad urbana y ciudadana: servicios, ocio, actividad económica, trabajo, vivienda, tercera edad, calidad del aire, ruido, población infantil, tráfico, innovación... Dentro de este enfoque, la seguridad vial ha recibido una atención especial.

Los principios de actuación han sido:

- Coordinación: los esfuerzos se han dirigido en la misma dirección, por parte de todos los departamentos municipales y otras administraciones implicadas.
- Global: se ha considerado el conjunto de la ciudad. Se buscó trabajar en todas las áreas de manera global: centro histórico, centros de actividad comercial, ensanches, vías de todo tipo...
- Flexible: evaluando y ajustando continuamente las soluciones adoptadas.

Las acciones que se han llevado a cabo han sido las siguientes:

- Peatonalización íntegra del centro de la ciudad
- Calmado del tráfico de automóviles en toda la ciudad
- Limitación de la velocidad máxima a 30 km/h en todo el casco urbano



- Plataforma única peatones-calzada en zonas centrales
- Control del tráfico rodado a través de un sistema centralizado y teledirigido
- Mejora de la iluminación en las vías urbanas
- Sobreelevado de la práctica totalidad de los pasos de peatones
- Fomento de la movilidad sin motor
- Política informativa constante en relación con la movilidad y el uso del espacio público
- Dotación de aparcamientos disuasorios a 5 minutos del centro urbano
- Construcción de aparcamientos subterráneos en toda la ciudad
- Sistema especial de aparcamiento en superficie, con amplias zonas de estacionamiento gratuito durante 15 minutos en horarios laborales
- Fomento de la cultura interdisciplinar de la movilidad entre los distintos departamentos municipales: infraestructuras, policía local, bienestar, deportes, promoción económica, comunicación...
- Implicación de colectivos profesionales y empresariales
- Implicación de agentes sociales en las políticas de transformación urbana
- Implicación de entidades relacionadas específicamente con la accesibilidad universal
- Incremento de los programas de educación vial dirigidos a diversos sectores de la población: estudiantes, embarazadas, personas mayores, penados, etc.
- Fomento de la información publicitaria en relación con objetivos concretos (conducción en glorietas, dispositivos especiales de tráfico, cambios circulatorios, etc.)

Resultados

El principal resultado de este conjunto de actuaciones es que las condiciones de movilidad universal son una realidad en todo el espacio público de Pontevedra, y que el incremento de la utilización de los aparcamientos disuasorios es patente para los desplazamientos de media distancia.

Asimismo, se ha conseguido reducir de forma drástica el número de accidentes, así como la gravedad de los mismos. Mientras que en el año 2000 los accidentes con necesidad hospitalaria fueron 100, en los últimos años vienen registrándose entre 12 y 15, con una reducción de sobre el 80%. En este tiempo no ha habido ninguna víctima mortal en las zonas tratadas, y tampoco víctima mortal alguna en el casco urbano desde el año 2005.

El reconocimiento a las políticas de accesibilidad universal se ha hecho patente con el premio CERMI, otorgado al Concello de Pontevedra por las entidades sociales de personas con problemas de movilidad del Estado Español. El Concello ha recibido también el Premio Nacional de Seguridad Vial en 2010 en la modalidad de gestión del tráfico, lo cual supone un reconocimiento de las políticas de movilidad al más alto nivel.



Datos de contacto

Cesáreo Mosquera Lorenzo, *Concelleiro de Infraestructuras e Territorio, Concello de Pontevedra*
T. 986 804 302 – alcaldia@pontevedra.eu – www.pontevedra.eu/movete

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PLAN MUNICIPAL DE EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SEGURA

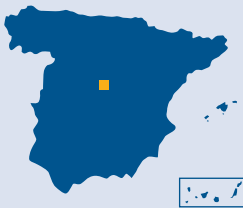
26

En colaboración con las autoescuelas, el municipio de Pozuelo de Alarcón ha implantado un plan de educación especialmente diseñado para las personas que acceden a las pruebas para obtener su primer permiso de conducción, haciendo hincapié en la alcoholemia y las actitudes peligrosas.



Palabras clave:
educación vial,
control de alcoholemia.

Pozuelo de Alarcón (Comunidad de Madrid)



Población: 82.428 habitantes
Superficie: 43,2 km²
Densidad: 1.908 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón. Concejalías de Familia y Bienestar y de Seguridad.
- ETRASA. Editorial de Tráfico Vial.
- Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME).
- Carlos Sainz (piloto y empresario)

Objetivos

- Disminuir los accidentes de circulación en Pozuelo de Alarcón.
- Desmontar mitos y falsas creencias respecto al consumo de alcohol.
- Formar sobre la gestión del riesgo y el afrontamiento de las crisis.
- Potenciar la participación de las escuelas en el proyecto.
- Implantar el proyecto de modo estable en todos los centros de formación vial en el periodo 2006-2010.

Descripción

El Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón tiene una larga tradición en el ámbito de la educación y el fomento de la seguridad vial, ya que se inició en el año 1988 con actividades tales como la adhesión a la Red Internacional de Ciudades Europeas o la participación en todos los concursos, campeonatos y certámenes que organiza la Dirección General de Tráfico.

En esta línea, desde el año 2006 se realiza el Programa de educación en seguridad vial “Si controlas, vuelves”, construido sobre cuatro principios fundamentales: educación, formación, investigación y vigilancia y control. Este programa está destinado a los jóvenes que obtienen por primera vez el permiso de conducción y a los alumnos matriculados en el Centro de educación de personas adultas que participen en programas de alfabetización para obtener el permiso de conducción de clase B.

La iniciativa surgió de la Concejalía de Familia y Bienestar del Ayuntamiento al observar las preocupantes cifras de consumo de alcohol por los jóvenes al volante. Este plan preventivo-formativo se desarrolla conjuntamente por la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), cuyos miembros imparten las clases, y la editorial de tráfico vial ETRASA. Estos cursos se realizan ac-

tualmente de forma gratuita en todas las autoescuelas de Pozuelo de Alarcón. Al inicio del programa se contó también con la colaboración del piloto Carlos Sainz, quién proporcionó, con su participación, la publicidad promocional al programa.



Las fases del programa son:

1. Programación

- Creación de un grupo de trabajo con la participación de:
 - Profesores de los centros de educación vial.
 - Técnicos de AESLEME.
 - Policía Municipal.
 - Técnicos (psicólogos) de la Concejalía de Familia.
- Preparación de material:
 - Manual para los participantes.
 - Material de divulgación: pancartas, llaveros, etc.
 - Formalización de un sistema de comunicación a través de las redes sociales: Facebook, SMS, etc.
 - Diseño de un logotipo.

2. Ejecución

- Impartición de dos sesiones informativas-formativas por grupo dirigidas por técnicos de AESLEME.
- Creación de grupos y elaboración de calendarios.
- Complimentación por parte de los alumnos de un test, al finalizar la segunda sesión, para evaluar el aprovechamiento de la formación.

Figura

Histórico de la actuación del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón

1988	Implantación Programa de Educación Vial
1989	Creación del Concurso de dibujo, redacción y maquetas
1992	Participación Concurso de la DGT
1993	Creación Curso de Seguridad Vial en ciclomotor
1996	Creación Concurso de eslogan de Seguridad Vial
1998	Adhesión a la Red Internacional de Ciudades Educadoras
1999	Participación en el Año Internacional de la Educación Vial, DGT
2000	Creación grupo de trabajo redacción Plan de Movilidad
2001	Creación taller de Seguridad Vial "Métetelo en la cabeza"
2002	Instauración de las "rutas ciclo-ambientales"
2005	Realización de la II Jornada Escolar de Educación Vial
2006	Implantación programa "si controlas, vuelves"



Resultados

Desde el impulso del proyecto se ha observado una disminución del consumo de alcohol a la hora de conducir, aunque no ha disminuido el consumo de alcohol en general. Una conclusión que se ha extraído de la experiencia del programa y el estudio de las estadísticas es la conveniencia, a la hora de obtener el primer permiso de conducción, de asistir a las autoescuelas y seguir las clases teóricas, frente al autodidactismo que se observa últimamente.

Al menos el 75% de los alumnos que han participado en la formación ha asistido a las dos sesiones, y un 65% han respondido a los test propuestos en el cuadernillo.

Datos de contacto

Bienvenido Nieto, Policía Municipal, Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón
T. 913 151 818 – educacionvial@pozuelodealarcon.org

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DE ATESTADOS Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

27

El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna ha incorporado un sistema de gestión de los informes técnicos y atestados de los accidentes de tráfico. La aplicación informática mejora el sistema de gestión creado por la Policía Local de Barcelona. Dicha aplicación ha sido objeto de un convenio tripartito entre el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, el Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento de Barcelona.



Palabras clave:
sistemas de información,
protocolo de actuación.

San Cristóbal de La Laguna (Canarias)



Población: 150.661 habitantes
Superficie: 102 km²
Densidad: 1.476,2 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna
- Policía Local
- Gobierno de Canarias

Objetivos

- Mejorar el conocimiento de la accidentalidad vial urbana.
- Agilizar el servicio de gestión de informes técnicos y atestados de accidentes.
- Centralizar la información de accidentes con la del resto de España.
- Optimizar el rendimiento de la información obtenida de los informes técnicos y atestados.
- Reducir la carga de trabajo de los agentes de la Policía Local.

Descripción

La implantación del Sistema de Gestión Integral de Atestados y Accidentes de Tráfico en el municipio de San Cristóbal de La Laguna ha tenido como principal objetivo reducir el tiempo de respuesta de las peticiones de las compañías de seguros con relación a los informes de atestados de accidentes de tráfico.

Por este motivo, se ha decidido incorporar el servicio informático de prevención de accidentes desarrollado por el Ayuntamiento de Barcelona y cedido en el año 2006 sin coste alguno. Este sistema permite optimizar la gestión de los accidentes, ya que mientras los agentes realizan su trabajo habitual de redacción del informe técnico o atestado se crea una base de datos centralizada que da lugar a dos productos fundamentales para el conocimiento y la mejora de la accidentalidad vial: por una parte, el análisis de las zonas de riesgo; por otra, la creación del *e-atestados*, que ha permitido solucionar el 80% de los problemas de celeridad en la disposición de los atestados e informes técnicos.

Con la instalación de este sistema, los atestados se integran en una base de datos única de accidentes conectada telemáticamente con la Dirección General de Tráfico (DGT). La patrulla de accidentes se convierte así en el primer elemento de la cadena de prevención de accidentes, al tiempo que se

reducen costes y mejora el conocimiento estadístico sobre accidentalidad vial.

Las ventajas del Sistema son las siguientes:

- Aporta una mayor agilidad y reducción del tiempo necesario a la hora de documentar un accidente de tráfico
- En el análisis de las zonas de riesgo, resulta ser el elemen-



- to diferencial en la gestión de la movilidad, ya que permite visualizar en tiempo real problemas y adoptar decisiones.
- Se requiere menos esfuerzos para elaborar un informe de mayor calidad, ya que el énfasis está en analizar problemas en vez de obtener datos.
 - Permite elaborar un e-atestado, una de las claves del éxito del sistema, ya que aporta valor al ciudadano y da un servicio ágil y satisfactorio para las compañías de seguros.
 - La información del cuestionario se integra en el conjunto de toda la tramitación del informe o atestado, y los datos los completan los mismos agentes que han intervenido en el accidente, lo que asegura la calidad de la información.

La aportación concreta del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna ha sido el desarrollo de la conexión telemática con la DGT para el envío del formulario estadístico; la habilitación de la fórmula de prepago de los e-atestados; y la integración con sistemas corporativos para recuperar datos de personas y vehículos. En el futuro, los municipios que aplican este sistema podrán tener acceso a él mediante dispositivos móviles –PDA, teléfonos móviles...–, se podrán crear servicios de administración por Internet avanzados para ciudadanos, compañías de alquiler, etc.; se simplificará la arquitectura tecnológica; y se creará un módulo de gestión avanzada de diligencias.

El sistema incorpora también la exportación de datos a otras comunidades autónomas, lo que permite el intercambio de información sobre accidentalidad vial urbana, así como el análisis global y la evolución de los parámetros clave. De esta forma, se identifican criterios y operativas comunes y se mejoran la coor-

dinación de las policías locales y otros servicios sanitarios, técnicos y administrativos implicados en la gestión de accidentes.

El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna asume todos los costes de gestión del servicio (recursos humanos, recursos materiales...).

Resultados

En general, se ha ganado en transparencia, se han reducido costes y se ha conseguido un control efectivo de la información. Además, se ha mejorado la capacidad de estudio de la accidentalidad y de los puntos conflictivos, y se han eliminado las esperas innecesarias para las peticiones de atestados e informes técnicos por parte de las compañías de seguros y otros interesados. Asimismo, se prevé firmar un convenio con la Administración de Justicia para facilitar el acceso telemático.

Los cuestionarios estadísticos se envían telemáticamente a la DGT para su conocimiento y tratamiento estadístico. Se ha reducido así una carga de trabajo equivalente a tres personas.

- 2008: 919 expedientes enviados
- 2009: 535 expediente enviados (primer semestre)

Los atestados e informes técnicos se envían a las compañías de seguros. Se ha reducido, de esta manera, la carga de trabajo equivalente a cuatro personas.

- 2008: 674 peticiones (55,7% del total)
- 2009: 884 peticiones (76,73% del total)

Figura
Características del sistema y aportaciones de la Comunidad Autónoma de Canarias

ELEMENTOS /UTILIDADES DEL SISTEMA	DESCRIPCIÓN	COMUNIDAD CANARIA –NUEVAS INSTALACIONES– GRAFCAN.
CARTOGRAFÍA – Datos gráficos	Integración con la cartografía en formato DGN.	GRAFCAN.
CARTOGRAFÍA	Integración con callejero / cruces y número de policía geocodificado.	Cargar datos de cada ayuntamiento.
LOGOS	Incorporación de logos corporativos en informes y documentos.	Cargar información de cada ayuntamiento.
DILIGENCIAS	Integración y configuración de las diligencias del sistema.	Configurar a medida e integrar.
DGT	Tramitación de la autorización para el envío telemático del cuestionario estadístico de accidentalidad a la DGT.	Instalar certificados. Parametrizar conexión DGT.
CONEXIÓN CON PADRÓN Y IVTM	Integración de las BD corporativas para la recuperación de datos de personas y vehículos.	Integración a medida de cada caso.
WEB- e-Atestados: solicitud y subvención de los atestados telemáticamente por compañías de seguros, juzgados y otros interesados.	Adaptación del módulo de e-atestados a la hoja de estilos del Ayuntamiento y configuración del sistema según la forma de facturar de los atestados.	Adaptar a hoja de estilos corporativa. Integrar con pasarela de pagos o autoliquidación.
DATOS HISTÓRICOS DE ATESTADOS Y ALCOHOLEMIAS	Cargo de los datos históricos de atestados y alcoholemia.	Cargo de los datos históricos de atestados y alcoholemia.
ANUARIO ESTADÍSTICO	Adaptación de estadísticas para elaboración del anuario de accidentalidad.	Adaptar consultas según datos del anuario actual.
ACCESO DESDE VEHÍCULOS PATRULLA/FURGONETA ATESTADOS	Conexión desde la furgoneta de atestados a la BD de accidentes para elaboración del informe técnico.	Verificar cumplimientos estándares.

Datos de contacto

Rosario Hernández Eugenio, Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna
T. 922 601 130 – rhernandez@aytolalaguna.net

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



DEL CAMINO ESCOLAR A LOS PLANES DE MOVILIDAD A LA ESCUELA

28

El Ayuntamiento de San Sebastián, a través de los Planes de Movilidad vinculados a las escuelas, ha impulsado diversas iniciativas para priorizar y reforzar la seguridad y accesibilidad de los desplazamientos a pie y en bicicleta a los centros educativos, ya sea mediante transformaciones físicas de la ciudad o mediante el trabajo sobre los hábitos diarios de la población.



Palabras clave:

caminos escolares, participación ciudadana, peatones, campaña comunicación, educación vial, niños.

San Sebastián (País Vasco)



Población: 185.500 habitantes
Superficie: 60,89 km²
Densidad: 3.046,6 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de San Sebastián
- Alcaldía
- Dirección de Movilidad
- Guardia Municipal
- Dirección de Juventud, Educación, Cooperación, Igualdad y Derechos Humanos
- Dirección de Medio Ambiente
- Dirección de Barrios y Participación Ciudadana
- Centros Escolares: Profesorado, alumnado, personal no docente, familiares
- Asociaciones: Asociaciones de vecinos, Asociaciones de mujeres, AMPAS, Asociaciones de tiempo libre
- Equipamientos: Guardería, Centro de salud, Centro cívico, Polideportivo
- Comerciantes
- Vecinos no asociados

Objetivos

- Mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad de los desplazamientos a pie y en bicicleta de los escolares a sus centros educativos.
- Reducir los impactos medioambientales negativos que se derivan del abuso del coche en la ciudad.
- Reducir el número de desplazamientos en vehículo privado que se realizan diariamente para trasladar a los escolares y profesores a los centros escolares y que repercuten negativamente sobre la gestión de la movilidad en la ciudad.

Descripción

Los itinerarios casa-escuela

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián trabaja desde 2003 en la mejora continua de los itinerarios casa-escuela, reforzando parámetros de seguridad vial en el entorno inmediato de los mismos, de ahí el nombre de Camino Escolar- Eskolako Bidea.

Desde este año hasta el momento, aproximadamente la mitad de los centros de la ciudad han tomado parte de una manera u otra en las acciones emprendidas desde el proyecto, bien desde actividades más curriculares dentro de las propias aulas, bien desde actuaciones más comunitarias, bien participando en las intervenciones de mejora en la ciudad. A lo largo de estos años se han implementado experiencias piloto innovadoras que han tenido y están teniendo una gran repercusión más allá de nuestra propia ciudad.

Las líneas de trabajo de "Camino Escolar", se han focalizado en la enseñanza primaria (de 7 a 12 años), ya que la edad del

alumnado permite además trabajar con parámetros como la autonomía y responsabilidad de los menores en sus itinerarios, lo que refuerza su capacidad de realizar estos itinerarios



a pie o en bicicleta. Sin embargo, existe una segunda línea de intervención que permite trabajar asimismo con el alumnado de educación infantil (de 2 a 6 años), en este caso por el carácter más dependiente de sus desplazamientos. En ambos casos, en los últimos años, las actuaciones se han orientado hacia el diseño de los Planes de Movilidad a la Escuela "Camino Escolar" que ofrezcan una visión más completa e individualizada de la movilidad a la escuela, como foco de atracción en términos de movilidad sostenible.

En la actualidad, y dentro del contexto del proyecto CIVITAS AR-CHIMEDES de la Unión Europea, se está implementando esta medida de Planes de Movilidad a la Escuela "Camino Escolar" como una más de las 33 acciones a desarrollar en la ciudad en los próximos cuatro años, en colaboración con otras cinco ciudades socias.



Así, se han elegido 10 centros con unas características concretas:

- localización dentro de las Áreas 30 que estarán construidas para principios de 2011. Se pretende contribuir a ligar los parámetros de calmado de tráfico con los desplazamientos a centros de trabajo con altos niveles de atracción como son las escuelas.
- centros escolares que poseen una cierta trayectoria en el desarrollo de temas relativos a la movilidad sostenible.
- centros escolares con problemas de acceso y seguridad provocados por la gran afluencia de vehículos privados de padres y madres.

Se ha diseñado una encuesta orientada al alumnado, que se ha hecho extensiva al conjunto de miembros de la comunidad escolar de los centros participantes para tener una idea más detallada y completa de sus realidades. A partir de estos cuestionarios, se están diseñando las estrategias necesarias para abordar con cada uno de ellos, las intervenciones necesarias de forma personalizada y adaptadas a las características de los centros escolares sobre los que se actúa.

Ejemplos de actuaciones

DIAGNÓSTICOS COMPARTIDOS DE MOVILIDAD

- Analizar la calle e imagina la ciudad -Kalea azertu eta Hiria asmatu

Las sesiones de aula permiten analizar la realidad de la movilidad de los niños y niñas y sus familias, así como sus itinerarios, percepción de los riesgos, necesidades y propuestas con respecto a los parámetros de seguridad vial, realizando un diagnóstico de movilidad de su escuela, detectando problemas y proponiendo soluciones.

- "¡Cuidado!, viene coche" - "Adi kotxea dator!"

Esta actuación consiste en analizar situaciones peligrosas con respecto a los vehículos a motor en el entorno de los centros escolares. También los malos hábitos e ilegalidades con respecto a la velocidad de los vehículos, el nivel de cumplimiento de las normas, etc., y sobre todo la observación desde un modo crítico de los comportamientos de los usuarios de la vía.

PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LA COMUNIDAD

Las medidas siguientes son el fruto de la participación de los grupos de trabajo que de forma paralela se crean para trabajar la movilidad en los centros y sus comunidades educativas.

- ¡Vamos todos andando a la escuela! -Goazen denok oinez eskolara!

El objetivo de este tipo de experiencias piloto es reforzar e incentivar entre los niños y niñas y sus familias, el desplazamiento a pie al centro escolar, así como propiciar una reflexión sobre las dificultades diarias de estos itinerarios y sus causas.

La actividad refuerza la autonomía de los escolares para que éstos realicen sus itinerarios sin adultos y por ello, establece puntos de encuentro seguros, a partir de los cuales realizar los itinerarios casa-escuela andando. El público objetivo es el alumnado de educación primaria y sus familias.

- El PediBus

Con esta actividad también se quiere incentivar el desplazamiento a pie al centro escolar de niños y niñas de educación infantil que, de otra forma, no podrían hacerlo solos. Por ello se recurre a que sean acompañados de un voluntario que participa de forma activa, conduciendo a



los grupos de niños de forma segura andando hasta la escuela. Se considera un medio para conciliar horarios entre adultos, y modo de que los escolares comiencen a conocer su barrio.

OTRAS INTERVENCIONES DE MOVILIDAD SEGURA DE FORMA PARTICIPADA

- **Divulgación del camino escolar entre la comunidad** por parte de los niños y niñas, de manera que se sientan implicados en el proceso. Por ejemplo, entre los comerciantes, vecinos y otros agentes.
- **Marcado de itinerarios seguros a la escuela.** Actividad destinada a definir las rutas seguras, de manera que los niños y niñas las puedan identificar pero, sobre todo, con el objeto de que los conductores puedan percibir la vía como un espacio de coexistencia entre vehículos y peatones.



©Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián



©Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

Resultados

Los principales logros de este conjunto de actuaciones han sido conseguir que un gran número de niños vayan andando a las escuelas de la ciudad sin la compañía de adultos, así como que la movilidad sea vista como un tema importante desde el punto de vista de la calidad de vida urbana. Con cada una de las intervenciones ligadas a los centros escolares se ha logrado, además, que la ciudad se haya ido transformando en favor de la movilidad sostenible.

Asimismo, y de forma paralela a las intervenciones en sensibilización y/o comunicación, se tienen en cuenta las peticiones recibidas por parte de los centros escolares participantes mediante un esfuerzo de coordinación por parte del conjunto de técnicos municipales, principalmente del Departamento de Movilidad. Esto quiere decir que, en la práctica, un número significativo de aceras se han visto aseguradas o ensanchadas para garantizar la seguridad de los escolares, se han reducido los tiempos de espera en semáforos y se ha aumentado el número de aparcamiento para bicicletas, entre otras acciones. Muchas de las intervenciones físicas que se han llevado a cabo, fruto de las peticiones del grupo de trabajo de los caminos escolares, han repercutido positivamente en la pacificación del tráfico y han contribuido a mejorar la seguridad de los itinerarios casa-escuela de los niños y niñas.

En definitiva, se ha obtenido un alto grado de divulgación e implicación entre la población, así como de aceptación social y política. Esto queda reflejado en el hecho de que cada año los centros escolares y la población cercana demandan repetir experiencias piloto de tutela tales como “Andando a la escuela”, en las que deben colaborar activamente personas voluntarias.

Datos de contacto

Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, Departamento de Movilidad
Isabel Prieto, *Coordinadora del Proyecto Camino Escolar* – eskolabidea@donostia.org
Leire Aguirre, *Jefa de la Sección Técnica de Movilidad* – leire_aguirre@donostia.org

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



CONTROL DEL CONSUMO DE DROGAS EN CONDUCTORES

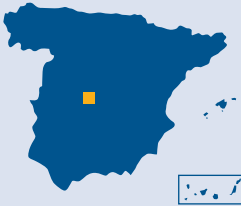
29

La Jefatura de Policía Local de Seseña despliega periódicamente operativos policiales para detectar a los conductores que circulan bajo el efecto de las drogas.



Palabras clave:
 disciplina vial, control de
 alcoholemia, control de drogas,
 protocolo de actuación, campaña
 comunicación.

Seseña (Castilla-La Mancha)



Población: 18.820 habitantes
Superficie: 71,60 km²
Densidad: 262,8 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Seseña
- Policía Local

Objetivos

- Reducir el número de accidentes debidos a intoxicaciones por drogas y estimulantes ilegales.
- Llevar a cabo actuaciones policiales integrales en los puntos de control en carretera.
- Formar a los agentes de la policía local en materia de control de drogas.
- Divulgar y concienciar a la sociedad sobre los efectos de las drogas en la seguridad vial.
- Facilitar a otros municipios la implantación del modelo integral de control en carretera.

Descripción

Los conductores que ingieren drogas y estimulantes ilegales experimentan cambios de comportamiento que les incapacitan para una conducción segura, pero los controles policiales y sus equipos de detección de alcoholemia no detectan la presencia de dichas sustancias.

Para afrontar este problema, la Policía Local de Seseña ha elaborado un procedimiento de capacitación de los agentes locales que les ayuda a detectar el consumo de drogas por parte de los conductores y reconocer los principales síntomas. Esta formación ha sido realizada y acreditada por la Sociedad Española de Medicina de Tráfico.

Asimismo, ha diseñado un método de planificación de controles integrales periódicos que incluye un control de la documentación y del grado de alcoholemia, así como un programa de formación y difusión social. Los agentes han contado con un asesoramiento especializado para la garantía jurídico-administrativa en el proceso de contraanálisis, que es el que valida los resultados iniciales obtenidos del control en carretera. En este sentido, se informa de la correcta cadena de custodia, codificación e identificación de las muestras.

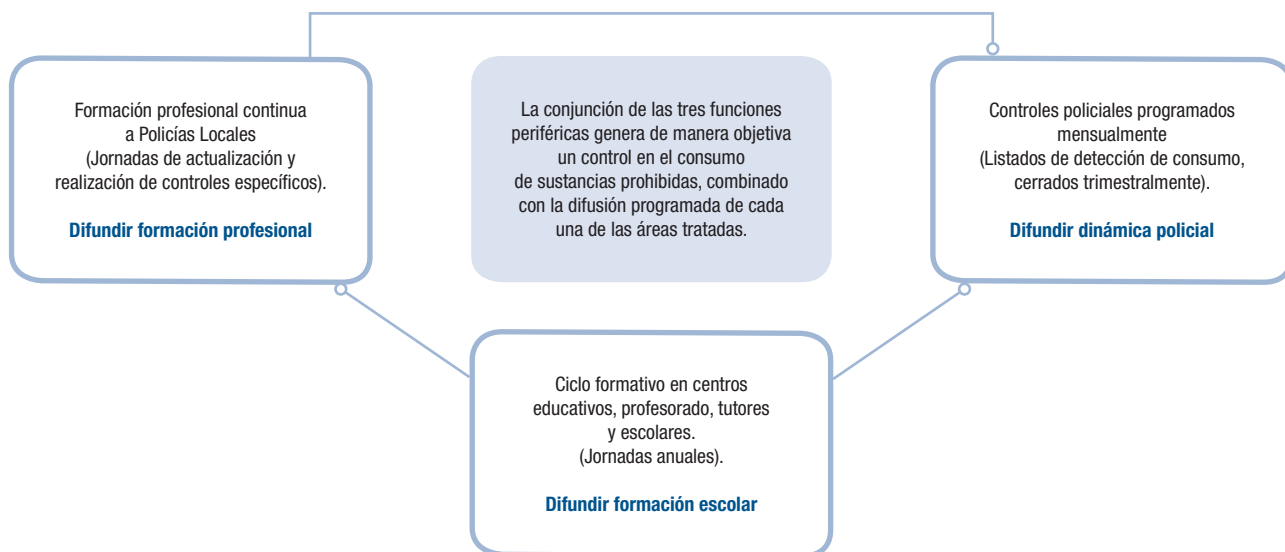
Los efectivos policiales que han participado en estos controles han sido 11 agentes, 1 vehículo de atestados, 4 turismos

patrulla y 2 motocicletas. Toda esta experiencia ha sido recogida en un dossier que ayudará a su implantación en otros municipios. El equipo empleado para la identificación de drogas (cannabis, opiáceos, cocaína y anfetaminas) tiene el nombre comercial de Drüger DrugTest-5000 y detecta los compuestos presentes en la saliva. La incorporación del recurso canino en el control de drogas aumenta considerablemente la eficacia de los operativos policiales. El presupuesto de la actuación ha sido de 17.600 €.



Figura

Esquema de los diferentes aspectos que se incluyen en la experiencia profesional



Resultados

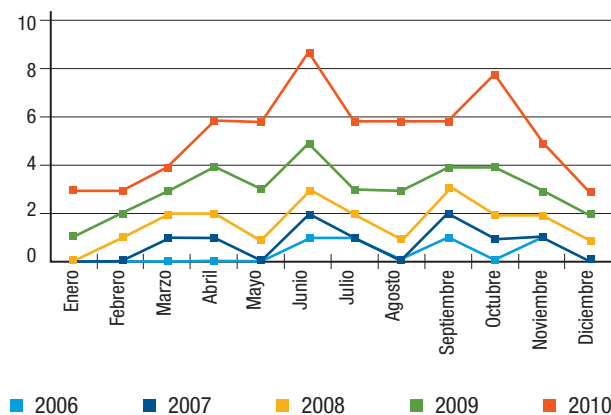
La actuación policial llevada a cabo en Seseña en materia de control de drogas y sustancias tóxicas/estupefacientes a conductores ha sido diseñada para mantener una dinámica constante y permanente. Las primeras actuaciones dieron ya resultados sorprendentes, puesto que se identificaron tres conductores con síntomas de intoxicación por drogas por cada conductor positivo por alcoholemia. Los resultados de los controles, sin embargo, dependen en gran medida de la hora a la que se realicen, del día de la semana y de si la vía es urbana o interurbana.

Los controles que dieron positivo en el consumo de drogas mostraron una marcada reiteración del consumo de cannabis y derivados, seguido del consumo de cocaína y, de manera más minoritaria, de otros tipos de drogas ilegales. También se comprobó la validez de la cualificación en sintomatología de drogas midiendo la eficacia de los agentes en el momento de seleccionar los conductores con indicios de estar bajo la influencia de drogas.

En general, el procedimiento ha demostrado una alta eficacia en la detección de conductores consumidores de drogas y muestra un elevado potencial para ser extendidos a otros municipios. Los dispositivos policiales integrales han permitido asimismo la incautación de armas lesivas, el control de la tasa de alcoholemia, y la incoación de denuncias relacionadas con la documentación.

Figura

Controles policiales relacionados con estupefacientes de manera directa/indirecta (consumo/posesión)

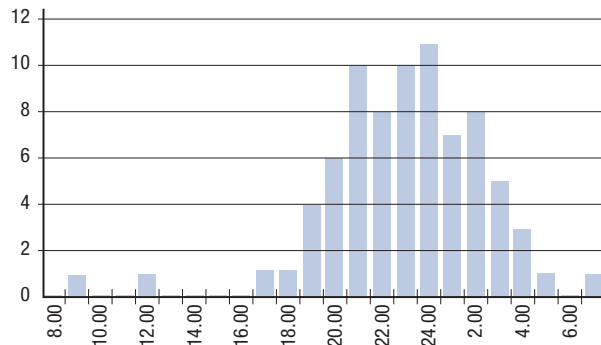


Figuras

Resultados de los controles de drogas

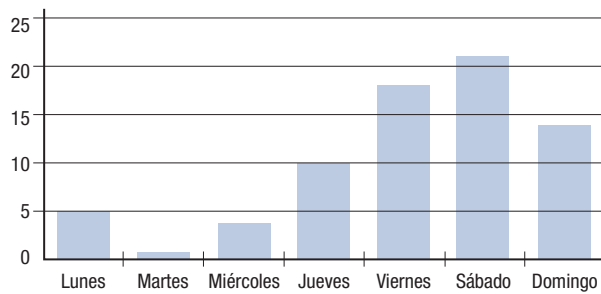
Según franja horaria

■ Positivos



Según día de la semana

■ Positivos



Datos de contacto

Javier Rodríguez-Madrivejos, Jefatura de Policía Local, Ayuntamiento de Seseña
T. 918 098 337 – pls.jefatura@ayto-sesena.org

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana

5



8



COMUNICACIÓN, INFORMACIÓN Y EDUCACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL

30

En una iniciativa conjunta de las autoridades y entidades privadas locales, se han llevado a cabo actuaciones destinadas a conseguir una mayor participación, concienciación y educación de la población en seguridad vial. Las acciones principales han sido: fomentar la seguridad vial a través de los medios de comunicación locales y organizar campañas de concienciación con los ciudadanos.



Palabras clave:

Carta Europea, campaña de comunicación, educación vial, participación ciudadana.

Socuéllamos (Castilla-La Mancha)



Población: 13.163 habitantes
Superficie: 374 km²
Densidad: 35 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Socuéllamos.
- Policía Local
- Autoescuela Montero
- Jefatura Provincial de Tráfico de Ciudad Real
- Colegios y A.M.P.A.S de la localidad
- Periódico Socuéllamos 30 días

Objetivos

- Contribuir al objetivo de la Carta europea de seguridad vial de conseguir una reducción, en 2010, del 50% del número de víctimas respecto al 2003.
- Promover y favorecer la participación ciudadana en la seguridad vial.
- Educar a los escolares en seguridad vial.

Descripción

Socuéllamos está adherida a la Carta europea de la seguridad vial (2003-2010) gracias a una iniciativa conjunta pública y privada (Ayuntamiento, Policía Local, Autoescuela Montero y Periódico Socuéllamos 30 días). El objetivo de la Carta es conseguir en 2010 una disminución de un 50% del número de víctimas respecto a 2003.

Con este reto, los agentes implicados han impulsado dos iniciativas destinadas a conseguir la implicación de los ciudadanos en la seguridad vial: campañas de concienciación ciudadana (años 2007 y 2008), y colaboración en los medios locales de comunicación en temas de seguridad vial.

Las campañas dirigidas al conjunto de los ciudadanos se han realizado los últimos años coincidiendo con la celebración del Día Europeo de la Seguridad Vial. Para cada edición se ha elegido un tema específico:

- I Edición (27 de Abril de 2007): "Respetar los pasos de peatones".
- II Edición (13 de Octubre de 2008): "Conduciendo... las llamadas cuestan vidas".

Estas campañas las han llevado a cabo agentes de la Policía Local de Socuéllamos en colaboración con la Jefatura de Trá-

fico de Ciudad Real. Los escolares participantes han recibido previamente clases de educación vial por parte de los agentes. Los grupos de niños se han desplegado por el municipio y se han dirigido directamente a los conductores, con quienes han establecido un diálogo sobre los lemas de las campañas con preguntas como: ¿cree usted que los conductores respetan a los peatones en sus pasos?, ¿considera peligroso conducir hablando por el móvil? Las jornadas han finalizado cada



año con un encuentro en el salón de plenos del ayuntamiento para hacer una puesta en común con todos los participantes.

Con respecto a la colaboración con los medios de comunicación, la iniciativa más significativa ha sido la de crear una sección fija en el periódico Socuéllamos 30 días –de aparición mensual– en la que se tratan temas de seguridad vial. A lo largo de todas las ediciones –desde 2006 hasta ahora– se han tratado temas de gran interés, como las ordenanzas locales de tráfico, distintos aspectos del reglamento general de circulación y sus novedades, el permiso por puntos, campañas de la DGT, etc.

Las iniciativas han supuesto para el municipio un pequeño coste económico en el caso de las campañas de concienciación (chalecos reflectantes, octavillas, etc.) y ningún coste en el caso de la difusión de la seguridad vial a través de los medios de comunicación.

Resultados

Las campañas de concienciación en las propias vías con los escolares como protagonistas han resultado muy satisfactorias. Sus mensajes han llegado directamente a la gran mayoría de los conductores del municipio, constatando que los niños son unos magníficos transmisores de los principios y valores de la seguridad vial.

La colaboración con los medios de comunicación, especialmente la sección fija en el periódico local, ha tenido una valoración muy positiva por parte de los ciudadanos, según los comentarios y sugerencias enviados por los lectores. Se han recibido algunas peticiones de concreción de diversos aspectos tratados, así como sugerencias para tratar algún tema de interés.

La valoración de la iniciativa por parte de los organizadores es igualmente muy positiva. La principal conclusión extraída es que se ha conseguido promover entre los lectores la reflexión sobre los múltiples aspectos de la seguridad vial. Por este motivo, se ha decidido prorrogar la sección de seguridad vial hasta 2012, fruto del compromiso con la Carta europea.

Asimismo, se valoran también muy positivamente las campañas de concienciación, ya que se considera que se ha conseguido el doble objetivo de educar a los escolares en la movilidad y concienciar a los ciudadanos sobre su papel en la seguridad vial.

Por todo ello, se ha decidido renovar el Compromiso con la Carta Europea de la Seguridad Vial hasta el 2012, enmarcado en el nuevo Programa Europeo de Seguridad Vial 2011-2020.



Datos de contacto

Luis Alfonso Montero Cano, Gerente de Autoescuela Montero – T. 696 108 282
 info@autoescuelamontero.com – www.signatariosdesocuellamos.eu

Ámbitos de actuación
 del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



ACTUACIONES FORMATIVAS PARA ESCOLARES Y ADULTOS DISCAPACITADOS SOBRE SEGURIDAD VIAL

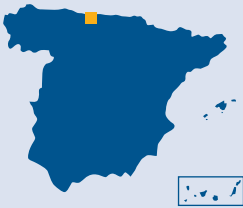
31

La Policía Local de Torrelavega ha llevado a cabo un programa educativo dirigido a grupos de escolares y adultos discapacitados con el objetivo de acercar la figura del policía local, mejorar el conocimiento y el respeto por las normas de circulación y generar buenos hábitos de seguridad vial para prevenir accidentes.



Palabras clave:
educación vial, peatones,
accesibilidad, niños,
participación ciudadana.

Torrelavega (Cantabria)



Población: 55.947 habitantes
Superficie: 35,54 km²
Densidad: 1.574,2 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Torrelavega
- Policía Local
- Departamento de Educación Vial

Objetivos

- Reducir la accidentalidad en el municipio.
- Mejorar el conocimiento de las normas de circulación entre los escolares.
- Crear buenas actitudes en los escolares como peatones, pasajeros y conductores.
- Fomentar en los adultos discapacitados los buenos hábitos peatonales para mejorar su autonomía y seguridad.
- Concienciar a los jóvenes de la seriedad de los accidentes de tráfico y fomentar las actitudes preventivas.

Descripción

El Proyecto de Educación Vial de Torrelavega se ha impulsado con el objetivo de sensibilizar y educar a escolares y adultos en materia de buenos comportamientos de seguridad vial, así como para acercarlos a las normas de circulación. Se ha diseñado un programa específico para cada grupo de edad con el fin de mejorar la eficacia del mensaje. Los monitores de la Policía local han visitado las aulas vestidos de uniforme para, mediante la conversación, acercar la figura del policía y explicar su función en la sociedad.

– Ciclo inicial de primaria

Para este grupo de edad, los mensajes transmitidos han sido los de conocer y valorar las normas de seguridad vial, tener un buen comportamiento como peatones, y ser conscientes de la gravedad de las consecuencias de los accidentes de tráfico. Se les ha proyectado un vídeo de dibujos animados para ayudarles a comprender e identificarse con los conceptos y actitudes aprendidos. También se han utilizado dramatizaciones, maquetas de circulación vial y salidas al exterior del centro acompañadas de los agentes.

– Ciclo medio de primaria

Las patrullas infantiles han sido la actividad principal de este grupo. La actividad ha consistido en permitir a parejas de alumnos, supervisadas por agentes de la policía local, a dirigir el tráfico en las cercanías de las escuelas. Los escolares se han ayudado de señales de uso manual de STOP y de sentido de circulación obligatorio, y han



ido vestidos con chalecos reflectantes para su seguridad. Se han realizado tres jornadas previas de instrucción, mediante juegos, en el conocimiento y respeto de las normas y señales de tráfico, los accidentes de tráfico y sus causas, así como el buen comportamiento como usuarios de vehículos, incluyendo los monopatines y patinetes.

– Ciclo superior de primaria

Para este grupo de edad se han diseñado una serie de actividades con el objetivo de reforzar el conocimiento, el respeto y la buena actitud hacia las normas de seguridad, que en su mayoría ya son conocidas por los alumnos. Se han combinado diferentes actividades, para hacerles llegar los mensajes e incentivar la interiorización mediante la reflexión y la práctica. Se ha pretendido también que el alumno adquiera y ponga en práctica buenos hábitos como peatón, como usuario de medios de transporte y como conductor de bicicletas.

Así, se les ha ofrecido una sesión de diapositivas comentada después por los propios alumnos, se han organizado juegos, tanto físicos como creativos, sobre seguridad vial, y se les ha mostrado vídeos para sensibilizarlos sobre los accidentes y sus causas y consecuencias. La actividad estrella, sin embargo, ha sido el Parque de Educación Vial, donde un circuito para bicicletas ha recreado una vía urbana con todos sus elementos, y los niños han aplicado lo que han aprendido.

– Educación secundaria

Para este grupo se ha diseñado una sesión de sensibilización y reflexión basada fundamentalmente en la relación de los alumnos con los accidentes: “Los accidentes no pasan. Nos pasan”. Se ha buscado fomentar en los alumnos que hagan ellos mismos el cambio de actitud, sin moralizarlos. La intervención educativa ha contado con una breve exposición sobre educación vial y un vídeo de 5 minutos sobre la importancia del respeto a la norma y su cumplimiento, una narración de un agente sobre su inter-

vención en un accidente, una actividad interactiva sobre la parte humana y social de los accidentes y un vídeo sobre alcohol y conducción.

– Sesiones para adultos con discapacidades

También se han llevado a cabo sesiones informativas para adultos con discapacidades para fomentar las conductas y hábitos seguros en su entorno vial, y conseguir así una mayor autonomía y seguridad para ellos. El desarrollo de las sesiones ha consistido en la visita a los centros con una charla sobre la figura del policía local, recalcando su labor de auxilio. También se ha hablado de seguridad vial, en los aspectos más relacionados con este colectivo. Se ha completado la actuación con una explicación práctica en la calle para encontrar las rutas más seguras y poner en práctica los conceptos aprendidos.

El proyecto ha contado con la participación de 6 policías locales y un mando coordinador, y ha sido financiado por el propio Ayuntamiento. El coste total ha ascendido a unos 35.000 €.



Resultados

Previo a la realización de las actividades educativas, y con el objetivo de evaluar las necesidades de educación vial y hacer el seguimiento posterior, se invitó a 416 escolares de 16 centros educativos de la ciudad a realizar un test para determinar sus conocimientos previos como peatones, usuarios de vehículos públicos y privados y conductores de bicicletas. En general, como peatones y usuarios de vehículos se comportan bien frente a las salidas de garajes en las aceras o a la hora de interpretar semáforos. Sin embargo, muchos no conocían bien cómo cruzar la calle o por donde caminar en zonas sin aceras. Como usuarios de vehículos, el 91% tenía conocimientos del uso adecuado de los sistemas de retención infantil en el coche, mientras que como conductores de bicicletas, los escolares no parecían estar tan bien informados. En conjunto, sin embargo, acertaron un 73% de las preguntas planteadas, por lo que se decidió hacer hincapié en la adquisición de destrezas y, especialmente, en el cambio de actitud para poner en práctica sus conocimientos.

Con relación al proyecto “Los accidentes no pasan, nos pasan”, dirigido a los jóvenes de 3º de ESO, se les pasó también una encuesta una vez finalizado. El objetivo era que valorasen el proyecto educativo y expresasen su opinión sobre la necesidad y el cumplimiento de las normas, las campañas de concienciación sobre los accidentes de tráfico, etc. Los resultados mostraron que más de la mitad de los estudiantes se desplazan andando al centro de estudios. Los que lo hacen en ciclomotor, utilizan el casco en su mayoría (88%) y animarían a un acompañante a ponerse también el casco (96%). Respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol, el 86% declaró conocer los peligros que conlleva. Aunque el 95% manifestó estar de acuerdo con la necesidad de las normas de circulación y su respeto, el 67% creía que, en general, éstas no se respetan. En lo que se refiere a las razones para cruzar con el semáforo en rojo, la mitad de ellos aludió a la prisa, el 41% a la falta de sentido de esperar cuando no hay tráfico y el 7% a sentirse ridículo esperando a que cambie el semáforo.

Ante un accidente la gran mayoría propuso avisar a los servicios de emergencia a través del 112 y prácticamente todos mostraron actitud solidaria. También se reflejó en la encuesta que las campañas de sensibilización respecto a accidentes que consideraban más efectivas los chicos, eran aquellas que mostraban imágenes desgarradoras de los accidentes o testimonio de las víctimas. Por último, la valoración de los jóvenes del proyecto fue muy positiva: 8,26 sobre 10, con lo que se desprende que se había conseguido el objetivo de concienciación sobre los accidentes y sus consecuencias.



Datos de contacto

Pedro Aguirre, Departamento de Edicación Vial, Policía Local, Ayuntamiento de Torrelavega
T. 942 812 100 – paguirre@aytotorrelavega.es
<http://educacionvialtorrelavega.blogspot.com>

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



ESTUDIO DE LA VISIBILIDAD EN LOS PASOS DE PEATONES Y DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL EN UN POLÍGONO INDUSTRIAL

32

El Ayuntamiento de Valladolid ha realizado un estudio para determinar los parámetros de visibilidad y de diseño de aceras y medianas en las proximidades de los pasos de peatones, con el objeto de reducir la accidentalidad en estas intersecciones.



Palabras clave:
peatones, señalización.

Valladolid (Castilla y León)



Población: 317.864 habitantes
Superficie: 197,91 km²
Densidad: 1.606 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Valladolid.
- Fundación Cidaut. Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía.

Objetivos

- Mejorar la visibilidad en los pasos de peatones.
- Disminuir la accidentalidad en los pasos de peatones.
- Definir normas de diseño de aceras y medianas próximas a los pasos de peatones para tener una visibilidad óptima.

Descripción

La seguridad en los pasos de peatones

En el marco del estudio EUROTEST, cofinanciado por la Federación Internacional del Automóvil y en el que han participado 10 países europeos, España ha presentado la peor tasa de víctimas mortales de peatones por habitante. Además, según el anuario estadístico de la Dirección General de Tráfico, los peatones representan más del 15% de las víctimas registradas en zonas urbanas.

A partir de estos datos, el Ayuntamiento de Valladolid decide llevar a cabo un estudio para definir una serie de recomendaciones de diseño relacionadas con los objetos situados en medianas y aceras próximas a pasos de peatones de las vías de Valladolid con el objetivo de mejorar la visibilidad, tanto de las personas que se desplazan a pie como de los conductores. El objetivo último es redactar una ordenanza que especifique los parámetros que actualmente no contempla la normativa española.

En primer lugar se analiza exhaustivamente la literatura publicada en este campo para identificar los parámetros de diseño más importantes para la visibilidad entre conductores y peatones, especialmente la altura de la vegetación y otros objetos, el mobiliario urbano, las zonas de aparcamiento, etc. También se estudia la información disponible sobre el trazado de carreteras en lo relativo al cálculo de las distancias de visibilidad y parada. En concreto, se pretende definir criterios de diseño

correspondientes únicamente a los dos siguientes aspectos:

- Altura máxima de la vegetación u otros objetos continuos situados en medianas y próximos a intersecciones con pasos de peatones.
- Distancia mínima de retranqueo de aceras expeditas de vegetación, vehículos y otros objetos, y próximas a intersecciones con pasos de peatones.

Con la información recogida se redactan una serie de buenas prácticas y recomendaciones cuyos puntos principales son:

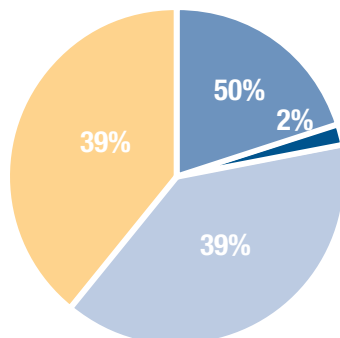


los parámetros de diseño de la sección transversal: aceras y medianas en las intersecciones para peatones y la distancia de visibilidad en las intersecciones para peatones. Se elaboran asimismo una pautas detalladas y exhaustivas de todos los aspectos concernientes al diseño de estos elementos. También se incluye una definición técnica de la distancia de seguridad en los pasos de peatones –algo que no se encuentra hasta ahora en ninguna normativa– y se describe cómo hacer el cálculo de la distancia mínima de seguridad. Por último, se incluyen una serie de medidas concretas para la mejora de la visibilidad en los pasos de peatones.

Además, se lleva a cabo un estudio de campo para identificar los puntos potenciales de conflicto en la ciudad, mediante la revisión de los partes de accidentes registrados en la base de datos de la DGT y una encuesta rellena por los cinco distritos de la Policía Municipal de Valladolid. Finalmente, el estudio se completa con la realización de un análisis geométrico temporal 3D para la definición de las necesidades de visibilidad en pasos de peatones.

Figura
Problemas de visibilidad detectados en las encuestas realizadas

■ Vegetación
■ Contenedores
■ Estacionamiento
■ Mobiliario urbano



La señalización en un polígono industrial

Uno de los principales problemas que presenta la señalización es la necesidad de un mantenimiento preventivo y correctivo adecuado y suficiente que permita mantener en condiciones aceptables los requisitos fundamentales de visibilidad, legibilidad, comprensibilidad y credibilidad. En este sentido, hay que tener en cuenta los requisitos estrictos que debe cumplir la señalización para que sea eficiente y aporte a la seguridad vial las características que justifican su instalación.

Los métodos tradicionales de mantenimiento (apreciación subjetiva de un experto que realiza una inspección visual, la utilización de un retrorrefleómetro y toma de medidas sobre la propia señal, y los basados en un período de caducidad predeterminado, con independencia del uso de las señales), han demostrado ser insuficientes o, al menos, no suficientemente objetivos y precisos, motivo por el cual y con el objetivo de mejorar también la seguridad vial, en este caso en el Polígono Industrial de Argales, el Ayuntamiento de Valladolid ha llevado a cabo un estudio de la señalización vertical en las vías principales de dicho polígono. El sistema etiqueta cada señal con un calificativo en función de su estado:

- CORRECTO, si supera el umbral mínimo de retrorreflexión requerido
- MAL ESTADO, si el valor de retrorreflexión de la señal está muy por debajo del umbral mínimo.
- REGULAR, cuando el valor de retrorreflexión es ligeramente inferior al umbral mínimo

Los umbrales empleados son los especificados en las norma 8.1-IC aprobada el año 1999 sobre Señalización Vertical, y lo recogido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales Para Obras de Carreteras y Puentes, apartado 701 (PG-03).

El número total de señales analizado ha sido de 57. Se han detectado un elevado número de señales en un estado deficiente consideradas críticas por la peligrosidad de no ser vistas correctamente (Stop, Ceda el paso, Rotonda). Es recomendable, por tanto, determinar los cruces más transitados o peligrosos y asegurar que las señales instaladas en esas localizaciones son adecuadamente visibles para los usuarios. También se recomienda realizar la auscultación de la señalización vertical instalada con una periodicidad suficiente para asegurar su perfecto estado y garantizar el cumplimiento de su función.

Figura
Resultados del estudio de la señalización vertical

Tipo de señal	Total	Buen estado	Mal estado	Regular	% mal estado
Peligro	3	0	3	0	100%
Reglamentación	43	21	20	2	47%
<i>Prioridad</i>	18	8	8	2	44%
<i>Prohibición entrada</i>	1	1	0	0	0%
<i>Restricción paso</i>	0	0	0	0	0%
<i>Otras prohibiciones</i>	6	0	6	0	100%
<i>Obligación</i>	18	12	6	0	33%
<i>Fin prohibición</i>	0	0	0	0	0%
Indicación	11	10	1	0	9%
Total	57	31	24	2	42%

Datos de contacto

Roberto Riol Martínez, Jefe del Centro de Movilidad Urbana
T. 983 426 381 – rriol@ava.es

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PROYECTO INTERMUNICIPAL PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN PUEBLOS TRANSFRONTERIZOS

33

Los ayuntamientos de Verín (Ourense) y Chaves (Portugal) han impulsado un programa intermunicipal para responder a las necesidades de los puntos fronterizos entre países en materia de reducción de la accidentalidad y mejora de la seguridad vial.



Palabras clave:
campana comunicación,
educación vial, disciplina vial,
protocolo de actuación.

Verín (Ourense) / Chaves (Portugal)



VERÍN

Población: 14.391 habitantes

Superficie: 93,9 km²

Densidad: 153,3 hab/km²

CHAVES

Población: 44.200 habitantes

Superficie: 590,4 km²

Densidad: 74,9 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Verín
- Ayuntamiento de Chaves
- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de España y Portugal
- Dirección General de Tráfico
- Eurociudad Chaves-Verín

Objetivos

- Reducir la morbilidad y la mortalidad relacionada con la accidentalidad vial en el medio urbano transfronterizo.
- Contribuir a la formación de adultos responsables en materia de seguridad vial.
- Promocionar el uso del casco en la conducción de vehículos de dos ruedas como medida prioritaria de seguridad personal.
- Permitir dar una respuesta adecuada, segura y fluida a las distintas situaciones relacionadas con el tráfico.
- Promover la valorización de los recursos humanos en los distintos niveles de formación y aprendizaje de educación vial.

Descripción

Las fronteras marcan el fin jurisdiccional de un sistema, de un derecho nacional, y el principio de otro. El espacio y la cooperación Schengen basado en el Tratado del mismo nombre de 1985, al cual se adhieren España y Portugal el 25 de junio de 1991 establece como una de las principales medidas la libre circulación de personas y de mercancías en las fronteras interiores, lo cual propició un mayor dinamismo en las comunicaciones terrestres a lo largo de Europa, no obstante, cada pueblo, país, transmite diferentes modos de vida, formas y tipos de valores sociales de sus nacionales. Por ello, la convergencia de dos culturas no es ajena tampoco a la actividad de la conducción, como actividad humana libre exige que se practiquen ciertas normas sociales, grado de madurez, responsabilidad y control de sí mismos, pues en todo caso cuando ese comportamiento no obedece a las reglas enumeradas provoca graves riesgos.

Programa transfronterizo de seguridad vial

El proyecto transfronterizo de educación y seguridad vial entre los municipios de Verín (España) y Chaves (Portugal) nace de la necesidad de buscar soluciones conjuntas a los accidentes de tráfico y mejorar la seguridad vial en las villas fronterizas de los dos países. Estas ciudades son los polos principales de un eje de desarrollo territorial, y el proyecto pretende afirmar-



se como un instrumento de promoción del desarrollo regional y ser un modelo para otras zonas fronterizas de la Comunidad Europea. Se ha iniciado en el año 2009 y está programado para tres años.

El colectivo al que se dirige este programa es la población adulta, en la que es más difícil cambiar actitudes y hábitos. Aunque también se han realizado proyectos dirigidos a alumnos de educación infantil, primaria y ESO, el reto prioritario es que sea la población adulta la que actúe de forma ejemplar para los niños y jóvenes.

Las acciones programadas para los tres próximos años son las siguientes:

Realizar cursos y charlas de educación vial dirigidos a diferentes grupos de riesgo:

- Cursos a alumnos de Primer, Segundo y Tercer Ciclo de Educación Primaria.
- Cursos a mujeres embarazadas (cursos de preparación al parto) sobre sistemas de retención en vehículos a motor.
- Charlas anuales para la tercera edad en los centros culturales del municipio, dinamizadas por técnicos de educación vial del ayuntamiento.
- Programa educativo para discapacitados con el objetivo de lograr una actitud de autoprotección ante el medio urbano y una identificación de elementos viales y colores del semáforo.

La temática de las sesiones es el comportamiento distinto de cada persona cuando ejerce de peatón, de conductor o de pasajero. Los mensajes están adaptados a las edades y características de los asistentes a las charlas. Se ha programado una visita anual a los cuatro centros de enseñanza infantil y primaria, a los cuatro centros de secundaria, a un centro para la tercera edad colectivo de voluntariado de protección escolar, y a un centro de personas con discapacidad intelectual. Por lo tanto, se cuenta con la participación anual de aproximadamente 400 alumnos de educación infantil, 700 alumnos de primaria, 700 alumnos de secundaria, 54 personas de la tercera edad y 15 personas con discapacidad intelectual.

Reforzar el trabajo de la policía en regulación y ordenación del tráfico.

- Regulación del paso, por parte la Policía Local, en los colegios del municipio en horario escolar de mañana y tarde durante 32 semanas, empleando para ello 6 policías al día.
- Realización de controles de elementos de seguridad en el ciclomotor (luces, casco...) y documentación reglamentaria, de alcoholemia, de elementos de seguridad en motocicletas y automóviles (casco, sistema de retención infantil, cinturón), de verificación de haber pasado la inspección técnica de vehículos, y de velocidad en las vías interurbanas.
- Realizar campañas de seguridad vial orientadas a reducir el riesgo en las vías.

- Las campañas se realizarán 2 veces al año en la prevención de alcoholemia, el uso del casco, el cinturón, los sistemas de retención infantil y el teléfono móvil, así como en los excesos de velocidad. Los medios de difusión de las campañas son la prensa y radio local.
- Mejorar la atención a las víctimas por accidente de tráfico. Este seguimiento implica al menos un contacto telefónico con la víctima, familiar o tutor de la misma con fin de proporcionar información jurídica sobre “el después del accidente” así como facilitar la accesibilidad a los servicios municipales.
- Eliminar las barreras arquitectónicas, y mantener y reponer las señales de tráfico, en ambas poblaciones.
- Realizar la Semana de la Seguridad y la Educación Vial en Chaves y Verín, con actividades dirigidas a todos los sectores de las poblaciones fronterizas.

En coordinación con la ciudad portuguesa de Chaves se realiza asimismo un programa de eliminación de barreras estructurales, mantenimiento y renovación de las señales de tráfico a ambos lados de la frontera Chaves-Verín. También se ha impulsado la Semana de la Seguridad y Educación Vial entre ambos municipios, con actividades dirigidas a todos los usuarios de las carreteras en zonas fronterizas.

El proyecto cuenta asimismo con un plan de seguimiento para evaluar el éxito de las medidas impulsadas y replantear las medidas en caso necesario. Este plan no sólo incidirá en los contenidos, sino también en el proceso y la consecución de los diferentes objetivos propuestos. Las herramientas de evaluación previstas son las siguientes:

- Recogida de datos por observación directa, mediante guías o escalas de observación y listados de frecuencia.
- Elaboración de diarios de trabajos.
- Elaboración de informes parciales o globales de carácter fundamentalmente descriptivo.
- Análisis de la marcha del proceso de aprendizaje.
- Observación sistemática y registro del comportamiento de los/as alumnos/as en el desarrollo de cada una de las actividades programadas.



Campaña de educación para la movilidad

La Policía Local de Verín lleva a cabo desde el año 2009 un programa de educación para la movilidad dirigido a alumnos de primaria y secundaria de los centros escolares del municipio.

Para reforzar este proyecto se ha formalizado también el compromiso de la Carta Europea de Seguridad Vial entre el Ayuntamiento de Verín y la Cámara Municipal de Chaves. Se trata de un reconocimiento a nivel europeo –un certificado de calidad– para apoyar proyectos de educación vial. En la actualidad, no existe en toda Europa ningún proyecto de este tipo entre poblaciones de diferentes países. Por la parte española, está implicada la Policía Local de Verín, conjuntamente con la Jefatura Provincial de Tráfico y el Destacamento de Tráfico del Ayuntamiento de Verín, mientras que por la parte portuguesa está implicada la Cámara Municipal de Chaves, la Policía Segurança Publica y la Guardia Nacional Republicana.



**2 a 5
NOV. 2010**

EXPOSICIÓN
SEMINARIO
TEATRO
CHARLA-COLOQUIO
EXHIBICIÓN DE MEDIOS
CIRCUITO DE KARTS

**2ª SEMANA DA EDUCACIÓN
E SEGURIDADE VIARIA
EUROCIDADE CHAVES-VERÍN**

Programa disponible en www.eurocidadechavesverin.eu

25 000 LIVES TO SAVE



Este proyecto transfronterizo de seguridad y educación vial realizado por los municipios de Verín (España) y Chaves (Portugal) ha sido reconocido por la Comisión Europea con uno de los Premios de Excelencia en Seguridad Vial 2010, que galardonan los seis compromisos más destacados de la Carta Europea de la Seguridad Vial.

Datos de contacto

Fernando Castro Salgado, Policía Local – Ayuntamiento de Verín – T. 649 867 170
ferrospower@yahoo.es
www.verin.es – www.eurocidadechavesverin.eu

Ámbitos de actuación del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana



PROGRAMA DE SENSIBILIZACIÓN DEL USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

34

La Policía Local de Vigo viene realizando desde el año 2007 un programa de sensibilización del uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) especialmente destinado a mujeres embarazadas, y que se ha complementado con una campaña informativa al público en general y una campaña sancionadora.



Palabras clave:
sistemas de retención infantil, disciplina vial, campaña comunicación.

Vigo (Galicia)



Población: 317.864 habitantes
Superficie: 109,06 km²
Densidad: 2.726,3 hab/km²

Agentes implicados

- Ayuntamiento de Vigo
- Policía Local. Departamento de Educación Vial
- Servicio Gallego de Salud

Objetivos

- Aumentar el nivel de utilización de los SRI en los desplazamientos en vehículo.
- Dar a conocer a los potenciales usuarios los tipos de SRI que existen en el mercado y hasta cuándo deben ser utilizados.
- Fomentar la correcta instalación de los sistemas de retención infantil y el uso correcto del cinturón de seguridad.
- Disminuir la mortalidad infantil y la gravedad de las lesiones en los accidentes de tráfico.

Descripción

El uso de sistemas de retención infantil

Los datos aportados por diferentes entidades como el RACE o la DXT de Galicia vienen advirtiendo desde hace tiempo que el uso incorrecto de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) es demasiado elevado, siendo ésta la principal causa de lesiones y muertes infantiles en los accidentes de tráfico.

Por este motivo, el Departamento de Educación Vial de la Policía Local de Vigo, en colaboración con el Servicio Galego de Saude, inició en el año 2007 un programa de sensibilización del uso correcto de los SRI impartido por policías del propio departamento y destinado a las mujeres gestantes que participaban en los cursos preparatorios al parto, impartidos por matronas en los centros de salud de atención primaria. Además de dichas sesiones, y a raíz de una campaña de toma de datos en la calle en 2010, se ha ampliado el ámbito de acción mediante una campaña de sensibilización y una campaña sancionadora.

El material diseñado para la campaña ha consistido en una presentación informática con diapositivas, material audiovisual, material impreso en forma de tríptico informativo y un cuestionario valorativo de las sesiones y el contenido. Estas sesiones, de aproximadamente una hora y media de



duración, han constado de una presentación, dos bloques informativos, un tiempo de resolución de dudas, una valoración del aprendizaje y un refuerzo escrito de las ideas principales.

Durante el año 2010 se ha llevado a cabo la recogida de datos en el entorno vial de los centros escolares y escuelas infantiles y con ellos se ha confeccionado la estadística cuyos datos sobre el uso de los SRI en Vigo se exponen más abajo. En esta fase del programa se ha prestado especial atención a la correcta sujeción de la silla al vehículo y a la correcta sujeción del niño a la silla, así como al uso del grupo de SRI correcto para el peso del niño. En cada uno de los puntos donde se ha instalado el control policial de verificación se ha informado a los conductores sobre el correcto uso de los SRI y se les ha entregado un tríptico informativo como elemento de refuerzo de esta información.

Los resultados de la recogida de datos muestran que la mayoría de los niños ocupan habitualmente las plazas traseras (93%) y sólo un 6,1% utiliza la plaza del medio, la más segura. Se observa también que el 90% de los encuestados cuenta con una silla con homologación válida.

Las anomalías detectadas de datos han sido:

- Los niños no están correctamente abrochados, pues en la mitad de los casos llevan el arnés demasiado flojo.
- En el 20% de los casos la silla infantil no está debidamente sujeta al vehículo.
- El 12% no utiliza los grupos de SRI destinados al peso del niño transportado.

Esta información se ha supuesto la herramienta más eficaz para mejorar el contenido de las sesiones informativas dirigidas a las mujeres embarazadas, así como para realizar una campaña publicitaria dirigida al conjunto de los ciudadanos, mediante la difusión en los medios de comunicación y la instalación de paneles informativos.



SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

CLASIFICACIÓN

GRUPO 0
HASTA 10 KG

Amos grupos, 0 y 0+, se pueden utilizar desde recién nacido hasta el peso indicado

Siempre en el asiento trasero
Sujeto por los dos cinturones de 3 puntos de las plazas traseras
El niño irá sujeto por un cinturón ventral o por un arnés de 5 puntos

GRUPO 0+
HASTA 13 KG

SIEMPRE EN SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA
Sujeta por un cinturón de 3 puntos o con el sistema ISOFIX, en plazas traseras o en la delantera
El bebé irá sujeto con un arnés de 5 puntos

GRUPO 1
DE 9 A 18 KG

EN EL SENTIDO DE LA MARCHA
Sujeta por un cinturón de 3 puntos o con el sistema ISOFIX, en plazas traseras o en la delantera
El niño irá sujeto con un arnés de 5 puntos

GRUPO 2-3
DE 15 A 36 KG

EN EL SENTIDO DE LA MARCHA
Uno de los cinturones de seguridad de 3 puntos sujeta la silla y al niño

HOMOLOGACIÓN
TODAS LAS SILLITAS DEBEN ESTAR HOMOLOGADAS

NIVEL DE HOMOLOGACIÓN

CATEGORÍA
ECE R44-04
UNIVERSAL
E1
E2
E3
E4
E5
E6
E7
E8
E9
E10
E11
E12
E13
E14
E15
E16
E17
E18
E19
E20
E21
E22
E23
E24
E25
E26
E27
E28
E29
E30
E31
E32
E33
E34
E35
E36
E37
E38
E39
E40
E41
E42
E43
E44
E45
E46
E47
E48
E49
E50
E51
E52
E53
E54
E55
E56
E57
E58
E59
E60
E61
E62
E63
E64
E65
E66
E67
E68
E69
E70
E71
E72
E73
E74
E75
E76
E77
E78
E79
E80
E81
E82
E83
E84
E85
E86
E87
E88
E89
E90
E91
E92
E93
E94
E95
E96
E97
E98
E99
E100

ESTADO DE HOMOLOGACIÓN
CATEGORÍA
UNIVERSAL
E1
E2
E3
E4
E5
E6
E7
E8
E9
E10
E11
E12
E13
E14
E15
E16
E17
E18
E19
E20
E21
E22
E23
E24
E25
E26
E27
E28
E29
E30
E31
E32
E33
E34
E35
E36
E37
E38
E39
E40
E41
E42
E43
E44
E45
E46
E47
E48
E49
E50
E51
E52
E53
E54
E55
E56
E57
E58
E59
E60
E61
E62
E63
E64
E65
E66
E67
E68
E69
E70
E71
E72
E73
E74
E75
E76
E77
E78
E79
E80
E81
E82
E83
E84
E85
E86
E87
E88
E89
E90
E91
E92
E93
E94
E95
E96
E97
E98
E99
E100

SISTEMA ISOFIX

EL SISTEMA CONSTA DE

1. Dos anclajes rígidos en el vehículo
2. Dos fijaciones rígidas en la base de la silla infantil
3. Un medio para limitar la rotación del sistema en caso de impacto frontal, que podrá ser:
 - UNIVERSAL (Tipo Tether)
 - SEMIUNIVERSAL (Pata de escorpión)

VENTAJAS ISOFIX:

- Colocación más sencilla
- Se asegura la correcta instalación de la silla
- Mejora la respuesta en caso de impacto

RECUERDE
LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL SON OBLIGATORIOS HASTA ALCANZAR 1,35 METROS DE ESTATURA

calxanova ALCALDÍA Educación Viena

La campaña sancionadora

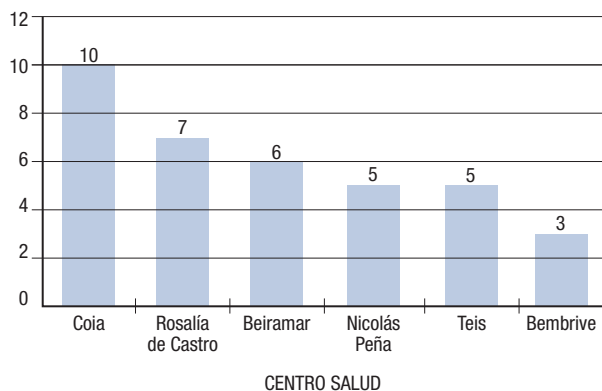
Concluidas las fases de formación, control e información, se inicia como cuarta fase de este programa, una campaña sancionadora en la que se han inspeccionado y denunciado las infracciones detectadas, prestando especial atención a los niños de menos de 5 años.

Debemos tener en cuenta que las infracciones a las normas de circulación relativas al uso correcto de los SRI se tipifican como graves y las sanciones llegan hasta los 200 €:

- No utilizar cinturón de seguridad en niños mayores de 12 años o de estatura mayor de 135 cm.
- Circular con un niño de estatura menor a 135 cm sin el SRI homologado o correctamente abrochado.
- Circular con un menor de 3 años con un SRI orientado hacia atrás sin desactivar el airbag del asiento.
- Circular con un menor de 3 años con un SRI no adaptado a su peso y talla o mal abrochado.
- Circular con un menor de 3 años sin SRI.
- Circular con un niño mayor de 3 años y de menos de 135 cm de altura que no ocupe el asiento trasero correspondiente (según circunstancias)

Figura
Participación en las sesiones realizadas, por centros de salud de Vigo

Total sesiones enero-diciembre 2009.



Total participantes enero-diciembre 2009.

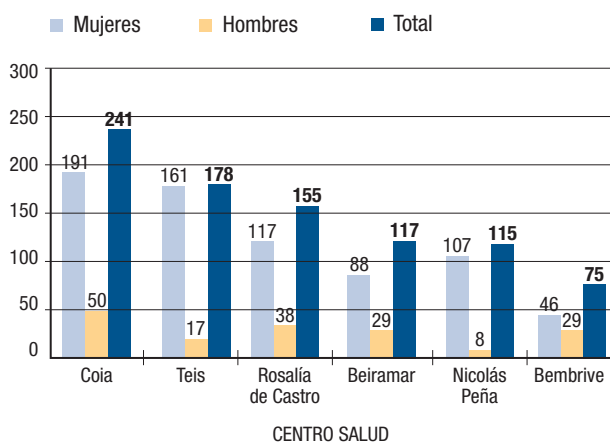
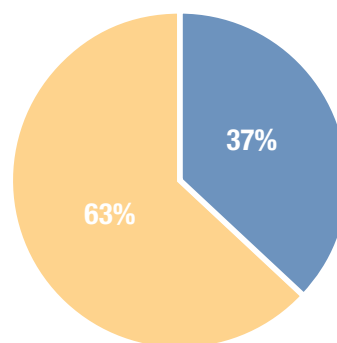
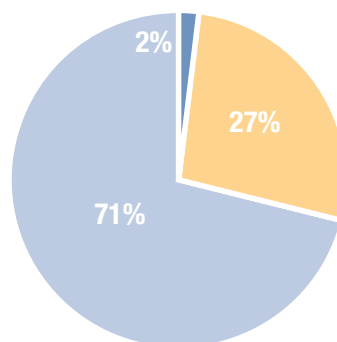


Figura
Perfil de las participantes

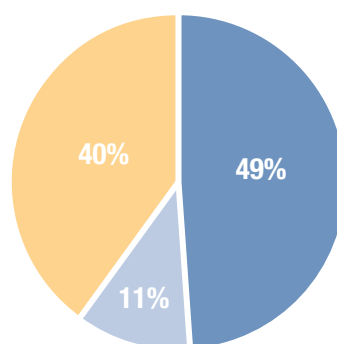
■ Sí
■ No



■ 18-30 años
■ 31-40 años
■ 41-50 años
■ más de 51 años



■ Urbano
■ Interurbano
■ Mixto



Resultados

Las sesiones formativas han tenido una gran acogida, tanto por parte del personal sanitario como por los participantes, que han sido tanto las mujeres embarazadas como, en numerosos casos, sus parejas.

El número de participantes en el año 2009 ha sido de 881 personas (710 mujeres embarazadas y 171 parejas). En el cuestionario de valoración, el 85% de los asistentes ha puntuado con 5 sobre 5 todos los aspectos relacionados con el desarrollo de la actividad.

Datos de contacto

Javier Carballo, Policía Local, Departamento de Educación Vial
T. 986 81 01 00 – pleducacionvial@vigo.org

Ámbitos de actuación
del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana







PALABRAS CLAVE

- Accesibilidad Experiencias 3, 25, 31
- Accesos restringidos Experiencias 8
- Accidentalidad camiones Experiencia 13
- Atención víctimas Experiencias 2, 11, 12
 - Bicicleta Experiencias 5, 21
- Caminos escolares Experiencias 3, 4, 6, 12, 22, 28
- Campaña comunicación Experiencias 4, 6, 10, 12, 15, 17, 18, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 33, 34
- Carta Europea de Seguridad Vial Experiencias 19, 30
 - Casco Experiencias 14, 23
- Conducción responsable Experiencia 4
- Control alcoholemia Experiencias 1, 4, 10, 24, 26, 29
- Control de drogas Experiencias 24, 29
- Control de velocidad Experiencia 10
- Disciplina vial Experiencias 6, 9, 12, 14, 15, 23, 29, 33, 34
- Educación vial (educación para la movilidad) Experiencias 1, 5, 7, 10, 12, 14, 17, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 33
- Estudio accidentalidad Experiencias 3, 6, 9, 20
 - Formación ocupacional Experiencia 3
- Infraestructuras Experiencias 5, 12, 13, 16, 17, 25
 - Itinerarios seguros Experiencias 3, 5
 - Jóvenes Experiencias 1, 4, 10, 22
- Mapa de accidentalidad Experiencias 1, 11
- Motocicletas y ciclomotores Experiencias 9, 14, 23
 - Niños Experiencias 3, 7, 21, 22, 28, 31
- Participación ciudadana Experiencias 14, 22, 25, 28, 30, 31
- Peatones Experiencias 6, 8, 12, 13, 15, 16, 21, 22, 24, 25, 28, 31, 32
 - Personas mayores Experiencia 7
- Plan de movilidad Experiencias 5, 17
- Plan de seguridad vial Experiencia 19
- Protocolo de actuación Experiencias 2, 11, 20, 27, 29, 33
 - Señalización Experiencias 13, 32
- Sistemas de información Experiencias 11, 18, 27
- Sistemas de retención infantil Experiencias 10, 34
 - Tráfico calmado Experiencias 12, 13, 16, 25
 - Zonas peatonales Experiencias 8, 25

Agradecimientos

Esta publicación ha sido posible gracias a la colaboración de las siguientes instituciones y personas.

Valeriano Muñoz	Ayuntamiento de Alcalá la Real
Antonio Pardo y Julio Villegas	Ayuntamiento de Alcobendas
Amelia López y Francesc Martínez	Ayuntamiento de Aldaia
Teodoro López	Ayuntamiento de Alfaro
Javier Cobela	Ayuntamiento de Alicante
Carmen María Martínez	Ayuntamiento de Almería
José Miguel Jiménez, Fernando Martín y María Margarita Martín	Ayuntamiento de Ávila
Eloy Benito	Ayuntamiento de Avilés
Félix Arnal e Iván Balmanya	Ayuntamiento de Barcelona
José María Villegas y Manuel Andreu	Ayuntamiento de Castellón
José Joaquín Cuadra y Antonio Valdenebro	Ayuntamiento de Córdoba
Josep Sánchez	Ayuntamiento de Esparreguera
José Francisco Cano	Ayuntamiento de Fuenlabrada
Pilar López y Jenaro Ramón Menéndez	Ayuntamiento de Gijón
José Manuel Arias y Anselmo Muñoz	Ayuntamiento de Grado
María Asunción Tarragó	Ayuntamiento de Granada
Juan Mediavilla y Anna Fernández	Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat
José Antonio Peñas	Ayuntamiento de Madrid
Carlos Pérez y Joaquín Pérez	Ayuntamiento de Málaga
Magdalena Valverde	Ayuntamiento de Mazarrón
Jordi Guimerà	Ayuntamiento de Mollet del Vallès
José Antonio Díaz	Ayuntamiento de Plasencia
Demetrio Gómez y Antón Prieto	Ayuntamiento de Pontevedra
Bienvenido Nieto	Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón
Rosario Hernández y Elena Delgado	Ayuntamiento de San Cristóbal La Laguna
Leire Aguirre e Isabel Prieto	Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián
Javier Rodríguez	Ayuntamiento de Seseña
Isidro Arribas	Ayuntamiento de Socuéllamos
Pedro Aguirre	Ayuntamiento de Torrelavega
Roberto Riol	Ayuntamiento de Valladolid
Fernando Castro	Ayuntamiento de Verín
Germán Pardo y Javier Carballo	Ayuntamiento de Vigo
Máximo Cid	Cambados
Cristina Redondo	Jefatura Provincial de Tráfico de Cáceres
Antonio Carrasco	Jefatura Provincial de Tráfico de Ciudad Real
Francisco Javier Jiménez	Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia
David Llorente	Jefatura Provincial de Tráfico de Ourense
Javier Caparrini	Jefatura Provincial de Tráfico de Toledo
Blas Hermoso	Junta de Andalucía
Fernando Ruiz	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Alfonso Montero	Socuéllamos

Dirección

Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Dirección General de Tráfico

Coordinación y contenidos

Antoni París - Socioambiental.es

Diseño gráfico

Clic Traç, sccI

Imprime

Imprenta Nacional de la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

Enero 2011
NIPO: 128-11-008-5
DL: M-5233-2011



 <p>MINISTERIO DEL INTERIOR</p>	 <p><i>Dirección General de Tráfico</i></p>
--	---