

Plan de Seguridad Vial urbano de **Puente Genil**



Este Plan se ha elaborado siguiendo los criterios establecidos en el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana de la D.G.T.



Puente Genil, a 24 de agosto de 2017

D. Francisco Santiago Morales Cabello
Concejal delegado de Seguridad y Tráfico
Ayuntamiento Puente Genil

Estimado Francisco:

Me dirijo a Ud. con el debido respeto para que, en su calidad de responsable de la Policía Local de Puente Genil, entregarle el documento PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANO DE PUENTE GENIL, para dar cumplimiento al compromiso que adquirí en su día con el actual equipo de gobierno del Ayuntamiento de Puente Genil, de redactar el Plan de Seguridad Vial para nuestra localidad, conforme a lo acordado en el pleno de 25 de enero de 2.016.

Atentamente.

Rafael Ruiz Estepa
Oficial de Policía Local

Plan de
Seguridad Vial
urbano de
Puente Genil



Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil.

(Acta sesión ordinaria Ayuntamiento Pleno, 25 enero 2.016)

PUNTO NOVENO.

MOCIONES GRUPOS POLÍTICOS.

Leída por el señor concejal del grupo político del PP, D. Sergio M.^º Velasco Albalá, la moción que seguidamente se transcribe:

“MOCIÓN QUE PRESENTAN LOS PORTAVOCES DE LOS GRUPOS POLÍTICOS DEL PSOE-A, DEL P.P. E IU-LV-CA AL AYUNTAMIENTO EN PLENO DEL DÍA 25 DE ENERO DE 2.016 SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL MEDIANTE LA REDACCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Una de las herramientas propuestas por la Dirección General de Tráfico para la mejora de las condiciones de seguridad vial en las zonas urbanas es la elaboración de un Plan Tipo de Seguridad Urban. El Plan tipo de Seguridad Vial Urbana avanza en esta línea desde una doble vertiente. 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.

Para ello la DGT ha elaborado un “Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana” y una “Guía de apoyo para la actuación local” en este ámbito.

La metodología a aplicar se base en los siguientes puntos:

- Diagnóstico de la situación actual. Comprende la caracterización del municipio, fichas de recogida de información municipal, identificación de los problemas y sus causas y definición de los objetivos locales.
- Formulación de propuestas.
- Elaboración del Plan de Acción. Comprende la concreción de las acciones y la definición de los indicadores.
- Evaluación del Plan de Acción.

Entendemos que actuar desde la óptica de la prevención, la planificación y la participación ciudadana sólo puede generar efectos positivos sobre la seguridad vial en Puente Genil.

Por todo ello los grupos municipales proponentes de esta Moción solicitan al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes acuerdos:

Primero. Promover la redacción de un Plan de Seguridad Vial Urbana conforme al Plan Tipo propuesto por la Dirección General de Tráfico, para su desarrollo por los servicios técnicos municipales en colaboración con la Policía Local y contando con la participación ciudadana, de manera que sirva como instrumento de actuación local en esta materia y para el establecimiento de prioridades.

Segundo. Consultar las ayudas específicas que para la redacción y el desarrollo de este tipo de planes puedan establecerse desde las distintas administraciones como la Dirección General de Tráfico o la Dirección de Movilidad de la Junta de Andalucía.

No obstante, el Pleno con su mayor criterio decidirá.”

Dada cuenta del dictamen favorable emitido sobre el contenido de la moción por la Comisión Informativa de Desarrollo y Gobierno Interior Municipal, en sesión ordinaria celebrada el día 20 de enero de 2.016, al punto del orden del día.

Comprobando que la moción finalmente se suscribe por todos los grupos políticos de la Corporación Municipal.

Concluido el debate. El Ayuntamiento Pleno, en votación ordinaria y por unanimidad de los asistentes, que son la totalidad de los veintiuno que lo componen, acordó aprobar la moción trascrita.

[<http://www.puentegenil.es/sites/default/files/pl250116.pdf>]



DIRECCIÓN FACULTATIVA

Delegación de Seguridad Ciudadana y Tráfico.

D. Francisco Santiago Morales Cabello

Concejal Delegado de Seguridad Ciudadana y Tráfico.

DIRECCIÓN TÉCNICA

D. Rafael Ruiz Estepa

Oficial de la Policía Local de Puente Genil

Educador Vial, Técnico en Movilidad, Planes y Auditorías de Seguridad Vial.

EQUIPO REDACTOR

D. Rafael Ruiz Estepa

Dña. Concepción Ruiz Montero

Educadora Extraescolar de Educación Vial. (Universidad Nacional de Educación a Distancia).

Con formación específica en Planes y Auditorías de Seguridad Vial, por la Universidad Pontificia de Salamanca y Fundación Mapfre.

ÍNDICE

1. Justificación.....	8
2. Presentación.....	11
3. Introducción.....	12
4. Datos básicos.....	13
4.1 Población.....	13
4.2 Censo de conductores.....	18
4.3 Parque de vehículos.....	18
4.4 Vehículos sin I.T.V.....	19
5. Principales cifras de accidentalidad.....	20
6. Movilidad y Distribución Modal.....	21
6.1 Red básica para peatones.....	23
7. El diseño vial.....	24
8. El Trazado urbano.....	26
8.1 Estructura del viario.....	28
9. Oferta de transporte público.....	30
10. Oferta de aparcamiento.....	31
11. La accidentalidad en Puente Genil.....	33
11.1 Evolución de la accidentalidad.....	35
11.2. Las víctimas.....	35
11.3 Accidentes según día, hora y mes.....	37
11.4 Los accidentes con peatones.....	42
11.5 Tipo de accidente.....	44
11.6 Accidente por tramo de vía.....	46
11.7 Localización de los accidentes.....	47
Tramos de concentración de accidentes.....	48
11.8 Localización de los atropellos a peatones.....	64
11.9 Perfil de las víctimas.....	66
11.10 Vehículos implicados en los accidentes.....	68
12. Síntesis de la diagnosis.....	69
12.1 Análisis DAFO.....	72
12.2. Causas probables de la accidentalidad.....	73
12.3 Indicadores.....	74
13. Actuaciones en control y prevención.....	75
13.1 Controles.....	75
13.2 Denuncias.....	77
13.3 Educación Vial.....	78

14. Marco de referencia.....	99
14.1 Carta Europea de la Seguridad Vial.....	101
14.2 La “Visión Cero”.....	101
14.3 Decenio de acción de la Seguridad Vial.....	102
15. Bases para el catálogo de intervenciones por el Ayuntamiento.....	104
15.1 Plan tipo de seguridad vial.....	105
16. Líneas de actuación.....	107
16.1 Objetivos generales.....	108
16.2 Objetivos específicos.....	109
16.3 Formulación de propuestas.....	110
16.3.1 Estudio, mejora de la red vial urbana y jerarquización viaria.....	111
16.3.2 Ordenación y mejora de la regulación del tráfico para hacerla más segura.....	112
16.3.3 Mejorar la señalización vertical y las marcas viales.....	114
16.3.4 Implantar la infraestructura para el calmado del tráfico.....	115
16.3.5 Proteger a los colectivos sociales más vulnerables.....	116
16.3.6 Fomento del uso del transporte público.....	120
16.3.7 Contribuir a la mejora de la seguridad vial en las empresas y en la movilidad laboral.....	121
16.3.8 Incrementar y mejorar la disciplina vial y el control policial de la seguridad vial.....	122
16.3.9 Mejora de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.....	125
16.3.10 Promover la educación vial en toda la sociedad y en todo el ciclo vital del individuo.....	126
16.3.11 Mejora de la atención a las víctimas de accidentes de tráfico.....	128
16.3.12 Creación e implantación de sistemas de información sobre accidentalidad vial urbana.....	129
16.3.13 Difusión de las actuaciones municipales en materia de seguridad vial.....	131
16.4.14 Impulsar la participación ciudadana y continuar con la política de coalición en materia de seguridad vial.....	132
16.3.15 Actualizar la normativa municipal, incrementar los recursos y mejorar los procedimientos Policiales relativos a la seguridad vial.....	133
16.4 Acciones prioritarias.....	136
17. Percepción Local y Participación Ciudadana.....	138
I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial.....	138
Encuesta sobre movilidad y seguridad vial (Peatón).....	146
Encuesta sobre movilidad y seguridad vial (Conductor).....	153
Encuesta sobre priorización de los objetivos genéricos del Plan de Seguridad Vial Urbano.....	157
Encuesta sobre percepción de la seguridad vial en los entornos escolares.....	164
Encuesta de satisfacción. Opinión sobre las I Jornadas Ciudadanas.....	169
18. Elaboración del Plan de Acción.....	176
18.1 La definición de los indicadores.....	176
18.2 Ficha tipo.....	177
18.3 Cronograma de actuaciones.....	179
19. Evaluación del Plan de Acción.....	187
20. Observatorio de Seguridad Vial.....	188
21. Las claves del éxito.....	189
22. Equipo redactor.....	191
23. Glosario.....	194

1.- JUSTIFICACIÓN.

Antes se consideraba que los accidentes de los vehículos de motor eran sucesos azarosos y ocurrían a los demás como consecuencia inevitable del transporte. En particular, el término accidente puede dar la impresión de ser inevitable o impredecible, es decir, de ser un suceso imposible de controlar. Cuando todos los siniestros viales son sucesos que se pueden someter a análisis racional y acciones correctoras. El objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no es la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico, los accidentes de tráfico son un problema de salud pública global. Cada año mueren en el mundo 1,2 millones de personas y más de 30 millones resultan heridas.

Evaluar los costes sanitarios, sociales y económicos causados por los accidentes de tráfico puede ayudar, según la OMS, a comprender la gravedad del problema y las ventajas de invertir en medidas para su prevención.

Se estima que el coste de la accidentalidad en los países de ingresos bajos asciende al 1% de su producto nacional bruto, al 1,5% en los países de ingresos medios, y al 2% en los países de ingresos elevados.

Los artículos 15 y 17 de nuestra constitución española garantizan el derecho a la libertad, a la seguridad y la integridad física, derechos estos muy ligados a la Seguridad Vial, entendida como: "Conjunto de condiciones que abarcan múltiples factores (institucionales, legales, normativos, de infraestructura, factor humano, vehículo y asistencia de servicios de emergencia y médicos), que permiten que el transporte viario se realice con el mínimo riesgo de sufrir un accidente y, en caso de que éste se produzca, con las menores consecuencias posibles". Siendo el objetivo último de la seguridad vial reducir al mínimo las cifras de accidentalidad registradas.

Es una realidad que la elaboración del *Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil* sienta las bases de un trabajo conjunto; supone un compromiso para llevar a cabo las actuaciones que contiene; permite articular acciones coordinadas que conducen a mejorar la presente situación en materia de seguridad vial y, al fijar objetivos cuantificados, dota de un eficiente sistema de indicadores ligado a cada estrategia, con el fin de facilitar el seguimiento y análisis constante de la realidad, así como la eficaz gestión y toma de decisiones.

A la hora de abordar problemas de seguridad vial en el ámbito municipal conviene recordar la responsabilidad de los municipios en materia de seguridad vial:

1. Conservación y mejora de las vías de su titularidad, su señalización e implantación de sistemas centralizados de control de tráfico.
2. Gestión y fomento del transporte público de personas que no rebase el término municipal.
3. El artículo 25 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local establece asimismo que los municipios ejercerán competencias en materia de ordenación del tráfico de vehículos y personas en vías urbanas. Estas competencias les son propias y han sido concretadas por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su artículo 7:
 - Ordenación, control y vigilancia del tráfico, por medio de agentes propios, en las vías de su titularidad, y la denuncia y sanción de las infracciones que se cometan en ellas cuando no estén atribuidas a otra administración.
 - La regulación mediante ordenanza municipal de la utilización de las vías urbanas. Esta regulación lleva aparejada reservar carriles a determinados usuarios, cierre de zonas peatonales, establecer límites específicos de velocidad (artículo 19 de la Ley de Seguridad Vial),

instalación y mantenimiento de señales de circulación (artículo 139 del Reglamento General de Circulación).

- La inmovilización de vehículos cuando se hallen estacionados sin título habilitante en zonas limitadas en tiempo hasta que se logre la identificación del conductor cuando, como consecuencia del incumplimiento de la normativa, exista riesgo grave para la circulación, personas o bienes, en caso de reformas de importancia no autorizadas, produzcan contaminación excesiva y/o incumplimiento de la inspección técnica periódica.
- La retirada de vehículos de las vías públicas y su posterior deposito en caso de accidente, abandono, cuando obstaculicen o dificulten la circulación y cuando estén estacionados en zona limitada sin el correspondiente distintivo o se rebase el doble del tiempo abonado y cuando no se haya cumplido con la obligación de asegurar el vehículo.
- La autorización de pruebas deportivas que discurran íntegramente en casco urbano, exceptuándose las travesías.
- La realización de pruebas de alcoholemia y detección de sustancias estupefacientes.
- El cierre de las vías urbanas cuando sea necesario ya sea a todos o a determinados tipos de vehículos o de usuarios.

4. Elaboración de estadísticas y estudios de la accidentalidad en las vías del municipio.

5. Planificación de la Seguridad Vial.

Y las especificaciones establecidas en la legislación relativa al urbanismo, al medioambiente y otras, cuya aplicación afecten a la Seguridad Vial en el casco urbano del municipio.

2.- PRESENTACIÓN.

Los datos sobre los accidentes de tráfico en España muestran que tras once años consecutivos de descenso del número de fallecidos, en 2014 llegó el cambio de tendencia: 1.688 personas se dejaron la vida en las carreteras durante ese ejercicio, ocho más que el año anterior. El total de víctimas volvió a ascender en 2015, con 1.689. Un ligero repunte que se ha disparado en 2016, impulsado principalmente por los accidentes en las vías urbanas. El pasado año fallecieron 1.810 personas en accidentes de tráfico, 121 víctimas ms que el año anterior.

Por este motivo, el Ayuntamiento de Puente Genil pretende actuar con políticas preventivas a favor de la Seguridad Vial, de acuerdo con los objetivos contenidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (2011-2020), aprobado por el consejo de ministros. Dicho plan pretende reducir en un 30% los atropellos en zona urbana, y acabar completamente con los fallecidos por no usar los sistemas de retención infantil en los vehículos, así como los accidentes de turismos con víctimas mortales en el ámbito urbano.

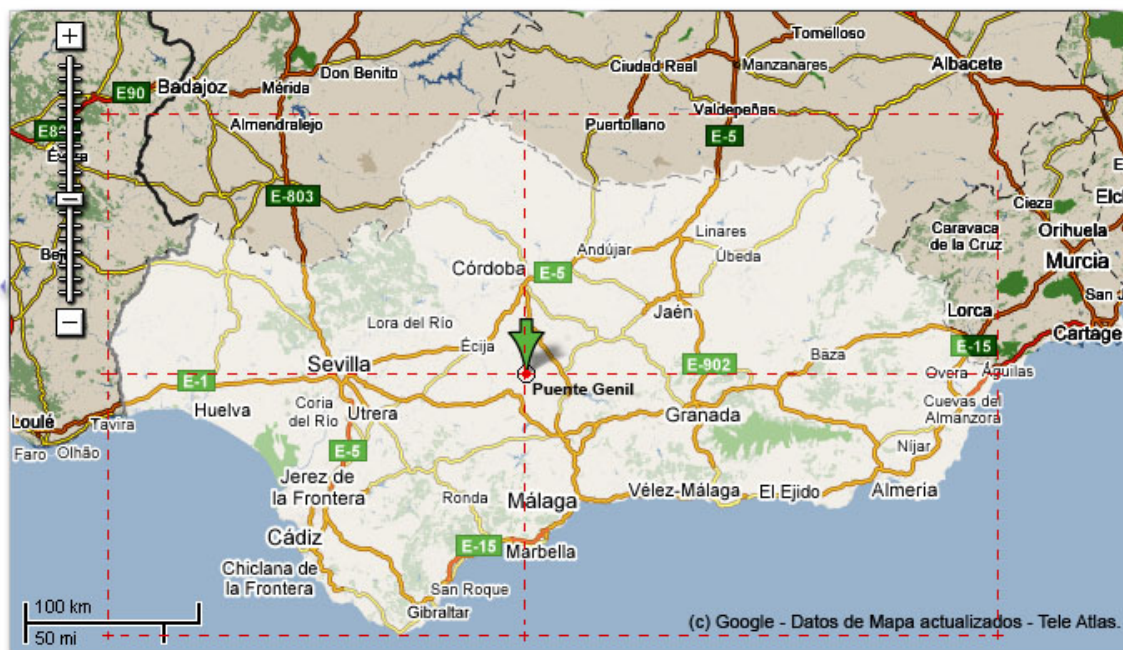
Para la elaboración de este *Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil* se ha realizado un estudio detallado de los accidentes de tráfico con víctimas que se han producido en el casco urbano de Puente Genil durante los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016, con objeto de conocer dónde, cuándo y por qué se producen, además de las víctimas y su gravedad, así como el tipo de vehículos implicados. La información ha sido recopilada de la Dirección General de Tráfico, del Instituto Nacional de Estadística y de los archivos de la Policía Local de Puente Genil.

Este Plan de Seguridad Vial Urbano pretende ser una herramienta útil para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana. Así, a partir de la diagnosis de la accidentalidad, en etapas posteriores se planteará una serie de propuestas de actuación, en los distintos ámbitos que intervienen en la movilidad, cuyo seguimiento será fundamental para reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico y hacer de Puente Genil una ciudad más segura.

3.- INTRODUCCIÓN.

Puente Genil se encuentra situado en el ángulo suroccidental de la provincia de Córdoba, en pleno centro geográfico de Andalucía, limítrofe con las provincias de Sevilla y Málaga.

La ciudad se levanta entre la falda de una colina y un llano, a 171 metros sobre el nivel del mar. Cuenta con una población de 30.072 habitantes y una extensión de 169,5 km², que representa el 1,35% del total provincial, su densidad de población se sitúa en 177,41 habitantes por kilómetro cuadrado. Geográficamente se ubica en la Comarca Campiña sur de Córdoba.



Fuente: Google Maps

Puente Genil tiene un clima mediterráneo/continental, los inviernos son fríos y los veranos calurosos, con importantes oscilaciones térmicas diarias que van desde los 0 grados centígrados e incluso temperaturas por debajo de 0° C en invierno hasta los 40° C en verano. Las precipitaciones anuales rondan los 400 mm.

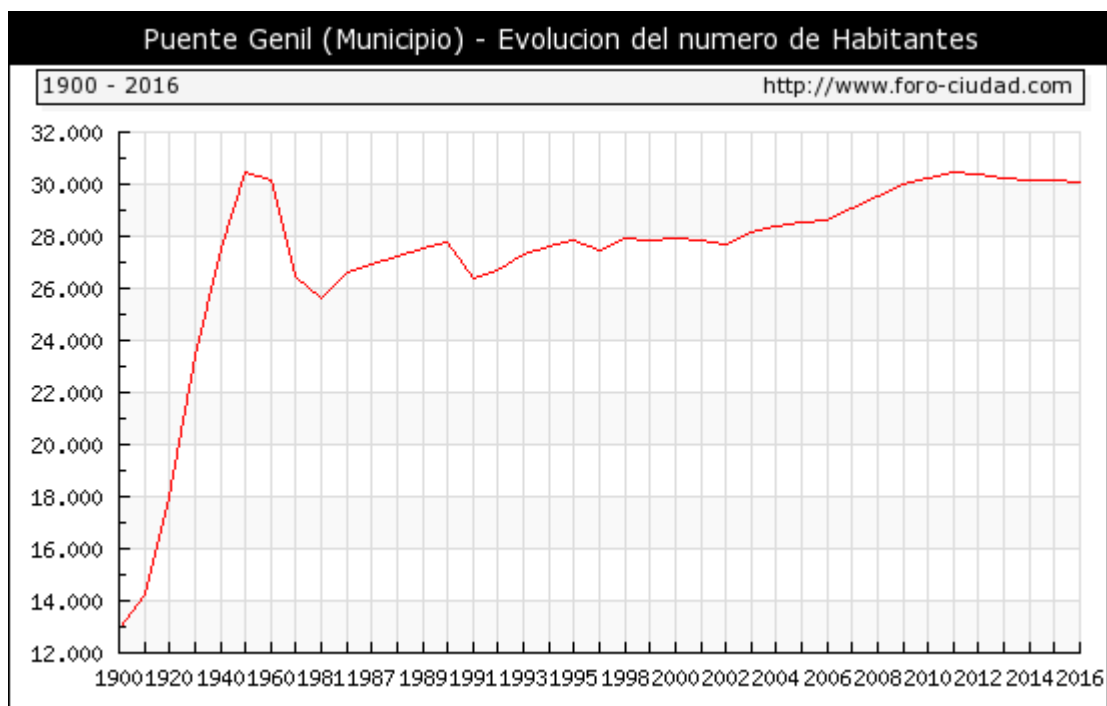
4.- DATOS BÁSICOS.

4.1 Población.

La población en Puente Genil a partir de este siglo ha ido creciendo en mayor o menor medida año tras año, del mismo modo que en la provincia de Córdoba y el conjunto del País.

Según los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística a 1 de enero de 2.016 el número de habitantes en Puente Genil es de 30.072, 95 habitantes menos que en el año 2.015. En el gráfico siguiente se puede ver la evolución demográfica que ha habido en el municipio a lo largo de los años.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN PUENTE GENIL

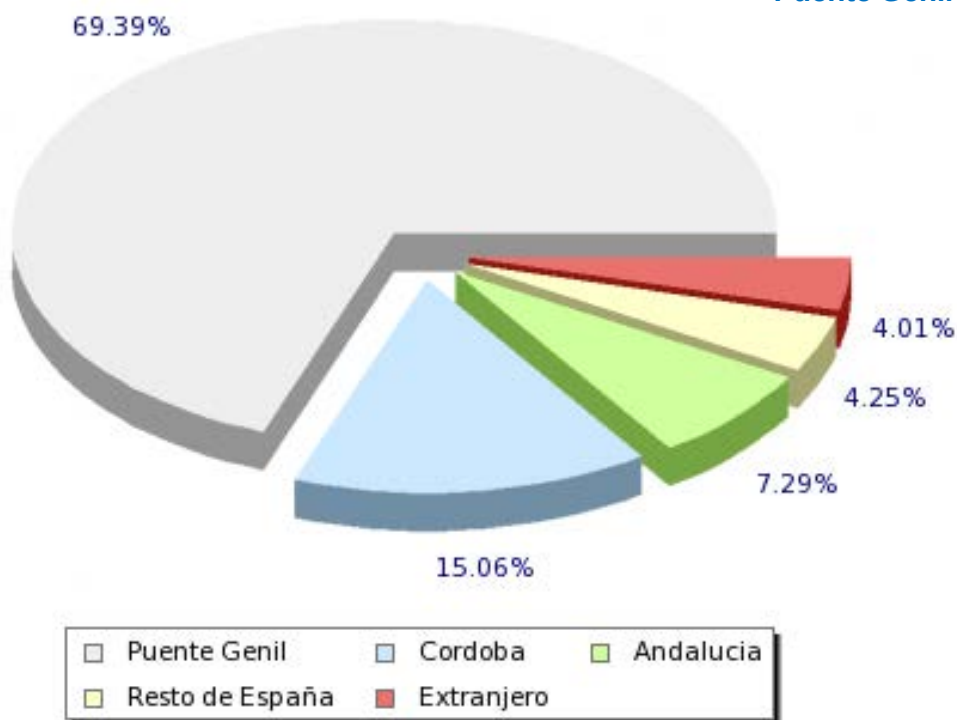


Fuente: Foro-ciudad – I.N.E.

Según los datos publicados por el I.N.E. procedentes del padrón municipal de 2.016 el 69.39% (20.868) de los habitantes empadronados en el Municipio de Puente Genil han nacido en dicho municipio, el 26.59% han emigrado a Puente Genil desde diferentes lugares de España, el 15.06% (4.528) desde otros municipios de la provincia de Córdoba, el 7.29% (2.191) desde otras provincias de la comunidad de Andalucía, el

4.25% (1.278) desde otras comunidades autónomas y el 4.01% (1.207) han emigrado a Puente Genil desde otros países.

**Habitantes según lugar de nacimiento
Puente Genil 2016**



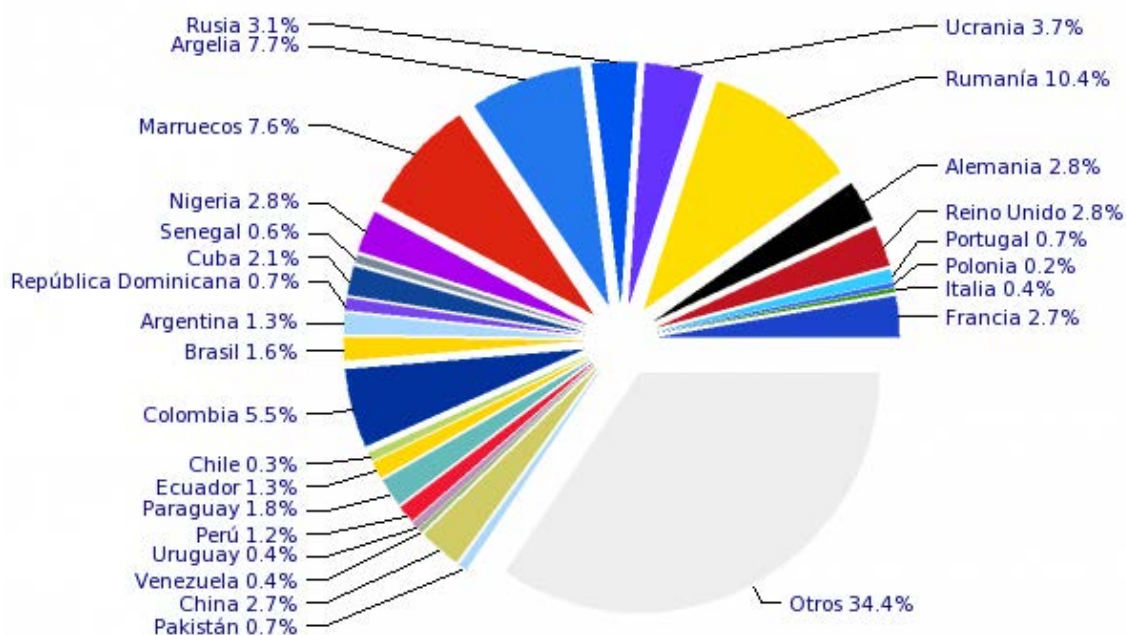
Fuente: Foro-ciudad – I.N.E.

Según los datos ofrecidos por el Instituto Nacional de Estadística del padrón de habitantes de Puente Genil, los habitantes empadronados en Puente Genil que han nacido en otros países ascienden a 1.207, siendo:

- 533 habitantes, 251 hombres y 282 mujeres nacidas en Europa.
- 330 habitantes, 201 hombres y 129 mujeres nacidos en África.
- 242 habitantes, 90 hombres y 152 mujeres nacidos en América.
- 101 habitantes, 59 hombres y 42 mujeres nacidos en Asia.
- 1 mujer nacida en Oceanía.

En la gráfica siguiente se ilustra los principales países de nacimientos de los habitantes extranjeros de Puente Genil.

Habitantes nacidos en el extranjero según país - Puente Genil 2016



Fuente: Foro-ciudad – I.N.E.

En la tabla se ilustra los principales países de nacimientos de los habitantes extranjeros de Puente Genil en valores absolutos.

Habitantes nacidos en el extranjero según país - Puente Genil 2016

País	2016	Dif. (2015)	País	2016	Dif. (2015)
Francia	33	-1	R. Dominicana	9	-2
Italia	5	0	Argentina	16	1
Polonia	3	-2	Brasil	19	-5
Portugal	8	0	Colombia	66	-4
Reino Unido	34	-2	Chile	4	0
Alemania	34	0	Ecuador	16	1
Rumania	125	-10	Paraguay	22	2
Ucrania	45	17	Perú	15	1
Rusia	37	0	Uruguay	5	4
Argelia	93	1	Venezuela	5	0
Marruecos	92	13	China	32	-2
Nigeria	34	12	Pakistán	8	3
Senegal	7	-3	Otros	415	1
Cuba	25	1			

Fuente: Foro-ciudad – I.N.E.

En cuanto a la estructura poblacional, hay que destacar que 21.5% de la población total se encuentran en edades igual o superior a los 60 años. Este dato es muy significativo y para tener en cuenta a la hora de analizar la accidentalidad en Puente Genil y realizar propuestas para la mejora de la seguridad vial del colectivo de mayores.

Población de Puente Genil por sexo y edad 2016 (grupos quinquenales)

EDAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	GRUPOS %
0 a 5 años	737	707	1.444	Niños 17 %
5 a 10 años	895	850	1.745	
10 a 15 años	859	818	1.677	
15 a 20 años	911	794	1.705	Jóvenes 26 %
20 a 25 años	1.059	966	2.025	
25 a 30 años	1.043	945	1.988	
30 a 35 años	1.041	962	2.003	Adultos 42 %
35 a 40 años	1.043	1.077	2.120	
40 a 45 años	1.091	1.041	2.136	
45 a 50 años	1.132	1.199	2.331	Mayores 15 %
50 a 55 años	1.187	1.224	2.411	
55 a 60 años	1.051	977	2.028	
60 a 65 años	764	720	1.484	
65 a 70 años	531	644	1.175	
70 a 75 años	534	564	1.131	
75 a 80 años	424	534	958	
80 a 85 años	346	564	910	
85 años -	296	505	801	
Total	14.944	15.128	30.072	

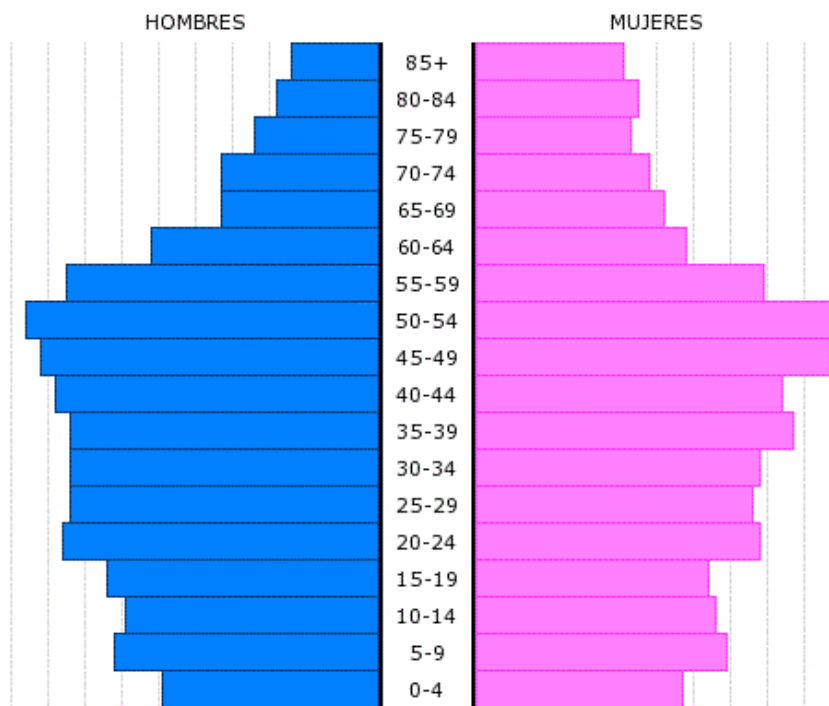
Fuente: Foro-ciudad – I.N.E.

La población de Puente Genil presenta un nivel de envejecimiento, similar a las tendencias registradas en el conjunto del país.

La población de más de 65 años representa el 15 %. Por otro lado, la distribución entre hombres y mujeres es muy similar.

En la siguiente gráfica se distribuye la población de Puente Genil en el año 2.016 por grupos quinquenales de edades y separación por sexos, según datos publicados del Instituto Nacional de Estadística.

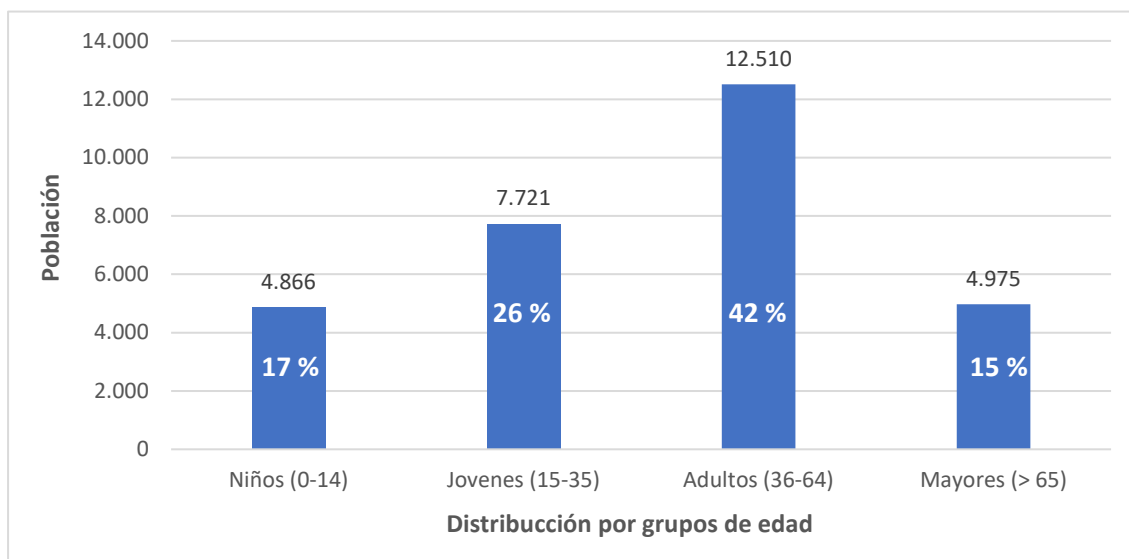
Población de Puente Genil por sexo y edad 2016. (grupos quinquenales)



Fuente: Foro-ciudad – I.N.E.

Si distinguimos entre los diferentes grupos de población por edad, observamos el siguiente reparto:

Distribución de la población de Puente Genil por grupos de edad



Fuente: I.N.E

El grupo de edad mayoritario es el denominado “adultos”, que incluye al 42% de la población, seguido de los jóvenes, seguido de los mayores con un 15%.

4.2 Censo de conductores.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística, a 1 de enero de 2.015, la población de Puente Genil era 30.167 habitantes, de los cuales 15.022 eran hombres y 15.145 eran mujeres, según datos de la Dirección General de Tráfico a 31 de diciembre de 2.015 el censo de conductores de Puente Genil asciende a 17.637, de los cuales 10.819 son hombres y 6.818 son mujeres.

CENSO DE PUENTE GENIL	POBLACIÓN 1/01/2015	CONDUCTORES 31/12/2015	% conductores
Hombres	15.022	10.819	72%
Mujeres	15.145	6.818	45%
Total	30.167	17.63	61,8%

Fuente: D.G.T. – I.N.E.

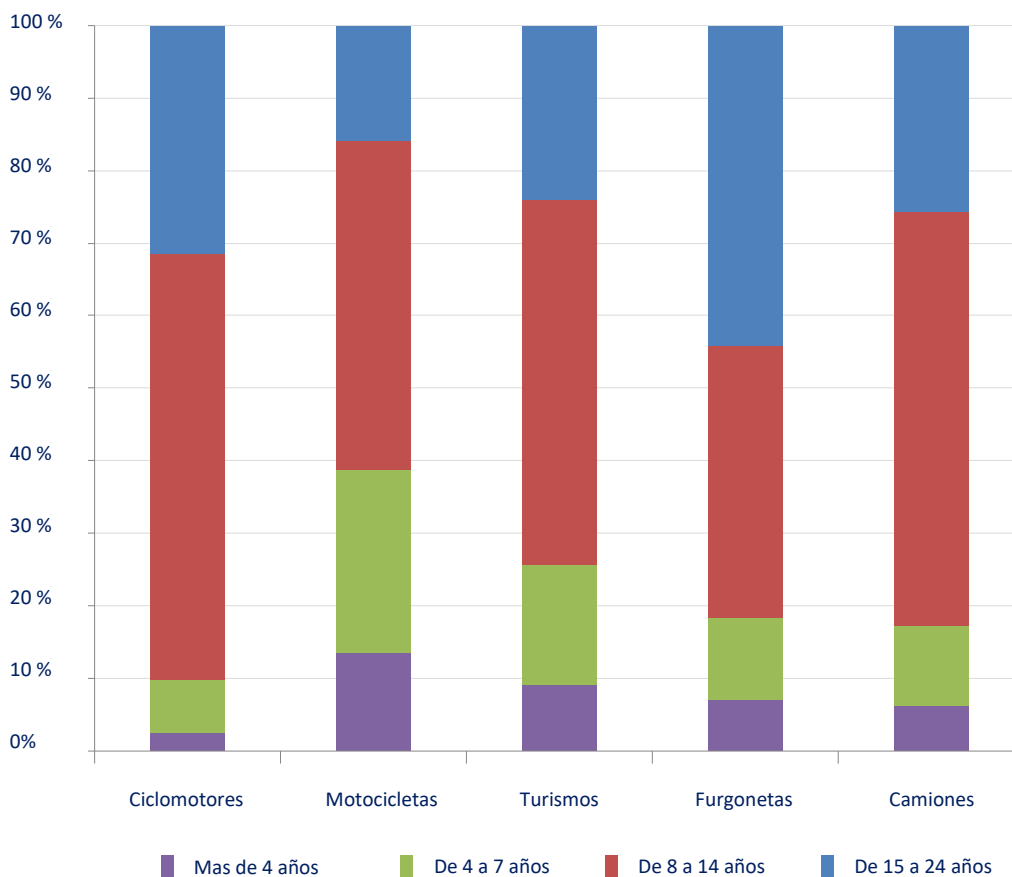
4.3 Parque de vehículos.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, a 31 de diciembre de 2.015 había **censados en Puente Genil 20.256 vehículos**, de los cuales 13.279 eran turismos (66%), 2.075 ciclomotores (10%), a 1.276 motocicletas (6%), furgonetas 1.666 (8%), y camiones 1.643 (8%).

TIPO DE VEHÍCULO	Cantidad	%	Antigüedad media
Ciclomotor	2.075	10 %	11.6
Motocicletas	1.276	6 %	12.8
Turismos	13.279	66 %	9.7
Furgonetas	1.666	8 %	13.4
Camiones	1.643	8 %	11.9

Fuente: D.G.T.

Antigüedad del Parque de Vehículos de Puente Genil (< de 25 años)



Fuente: D.G.T.

4.4 Vehículos sin I.T.V.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, a 31 de diciembre de 2.015 había censados en Puente Genil los siguientes vehículos sin haber pasado la correspondiente Inspección Técnica de Vehículos - < de 25 años): 291 motocicletas, 995 turismos, 449 el resto.

VEHÍCULOS SIN I.T.V. (< de 25 años) 31/12/2015

	CANTIDAD
Motocicletas	291
Turismos	995
Otros	449

Fuente: D.G.T.

5.- PRINCIPALES CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD EN PUENTE GENIL.

Según los datos recabados de los archivos de la Jefatura de Policía Local de Puente Genil, desde las 00:00 horas del día 1 de enero de 2012 hasta las 24:00 del día 31 de diciembre de 2016, la accidentalidad vial registrada en el casco urbano de Puente Genil -solo se contabilizan los accidentes con víctimas- en la que intervino la Policía Local es la siguiente:

- Año 2012: 39 accidentes, 2 heridos graves, 43 heridos leves y 0 fallecidos.
- Año 2013: 28 accidentes, 7 heridos graves, 34 heridos leves y 0 fallecidos.
- Año 2014: 30 accidentes, 5 heridos graves, 32 heridos leves y 1 fallecido.
- Año 2015: 65 accidentes, 4 heridos graves, 75 heridos leves y 0 fallecidos.
- Año 2016: 50 accidentes, 2 heridos graves, 50 heridos leves y 1 fallecido.

Para entender el fenómeno de la accidentalidad en Puente Genil, es conveniente conocer, aunque a grandes rasgos, el marco geográfico y las condiciones básicas en que se desarrolla la movilidad en la ciudad.

El entorno físico, los hábitos de movilidad y los condicionantes de transporte son algunos de los elementos que se presenta a continuación.



Foto: Centro urbano

6.- MOVILIDAD Y DISTRIBUCIÓN MODAL.

Los hábitos actuales de movilidad en las ciudades se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, lo que conlleva un gran consumo de espacio y energía y unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transporte urbano menos dependiente de los combustibles fósiles.

Según los datos de diversos estudios de movilidad se puede deducir que en los municipios de entre 10.000 y 50.000 habitantes la dependencia del vehículo privado es muy alta y que la población presenta más resistencia a realizar los desplazamientos caminando que en municipios de mayor tamaño donde la percepción de las distancias es diferente y los usuarios presentan menos resistencia a recorrer distancias largas respecto a los municipios de menor tamaño.

Del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puente Genil, se desprende que el 76 % de los desplazamientos al lugar del trabajo se realiza en coche, 2'2 % en moto y el 20% caminando, siendo mínima la representación del transporte público en los desplazamientos al lugar de trabajo. No obstante, en los últimos años ha habido un aumento del uso de la bicicleta en, pero, al no haber estudios recientes sobre movilidad, no podemos cuantificar cómo ha afectado a la distribución modal de los desplazamientos.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesibilidad de Puente Genil, es un documento redactado en el año 2.007 por la empresa CONTORNO S.A. "Proyectos urbanos y ambientales". En sesión ordinaria Ayuntamiento Pleno de 19 de diciembre de 2.016 se aprobó la revisión del citado Plan de Movilidad, por lo que el coordinador técnico de Seguridad Vial que se nombre deberá estar informado de los resultados de

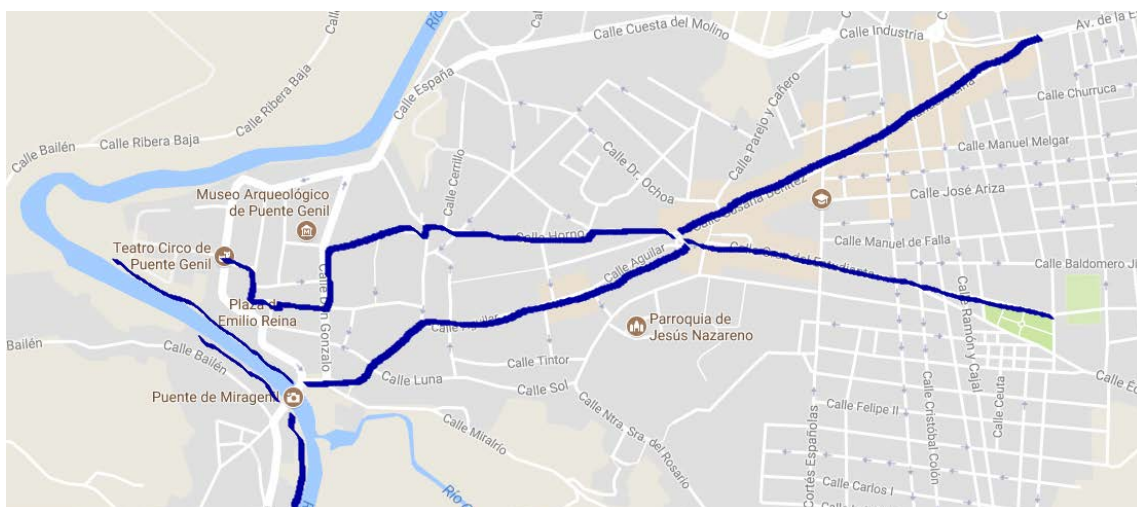
cualquier estudio de movilidad que desarrolle el consistorio dentro de la revisión del Plan de Movilidad Sostenible y accesibilidad de Puente Genil, además del desarrollo del *Plan General de Ordenación Urbanística de Puente Genil* -en redacción- que contempla como estrategia fundamental dar un paso cualitativo en la dirección de invertir el número de desplazamientos motorizados a favor del transporte colectivo, basado en desarrollar e integrar todos los sistemas que la ciudad que hoy posee o están en proyecto, esto es: ferrocarril, la red de autobús de largo recorrido, de cercanías, el autobús urbano, el taxi, la red de carriles bici y, por último, la trama peatonal, que en la propuesta del referido *Plan de Ordenación Urbanística de Puente Genil* se incluye en el sistema de movilidad no motorizada como red básica para peatones y carriles bici, cuya estrategia se base en asignar un reparto de espacio diferente en el viario en función de la demanda existente para cada modo de transporte y, sobre todo, teniendo en cuenta la demanda que se pueda inducir.

La red básica peatonal se concentrará en el ámbito del área central, vinculada a las áreas comerciales y patrimoniales. Los itinerarios peatonales reconocidos serán:

- Plaza de Tropezón – Avenida Manuel Reina – C/ Susana Benítez – Plaza del Romeral.
- Plaza de la Marina – C/ Écija – C/ Cruz del Estudiante – Plaza del Romeral.
- Plaza del Romeral – C/ Aguilar – C/ Antonio Baena – Plaza Nacional.
- Plaza del Romeral – C/ Horno – Plaza de Lara – C/ Angelita Martín Flores – Cuesta Vita – C/ Don Gonzalo – C/ Cantor Pedro Lavado – Plaza de Emilio Reina – C/ Lemoniez – Plaza del Dulce Nombre
- Paseo Fluvial

En el siguiente plano se sitúan los itinerarios peatones sobre el mapa de la ciudad.

6.1 Red básica para peatones.



Fuente: Plan General Urbanístico de Puente Genil – Ayuntamiento de Puente Genil



Foto: Paseo Fluvial

7.- EL DISEÑO VIAL.

Puente Genil, por su ubicación en el centro geográfico de Andalucía, está bien comunicada con las grandes capitales de la comunidad autónoma. La carretera comarcal C-329 une Puente Genil con la vecina localidad de Aguilar, distante a 16 Km. En este lugar se encuentra el enlace con la Autovía Córdoba-Antequera. Por otro lado, la Autovía A-92 que une Sevilla y Granada y enlaza con la autovía de Málaga está a tan sólo 16 Km. del casco urbano de la Villa, por lo que las comunicaciones con estas ciudades son inmejorables. En cuanto a obras en materia de carreteras se refiere, la Autovía Estepa-Guadix por Alcalá la Real atravesará el término municipal de Puente Genil, uniéndose con las citadas anteriormente, lo que hará que nuestra población sea una de las mejores comunicadas de Andalucía.

El trazado diseñado para esta infraestructura viaria circunvala al núcleo urbano de Puente Genil. Prevé varios accesos al municipio, por el Este y Oeste, a través de la A-318 carretera de Osuna a Lucena, y el acceso por la zona Norte a través de la carretera A-309 carretera de Aguilar- Córdoba.

Puente Genil cuenta con una renovada red de comunicaciones que permiten tanto su conexión con las principales vías europeas como el acercamiento e integración con los núcleos cercanos del entorno. Y ello a pesar de que no discurren carreteras nacionales por su término municipal, aunque sí por los colindantes. Las principales vías de entrada a la ciudad son las siguientes:

- **Carretera Autonómica A-309:** Da entrada a la ciudad por su parte norte, y es la utilizada por los ciudadanos de Aguilar de la Frontera, Espejo, Fernán-Núñez, Montalbán de Córdoba, Montemayor, Montilla y La Rambla, para acceder a Puente Genil.
- **Carretera Autonómica A-340:** Futura Autovía Estepa-Guadix (en obras). Posibilita el acercamiento, tanto de municipios pertenecientes al área Norte de influencia, como del

área Sur, Al respecto, las poblaciones que recorren esta vía en su desplazamiento a Puente Genil son las siguientes: - Área Norte de influencia: Cabra, Lucena, Monturque y Moriles. - Área Sur de influencia: Aguadulce, Encinas Reales, Estepa, Gilena, Herrera, Lora de Estepa, Marinaleda, Osuna, Pedrera y El Rubio.

Con la conversión a autovía de esta carretera supondrá un gran salto cualitativo en las comunicaciones en Puente Genil ya que supondrá la conexión directa de Puente Genil con la A-45. Córdoba-Antequera. Nos comunica con el Este de Andalucía por autovía y nos deja en unas condiciones inmejorables a 16 km. de la A-92, a 20 km. de la A-45.

- **Carretera Autonómica A-379:** Tiene un recorrido de norte a sur por el área de estudio, comunicando con Puente Genil a los habitantes de Santaella, integrada en el área Norte de influencia, y de Benamejé, Casariche, Fuente de Piedra, Palenciana y Roda de Andalucía, todos ellos pertenecientes al área Sur de influencia.
- **Carretera Autonómica A-92:** Por otro lado la Autovía A-92 que une Sevilla y Granada y enlaza con la autovía de Málaga está a tan sólo 16 Km. del casco urbano de la Villa, por lo que las comunicaciones con estas ciudades son inmejorables.
- **Carretera Comarcal CO-9039:** Únicamente comunica a Puente Genil con la población de Badolatosa, perteneciente al área Sur de influencia.
- **Carretera Comarcal CO-329:** La carretera comarcal C-329 une Puente Genil con la vecina localidad de Aguilar, distante a 16 Km, lugar donde se realiza el enlace con la Autovía Córdoba-Antequera.

8.- EL TRAZADO URBANO.

Puente Genil es una ciudad condicionada por el río Genil. La ciudad históricamente se ha ido acomodando a las características morfológicas que ha ido esculpiendo el río, adaptándose a uno de sus meandros y convirtiéndola en una ciudad “asomada al río”.

Durante años, Puente Genil ha ido creciendo en la parte alta y llana del municipio desvinculándose del río, con la pérdida de concentración de actividades del casco histórico y la dispersión del territorio, que implican un aumento de las distancias que deben recorrer los vecinos para realizar sus actividades diarias, y a su vez que el número de viajes en vehículo privado aumente de forma progresiva, y del mismo modo la exposición al riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

El actual patrón de crecimiento del municipio presenta un desequilibrio en cuanto al modo de desplazamiento, siguiendo un modelo similar al resto de municipios de tamaño medio, el desplazamiento en Puente Genil está demasiado ligado al uso del vehículo privado.



Foto: Río Genil a su paso por Puente Genil

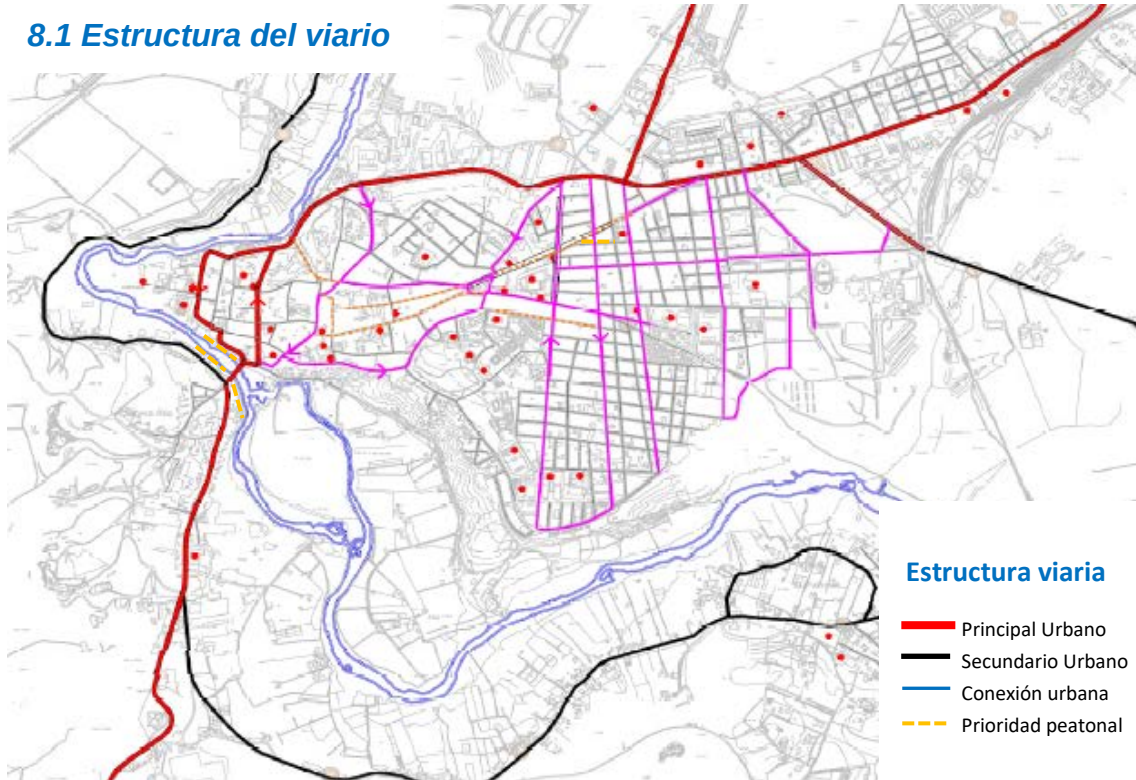
El nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Puente Genil prestará especial atención en la red viaria, partiendo de un rediseño de la jerarquía viaria, estableciéndose los distintos niveles, segregando así los diferentes tipos de tráficos organizados según flujos de origen-destino.

En el modelo propuesto por el *Plan General de Ordenación Urbanística de Puente Genil*, con respecto al transporte motorizado privado, destacará la optimización de las comunicaciones rodadas, organizándolas en viarios que circunvalan los principales centros atractores de la ciudad, formalizados en un viario de primer nivel urbano de carácter estructurante, colectores de la red interna y conectores para la red territorial.

En el reseñado Plan son también elementos que destacar dentro del viario local las calles de coexistencia peatonal, como elementos que canalizarán preferentemente los itinerarios peatonales con los ejes de prioridad para el transporte público y los ejes peatonales centrales. Por ello, en el espacio viario deberán coexistir en equilibrio la movilidad motorizadas y no motorizadas, y el sistema de aparcamientos, junto con las funciones estanciales y de encuentro típicas del ambiente local. Es clave en este tipo de calles que la velocidad de circulación sea compatible con el uso conjunto de todo el espacio por los diversos modos de transporte y funciones, y, por tanto, la velocidad de circulación será inferior a 30 Km/hora. Los tratamientos de pavimentación y diseño más apropiados a los viarios locales son los de plataforma continua entre fachadas, las denominadas calles de coexistencia peatonal.

A continuación, se expone un plano del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesibilidad de Puente Genil, que tomamos como referencia de la situación actual de la estructura viaria de Puente Genil, donde se han incluido nuevas zonas de prioridad peatonal, como el primer tramo de calle Manuel Melgar y el Paseo Fluvial.

8.1 Estructura del viario



Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesibilidad de Puente Genil

Debido a las barreras físicas que rodean al casco urbano de Puente Genil, como son el propio Río Genil, la línea de ferrocarril Córdoba Málaga y el canal de riego Genil-Cabra. Los accesos a Puente Genil se limitan a tres entradas, por el puente histórico -zona sur-, por la calle Doctor Moyano Cruz y Avd. de la Estación -zona este- y por calle la Rambla y calle Montalbán -zona norte-.

El viario urbano de Puente Genil, se puede dividir en tres tipos, que vienen marcados por los condicionantes físicos antes reseñados:

- **Viario Colector:** formado por el viario de acceso al municipio, lo forman las carreteras: A-318, A-309 y A-379.
- **Viario Principal:** es el viario que soporta mayor tránsito de vehículos en el interior del municipio, y donde acontecen gran parte de los accidentes con heridos de la localidad. Por la escasez de accesos al municipio este viario lo forman pocas calles por las que la mayoría de los desplazamientos que transcurren por Puente Genil -un 80% aproximadamente- pasan por algún tramo de este viario.

- **Viario Secundario:** este viario sirve de conexión de barrios externos del municipio entre sí o con el centro urbano. Es un viario disperso, transitado de mayormente por vehículos, pero con un flujo de vehículos menor que el viario primario.
- **Viario de conexión urbana:** en este viario se incluyen principalmente las calles que conforman la unión de los itinerarios de acceso y conexión de cada barrio.
- **Viario de conexión peatonal:** el casco urbano de Puente Genil presenta itinerarios peatonales establecidos como únicos, como son los correspondiente al paseo fluvial del Río Genil, primer tramo de calle Manuel Melgar y la zona centro -la Matallana- Avd. Manuel Reina y calle Susana Benítez, que sin ser una calle específica para peatones, si tiene una configuración que da prioridad peatonal al destinar más espacio al peatón que al vehículo, con amplias aceras, limitación de velocidad y restricciones puntuales a la circulación de vehículos motorizados.

VIARIO URBANO DE PUENTE GENIL

Viario Colector: A-318, A-309 y A-379.

Viario Principal: c/ la Rambla, c/ Montalbán, c/ Docto Moyano Cruz, Avd. de la Estación, c/ Industrias, c/ Cuesta del Molino, c/ Pérez de Siles, c/ San Sebastián, c/ Lemoniez, Plz. Emilio Reina, c/ Postigos, c/ Cruz de San Juan, c/ Jesús, c/ Juez Lorenzo Carmona, Plz. Nacional, c/ Don Gonzalo, c/ Contralmirante Delgado Parejo, c/ Nueva, c/ Herrera, c/ Estepa, c/ Juan XXIII

Viario Secundario: c/ Bailen, Crta. de la Ribera Baja, Crta. de la Ribera Alta, Crta. del Palomar/Sotogordo, Crta. Cordobilla, c/ Río Genil.

Viario de conexión urbana: c/ Antonio Baena, c/ Luna, c/ Aguilar, c/ Parejo y Cañero, c/ Horno, c/ Linares, Avd. de Andalucía, c/ Susana Benítez, Avda. Manuel Reina, C/ Cruz del Estudiante, Plz. Cantor Jiménez Rejano, c/ Cortes Españolas, c/ Cristóbal Castillo, c/ José Ariza, Avd. Europa, c/ Elio Antonio de Nebrija, c/ Isaac Peral, c/ Cantalerías, c/ Madre de Dios, c/ Nuestra Señora del Rosario.

Viario de conexión peatonal: c/ Manuel Melgar (primer tramo), Avd. Manuel Reina, c/ Susana Benítez y Paseo Fluvial del Río Genil.

9.- OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En Puente Genil hay dos compañías de autobuses interurbanos en funcionamiento, “Autocares Carrera”, que realiza el itinerario Puente Genil-Córdoba, y la empresa “Dipasa”, que realiza la conexión con Sevilla y Cabra.

El servicio de autocares urbanos es realizado por la empresa “Reina Espejo”, que realiza el itinerario de conexión entre Miragenil y el Hospital, recorriendo las principales vías del municipio. Además, si alguna persona lo solicita el autocar se desvía hasta la estación de autobuses.

La frecuencia del servicio es diario habiendo servicio de mañana cada media hora de las 8:00 a las 14:30 horas, reanudándose el servicio a las 15:30 horas con servicio cada hora hasta las 20:30 horas.



Foto: Bus Urbano de Puente Genil

El transporte público puede y debe contribuir a conseguir una ciudad más habitable para todos, y absorber una cuota elevada de las demandas de movilidad, superior a las ratios actuales, y convertir a este modo de transporte en elemento fundamental en los desplazamientos urbanos interiores, metropolitanos y de larga distancia.

10.- OFERTA DE APARCAMIENTO.

En relación con la movilidad motorizada privada sujeta a los principios de intermodalidad cobra singular importancia una adecuada política de aparcamiento. El sistema de aparcamientos, como eslabón imprescindible en la cadena de la movilidad del automóvil, es un elemento clave en las medidas de ordenación de la accesibilidad de las ciudades. Dentro de esta estrategia general para establecer las bases del sistema intermodal de transportes en Puente Genil la estrategia de localización de los aparcamientos tiene una gran importancia para contribuir en un futuro a la mejora de la habitabilidad general de la ciudad.

De acuerdo con el nuevo modelo de movilidad sostenible para la coordinación entre la planificación urbanística y el sistema intermodal de transportes, previsto en el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Puente Genil, la política municipal necesita establecer una adecuada localización de los nuevos aparcamientos para hacer posible que residentes y visitantes, tengan garantizada la accesibilidad a las diferentes actividades del centro de la ciudad y sus principales intercambiadores de transporte. Para localizar nuevos aparcamientos en la ciudad se deberá atender al criterio de integrar su posición con la planificación intermodal de la ciudad.

El uso del vehículo privado en los desplazamientos interiores del municipio lleva asociado implícitamente una demanda de estacionamiento. Un desplazamiento interior en coche, que tenga como destino el ámbito urbano municipal, necesita una superficie media de 10 m² para aparcarlo. Este dato relaciona directamente el uso del coche con la demanda de espacio urbano que, en municipios de mediano tamaño como Puente Genil, se traduce en un consumo desproporcional de espacio viario público dedicado al aparcamiento en superficie.

Según consta en la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesibilidad de Puente Genil, la ciudad desde octubre de 2.008 cuenta con alrededor de 600 plazas de aparcamiento público subterráneo. En cuanto al aparcamiento regulado en superficie cuenta con una zona denominada “zona azul” alrededor de la zona centro, con una oferta total de 180 plazas aproximadamente. Además, cuenta con un parking en superficie gratuito de 50 plazas en el Parque de la Galana. Para el estacionamiento en garaje el Ayuntamiento de Puente Genil establece que hay 3.743 cocheras que supone 5.225 plazas de aparcamiento. Realizando una estimación global del saldo de aparcamiento en las calles y plazas de las zonas urbanas consolidadas del municipio se obtiene en torno a 5.000 aparcamientos, sin contar en esta estimación todos los espacios libres, solares y otros lugares ocupados como aparcamiento. La superficie total del espacio viario público del núcleo urbano de Puente Genil dedicado al estacionamiento de vehículos supone prácticamente unos 50.000 m².

En el futuro tal y como se plantea en el *Plan General de Ordenación Urbanística de Puente Genil*, la localización de los nuevos aparcamientos de rotación y residentes cobra singular importancia en relación con la movilidad motorizada privada sujeta a los principios de intermodalidad, una política adecuada en esta materia debería nivelar los costos beneficios de la demanda de accesibilidad a bienes y servicios. El sistema de aparcamientos, como eslabón imprescindible en la cadena de la movilidad del automóvil, es un elemento clave en las medidas de ordenación de la accesibilidad de las ciudades. Dentro de esa estrategia general para establecer las bases del sistema intermodal de transportes en Puente Genil la estrategia de localización de los aparcamientos tiene una gran importancia para contribuir a la mejora de la habitabilidad general de la ciudad, tanto en el interior del Área Central como en las zonas exteriores a la misma.

11.- LA ACCIDENTALIDAD EN PUENTE GENIL.

La diagnosis realizada a continuación se basa en los datos de la accidentalidad de **los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016**, basados en los accidentes que intervino la policía local de Puente Genil, y abarca fundamentalmente, los siguientes aspectos:

- El impacto social de la accidentalidad (víctimas por edad y género).
- La tipología del accidente y el modo de transporte implicado.
- La localización de la accidentalidad.
- Las edades de las víctimas.
- El tipo de vehículo implicado.
- Tipo de accidente.
- Tramo de la vía donde se ha producido.
- Día y hora del accidente.
- Posibles causas.

Conviene señalar en primer lugar que cuando hablamos de accidentes, **nos referimos siempre a accidentes con víctimas**. Este criterio se utiliza para mantener un cierto rigor y fiabilidad de los datos, porque la utilización de los datos de accidentes en general (incluyendo aquellos en los que solo se producen daños materiales) puede no ser homogénea, ya que en una parte de ellos no interviene la policía y, por tanto, no aparecen en la base de datos.

Durante el año 2.016 se registraron, en el casco urbano de Puente Genil, 50 accidentes, en la que se produjeron 53 víctimas de las cuales, 50 fueron heridos leves y 3 heridos graves, no habiendo fallecidos (datos a 24 horas). Un peatón que fue atropellado resultó herido grave y falleció posteriormente días después del accidente.

Destaca negativamente que, en el año 2.015, en comparación con los años 2.012, 2.013 y 2.014 se ha producido un aumento de los accidentes y de víctimas, si bien los datos de accidentalidad de 2.016 muestran un cambio claro de tendencia, **se reducen**

los accidentes con víctimas de 65 a 50 accidentes en comparación con el año anterior, una reducción del 23%, si bien aumenta la letalidad, con un fallecido.



Principales cifras de accidentalidad en Puente Genil (2016)

- 50 accidentes con víctimas.
- 166,26 accidentes con víctimas por cada 100.000 habitantes.
- 24,68 accidentes con víctimas por cada 10.000 vehículos.
- 53 víctimas (50 heridos leves, 2 heridos graves y 1 fallecido).

La metodología utilizada en la diagnosis cuantitativa se basa en el análisis estadístico de los datos recopilados relacionados entre sí, el tipo de modelización propuesta es un modelo interno (Puente Genil – Varios años). No obstante, para poder conseguir un diagnostico completo, sería necesario en un futuro comparar la evolución del problema de la accidentalidad en Puente Genil, frente a la situación de otras poblaciones similares mediante un análisis doble:

- Análisis diacrónico: series temporales de Puente Genil.
- Datos de diversos municipios para el mismo año.

11.1. La evolución de la accidentalidad.

La evolución de la accidentalidad en Puente Genil **presenta una tendencia positiva ya que el número de accidentes con víctimas se ha reducido un 23% con respecto al año 2015, lo que nos sitúa ante un cambio de tenencia.**

Al comparar la accidentalidad del **año 2016 con la del año 2.015, se reducen los accidentes con víctimas un 23%.**

EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN PUENTE GENIL

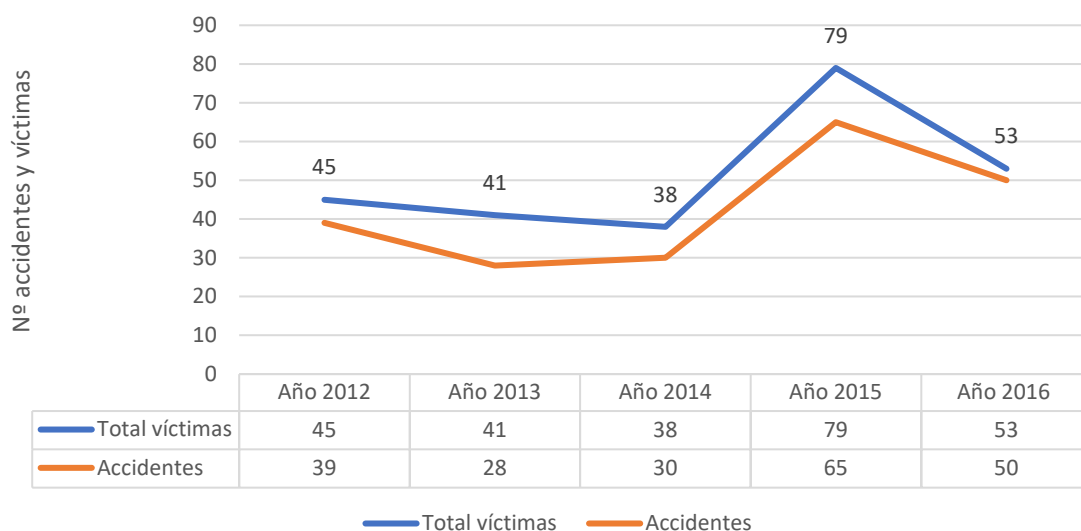
CASCO URBANO	A Ñ O S					Variación 2015/2016
	2012	2013	2014	2015	2.016	
Accidentes con Víctimas	39	28	30	65	50	- 23%
Heridos Graves	2	7	5	4	2	- 50%
Heridos Leves	43	34	32	75	50	- 33%
Fallecidos	0	0	1	0	1	%

Fuente: Elaboración propia

11.2. Las víctimas.

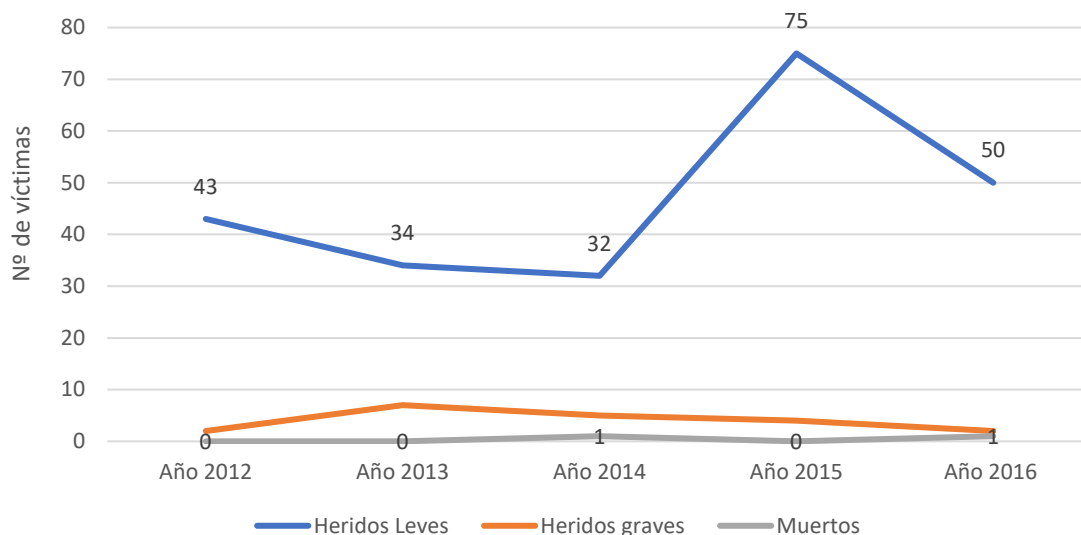
En cuanto al número de víctimas, la situación en el último año muestra un cambio de tendencia, **los heridos graves se han reducido un 50% los heridos leves un 33%, si bien en el año 2016 hubo una persona fallecida**, algo que no ocurrió en el año en el año anterior.

Evolución en el nº de accidentes y víctimas de accidente de tráfico. Puente Genil (2012-2016)



Fuente: Elaboración propia

Evolución de las víctimas en accidente por nivel de lesividad. Puente Genil (2012-2016)



Fuente: Elaboración propia

11.3. Accidentes según día, hora y mes.

Conocer la franja horaria, el día y el mes durante el cual se produce el mayor número de accidentes de tráfico es clave para determinar los factores temporales que condicionan la distribución de los accidentes y definir medidas para evitarlos.

Si analizamos la situación de los cuatro últimos años, y con relación al día en el que se producen los accidentes con víctimas, no se observan variaciones significativas, si bien, **la mayoría se concentran en día laborable (58% de lunes a jueves)**, sin que destaque ninguno por encima de resto, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad, **destacando los lunes como día de la semana de más accidentalidad, en este día se producen el 20% de los accidentes con víctimas.**

El fin de semana, durante el sábado y el domingo la accidentalidad se reduce.



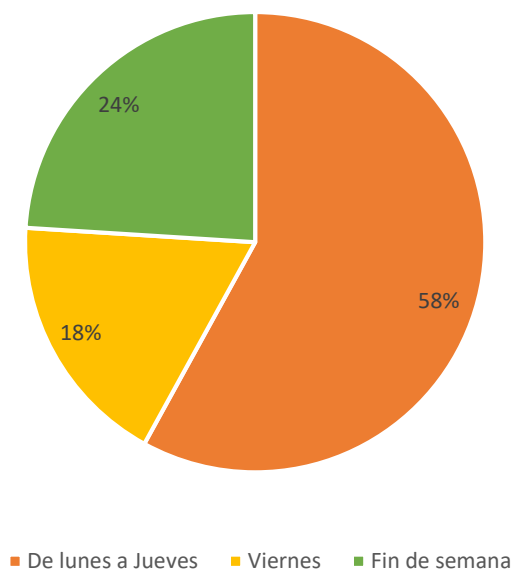
Fuente: Elaboración propia

Evolución de los accidentes con víctimas por días de la semana

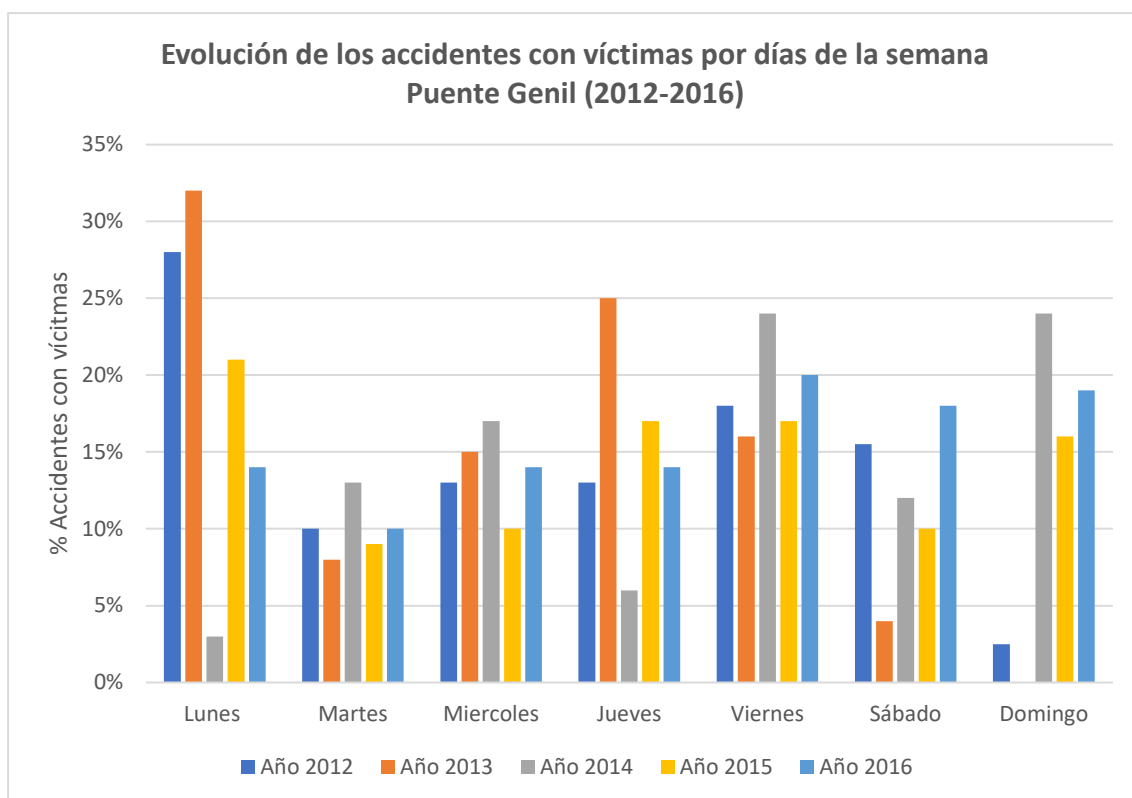
AÑO	lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL
2012	11	4	5	5	7	6	1	39
2013	10	2	4	7	4	1	0	28
2014	1	4	5	2	7	4	7	30
2015	13	6	7	11	11	7	10	65
2016	7	5	7	7	10	9	5	50
TOTAL	42	21	28	32	39	27	23	212
%	20%	10%	13%	15%	18%	13%	11%	
De lunes a jueves 58%					Viernes 18%	Fin de semana 24%		

Fuente: Elaboración propia

Accidentes con víctimas por días de la semana
Puente Genil (2012-2016)



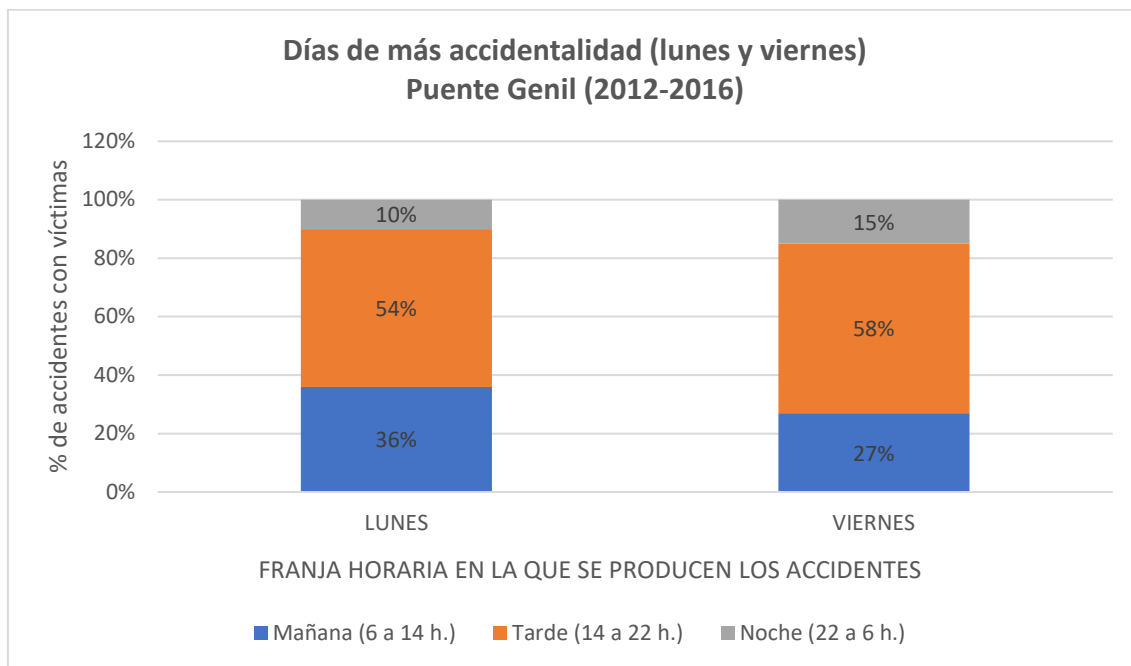
Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

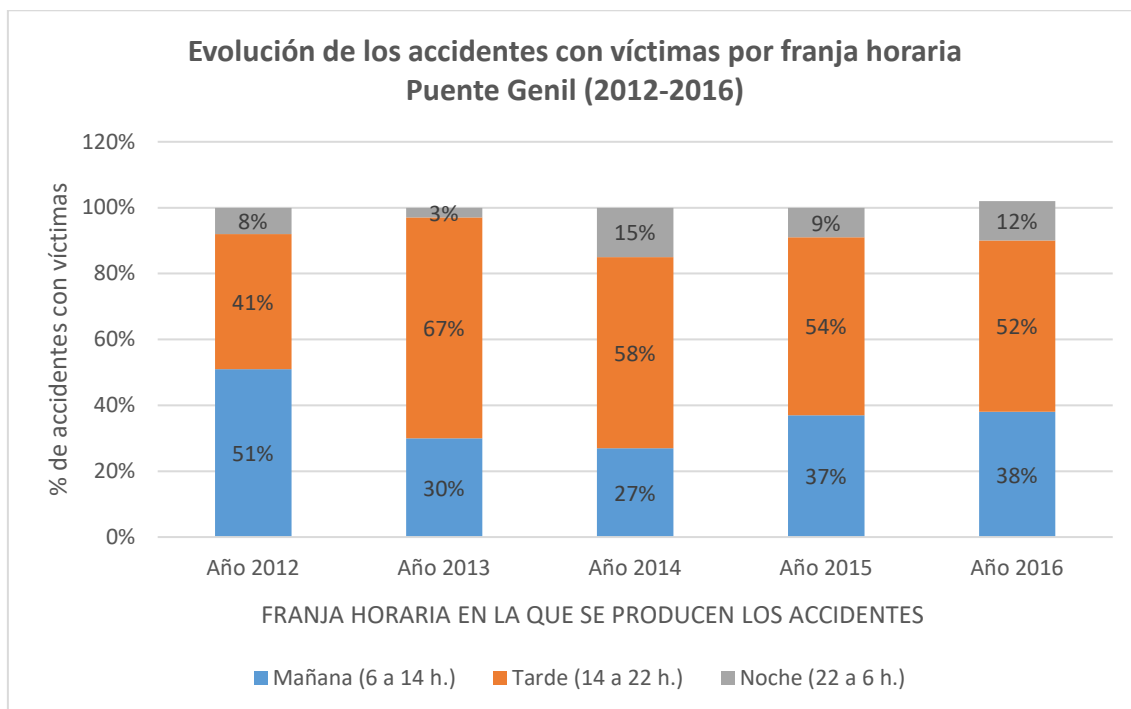
La distribución de la accidentalidad por tipo de día sigue un patrón similar cuya tendencia es una mayor concentración de la accidentalidad durante los días entre semana.

Los días de la semana en los que se producen más accidentes son los **lunes con un 20% y los viernes con un 18% de los accidentes** con víctimas del periodo estudiado. Si estudiamos el periodo del día de lunes y viernes donde se concentran el mayor número de accidentes con víctimas, resulta que **la mayoría de estos suceden por la tarde y la mañana y solo unos pocos por la noche.**



Fuente: Elaboración propia

Con relación al periodo del día, conviene señalar que, en los últimos cinco años, **la franja horaria de la tarde es la que concentra el mayor volumen de accidentes, seguido de la mañana, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad.**



Fuente: Elaboración propia

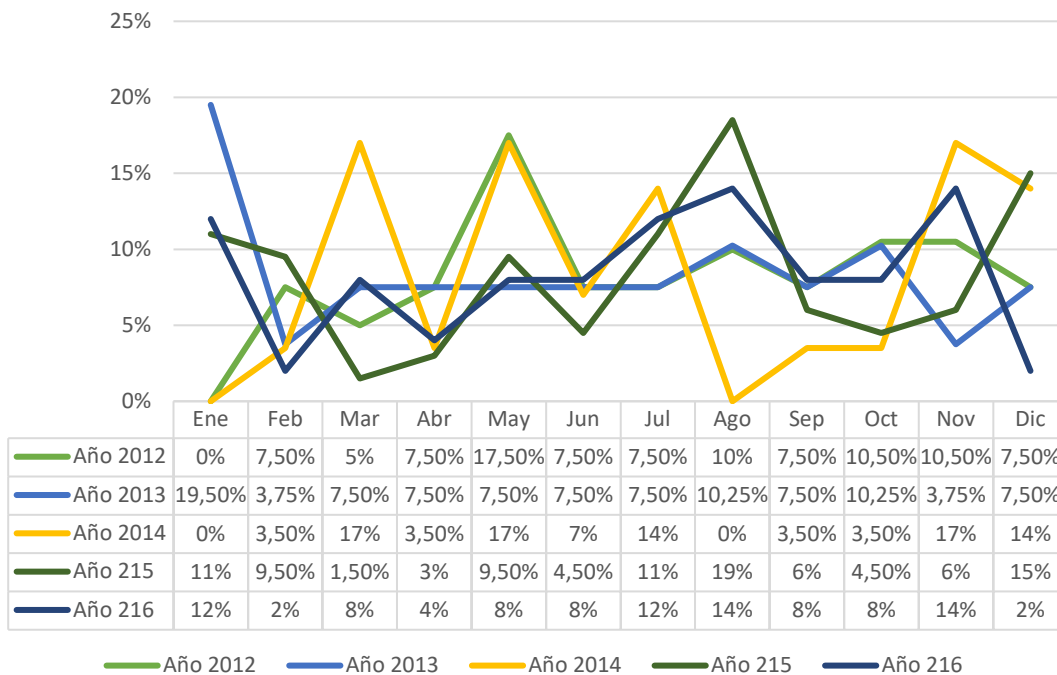
Distribución mensual de los accidentes con víctimas

AÑO	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
2012	0%	7,5%	5%	7,5%	17,5%	7,5%	7,5%	10%	7,5%	10,5%	10,5%	7,5%
2013	19,5%	3,75%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	10,25%	7,5%	10,25%	3,75%	7,5%
2014	0%	3,5%	17%	3,5%	17%	7%	14%	0%	3,5%	3,5%	17%	14%
2015	11%	9,5%	1,5%	3%	9,5%	4,5%	11%	19%	6%	4,5%	6%	15%
2016	12%	2%	8%	4%	8%	8%	12%	14%	8%	8%	14%	2%

Fuente: Elaboración propia

En la gráfica se muestra la distribución mensual de los accidentes de tráfico con víctimas durante los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016. En general, no se observa una tendencia clara en la distribución mensual año tras año, si bien **los meses que acumulan más accidentalidad, suelen ser los de mayo, agosto y diciembre.**

Distribución mensual de los accidentes con víctimas.
Puente Genil (2012-2015)



Fuente: Elaboración propia

11.4. Los accidentes con peatones.

Los peatones son los actores más vulnerables en caso de accidente, por ello conocer su participación en el número de víctimas implicadas es fundamental para elaborar las propuestas y líneas de actuación.

ACCIDENTES CON PEATONES EN PUENTE GENIL. Año 2016

En el año 2016 hubo **7 accidentes con peatones implicados**, lo que supone un 14 % con respecto al total de accidentes.

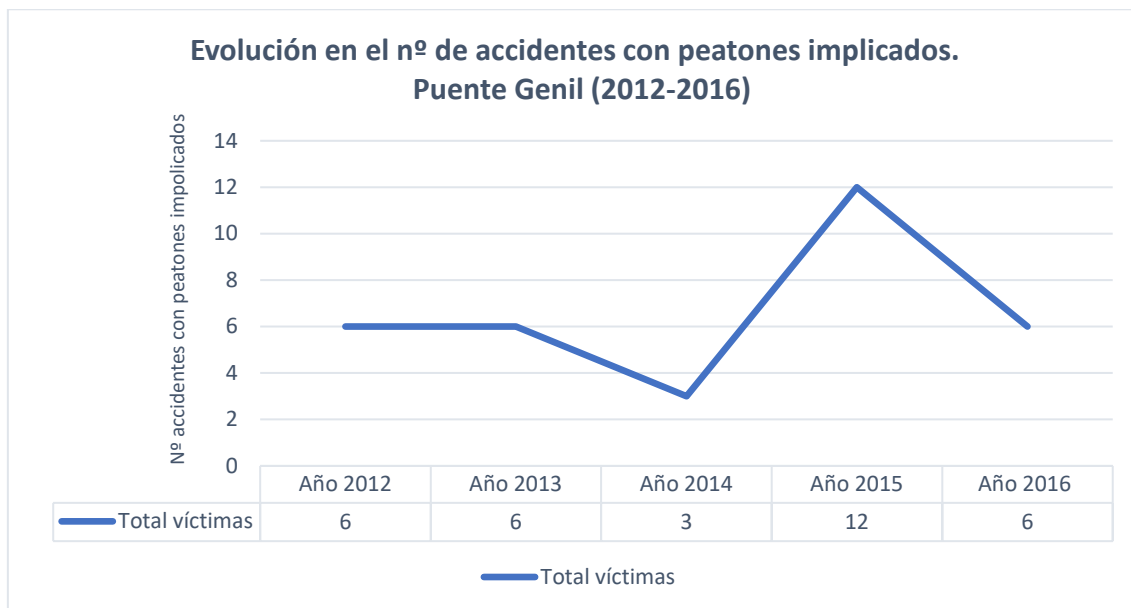
En el año 2015 hubo 12 accidentes con peatones implicados, un 18,5 % con respecto al total, de accidentes de ese año.

Respecto al nivel de lesividad de las víctimas implicadas en estos accidentes:

<i>Fallecidos</i>	<i>Heridos graves</i>	<i>Heridos leves</i>
1.8 %	3.6%	94,6 %

AÑO	Accidentes	Atropellos	% Atropellos sobre total	Víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
2012	39	6	15.4 %	45	0	2	43
2013	28	6	21.5 %	36	0	7	34
2014	30	3	10 %	35	1 peatón	5	32
2015	65	13	20 %	79	0	4	75
2016	50	7	14 %	53	1 peatón	2	50

Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

Si analizamos la evolución de la accidentalidad con peatones implicados durante los últimos cuatro años, se observa que, en valor absoluto, los accidentes con peatones descendieron en 2014 a la mitad en comparación a los dos años 2012 y 2013, para posteriormente en 2015 aumentar al doble de estos dos años. **En el año 2016, se han reducido casi a la mitad los accidentes con peatones, pasando de los 12 del año 2015 a 7 del año 2016, lo que muestra un cambio de tendencia.**

EVOLUCIÓN DE LOS ATROPELLOS RESPECTO AL TOTAL DE ACCIDENTES

	TOTAL VÍCTIMAS	Víctimas PEATONES	% VÍCTIMAS PEATONES
2012	45	6	13'33 %
2013	36	6	16'66%
2014	35	3	8'57%
2015	79	13	16'45%
2016	53	7	13'20%

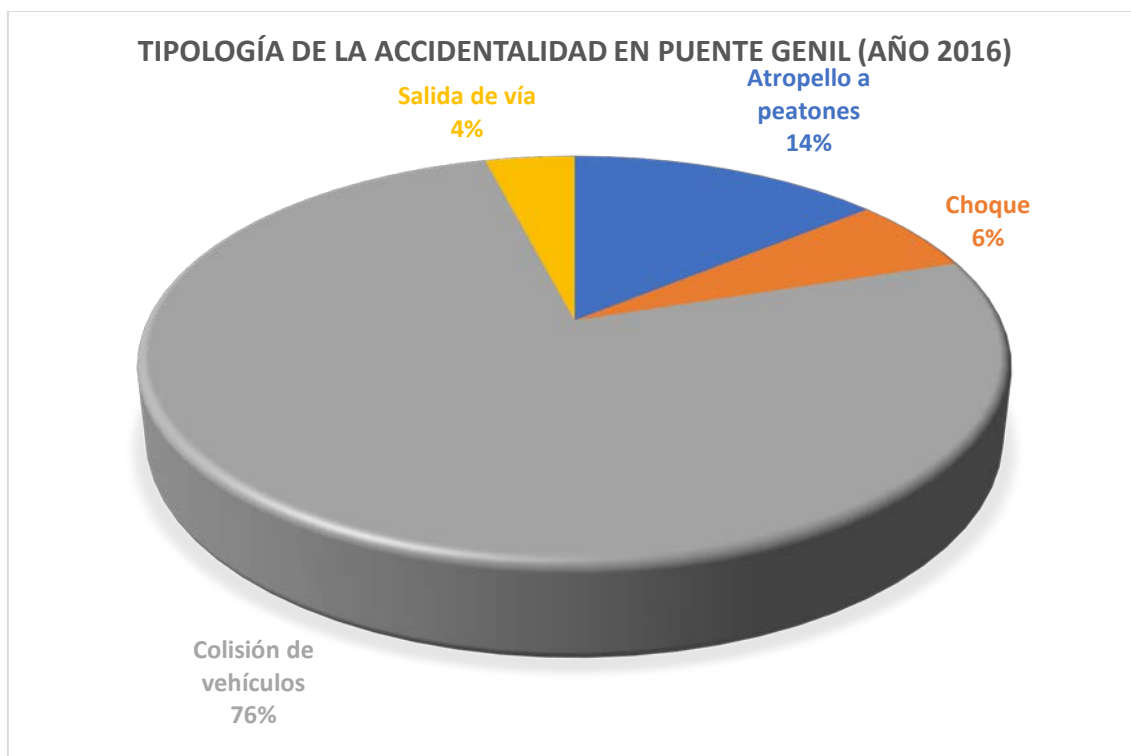
Fuente: Elaboración propia

11.5. Tipo de accidente.

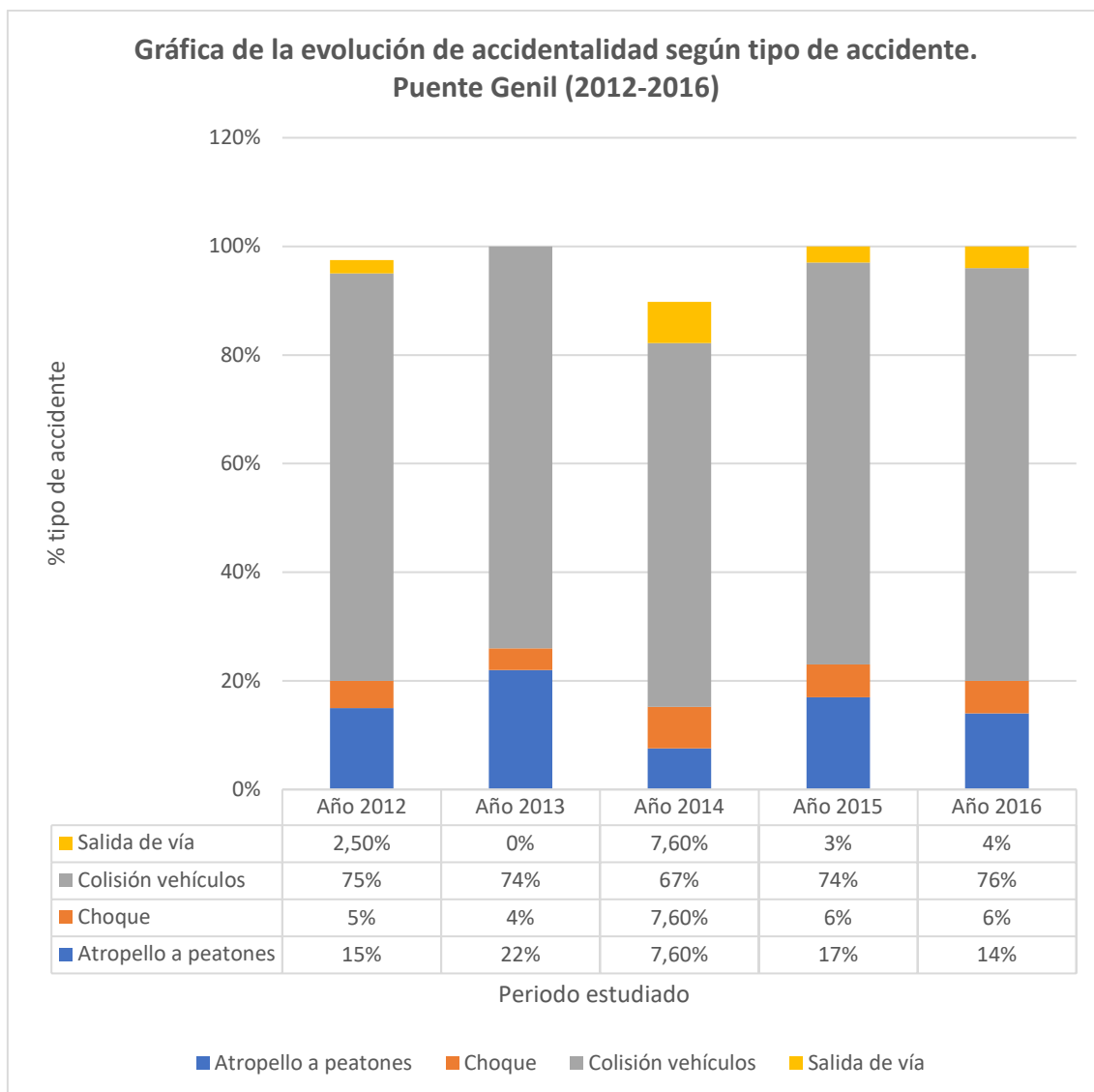
Conocer cuál es el tipo de accidente más frecuente y las causas que lo han ocasionado, permitirá definir las estrategias a seguir para evitarlos o minimizarlos.

En Puente Genil se registran básicamente 4 tipos de accidente: colisión, atropello, choque y salida de la vía.

En 2016 la mayoría de los accidentes (76%), con gran diferencia respecto al resto de tipologías, son por colisión de vehículos, es decir, por choque entre dos vehículos en movimiento. **El segundo tipo de accidente de tráfico más común (14%) son los atropellos a peatones** (implicados vehículos y peatones); a continuación, se sitúan los choques (6%), que suponen el accidente causado por un vehículo en movimiento contra otro parado u objeto presente en la vía. La salida de vía de los vehículos representa (4%) del total de accidentes en la ciudad.



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

Como muestra la tabla, **las colisiones de vehículos son los accidentes más habituales**, y las que mayoritariamente se producen son las colisiones por embestida perpendicular (central y/o posterior) que pudieran ser derivadas por la falta de cumplimiento de la señalización en un cruce y/o distracciones al conducir, o fruto de cualquier deficiencia en la señalización de la vía por deterioro, omisión o falta de visibilidad de la misma por agentes externos, como árboles o setos ornamentales.

11.6. Accidentes por tramo de vía.

Las intersecciones de vías son, a priori, los puntos donde el nivel de conflicto es mayor. El número de vías que confluyen, el tipo de regulación, el volumen de tráfico de vehículos y de movilidad peatonal, influyen decisivamente en la posibilidad de que se produzca un accidente y, también en el nivel de gravedad de las potenciales víctimas.

En el siguiente gráfico se observa que en Puente Genil **la mayoría de accidentes se han producido en intersecciones o en tramos rectos**. Esto evidencia un exceso de confianza por parte de los conductores y peatones que suele provocar conductas distraídas o exceso de velocidad y acaban por ser las causantes de accidentes en lugares sin peligro.



Fuente: Elaboración propia

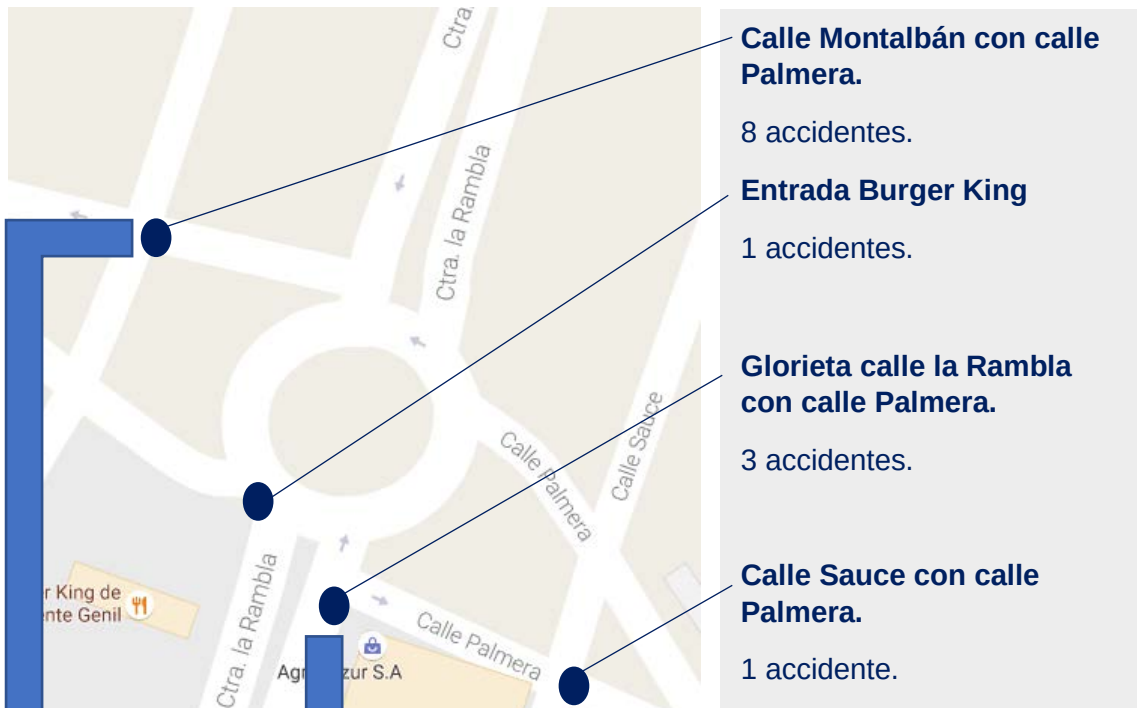
11.7. La localización de los accidentes.

La localización de los accidentes de tráfico, en tramos y cruces, determina los puntos negros y los tramos de concentración de accidentes. En estos habrá que revisar las principales causas y personas implicadas en los accidentes para poder determinar si es necesaria una revisión del estado de la calzada o de la señalización, tanto vertical como horizontal.

Es importante conocer que se considera un punto negro. La definición técnica de punto negro queda recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la Dirección General de Tráfico. En esa Instrucción se considera **Punto Negro** *“aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros”*. No obstante, la Dirección General de Tráfico abandonó el concepto de punto negro para usar la terminología de **“Tramo de concentración de accidentes”** o **“TCA”**. Estos son definidos por la D.G.T. como *“aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad”*.

A continuación, se detallan los tramos de concentración de accidentes detectados en los accidentes con víctimas acaecidos en Puente Genil durante los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016.

T.C.A.1. Calle Palmera, con calle Industria y calle Sauce.



Glorieta c/ la Rambla con c/ Palmera. Foto: Google Maps.



Intersección c/ Montalbán con c/ Palmera. Foto: Google Maps.

T.C.A.1. Glorieta c/ La Rambla con c/ Palmera y c/ Sauce.

En este punto, el tipo de accidente más frecuente es la colisión por embestida, derivada de no respetar la señalización de prioridad de paso -ceda el paso para acceder a la glorieta-. También se han contabilizado alcances, cuando vehículos han sido investidos por otros mientras estaban detenidos para ceder el paso a los peatones -en el paso de peatones previo a la glorieta- a los vehículos que se encontraban circulando en el interior de la glorieta.

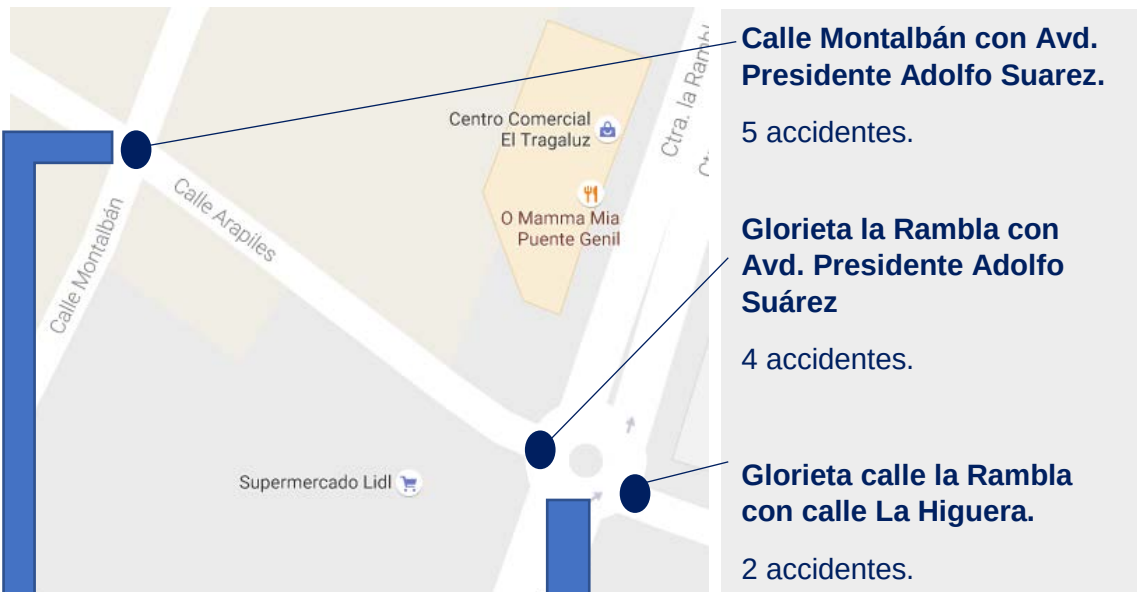
Y otro tipo de accidente contabilizado ha sido colisiones al cambiar de carril en el interior de la glorieta.

Independientemente de que muchos de los accidentes que se producen en este tipo pudiesen ser derivados de infracciones como no respetar señalización de prioridad de paso y distracciones, convendría el mantenimiento periódico de las marcas viales de la zona: pasos de peatones, paso para bicicletas del carril bici y marcas viales de separación de carriles del interior de la glorieta. Además de estudiar si la circulación por este punto a velocidades inadecuadas también pudiese ser un factor que coadyuve a que se produzcan accidentes.

T.C.A.1. Intersección c/ Montalbán con calle Palmera.

En esta intersección el tipo de accidente que se suele producir es la colisión por embestida, que en la mayoría de las ocasiones suele tener como causa directa la falta de respeto de la señalización vertical de prioridad de paso (señal de ceda el paso) que se encuentra en calle Palmera. Si bien durante la redacción de este Plan de Seguridad Vial Urbano, se ha sustituido la señal de ceda el paso por una señal de STOP, además de dar instrucciones para que el equipo de jardinería de la empresa pública EGEMASA, realice un podado continuo del seto de plantas ornamentales que hay en la intersección para que no reste visibilidad en el cruce.

T.C.A.2. Intersecciones de Avenida Adolfo Suárez con calle Montalbán, calle la Rambla y calle La Higuera.



Glorieta de c/ la Rambla con Avda. Adolfo Suárez y con c/ la higuera. Foto: Google Maps.



Intersección de c/ Montalbán con la Avd. Adolfo Suárez. Foto: Google Maps

T.C.A.2. Glorieta de c/ la Rambla con Avda. Adolfo Suárez y con c/ la Higuera.

En esta intersección el tipo de accidente que se suele producir es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización de horizontal y vertical de prioridad de paso. También se han producido alcances y un atropello.

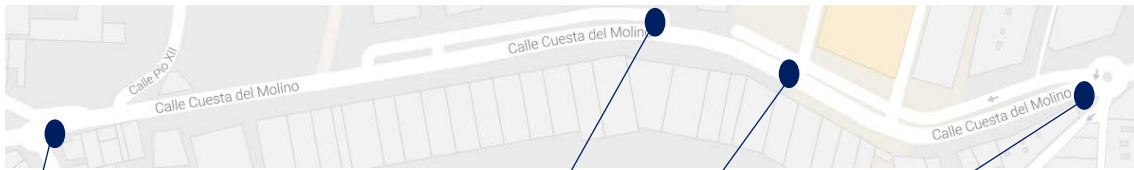
Este es uno de los puntos más conflictivos del municipio -donde se concentran bastantes accidentes- ya que sirve de distribuidor tanto de acceso como de salida, así como por la importancia de la calle la Rambla y la Avenida Adolfo Suárez, por lo que es conveniente estudiar esta intersección en un futuro para comprobar si junto con las infracciones reseñadas, el diseño y/o señalización de la vía pudiese estar influyendo negativamente en la seguridad vial.

T.C.A.2. Intersección de Montalbán con Avda. Adolfo Suárez.

En esta intersección el tipo de accidente que se produce es colisión por embestida, motivados por no respetar la señalización de prioridad de paso que existe en calle Montaban -señal de STOP-.

Conviene reforzar la señalización vertical de prioridad de paso -señal de STOP- con marcas viales de STOP con la correspondiente línea de detección, además de estudiar si otras variables como una velocidad inadecuada pudiesen estar influyendo en la seguridad vial de la intersección.

T.C.A.3. Calle Cuesta del Molino.



Con calle Cantarerías 1 accidente.

Frente a Frutas Triviño 3 accidentes.

Frente a Instalaciones Anody 1 accidente.

Glorieta con calle Parejo y Cañero 3 accidentes.



Intersección c/ Cuesta del Molino con c/ Industrias, Parejo y Cañero, Poeta García Lorca... Foto: Google Maps



Calle Cuesta del Molino, tramo frente a Frutas Triviño. Foto: Google Maps

T.C.A.4. Calle Cuesta del Molino, tramo frente a Frutas Triviño.

La cuesta del Molino es una de las vías que soporta más tráfico de la ciudad, en este tramo reseñado se han registrado un tipo de accidente bastante heterogéneo, que va desde colisiones, choques y alcances, a lo que hay que unir un atropello mortal en el año 2.014 (frente a la entrada de la Clínica Parejo y Cañero).

Esta vía cuenta con números pasos para peatones y a primera hora de la mañana el sol deslumbra a los conductores de los vehículos que circulan en sentido ascendente, por lo que sería muy conveniente realizar un estudio de la velocidad de paso de los vehículos por esa vía, por si hubiese que adoptar alguna medida para el calmado del tráfico y la protección de los usuarios más vulnerables que transitan por esta vía, dado que la posibilidades de sobrevivir a un atropello son inversamente proporcional a la velocidad con la que se es atropellado.

T.C.A.4. Glorieta cuesta del Molino con c/ Industrias, Parejo y Cañero, Poeta García Lorca...

En esta intersección el tipo de accidente más común es colisión por embestida al no respetar la prioridad de paso los vehículos que circulan por Cuesta del Molino en sentido ascendente a quienes ya se encuentran en el interior de la Glorieta, se han producido también alcances.

Como se ha dicho antes sobre la Cuesta del Molino, el problema endémico de esta vía sea junto con el gran volumen de tráfico que soporta, que la velocidad a la que circulan los vehículos por ella en muchas ocasiones no sea la adecuada para las condiciones de la vía y del tráfico, algo que se deberá someter a estudio.

No obstante, ya se trabaja en una actuación de calmado de tráfico en el paso de peatones de acceso a la Clínica Parejo y Cañero, que sin duda deberá mejorar la seguridad vial de los peatones que transiten por este paso de peatones además y de los turismos que circulen por la glorieta próxima al mismo.

También se precisa un rediseño de los carriles de la glorieta para evitar las trayectorias rectilíneas que trazan muchos vehículos al circular por ella.

T.C.A.4. Calle Pérez de Siles (antigua calle España).



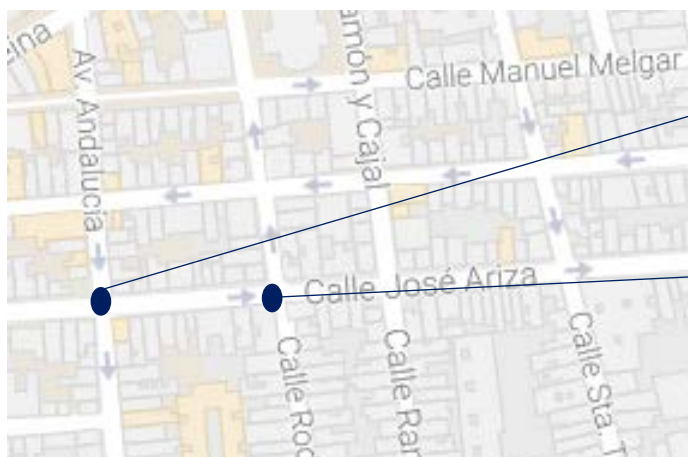
Calle Pérez de Siles (Antigua calle España). Foto: Google Maps

T.C.A.4. Calle Pérez de Siles (Antigua calle España).

Esta calle enlaza con la calle cuesta del Molino y también soporta gran cantidad de tráfico y velocidades de paso inadecuadas para las condiciones de la vía y del tráfico. En este punto se han producido dos alcances junto al paso de peatones cuando los vehículos se detuvieron para ceder el paso a los peatones.

Se precisa una actuación para reducir la velocidad de los vehículos, y garantizar la seguridad vial de los peatones.

T.C.A.5. Intersecciones de *calle José Ariza* con *Avd. de Andalucía* y *calle Rodolfo Gil*.



**Calle José Ariza con
Avenida de Andalucía.**
2 accidentes.

**Calle José Ariza con calle
Rodolfo Gil.**
2 accidentes.



Intersección Calle José Ariza con Avenida de Andalucía. Foto: Google Maps

T.C.A.5. Intersección calle José Ariza con calle Rodolfo Gil.

En esta intersección el tipo de accidente que se suele producir es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización vertical de prioridad de paso -señal de STOP-. Aunque las causas de los accidentes que se producen en esta intersección sean a consecuencia de una conducción distraída, convendría reforzar la señalización de STOP con su correspondiente marca vial y línea de detección sobre el asfalto.



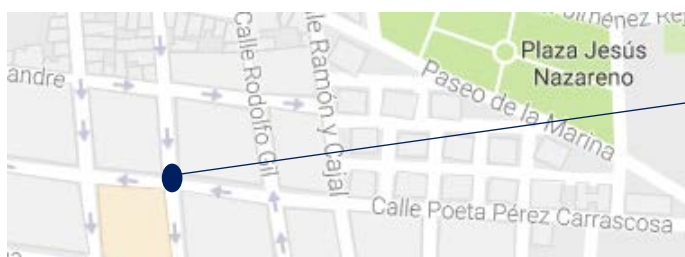
Intersección Calle José Ariza con Avenida de Andalucía. Foto: Google Maps 



T.C.A.5. Intersección calle José Ariza con calle Rodolfo Gil

En esta intersección el tipo de accidente que se suele producir es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización vertical de prioridad de paso -señal de STOP-. Aunque existe una señal de STOP -delante del naranjo- en el lado derecho de la vía con un texto "a 5 metros" y otra señal de STOP en el lado izquierdo, convendría reforzar la señalización de STOP con su correspondiente marca vial y línea de detención.

T.C.A.6. Intercepción de Avenida de Andalucía con calle Poeta Pérez Carrascosa.



**Avda. de Andalucía con
calle Poeta Pérez
Carrascosa Avenida.**

5 accidentes.



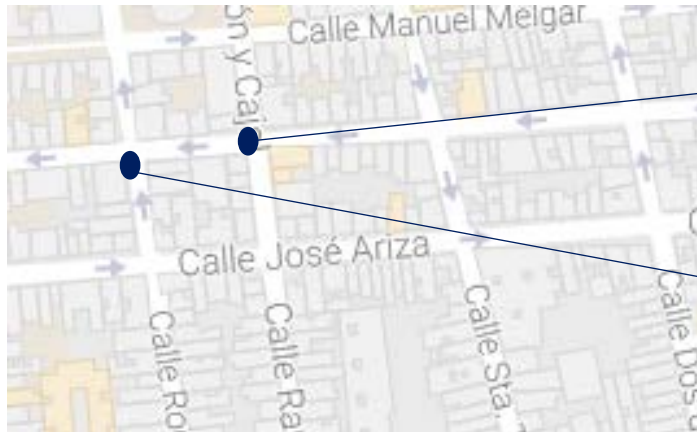
Intersección Avenida de Andalucía con calle Poeta Pérez Carrascosa. Foto: Google Maps

T.C.A.6. Intersección de Avd. de Andalucía con calle Poeta Pérez Carrascosa.

En esta intersección el tipo de accidente que se suele producir es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización vertical de prioridad de paso -señal de STOP-. Aunque existe dos señales de STOP a ambos lados de la vía, la del lado derecha es poco visible al encontrarse tras un naranjo. Convendría color la señal de STOP del lado derecho delante del naranjo para que sea visible.

Durante la redacción de este Plan de Seguridad Vial Urbano se pintado sobre el asfalto de esta intersección una marca vial de STOP y su correspondiente línea de detención.

T.C.A.7. Intersecciones calle *Historiador Antonio Aguilar Cano* con calle *Rodolfo Gil Ramón y Cajal* y con calle *Rodolfo*



C/ Historiador Aguilar y cano con calle Ramón y Cajal.

2 accidentes

C/ Historiador Aguilar y Cano con c/ Rodolfo Gil
3 accidentes.



Intersección de Calle Rodolfo Gil con calle Antonio Aguilar y Cano. Foto: Google Maps

T.C.A.7. Intersección de c/ *Historiador Antonio Aguilar y cano* con c/ *Rodolfo Gil*.

En este punto el tipo de accidente más común es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización vertical de prioridad de paso. Aunque existen dos señales verticales de prioridad de paso -STOP-, es posible que siempre alguna de ellas no esté visible por los vehículos estacionados.

Se recomienda el pintado de una marca vial de STOP en el pavimento junto a la correspondiente línea de detención obligatoria.



Intersección Calle Historiador Antonio Aguilar y Cano con calle Ramon y Cajal. Foto: Google Maps



T.C.A.7. Intersección de calle Historiador Antonio Aguilar y cano con calle Ramón y Cajal.

En este punto el tipo de accidente más común es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización vertical de prioridad de paso -señal de STOP-. La señal es poco visible, por lo que se recomienda instalar otra señal de STOP en la parte izquierda de la vía, además de pintar en el asfalto una marca vial de STOP y su línea de detección obligatoria.

TCA8. Intersecciones c/ Cruz del Estudiante con c/ Ramón y Cajal y calle Rodolfo Gil.



Calle Cruz del Estudiante con calle Ramón y Cajal.

2 accidentes.

Calle Cruz del Estudiante con calle Rodolfo Gil.

3 accidentes



Intersección Calle Historiador Antonio Aguilar y Cano con calle Ramon y Cajal. Foto: Google Maps

T.C.A.8. Intersección de Ramón y Cajal con calle Cruz del Estudiante.

En este punto el tipo de accidente más común es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar los vehículos que circulan por calle Ramon y Cajal la señal de STOP que tienen en su vía. Aunque la señal vertical aparece en la fotografía perfectamente visible, se recomienda pintar en el pavimento una marca vial de STOP junto con la correspondiente línea de detención, para reforzar la señal vertical en caso de que su visibilidad mermase cuando estacionan vehículos en sus proximidades.



Intersección Calle Rodolfo Gil con calle Cruz del Estudiante. Foto: Google Maps



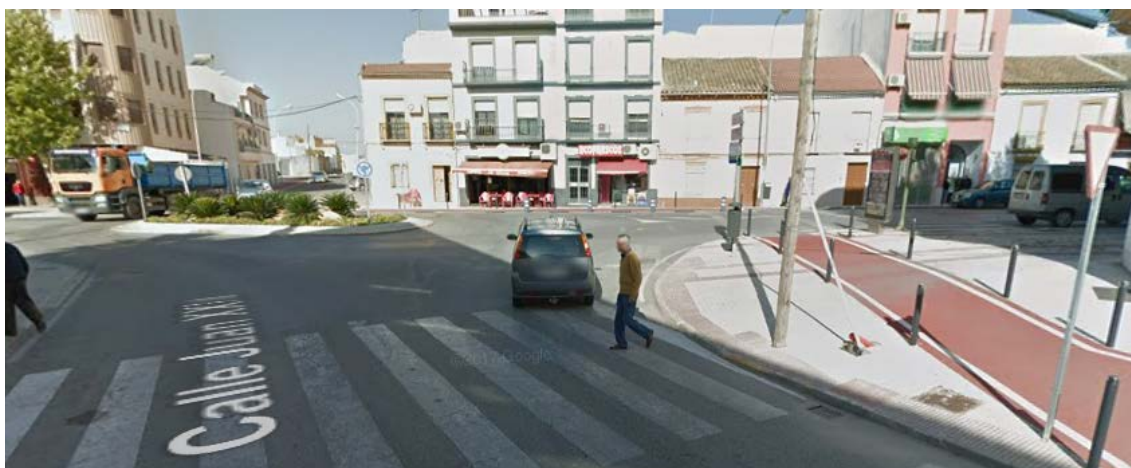
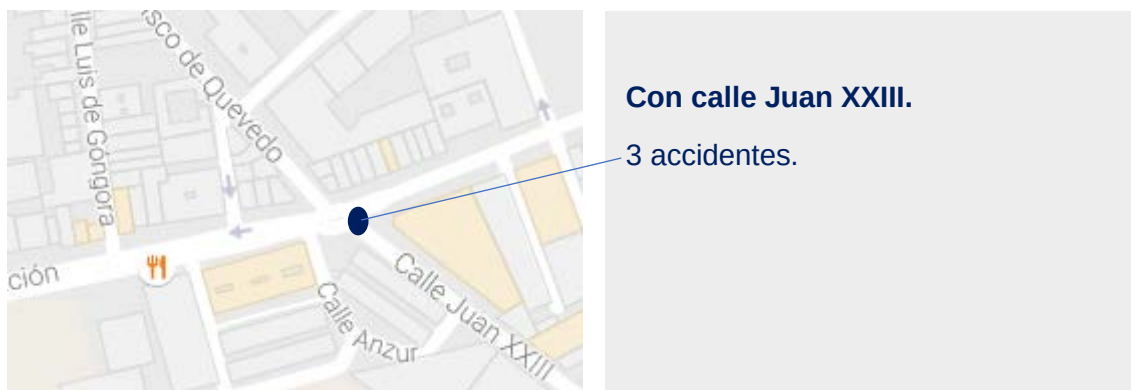
T.C.A.8. Intersección de calle Rodolfo Gil con calle Cruz del Estudiante.

En este punto el tipo de accidente más común es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar los vehículos que circulan por calle Rodolfo Gil la señal de CEDA EL PASO que tienen en su vía.

Se recomienda sustituir la señal de CEDA EL PASO por dos señales verticales de STOP una a la izquierda y otra a la derecha y pintar en el pavimento una marca vial de STOP junto a una línea de detención obligatoria.

En el mismo mástil de la señal de STOP que se coloque a la derecha colocar una señal de prohibido girar hacia la izquierda, para anular y retirar la antiquísima señal de dirección prohibida que aparece en calle Cruz del Estudiante en la parte superior izquierda de la foto.

T.C.A.9. Intersección de la Avenida de la Estación con la calle Juan XXIII.



Intersección Avenida de la Estación con calle Juan XXIII. Foto: Google Maps



T.C.A.9. Intersección de Avda. de la Estación con calle Juan XXIII.

En esta intersección el tipo de accidente que se suele producir es la colisión por embestida, ocasionada al no respetar la señalización de horizontal y vertical de prioridad de paso. También se han producido un atropello. Es conveniente estudiar esta intersección en un futuro para comprobar si el diseño y/o señalización de la vía pudiese estar influyendo negativamente en la seguridad vial.

[illegible]

Avda. de la Estación con c/ Juan XIII (3) (*)	Avda. de la Estación n.º 7 (2) (*)
Avda. de la Estación n.º 51 (2) (*)	Avda. de la Estación n.º 89 (1)
Avda. de la Estación con c/ Revisores (1)	Avda. de la Estación con c/ Isaac Peral (1)
Avda. de la Estación n.º 50 (2) (*)	Avda. de la Estación n.º 47 (1)
Avda. de la Estación n.º 26 (1)	Avda. de la Estación n.º 18 (1)
Avda. de la Estación con c/ Fco. Quevedo (1)	Avda. de la Estación con Avda. M. Reina (1)
Avda. de la Estación n.º 21 (1)	Avda. de la Estación con c/ L. de Góngora (1)
Avda. de la Estación con c/ A. Sánchez C. (1)	Avda. de la Estación n.º 91 (1)
Avda. de la Estación con calle Lope de Vega (1)	Avda. de la Estación n.º 233 (1)

La mayoría de los accidentes en Puente Genil se localizan en los puntos de mayor nivel de conflicto, como son las vías y accesos principales debido al alto tráfico que concentran. Destaca **la Avenida de la Estación con 23 accidentes con víctimas en los últimos cinco años**, aunque por su gran longitud, los accidentes se producen en lugares dispersos, salvo en cuatro puntos de la Avda. que en este periodo de tiempo se han producido más de un accidente con víctimas: Avda. de la Estación n.º 7, Avda. de la Estación n.º 50, Avda. de la Estación n.º 51 y Avda. de la estación con calle Juan XIII.

Por la gran cantidad de tránsito de vehículos y peatones que soporta diariamente la Avenida de la Estación y el número elevado de accidentes que se producen en ella, se recomienda una auditoría de esta vía, en especial en aquellos puntos que concentran mayor número de accidentes y allí donde se produjeron atropellos a peatones.

11.8. Localización de los atropellos a peatones.

El peatón es el principal protagonista del espacio público y, al mismo tiempo, el elemento más frágil frente a los distintos medios de transporte con los que convive; es decir, el más vulnerable en caso de accidente de tráfico. El grado de vulnerabilidad depende en gran medida, sin embargo, de la edad de la persona, de su condición física y de sus pautas y hábitos de comportamiento a la hora de desplazarse por la calle.

La vulnerabilidad de los peatones está relacionada fundamentalmente con su interacción en el espacio urbano con los medios de transporte a motor, así como con los diversos factores vinculados al diseño de la vía pública y la gestión de la movilidad. Para reducir su riesgo de accidente es necesario, por tanto, profundizar en el conocimiento de dichos factores y adoptar medidas de protección que hagan de la calle un lugar más seguro desde el punto de vista de la accidentalidad vial.

El campo visual de un niño cuando se mueve como peatón es muy inferior al de un adulto, por ello tiene mayor riesgo de sufrir un atropello. Los propios niños y los conductores deben ser conscientes de esta característica que afecta a los menores, y extremar la precaución al moverse en el caso de los pequeños y circular con prudencia, sobre todo en las intersecciones, entornos escolares, pasos de peatones, etc., en el caso de los conductores.

A causa del envejecimiento, las personas mayores se caracterizan por unos movimientos más lentos, limitaciones visuales y auditivas, y reacciones poco previsibles que multiplica su riesgo frente a los vehículos a motor.

En la gráfica siguiente se relacionan los atropellos a peatones acaecidos en Puente Genil en los últimos cinco años. Y se recomienda una auditoría de seguridad vial en cada uno de los espacios en los que se produjo los atropellos, al objeto de verificar que el diseño urbanístico, la señalización vial o cualquier otra circunstancia, incidan negativamente en la seguridad vial de los peatones. Y poder corregir aquellas deficiencias que se detecten.

ATROPELLOS A PEATONES EN PUENTE GENIL (2.012 – 2.016)

Lugar	N.º de víctimas	Edad peatón	Sexo	Fecha	Hora	Día semana	Paso de peatones
c/ Aguilar con Plza. Romeral	1	53	Mujer	03/03/12	11:07	Sábado	SI
c/ Plaza nacional	1	60	Hombre	07/04/12	10:55	Sábado	NO
c/ Velázquez, n.º 21 (1)	1	77	Mujer	12/05/12	10:05	Sábado	NO
c/ Avda. Andalucía, n.º 14 (1)	1	54	Mujer	22/05/12	20:40	Martes	NO
c/ J. Ariza con c/ R. y Cajal (2)	1	80	Mujer	21/09/12	11:10	Viernes	NO
c/ J. Ariza con c/ R. y Cajal (2)	1	34	Mujer	21/03/13	20:00	Jueves	NO
c/ J. Ariza con c/ R. y Cajal	1	92	Hombre	5/01/15	13:45	Lunes	NO
c/ Industrias con c/ Santaella	1	54	Varón	20/10/12	16:50	Viernes	SI
Avda. de la Estación, n.º 91	1	7	Mujer	13/05/13	19:20	Lunes	SI
Avda. Andalucía con c/ J. Ariza (2)	1	76	Mujer	17/06/13	20:05	Lunes	NO
Avda. de la Estación, n.º 229	2	73 y 69	Mujeres	26/06/13	21:45	Mierc.	SI
Poeta García Lorca, n.º 5 (2)	1	47	Mujer	05/09/13	18:15	Jueves	NO
Paseo del Romeral, n.º 21 (3)	1	15	Hombre	16/10/13	18:30	Mierc.	SI
c/ C. Castillo con c/ Sus. Benítez	1	73	Hombre	16/12/13	19:45	Lunes	SI
c/ Cald. Barca con c/ M. A. Blanco	1	36	Hombre	09/03/14	12:50	Domin.	SI
c/ C. Molino (entrada Clínica) (3) (+)	1	72	Hombre	16/05/14	9:45	Viernes	SI
c/ Gran Capitán con Carlos I (4)	1	8	Hombre	14/06/14	14:25	Sábado	SI
Avd. Estación con c/ M. Cervantes	1	20	Mujer	28/01/15	19:35	Mierc.	SI
c/ Industrias con c/ Santaella	1	43	Hombre	02/02/15	20:45	Lunes	SI
Avd. Estación n.º 89	1	34	Mujer	05/02/15	16:15	Jueves	SI
c/ San Sebastián, n.º 25 (4)	2	41 y 3	Mujeres	12/06/15	18:15	Viernes	SI
c/ B. Cerdeña (tras geriátrico) (4)	1	9	Hombre	28/07/15	20:48	Martes	NO
Avda. Estación, n.º 18	1	69	Hombre	20/08/15	9:55	Jueves	SI
c/ Churruca, n.º 11	1	77	Mujer	24/08/15	9:00	Lunes	NO
Avd. Estación con Avd. M. Reina	1	29	Mujer	3/09/15	19:30	Jueves	NO
c/ J. Ariza con c/ Rodolfo Gil	1	77	Mujer	15/09/15	10:40	Martes	SI
c/ Juan XXIII, n.º 1	1	53	Mujer	18/09/15	10:15	Viernes	SI
c/ Montalbán (Mercadona)	1	62	Mujer	18/12/15	16:55	Viernes	SI
c/ Daoiz y Velarde, n.º 19	1	80	Mujer	04/01/16	11:35	Lunes	NO
c/ Doctor Ochoa, n.º 81	1	73	Mujer	28/07/16	11:35	Jueves	NO
c/ La Rambla (Frente LIDL) (4)	1	58	Mujer	05/08/16	21:25	Viernes	NO
c/ La Rambla con c/ Higuera	1	39	Mujer	18/08/16	21:05	Martes	SI
c/ Avd. de la Estación, n.º 51 (+)	1	69	Hombre	16/08/16	13:50	Martes	SI
Avd. de la Estación, n.º 26	1	40	Mujer	21/09/16	20:40	Mierc.	NO
c/ Ramón y Cajal, n.º 52 (4)	1	24	Hombre	27/10/16	16:25	Jueves	NO

-
- (1) El atropello se produjo al cruzar el peatón tras un vehículo que realiza maniobra de marcha atrás.
 - (2) El atropello se produjo cuando el vehículo se encontraba detenido en una intersección para ceder el paso a los vehículos que se aproximan por otra vía, y el peatón pensando en que le han cedido el paso cruza por delante del vehículo que se encuentra detenido -sin hacer contacto visual con el conductor- en el momento de que este reanuda la marcha.
 - (3) En estos atropellos influyeron los deslumbamientos por el sol de la mañana y de la tarde.
 - (4) Una de las causas de estos atropellos fue la irrupción del peatón en la calzada de forma indebida.

(+) Los peatones atropellados en estos accidentes fallecieron.

11.9. Perfil de las víctimas.

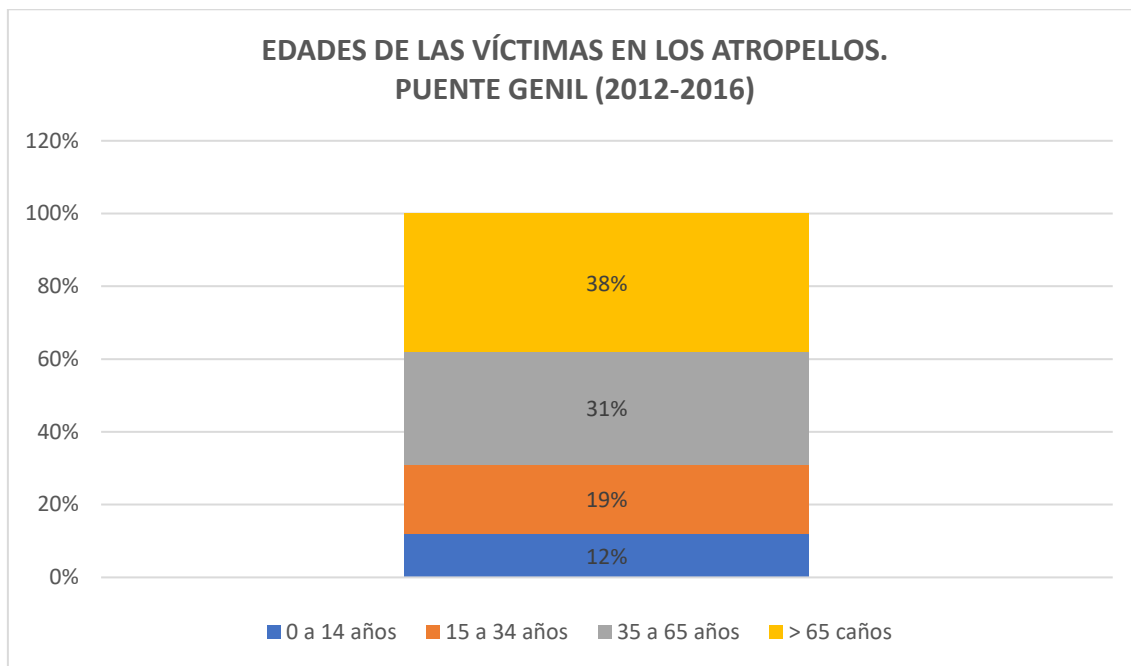
El análisis exhaustivo del perfil de las víctimas y de los conductores nos desvela a qué grupo de personas debemos proteger en mayor medida y a qué otras debemos educar. Así, conocer quien comete la mayoría de las infracciones, sea el conductor o el peatón, conocer el motivo por el que realiza la infracción, por una falta de educación vial o cumplimiento de las normas o por un planeamiento urbanístico inadecuado, su edad, género y en general, conocer los tipos de colisiones y/o atropellos, etc., nos proyecta de manera clara la problemática existente en la ciudad Puente Genil, para de esta manera poder generar propuestas de actuación acotadas a la realidad urbana. Para realizar este análisis se han considerado dos perfiles distintos:

- Perfil de las víctimas peatones. A este grupo pertenecen todos los peatones atropellados, tanto por infracción propia como por infracción del conductor del vehículo.
- Perfil del conductor implicado en accidentes: En este grupo se consideran todos los conductores que provocaron o se vieron implicados en un accidente

Perfil de las víctimas peatones:

La edad media de la víctima peatón en el periodo de tiempo de enero de 2012 a junio de 2016 es de 49 años. A pesar de que se han detectado atropellos entre todos los grupos de edades, hay que destacar que los adultos **y las personas mayores son los que más se ven implicados en los atropellos, de entre éstos destaca que un 22% de las víctimas en atropello son mayores de 75 años, un 38% mayores de 65 años, sin obviar un 12 % de los atropellados que son menores de 12 años.**

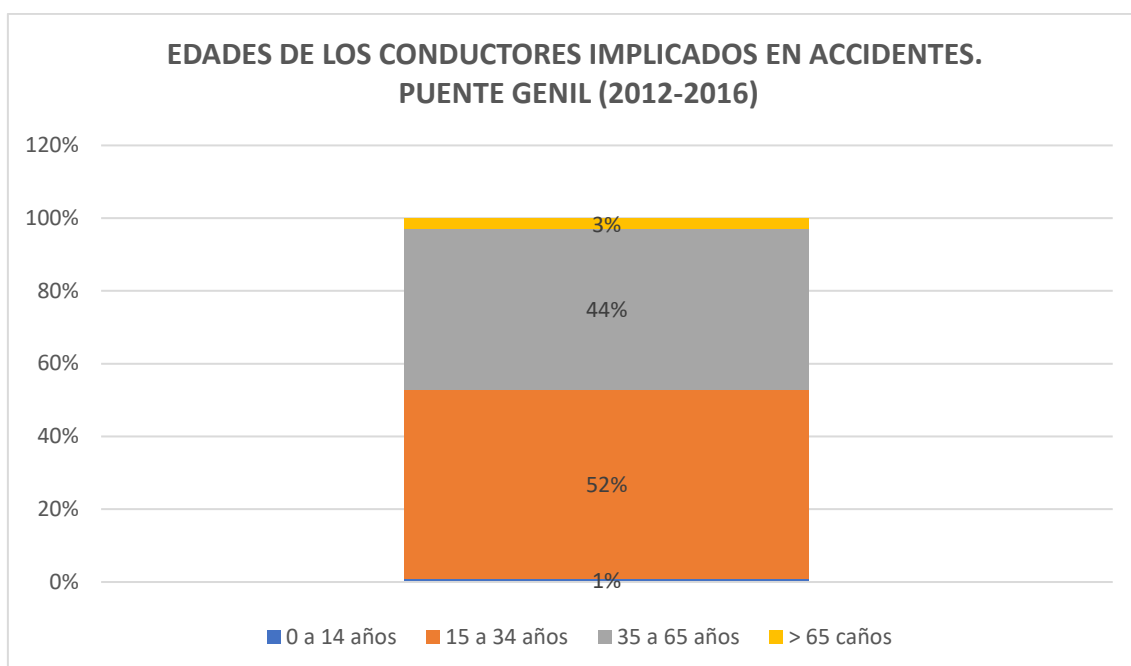
La grafica siguiente refleja el perfil de las víctimas de atropellos por edades y distribución porcentual respecto al total de víctimas de atropello en el periodo estudiado 2.012-2.016.



Fuente: Elaboración propia

Perfil del conductor implicado en accidentes:

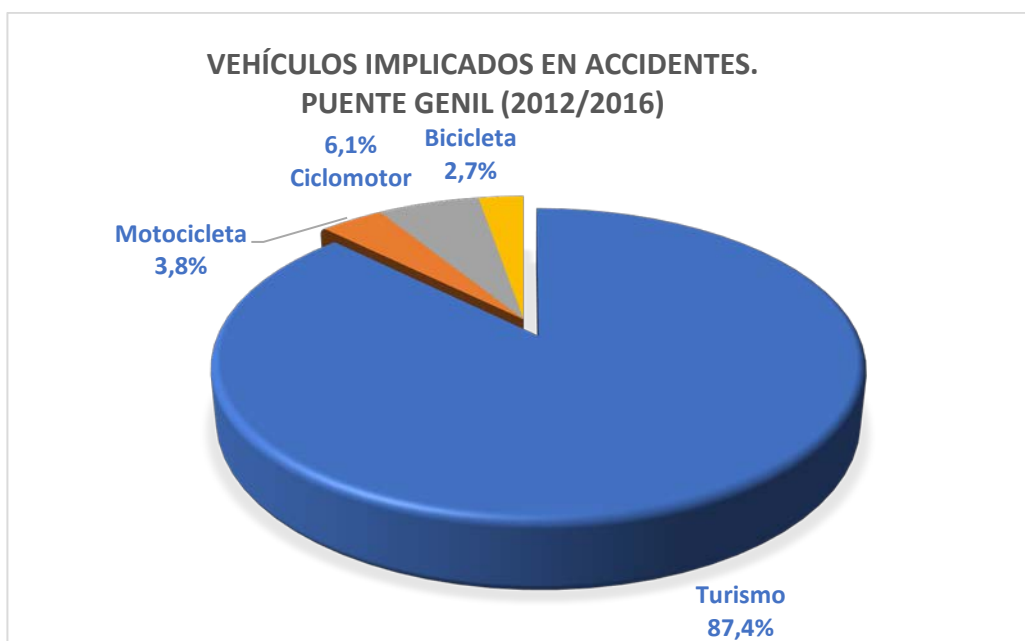
La media de edad del conductor implicado en accidentes con víctimas es de 36 años. La siguiente gráfica muestra que la mayor parte de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes son los jóvenes, siendo el 44% menores de 35 años, aunque no se puede obviar el destacado papel de los adultos.



Fuente: Elaboración propia

11.10. Vehículos implicados en los accidentes.

Desde el 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2016 se produjeron en Puente Genil 321 accidentes, en los que se vieron implicados 367 vehículos, de los cuales la mayoría fueron turismos (87%).



Fuente: Elaboración propia

La participación de vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores) en la accidentalidad es de un 9,9% y conviene destacar que las bicicletas, cada vez más utilizadas para la movilidad cotidiana, tienen también cada vez mayor presencia en los accidentes de circulación con víctimas (2,7%), en todo el periodo estudiado:

VEHÍCULOS IMPLICADOS EN ACCIDENTES

	2012	2013	2014	2015	2016
Turismos	60	40	42	100	79
Motocicletas	4	1	3	2	4
Ciclomotores	6	4	6	4	2
Bicicletas	0	3	1	4	2

Fuente: Elaboración propia

12.- SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS.

El proceso de caracterización de la accidentalidad de Puente Genil permite identificar los problemas de seguridad vial existentes y sus causas. Es por lo tanto el primer paso para avanzar en su solución.

Los problemas de incidencia sobre la seguridad vial urbana suelen ser de muy diversa índole, ya que su raíz puede ser urbanística, normativa, vial, policial, cívica... Por ello estamos obligados a realizar una diagnosis detallada con el fin de asegurar que la definición de los objetivos locales y la formulación de las propuestas de actuación van en la misma dirección.

Los principales datos de la diagnosis se basan en los datos obtenidos de los accidentes con víctimas registrados por la policía local de Puente Genil desde el 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2016, los cuales nos permitirán caracterizar cual es la situación actual de la accidentalidad con víctimas en Puente Genil, para poder definir cuáles son las líneas a seguir para mejorar las deficiencias detectadas y conseguir llegar a los objetivos marcados en el presente Plan de Seguridad Vial de Puente Genil.

A continuación, se detallan los principales datos para tener en cuenta:

- La evolución de la accidentalidad en Puente Genil, presenta un cambio de tendencia positivo ya que **el número de accidentes con víctimas se ha reducido en 2.016 un 23 % en comparación con el año 2.015.**
- No solo los accidentes han disminuido, sino que **el número de víctimas que han causado también se redujeron un 15 % en 2.016 comparación con el año 2.015**, si bien es cierto que hay menos accidentes y menos víctimas, **pero aumenta la letalidad, en el 2.016 se registra un fallecido**, algo que no ocurrió el año anterior.

- **La mayoría de los accidentes con víctimas se concentran en días laborables** (58% de lunes a jueves), coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad.
- **Los días de la semana en los que se producen más accidentes son los lunes con un 20% y los viernes con un 18%** de los accidentes con víctimas.
- **La franja horaria de la tarde es la que concentra el mayor volumen de accidentes**, seguido de la mañana, coincidiendo con el mayor volumen de tráfico que circula por la ciudad.
- Los meses que acumulan más accidentalidad suelen ser mayo, agosto y diciembre.
- **El número de peatones víctimas en accidente de tráfico, muestra un cambio de tendencia, habiéndose reducido casi un 50%** pasando de 13 peatones víctimas en el año 2.015 a 7 peatones en el año 2.016.
- **Las colisiones de vehículos son los accidentes más habituales**, en 2.016 fueron el (76%), con gran diferencia respecto al resto de tipologías.
- **El segundo tipo de accidente de tráfico más común (14%) son los atropellos a peatones.**
- **La mayoría de los accidentes se producen en intersecciones (64%) o tramos rectos (24%).**
- **Se han tramos de concentración de accidentes que deberán ser auditados** para verificar la calzada y la señalización tanto vertical como horizontal, o elementos que resten visibilidad o interfieran en el tráfico, donde destaca la Avd. de la Estación con 23 accidentes con víctimas en los últimos cinco años.
- La edad media del peatón atropellado es de 49 años.
- Las personas mayores son los que más se ven implicados en los atropellos, de entre éstos destaca un **22% de las víctimas en atropello son mayores de 75 años.**

- **Un 38% de los peatones atropellados son mayores de 65 años.**
- **Un 12% de los peatones atropellados son menores de 14 años.**
- **La mayor parte de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes son los jóvenes, siendo el 44% menores de 35 años.**
- **La participación de los turismos en los accidentes con víctimas entre 2012 y 2016 es de un 87% y la de los vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores) es de un 9.9% y un 2.7% las bicicletas.**
- **Se han detectado 33 puntos de la localidad donde se han producido 35 atropellos a peatones en los últimos cinco años, dos de ellos con consecuencias fatales para los peatones.**
- **La Avenida de la Estación es la vía de la localidad que concentra el mayor número de accidentes en los últimos cinco años, habiéndose contabilizado en ese periodo 23 accidentes con víctimas.**



Foto: Avenida de la Estación

12.1. Análisis DAFO.

A continuación, se muestra el resumen del análisis de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del municipio de Puente Genil en relación con la Seguridad Vial. En él se sintetizan las primeras conclusiones derivadas de los análisis realizados durante la fase de diagnóstico.

DEBILIDADES	AMENAZAS
<i>Los índices de siniestralidad y letalidad actuales son relativamente altos.</i> <i>Los atropellos tienen gran influencia en el número de víctimas más graves.</i> <i>La red viaria está diseñada, en general, para dar preferencia los vehículos motorizados en perjuicio de los peatones.</i> <i>Un 80% de los desplazamientos transcurren por alguno de los puntos del viario principal</i> <i>Una excesiva dependencia de coche privado para los desplazamientos.</i>	<i>La tendencia actual de la siniestralidad en España, con un claro cambio de tendencia hacia el aumento de la misma.</i> <i>El progresivo aumento del uso de las nuevas tecnologías por los actores implicados en la movilidad urbana, conductores, peatones..., que instan a la distracción que les abstrae del entorno, con el consiguiente riesgo para su seguridad.</i>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<i>Evolución de los accidentes en el último en el casco de Puente Genil, con una importante reducción de accidentes y víctimas.</i> <i>No se han detectado accidentes con los vehículos de carga y descarga (camiones y furgonetas), ni con el transporte urbano.</i> <i>Un proyecto de Educación Vial consolidado en los colegios e institutos de la localidad.</i> <i>Un gran compromiso de la sociedad civil con todas las iniciativas relacionadas con la Educación y Seguridad Vial.</i> <i>Buenas relaciones institucionales a nivel nacional e internacional para generar sinergias de colaboración y reciprocidad en el intercambio de experiencias y buenas prácticas en Seguridad Vial.</i>	<i>El presente Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil debe influir en la inclusión de criterios de seguridad en las actuaciones relacionadas con la movilidad llevadas a cabo por el Ayuntamiento en la ciudad de Puente Genil.</i> <i>El tamaño y el clima de la ciudad propician los desplazamientos a pie.</i> <i>Nuevas herramientas del Ayuntamiento y de la Policía Local para el registro y análisis de la información de los accidentes.</i> <i>Un proyecto de caminos escolares seguros en plena expansión.</i>

Fuente: Elaboración propia

12. 2. Causas probables de la accidentalidad.

En la siguiente tabla se muestra la relación entre los principales problemas para la Seguridad Vial que se han detectado en Puente Genil y las posibles causas que los propician.

PROBLEMAS	POSIBLES CAUSAS
Colisión de vehículos	<i>Señalización inadecuada. Velocidad excesiva o inadecuada. Comportamiento incívico. Urbanismo no adecuado. Diseño vial inseguro y/o jerarquía vial insuficiente.</i>
Atropello a peatones	<i>Falta de educación vial tanto de peatones como de los conductores. Falta de respeto a las medidas de seguridad vial. No cruzar por los lugares indicados. Exceso de velocidad de los conductores. Parar o caminar sobre la calzada. Cruzar distraídos. Cruzar entre coches y lugares que restan visibilidad. Cruzar sin hacer antes contacto visual con los conductores.</i>
Choque <i>(vehículo en movimiento contra otro parado u objeto presente en la vía)</i>	<i>Distracciones. Mal estado de la calzada. Comportamiento incívico (dejar obstáculos en la calzada).</i>
Salida de la vía	<i>Velocidad excesiva de los conductores. Conducción irresponsable o bajo los efectos del alcohol.</i>

Fuente: Elaboración propia

12.3. Indicadores.

A continuación, se relacionan los indicadores, calculados para el periodo 2012-2016, que permitirán realizar el seguimiento de la accidentalidad en Puente Genil:

Indicadores de Seguimiento de la Accidentalidad en Puente Genil

	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2012 2016
Población	30.385	30.244	30.186	30.167	30.072	-1,1%
Vehículos	20.007 (1)	20.007	20.080	20.256	20.256 (2)	1,2%
Accidentes con víctimas (ACV)	39	28	30	65	50	28,2%
Víctimas	45	41	38	79	53	17,8%
Heridos leves	43	34	32	75	50	16,2%
Heridos Graves	2	7	5	4	2	0%
Fallecidos	0	0	1	0	1	100%
ACV / 100.000 habitantes	128	92	99	215	166	28,9%
ACV / 10.000 vehículos	19'4	13'9	14'9	32	24'6	26,4%
Víctimas/100.000 habitantes	148	135	125	261	176	18,9%
Víctimas/10.000 habitantes	14'8	13'5	12'5	26'1	17'6	18,9%
Víctimas/accidente	1'15	1'46	1'26	1'21	1'06	-8%
N.º de vehículos implicados ACV	70	48	52	110	87	24,4%
N.º de accidentes con peatones	6	6	3	12	7	16'7%
N.º de peatones implicados en ACV	6	6	3	13	7	16'7%

Fuente: Elaboración propia

(1) Por no disponer de otros datos, se usan los del parque de vehículos a 31-12-2013.

(2) Por no disponer de otros datos, se usan los del parque de vehículos a 31-12-2015.

13.- LAS ACTUACIONES EN CONTROL Y PREVENCIÓN.

Para mejorar la seguridad vial, son necesarias actuaciones de control de la Policía Local sobre el cumplimiento y respeto de las normas y otras acciones de prevención y concienciación, que impregnen a la sociedad de una cultura de seguridad vial.

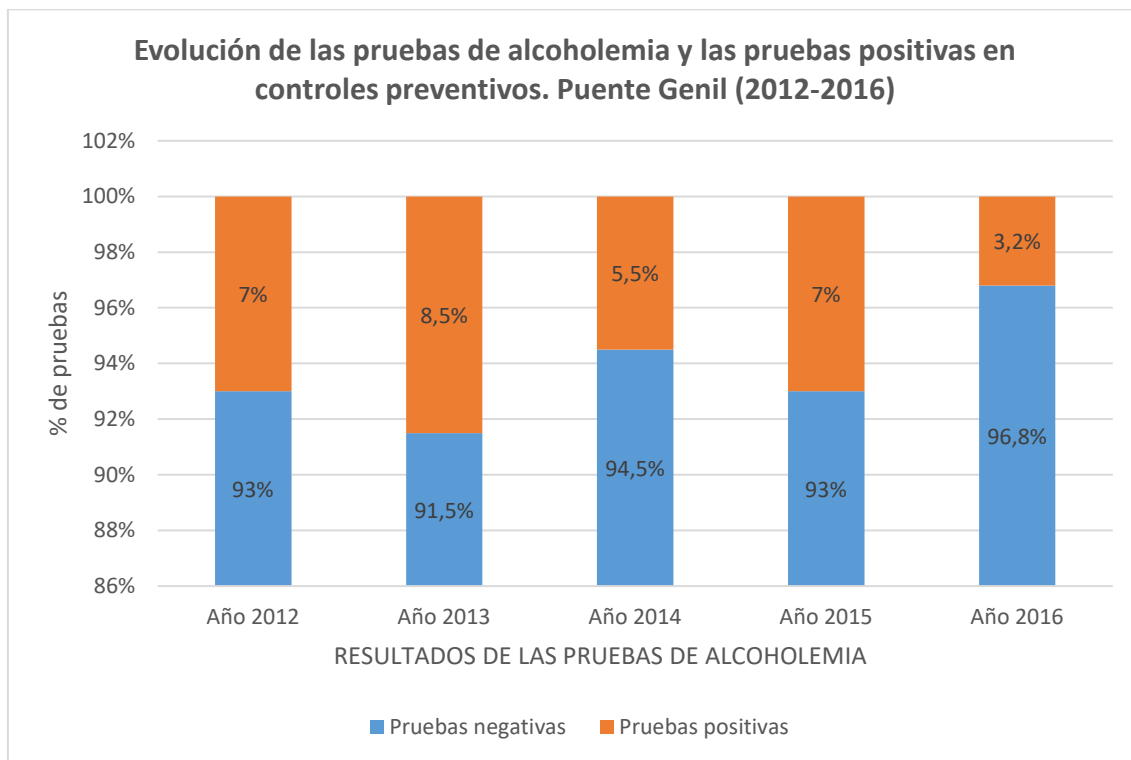
13. 1. Controles.

La ciudad de Puente Genil ha participado periódicamente en las campañas de control y prevención que organiza la Dirección General de Tráfico (D.G.T.) que a continuación se relacionan:

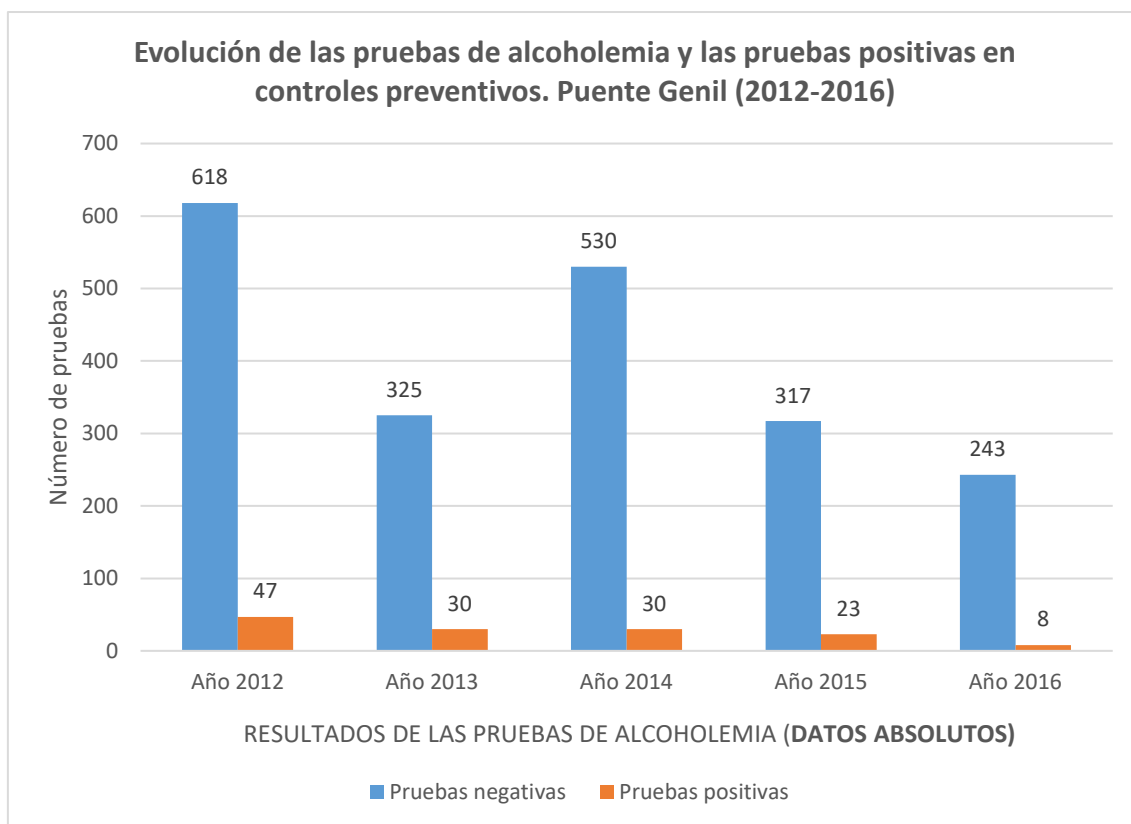
- Campaña sobre el uso del cinturón de seguridad.
- Campaña sobre el control de velocidad.
- Campaña Especial sobre el uso del Casco y la documentación en las Motocicletas.
- Campaña sobre el control preventivo de Alcohol y Drogas.
- Campaña sobre el transporte escolar y de menores.
- Campaña sobre el uso del teléfono móvil.

La constancia a lo largo del tiempo en el desarrollo de dichas actuaciones es fundamental para obtener resultados.

Así en los controles de alcoholemia preventivos realizados en los últimos cinco años, **se ha reducido el porcentaje de usuarios que han dado positivo en las pruebas de detección alcohólica, pasando de un 8,5% en el 2.013 a un 3,2% en el año 2.016**, como se detalla en las gráficas siguientes.



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

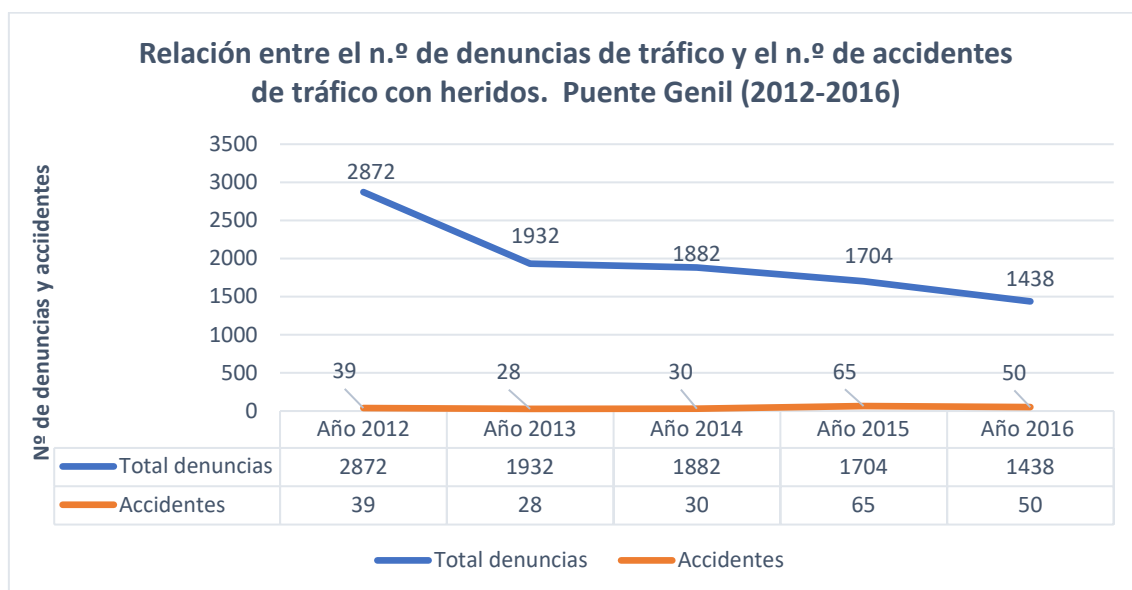
13. 2. Denuncias.

Por lo que se refiere al número de denuncias de tráfico impuestas por la policía local de Puente Genil hay que destacar que la tendencia en los últimos años es decreciente:

DENUNCIAS IMPUESTAS POR LA POLICIA LOCAL DE PUENTE GENIL

- Año 2012 2.872 denuncias.
- Año 2013 1.932 denuncias.
- Año 2014 1.882 denuncias.
- Año 2015 1.704 denuncias.
- Año 2016 1.438 denuncias.

El descenso de las multas en el periodo estudiado coincide con el aumento de los accidentes con víctimas tal y como se refleja en la gráfica siguiente. Pero no se puede establecer una causalidad directa entre un dato y otro, aunque el hecho de que los conductores o peatones perciban un relajamiento en las actitudes punitivas de la policía local puede favorecer las prácticas ilegales en la conducción que podrían derivar en un accidente.



Fuente: Elaboración propia

13. 3. Educación Vial.

En los últimos años, el Ayuntamiento de Puente Genil ha hecho un importante esfuerzo para a través de la policía local implementar programas preventivos de Educación Vial para la Seguridad vial, con el objetivo de conseguir una movilidad más segura y sostenible conforme a las políticas de la Unión Europea.

Tal esfuerzo y constancia, ya llevado a la ciudad a ser un referente internacional en Educación Vial para la Seguridad Vial, habiendo sido invitada a participar en foros internacionales como el *II Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil* y el *V Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial*, en junio y noviembre de 2.016 en Santiago de Chile para exponer su modelo de “Ciudad que Educa” para prevenir los accidentes de tráfico.

Recientemente, en abril de 2.016 Puente Genil dio un paso más en su compromiso por la Educación Vial y la Seguridad Vial, organizando el *I Congreso Iberoamericano de Policías para la Seguridad y la Educación Vial (CIPSEVI)*, con el fin de facilitar el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas para impulsar la Seguridad Vial y Educación Vial a ambos lados del Atlántico.

Programa para la Movilidad Segura y Sostenible “Puente Genil Educa”

El programa “Puente Genil Educa” en el ámbito escolar lleva cada año la educación vial a casi tres mil escolares, de tres, cuatro y cinco años de Educación Infantil, de 2º, 4º y 6º curso de Educación Primaria, de 2º y 4º curso de Educación Secundaria y del 2º curso de Bachillerato.

Las clases del programa se imparte en los colegios de educación infantil y educación primaria de toda la localidad y sus pedanías:

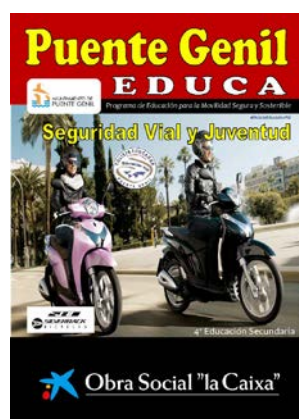
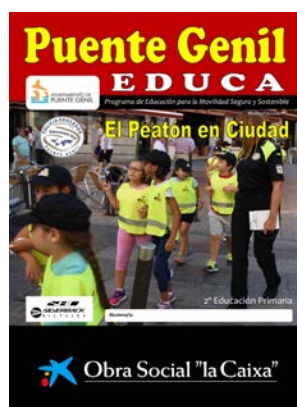
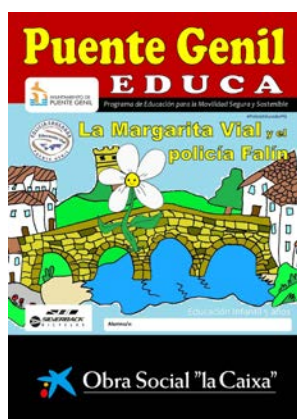
- Colegio de Educación Infantil y Primaria Agustín Rodríguez.
- Colegio de Educación Infantil, Primaria y Secundaria Alemán.
- Colegio de Educación Infantil, Primaria y Secundaria Compañía de María.
- Colegio de Educación Infantil y Primaria Maestro Enrique Asensi.
- Colegio de Educación Infantil y Primaria José María Pemán.

- Colegio de Educación Infantil y Primaria Santiago Ramón y Cajal.
- Colegio de Educación Infantil y Primaria Ramiro de Maeztu.
- Colegio de Educación Infantil y Primaria Dulce Nombre.
- Colegio de Educación Infantil y Primaria Castillo Anzur.
- Colegio Rural de Educación Infantil y Primaria Rafael Chacón Villafranca (Palomar, Cordobilla, Sotogordo, los Arenales y Ribera Baja).
- Instituto de Enseñanza Secundaria y Bachillerato Manuel Reina.
- Instituto de Enseñanza Secundaria y Bachillerato Profesor Andrés Bojollo.
- Instituto de Enseñanza Secundaria y Bachillerato Juan de la Cierva.
- Instituto de Enseñanza Secundaria Fuente Álamo.

Este programa de Educación Vial promueve sinergias entre la escuela, la familia, la policía, la administración..., con el objetivo de que los menores y jóvenes adquieran los conocimientos, desarrollen las habilidades, los hábitos, las actitudes y las competencias para interactuar de forma segura en la vía pública -como peatón, viajero o conductor- mejorando el comportamiento para reducir los accidentes y garantizar la seguridad vial.

“Puente Genil Educa” es un proyecto de comunidad, que cede el protagonismo a la persona, que con diferentes roles a lo largo de su vida, utiliza las vías públicas como peatón ciclista, conductor, viajero, usuario de transporte público...; es un proyecto colectivo, que a través de la asociación de la escuela, la familia y la administración, educa a los niños y jóvenes en la cultura de la prevención y la Seguridad Vial, con el objetivo de prevenir los accidentes de tráfico y propiciar que desde edades muy tempranas las niñas y los niños se conviertan en agente de transformación social de sus familias en su relación con el tráfico, examinando los roles viales de los adultos y corrigiendo sus conductas –“No corras Papá..., ponte el cinturón de seguridad Mamá..., apaga el móvil...”, lo que lleva a un “feedback” continuo, donde adultos y niños intercambian los roles de educador y educando en pro de una mayor Seguridad Vial.

En 2.016 se editaron cuadernillos didácticos por actividad y para cada uno de los beneficiarios del programa, con contenidos y actividades para completar el trabajo en el aula y sus actividades sirvan de punto de unión entre la Familia, Escuela y Ayuntamiento.



Por todo lo expuesto el Programa para la Movilidad Segura y Sostenible “Puentes Genil Educa” ha obtenido el PREMIO PONE FRENO JUNIO 2017 por el que el grupo Atresmedia le distingue como mejor iniciativa de educación vial en España en el año 2.016, a continuación, se relacionan cada una de las actividades que del programa.

LA MARGARITA VIAL Y EL POLICÍA FALÍN – EDUCACIÓN INFANTIL 3 AÑOS

A los tres años, el inicio de la etapa escolar genera en los menores y sus familias nuevas necesidades de movilidad para ir y venir a diario de casa al colegio. Por sus características psicofísicas y evolutivas, los niños y niñas de Educación Infantil son sujetos muy vulnerables a sufrir accidentes de tráfico.

Con esta actividad hemos generado hábitos y comportamiento seguros desde las primeras edades y a través de todos los agentes educadores implicados: padres, profesores, tutores, policías...

Intervención.

Se impartió una sesión de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia, cuentos... Los menores recibieron un cuaderno educativo con contenidos y actividades de educación vial en el ámbito del peatón y con el cuento “La Margarita Vial y el Policía Falín”. La actividad finaliza con la visita de una patrulla de policía local, los escolares hablan con los policías, suben a sus motos y sienten la cercanía de la policía amiga.



Contenidos.

El Semáforo. La calle y sus partes. El paso para peatones. El peatón acompañado. Mi amigo el policía. El cinturón de seguridad. Mi sillita Infantil.

Objetivos.

- Diferenciar las zonas de juego de las destinadas al tráfico.
- Presentar la figura del Policía como un amigo.
- Conocer los colores del semáforo y su significado.
- Distinguir las distintas partes de la vía pública.
- Saber utilizar el semáforo y el paso de peatones.
- Utilizar la sillita infantil y el cinturón de seguridad.

LEONCIO Y LA VAQUITA PRUDENCIA – EDUCACIÓN INFANTIL 4 AÑOS

A los cuatro años, hemos acercado la educación vial a los menores y sus familias para mejorar educarles en la prevención de los siniestros viales. Es por lo que con esta nueva actividad hemos pretendido que sigan aprendiendo Seguridad Vial con las aventuras de un simpático cuento de seguridad vial que hemos escrito e ilustrado con todo el cariño del mundo.

Intervención.

Se ha impartido una sesión de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia, cuentos... Los menores han recibido un cuaderno educativo con contenidos y actividades de educación vial en el ámbito del peatón y con el cuento “Leoncio y la vaquita prudencia”. La actividad finaliza con la visita de una patrulla de policía local, los escolares hablan con los policías, suben a sus motos y sienten la cercanía de la policía amiga.



Contenidos.

El Semáforo. La calle y sus partes. El paso para peatones. El peatón acompañado. Mi amigo el policía. El cinturón de seguridad. Mi sillita Infantil.

Objetivos.

- Diferenciar las zonas de juego de las destinadas al tráfico.
- Presentar la figura del Policía como un amigo.
- Conocer los colores del semáforo y su significado.
- Distinguir las distintas partes de la vía pública.
- Saber utilizar el semáforo y el paso de peatones.
- Utilizar la sillita infantil y el cinturón de seguridad.

EL POLICÍA AMIGO – EDUCACIÓN INFANTIL 5 AÑOS

En el periodo que comprende la Educación Infantil los niños y niñas hacen uso de las vías públicas como peatones o viajeros acompañados.

Por ello en la actividad “El Policía Amigo” hemos querido crear hábitos encaminados a la adquisición del sentido vial y, también, al fomento de actitudes de conciencia ciudadana para una movilidad segura y sostenible.

A esta edad la norma vale porque viene generalmente de un adulto, el ejemplo de padres y mayores es el procedimiento educativo más eficaz.

Intervención.

Impartimos una sesión de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia... Los menores recibieron un cuaderno educativo con contenidos y actividades de educación vial en el ámbito del peatón para realizar en clase y familia. La actividad finaliza con la visita de una patrulla de policía local, los escolares hablan con los policías, suben a sus motos y sienten la cercanía de la policía amiga.



Contenidos.

El Semáforo. La calle y sus partes. El paso para peatones. El peatón acompañado. Mi amigo el policía. El cinturón de seguridad. Mi sillita Infantil.

Objetivos.

- Diferenciar las zonas de juego de las destinadas al tráfico.
- Presentar la figura del Policía como un amigo.
- Conocer los colores del semáforo y su significado.
- Distinguir las distintas partes de la vía pública.
- Saber utilizar el semáforo y el paso de peatones.
- Utilizar la sillita infantil y el cinturón de seguridad.

EL PEATÓN EN CIUDAD – 2º CURSO DE EDUCACIÓN PRIMARIA - 7 AÑOS

Hemos provocado en niños y niñas una actitud de colaboración, respeto y contribución a la seguridad vial, tratando de que reflexionen sobre las conductas adecuadas, mostrándoles situaciones correctas y erróneas en su discurrir como peatones.

A esta edad el niño aprende entre otras formas por modelos, la figura de los familiares y educadores serán la clave del éxito posterior. Debemos ser auténticos modelos de comportamiento para los pequeños, y enseñarles con nuestro ejemplo para que adquieran competencias y aptitudes para una movilidad segura.

Intervención.

Se impartieron dos sesiones de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia... Los menores recibieron un cuaderno educativo con contenidos y actividades de educación vial en el ámbito del peatón para realizar en clase y familia.



Contenidos.

El Semáforo. La calle y sus partes. El paso para peatones. El peatón. Mi amigo el policía. El cinturón de seguridad. Mi sillita Infantil. Las señales y las normas de tráfico.

Objetivos.

- *Presentar la figura del Policía como un amigo.*
- *Conocer el entorno físico próximo al alumno y en relación con el tráfico.*
- *Distinguir las distintas partes de la vía pública, las zonas del juego y destinadas al tráfico.*
- *Saber utilizar el semáforo y el paso de peatones.*
- *Adquirir hábitos de comportamiento y de prudencia en el uso de las vías públicas.*
- *Aprender a compartir el uso de las vías públicas de forma solidaria.*
- *Conocer las señales de tráfico y su significado.*

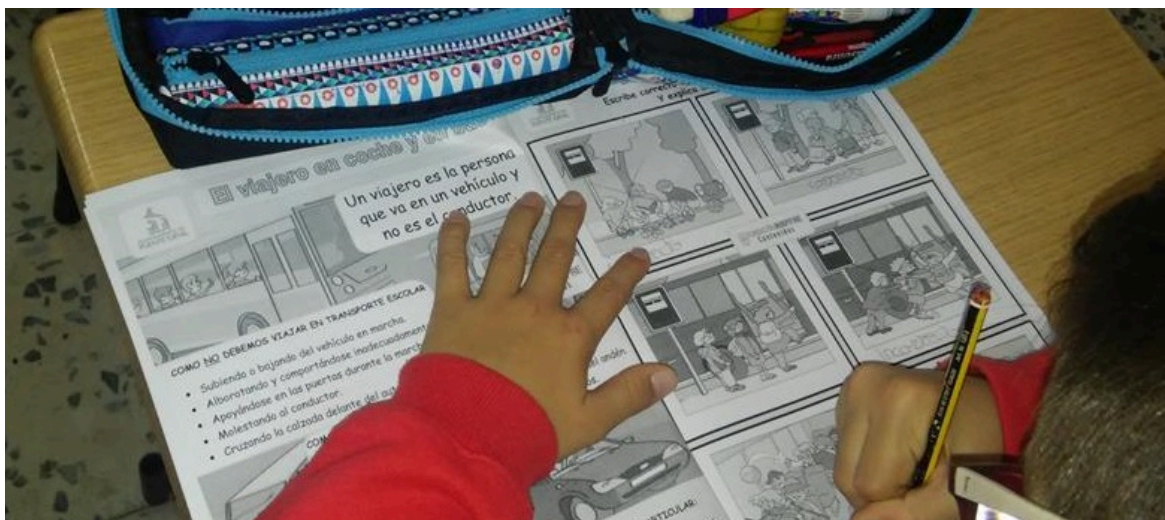
EL PEATÓN EN CARRETERA Y EL VIAJERO – 4º CURSO EDUCACIÓN PRIMARIA- 9 AÑOS

A esta edad los niños y niñas ya presentan un grado superior de autonomía, por ello profundizamos sobre su comportamiento como usuario de transportes públicos y privados, el transporte escolar y familiar.

Como peatón más autónomo, desarrollamos un espíritu crítico en los escolares, invitándoles a reflexionar sobre las distintas situaciones conflictivas que pueden encontrar en el uso de las vías públicas como peatón en ciudad y en carretera.

Intervención.

Impartimos dos sesiones de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia... Los menores recibieron un cuaderno educativo con contenidos y actividades de educación vial en el ámbito del peatón en carretera y el viajero para realizar en clase y familia.



Contenidos.

El Semáforo. El paso para peatones. El peatón en ciudad. El peatón en carretera. El cinturón de seguridad. Los transportes particulares y colectivos. Las señales y las normas del tráfico.

Objetivos.

- Conocer el entorno físico próximo al alumno y en relación con el tráfico.
- Utilizar correctamente el semáforo y el paso de peatones.
- Adquirir hábitos de comportamiento y de prudencia en el uso de las vías públicas.
- Descubrir la importancia que tienen las señales de tráfico y conocer su significado.
- Utilizar con sentido de la responsabilidad los transportes colectivos y particulares.
- Conocer las normas de circulación peatonal en carretera y adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías como peatón.

LA BICICLETA DEL JUGUETE AL VEHÍCULO – 6º CURSO EDUCACIÓN INFANTIL-11 AÑOS

En este curso, sin olvidar sus obligaciones como peatón y viajero, acercamos a los escolares con rigor a la bicicleta, haciéndoles ver que a su edad es de vital importancia la utilización de la bicicleta como un vehículo y no como un juguete. Queremos que la conozca en profundidad: su mecánica, su física, sus posibilidades.

Los escolares han interiorizado normas y comportamiento de respeto a los demás y ya se responsabilizan de su seguridad adoptando las medidas más convenientes en todo momento. Han adquiridos competencias y actitudes para compartir las vías públicas como ciclistas respetuosos y solidarios.

Intervención.

Impartimos dos sesiones de sesenta minutos a los escolares con una metodología interactiva, con proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia... Los menores reciben un cuaderno educativo con contenidos y actividades de educación vial encaminado a la utilización de la bicicleta como un vehículo.



Contenidos.

La bicicleta. Ventajas y beneficios del uso de la bicicleta. Elementos de seguridad. Normas básicas de circulación. Las señales y las normas de tráfico.

Objetivos.

- Utilizar adecuadamente la bicicleta como medio de transporte alternativo.
- Interiorizar normas y comportamientos e respeto a los demás.
- Responsabilizarse de su seguridad adoptando las medidas más convenientes en todo momento.
- Adquirir hábitos de comportamiento y de prudencia en el uso de las vías públicas.
- Conocer las normas y señales relativas a la circulación en bicicleta.
- Desarrollar el sentido de la responsabilidad, referido a la conducción de bicicletas y la conciencia de los peligros que pueden suponer (percepción de riesgo).

EL CICLOMOTOR Y EL CASCO – 2º CURSO EDUCACIÓN SECUNDARIA - 13 AÑOS

A partir de los 15 años los jóvenes ya pueden conducir un ciclomotor. En esta época casi alcanza la plenitud corporal en agilidad, estatura, así como se comienza la sexualidad, se va consolidando la personalidad y se afianzan los hábitos sociales. Se adquiere mayor capacidad de reflexión, las normas ya no se aceptan porque las haya impuesto la costumbre, la tradición, las autoridades (padres, profesores, etc.), sino por el reconocimiento personal de su valor.

Hemos hecho un esfuerzo por mejorar la conducción de estos jóvenes, iniciándoles en la adquisición de valores solidarios, éticos, respetuosos para una movilidad segura y sostenible.

Intervención.

Impartimos una sesión de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia... Los jóvenes recibieron un cuaderno educativo con contenidos de educación vial encaminado al uso del casco de protección y a la utilización del ciclomotor de forma segura y responsable



Contenidos.

El ciclomotor. Tipo de ciclomotores. Documentación y normativa que afecta a los conductores de ciclomotores. El casco de protección homologado. Normas básicas de circulación. La I.T.V. conducción responsable del ciclomotor.

Objetivos.

- Conocer las señales y normas básicas de circulación, así como todas las específicas a la hora de conducir un ciclomotor.
- Adquirir valores, actitudes y hábitos de conducta saludables en relación al tráfico.
- Aprende que no cumplir las normas puede ocasionar perjuicios graves y a veces irreparables.
- Reconocer la importancia del casco de protección como elemento de seguridad pasiva que nos puede salvar la vida en caso de accidente.

JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL – 4º CURSO EDUCACIÓN SECUNDARIA - 15 AÑOS

Los accidentes de circulación que afectan a los jóvenes constituyen un grave problema cuyas lamentables consecuencias se manifiestan a muy diversos niveles, (víctimas mortales, lesiones irreversibles, daños socio-familiares, coste económico, etc.)

Iniciamos a estos jóvenes en la adquisición de valores solidarios, éticos y respetuosos, sensibilizándolos sobre la idea de que, en la mayoría de los casos, los accidentes de circulación son evitables, especialmente con prudencia.

Intervención.

Impartimos una sesión de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, diapositivas, presentaciones multimedia... Los jóvenes reciben un cuaderno educativo para ampliar los contenidos de seguridad vial que se tratan en la sesión presencial.

**Contenidos.**

El cinturón de seguridad. El Casco de protección. El alcohol y la conducción. Juventud y Seguridad Vial. Los elementos de Seguridad Pasiva.

Objetivos.

Reconocer la importancia del cumplimiento de las normas.

Concienciar sobre las consecuencias de un comportamiento irresponsable.

Adoptar una actitud de responsabilidad y prudencia ante la seguridad vial.

Valorar positivamente los hábitos de conducta saludables en general en especial los que hacen referencia al consumo de alcohol, drogas y otras sustancias que inciden en la conducción.

Concienciar sobre la importancia de utilizar todos los elementos de seguridad pasiva: cinturón de seguridad, casco en la conducción de ciclomotores, etc.

ALCOHOL Y CONDUCCIÓN – 2 CURSO DE BACHILLERATO – 17 AÑOS

Casi la mitad de las personas que perdieron la vida en accidentes de tráfico el año 2013 en España, y que fueron analizadas, habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos.

El consumo de tóxicos es igual a muerte, tanto en conductores, como en peatones. Mientras que el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico se reducía en nuestro país, se incrementa el número de fallecidos en los que se detecta la presencia de sustancias tóxicas. *El binomio alcohol/drogas y conducción es uno de los aspectos de la seguridad vial que más preocupa en la Unión Europea, ya que alrededor del 25% de todas las muertes en carretera de Europa están relacionadas con este factor.*

Los datos indican de la necesidad de actuar desde el ámbito preventivo y represivo, para que no exista “sensación de impunidad” entre los conductores que consumen alcohol y drogas.

Intervención.

Hemos impartido un taller de sesenta minutos con una metodología interactiva, con la proyección de vídeos, presentaciones multimedia... Usamos unas gafas de simulación de alcohol con la que los jóvenes adquieran una comprensión directa de cómo la influencia de alcohol aumenta el tiempo de reacción y altera la capacidad para guardar el equilibrio..., merman las facultades que afectan a la conducción de vehículos, y aumentan considerablemente el riesgo de sufrir un accidente.



Contenidos.

El Semáforo. La calle y sus partes. El paso para peatones. El peatón acompañado. Mi amigo el policía. El cinturón de seguridad. Mi sillita Infantil.

Objetivos.

- Sensibilizar a los jóvenes sobre los peligros del binomio alcohol/drogas y conducción.*
- Analizar la relación directa del alcohol en las causas de los accidentes de tráfico.*
- Conocer la pérdida de facultades, derivadas de la influencia de bebidas alcohólicas en el comportamiento humano.*
- Concienciar a los jóvenes de los peligros del alcohol y las drogas al volante.*

LA MULTA DE LA VERGÜENZA – ACTIVIDAD PRÁCTICA EN LA VÍA PÚBLICA - 7 AÑOS

La mejor manera de adquirir actitudes y capacidades para una movilidad segura y sostenible es practicando en la vía pública, para conocer de primera mano y en situaciones reales de tráfico, los peligros del tráfico y aprender a compartir de forma solidaria los espacios públicos con el resto de usuarios de la vía.

Intervención.

Impartimos una práctica de educación vial en la vía pública para los escolares de 2º curso de Educación Primaria, como complemento de la actividad teórica “El Peatón en ciudad”. Los escolares van perfectamente equipados con chalecos reflectantes y gorras, aprenden a moverse con seguridad como peatones autónomos.

También pusieron en práctica la “multa de la vergüenza”, en la que una patrulla infantil, informó y denunció a los conductores y conductoras que incumplían en materia de seguridad vial, no usando el cinturón de seguridad en turismos o el casco de protección en ciclomotores y motocicletas.



Contenidos.

La calle y sus peligros. El paso de peatones. Las normas de tráfico. Las pautas de cruce seguro. La solidaridad para compartir los espacios públicos.

Objetivos.

- *Aprender y practicar las pautas de cruce seguro (parar, mirar, escuchar y cruzar).*
- *Reconocer y elegir los lugares de cruce más seguros.*
- *Aprender a cumplir las normas.*
- *Compartir el uso de los espacios públicos de una forma solidaria, respetando a los demás usuarios de la vía pública.*
- *Reconocer los peligros del tráfico.*
- *Sensibilizar a conductores sobre el uso del cinturón de seguridad en turismos y el casco de protección en ciclomotor y motocicletas.*

EN BICICLETA POR MI CIUDAD – ACTIVIDAD PRÁCTICA EN LA VÍA PÚBLICA - 11 AÑOS

Intervención.

Impartimos una práctica de educación vial en la vía pública para los escolares de 6º curso de Educación Primaria, como complemento de la actividad teórica “La Bicicleta. Juguete al Vehículo”. Los escolares usaron sus propias bicicletas, circulando perfectamente equipados con cascos de protección y chalecos reflectantes y acompañados por agentes de la unidad ciclista de la policía local y monitores de educación vial.

Con esta actividad les iniciamos en el uso seguro de este medio de transporte que contribuye a cuidar el medio ambiente y su propia salud. Circularon por el carril bici, por vías de único sentido y doble sentido de circulación, realizando giros, detenciones, cambios de sentido..., señalizando sus maniobras y comprobando en primera persona los peligros y dificultades que encontrarán en las calles al circular en bicicleta, a la vez de adquirir competencias y actitudes para y disfrutar de este medio de transporte sano y saludable.

Contenidos.

La bicicleta. Las normas de circulación. Mecánica y mantenimiento de la bicicleta. Ventajas y beneficios del uso de la bicicleta. Elementos de seguridad. Normas básicas de circulación. Las señales y las normas de tráfico.



Objetivos.

- Utilizar adecuadamente la bicicleta como medio de transporte alternativo.
- Interiorizar normas y comportamientos de respeto a los demás.
- Responsabilizarse de su seguridad adoptando las medidas más convenientes en todo momento.
- Adquirir hábitos de comportamiento y de prudencia en el uso de las vías públicas.
- Conocer las normas y señales relativas a la circulación en bicicleta.
- Desarrollar el sentido de la responsabilidad, referido a la conducción de bicicletas y la conciencia de los peligros que pueden suponer (percepción del riesgo)
- Conocer la mecánica y el mantenimiento de la bicicleta.

Talleres de Seguridad Vial.

Los talleres de Educación Vial son acciones específicas que en el ámbito de la educación no formal se dirigen a un colectivo determinado de usuarios de las vías públicas para concienciarles en cuestiones de seguridad vial.

A continuación, se describen los talleres de Seguridad Vial que periódicamente imparte la Policía Local.

CON MAYOR CUIDADO – TALLER DE SEGURIDAD VIAL PARA PERSONAS MAYORES

Intervención.

A través de una charla en el ámbito de la Seguridad Vial del mayor y un taller de Seguridad Vial en la vía pública, se trata de que los mayores conozcan las limitaciones fruto de la edad y como pueden influir negativamente en la probabilidad de sufrir un accidente.

Con esta intervención los mayores entienden que todos los concejos son una gran ayuda para ellos y su seguridad, y que la autoprotección es su mejor estrategia para una movilidad segura.



Contenidos.

La pérdida de facultades y limitaciones fruto de la edad. Los peligros del tráfico para las personas mayores. La autoprotección como estrategia. El mayor de 65 años. Las caídas en la calle. Concejos para evitar las caídas en la calle. Los transportes públicos y las personas mayores. Los abuelos y la seguridad vial.

Objetivos.

- Concienciar a los mayores sobre la necesidad de que conozcan y acepten las limitaciones que fruto de la edad van teniendo en su relación con el tráfico.
- Promover el envejecimiento activo de los mayores en el marco de una movilidad segura y responsable.
- Concienciar sobre la importancia del ejemplo de los abuelos en la seguridad vial de los nietos.

FORMADOS Y SEGUROS–TALLER DE SEGURIDAD VIAL PARA CONDUCTORES NOVELES

Conscientes de que la educación vial debe alcanzar a toda la sociedad y estar presente en todo el ciclo vital del individuo, desde el ámbito de la educación no formal, a través de los Talleres “Formados y Seguros” se pretende llegar a los jóvenes -conductores y conductoras- que se preparan para la obtención de su permiso, con la intención de concienciarles sobre los peligros de las tres principales causas de siniestros viales; el alcohol, la velocidad y las distracciones.

Intervención.

La acción consta de tres talleres de Seguridad vial, impartidos por la policía local en los centros de formación vial de la localidad -en los que se tratan las principales causas de los siniestros viales; alcohol, velocidad y distracciones- y están dirigidos al alumnado aspirante a obtener la licencia para conducir.

Por su formato exprés y su metodología práctica, estos talleres se postulan como un complemento a la formación vial para prevenir los siniestros viales y mejorar la seguridad vial.



Contenidos.

El alcohol y la conducción no son compatibles. Las distracciones al volante. La velocidad mata.

Objetivos.

- Concienciar sobre los peligros de las tres principales causas de siniestros viales; el alcohol, la velocidad y las distracciones.
- Mejorar la seguridad vial de los nuevos conductores.
- Mantener un flujo constante de información y un clima de colaboración entre la policía local y los centros de formación vial como agentes para la mejora de la seguridad vial en la ciudad.

TALLER DE SEGURIDAD VIAL PARA EMBARAZADAS Y SOBRE LOS S.R.I.

Hasta el año 2006 el reglamento general de circulación no obligaba al uso del cinturón de seguridad a las embarazadas siempre que dispusiera de un certificado médico en el que constara su estado de embarazo y la fecha aproximada de su finalización. Lo que hace que aún haya confusión sobre la obligatoriedad de uso de este sistema de seguridad pasiva en las embarazadas, lo que nos lleva a que en España cada año, los accidentes de tráfico causan entre 200 y 700 interrupciones no deseadas del embarazo (según la Fundación Mutual de conductores). El 50% de estas muertes fetales se pueden prevenir usando correctamente el cinturón de seguridad. Según la D.G.T. en 2.013 fallecieron 46 niños de 0 a 14 años en accidente de tráfico (es la primera causa de muerte) y 410 resultaron heridos graves. El 43 % de los fallecidos no usa S.R.I.

Intervención.

Se trata de un taller que imparte la policía local en colaboración con el aula de educación maternal del centro de salud, para que las embarazadas aprendan como les afecta la Ley de Seguridad vial a ellas y Asus futuros bebés, como se clasifican los S.R.I. según las dos normativas que conviven en la actualidad (la R-44/04 que clasifica las sillas infantiles en grupos según el peso del niño y la Isize que clasifica las sillas según la talla del menor) y los diferentes accesorios que hay para ser usados junto al cinturón de seguridad en embarazadas, como se instalan y se usan. Con un sillón de formación que simula el asiento de un turismo, practicamos la colocación del cinturón de seguridad y la instalación y sujeción de las sillas infantiles.



Contenidos.

La seguridad vial de las embarazadas. Los S.R.I., como se clasifican, elección, instalación. Accidentalidad infantil. Accesorios para el cinturón de seguridad vial para las embarazadas.

Objetivos.

- Promover la seguridad vial de embarazadas y sus futuros hijos.
- Conocer los S.R.I., sus clases y como se clasifican.
- Conocer los accesorios para el cinturón de seguridad en embarazadas.
- Aprender a colocar de forma correcta el cinturón de seguridad cuando se está embarazada.
- Instalar bien los S.R.I. en el vehículo y sujetar correctamente el bebe en su S.R.I.

TALLER DE SEGURIDAD VIAL PARA PERSONAS CON DISTINTAS CAPACIDADES.

La educación para una movilidad segura debe de ser un elemento indispensable para eliminar la barrera que la falta de esta pueda suponer para las personas con distintas capacidades -y/o con necesidades educativas especiales, y/o movilidad reducida-, y proporcionarles una autonomía suficiente para desenvolverse con seguridad por las calles”.

Intervención.

Se trata de talleres de seguridad vial específicos para grupos de usuarios de la Asociación comarcal de padres/tutores de personas con discapacidad DISGENIL, que se realizan en las instalaciones del centro ocupacional Juan XXIII.

**Contenidos.**

El cinturón de seguridad. La calle. Viajar en autobús y coche. El casco de protección en bicicleta, moto y ciclomotor. El semáforo. El paso de peatones.

Objetivos.

- *Mejorar la autonomía vial de las personas con distintas capacidades.*
- *Facilitar la integración de las personas con distintas capacidades en una movilidad segura.*
- *Favorecer la seguridad de las personas con discapacidad y prevenir los accidentes de tráfico.*

TALLER DE SEGURIDAD VIAL PARA PERSONAS INMIGRANTES.

La educación vial debe de ser un factor de integración para la población inmigrante, para el conocimiento y respeto de las normas y la adquisición de pautas de comportamiento saludables y seguras.

Una verdadera movilidad segura y sostenible debe ser inclusiva y universal.

Intervención.

Se trata de un taller de seguridad vial impartido por la policía local con una metodología interactiva, y traducción simultánea destinada a la población emigrante, que ya se ha impartido para un grupo de inmigrantes angloparlantes del Centro de Refugiados de Cruz Roja en la ciudad, y además está abierto a otros grupos de inmigrantes francoparlantes y a aquellas asociaciones y grupos de emigrantes que conviven en la ciudad que lo soliciten.

**Contenidos.**

La documentación del conductor y del vehículo en España. La cultura de la Seguridad Vial como factor de integración. Las principales causas de accidente. Validez de las licencias para conducir en España. El procedimiento de obtención de nuevas licencias. La bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable.

Objetivos.

Conocer los documentos personales y de los vehículos que se requieren para poder conducir en España y necesarios para alcanzar alguna salida profesional.

Conocer los riesgos de circular bajo las influencias de bebidas alcohólicas o drogas y los derivados de la circulación a gran velocidad.

Conocer de los peligros de las distracciones al volante, y la normativa en referencia a la circulación de bicicletas.

Aprender los procedimientos para el canje de sus licencias de origen y/o la obtención de nuevas licencias de conducir validas en España.

Proyecto Camino Escolar Seguro.

La iniciativa impulsa por el Ayuntamiento de Puente Genil, desde la Delegación de Seguridad Ciudadana y Tráfico y a través de la policía local comenzó el pasado mes de Octubre de 2.016 y cuenta con la especial colaboración de la dirección del colegio y de la Asociación de Madres y Pares, quienes se turnan entre ellos cada día para acompañar a los menores en su recorrido a pie de casa al colegio por la ruta del Camino Escolar Seguro denominada “Camino Amarillo” por calle Daoiz y Velarde; desde la calle Vicente Alexandre hasta la entrada del colegio en calle Príncipe de Asturias.

El proyecto Camino Escolar Puente Genil además de potencias la movilidad segura y sostenible, la autonomía infantil y la salud, también ayuda a conciliar la vida familiar y laboral. Familias que antes llevaban a sus hijos en coche hasta la misma puerta del colegio ahora solo tienen que dejarlos en alguna de las paradas del camino escolar.

Desde su inicio, el proyecto cuenta con la participación de una treintena de escolares tal comprometidos que caminan al colegio en días de fío, lluvia o calor.

El proyecto también cuenta con el apoyo de comerciantes de la zona, quienes se les distinguió como “comercio colaborador” con un distintivo, para que los menores los identifiquen con un lugar donde pueden solicitar ayuda en caso de cualquier incidencia, además de instituciones como Fundación Mapfre, Fundación CNAE y empresas locales, que donan materiales y obsequios con los que se desarrolla un programa de fidelización al camino escolar, que premia cada trimestre a quienes fueron más constantes en sus desplazamiento a pie al colegio.

El proyecto camino escolar segura estrenará una nueva ruta en septiembre de 2.017, el compromiso de la Familia, la Escuela, la Policía Local y la Administración con el proyecto “Camino Escolar Puente Genil” servirá para lograr entornos seguros, acogedores y formativos, para recuperar el camino de casa a la escuela como actividad cotidiana que pertenezca a las vivencias personales de los niños y niñas.

PROYECTO CAMINO ESCOLAR SEGURO.

Este proyecto de camino escolar seguro sitúa las necesidades de movilidad de los niños y niñas en el centro de la acción pública y del interés social, con el fin de crear unas condiciones adecuadas para sus desplazamientos cotidianos

Intervención.

En coordinación con el equipo directo y la AMPA del Colegio Santiago Ramón y Cajal, se ha organizado reuniones para la comunidad docente y las familias. Analizando el entorno escolar desde la perspectiva de los peatones e interviniendo en los entornos escolares y en los caminos de acceso al colegio, se han diseñado varias rutas seguras de camino escolar. Y también se ha tenido en cuenta todos los aspectos transferibles o replicables de las distintas fases de intervención para la progresiva implantación del proyecto Camino Escolar Seguro en todos los colegios de la localidad.



Contenidos.

El camino al cole. Caminar como actividad saludable. Los espacios seguros y agradables para las personas junto a los colegios. Los entornos escolares seguros. La autonomía infantil.

Objetivos.

Crear una red de itinerarios seguros, para que los niños puedan desplazarse a pie o en bicicleta en sus trayectos diarios.

Reducir el número de vehículos privados que trasladan a menores hasta el colegio, actúan en favor de la calidad del aire, la mejora del medio ambiente y la seguridad infantil.

Promover el caminar como una forma activa de luchar contra el sedentarismo y las enfermedades asociadas.

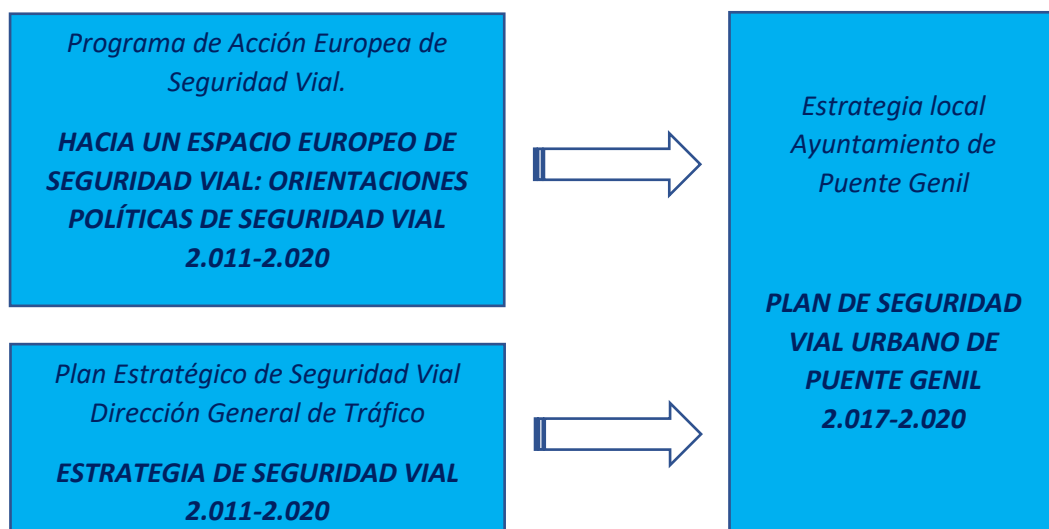
Fomentar la autonomía de los niños en sus trayectos cotidianos.

Que niñas y niños disfruten caminando y sea su forma habitual de ir y venir al colegio.

14.- MARCO DE REFERENCIA.

Los accidentes de tráfico se han convertido en un problema social que sólo es abordable con la participación del conjunto de Administraciones Públicas: las instituciones europeas, la General del Estado, las Comunidades Autónomas, la Administración Local y entidades de derecho público vinculadas o dependientes de cualquiera de las anteriores. Es preciso que cada organismo intervenga desde su ámbito competencial, con medidas urbanísticas, educativas, técnicas, legislativas, policiales o de control para encontrar posibles soluciones a la compleja cuestión de la accidentalidad vial urbana.

El papel de la administración municipal, en este sentido debe ser apoyado para que ejercite las competencias que legalmente tiene atribuidas en esa materia.



- Las orientaciones de seguridad vial 2.011-2.020 de la UE quieren reducir un 50% las muertes en carretera en Europa en el 2.020.
- La estrategia de Seguridad vial 2.011-2.020 de España quiere reducir un 50% las víctimas mortales en carretera en España en el 2.020.
- El Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil 2.017-2.020 pretende:
 - Reducir en un 30% el número de víctimas de accidentes de tráfico.
 - Reducir en un 30% el número de peatones víctimas de atropellos.
 - Reducir en un 30% el número de tramos de concentración de accidentes.

14.1. Carta Europea de la Seguridad Vial.

La Carta Europea de la Seguridad Vial es una de las principales iniciativas de la Comisión Europea, para alcanzar el objetivo general, de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en carretera. Es un tema que preocupa cada vez más a los ciudadanos de la Unión Europea, pues la creciente facilidad para movilizarse ha resultado en un incremento en el número de accidentes, heridos y muertos en las carreteras. En toda Europa la seguridad vial se ha convertido en una prioridad: asociaciones, instituciones y compañías están llevando a cabo iniciativas innovadoras para reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico. A pesar de que, últimamente habido una mejora en esta materia, aún queda mucho por hacer para reducir el número de acciones en las carreteras europeas.

La seguridad vial es una de las mayores preocupaciones de los países de Europa y un asunto que acapara cada vez más su interés. Aumentar la seguridad en las carreteras está en manos de todos.

Asimismo, la seguridad vial se está convirtiendo en una cuestión prioritaria de todos los Estados miembros, ya sea a escala local, regional o nacional.

Instituciones, asociaciones y empresas participan todos los días en diversas acciones dirigidas a reducir la mortalidad en la carretera.

La Comisión Europea, a través de la Dirección General de Energía y Transporte, desempeña un papel muy importante en este esfuerzo y, por ello, quiere dar a todos los prescriptores interesados en el tema la oportunidad de aportar ideas y prácticas para lograr que su compromiso con la seguridad vial sea más visible en el ámbito europeo.

La Carta europea de la seguridad vial es una invitación a emprender acciones concretas, evaluar los resultados y continuar defendiendo la necesidad de reducir el número de víctimas mortales en la carretera.

El 26 de enero de 2015 el pleno del Ayuntamiento de Puente Genil, por unanimidad acordó su conformidad a la adhesión de la Carta Europea de la Seguridad Vial, por cuanto comparte sus principios y objetivos.

14.2. La “Visión Cero”.

“Nadie debería morir o ser herido de gravedad en las carreteras suecas”. Este objetivo es el que las autoridades suecas se impusieron en el año 1997 con la llamada “Visión Cero”, ya que el número de accidentes viales y de muertos era muy elevado (13,4 muertos/100.000 habitantes en ese año).

La “Visión Cero” se basa en cuatro principios fundamentales: no se puede comerciar con la vida humana para el beneficio del sistema de carreteras; la sociedad, los políticos y el sector privado tienen la responsabilidad de que las vías por las que circulan los automóviles sean seguras y de que el ciudadano siga las normas de circulación; la seguridad del sistema de transporte y carreteras debe tener en cuenta que el hombre tiene fallos, que no es perfecto (este punto ha de tenerse en cuenta al diseñar las infraestructuras); y la principal fuerza motriz para reducir la siniestralidad la debe ejercer el ciudadano y, por lo tanto, la seguridad vial debe de ser una demanda de éste.

Este concepto ha sido asumido por la Comisión Europea, si bien el objetivo ha sido reformulado en la estrategia comunitaria.



14.3. Decenio de acción de la Seguridad Vial.

El Ayuntamiento de Puente Genil, comprometido con la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 propuesta por las Naciones Unidas, dedica un generoso esfuerzo a la Seguridad Vial con un claro enfoque en el trabajo con y hacia los niños.

En su resolución 64/255 la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020, decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo generar de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacionales, regional y mundial.

<<El inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial puede contribuir a que todos los países tengan más seguridad en el futuro... Hoy nuestros asociados de todo el mundo están iniciando planes nacionales o municipales en el marco del Decenio, celebrando deliberaciones sobre políticas y propiciando que las personas afectadas por accidentes de tránsito difundan sus experiencias de manera amplia. Ahora debemos impulsar esta campaña a toda marcha a fin de que todos conduzcan con mayor seguridad. Juntos podemos salvar millones de vidas>>

Ban Ki-moon Secretario General de las Naciones Unidas.

(Mensaje del Secretario General en el Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito el 21 de noviembre de 2010).



En la resolución se solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen **un Plan de Acción del Decenio** como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos. Además, se invita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, coordine el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiado.

Ateniéndose a lo que precede, el Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer la realización coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a la consecución del objetivo común, manteniendo una perspectiva genérica y flexible, conforme con las necesidades de los países.

Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas



www.decadeofaction.org

15.- BASES PARA EL CATÁLOGO DE INTERVENCIONES POR EL AYUNTAMIENTO.

El Ayuntamiento de Puente Genil, en la actualidad no cuenta con un plan de actuaciones en materia de seguridad vial como tal, sino que éstas se van realizando en función de las necesidades que la Policía Local detecta.

No obstante, en Puente Genil ya se ha implantado medidas novedosas en materia de seguridad vial como:

- Elevación de Pasos de Peatones. Estos elementos son una forma eficaz de hacer más amable el tráfico de las ciudades para los peatones. Su instalación ofrece unos beneficios como:
 - Disminución del ruido y las emisiones que producen los vehículos motorizados al tener que disminuir su velocidad.
 - Aumento de la seguridad vial de los peatones y vehículos al estar estos obligados a circular más despacio.
 - Aumento de la accesibilidad peatonal ya que el paso de peatones elevado queda al mismo nivel que la acera.
- Señalización de pasos de peatones con señales verticales y marcas viales con iluminación tipo LED, que se activa durante la noche cuando a través de un sistema inteligente que detecta la presencia del peatón, para captar la atención de los conductores de los vehículos, alertándoles para que reduzcan la velocidad y presten mayor atención al paso de personas.

Pasos de peatones inteligentes con iluminación LED, ya implantados.



Fotos: Calle Industrias y calle Manuel Melgar.

[<http://interlight.es/>]

15.1. Plan tipo de Seguridad Vial.

El Plan Tipo de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico prevé varios grupos de intervenciones:

- En la fase previa, intervenciones dirigidas a evitar la producción del accidente.
- Si a pesar de todo acaece el accidente, acciones que reduzcan la gravedad de las lesiones.
- Si acontece el accidente y se producen lesiones, actuaciones para reducir al máximo algunas consecuencias como la mortalidad y las discapacidades.

Para la Dirección General de Tráfico el decálogo de ámbitos de actuación y objetivos que constituyen el marco conceptual y estratégico para la elaboración de un Plan tipo de seguridad vial urbana es el siguiente:

Decálogo de ámbitos de actuación y objetivos genéricos.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENÉRICOS
1 <i>El diseño del espacio público y la señalización.</i>	<i>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.</i>
2 <i>El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbano.</i>	<i>Pacificar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.</i>
3 <i>La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.</i>	<i>Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).</i>
4 <i>La movilidad de los colectivos más vulnerables.</i>	<i>Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.</i>

	ÁMBITO DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENÉRICOS
5	<i>La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.</i>	<i>Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.</i>
6	<i>La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico.</i>	<i>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.</i>
7	<i>El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.</i>	<i>Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.</i>
8	<i>La formación y la información sobre Seguridad Vial Urbana.</i>	<i>Actuar en el ámbito de la formación y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial urbana en todos los ámbitos de la sociedad.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>	<i>Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>	<i>Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad local y seguridad vial urbana e impulsar los pactos locales.</i>

Fuente: Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana de la Dirección General de Tráfico.

A partir de la aplicación de este decálogo, el Plan Tipo propone un conjunto de acciones concretas que desarrollan las líneas de actuación apuntadas para que cada municipio las adapte a sus características.

16. LÍNEAS DE ACTUACIÓN.

Una vez que se ha desarrollado el diagnóstico de la seguridad vial en sus diferentes aspectos, en el presente apartado se recogen las líneas de actuación que deben servir para alcanzar los objetivos de reducción de los accidentes de tráfico, las víctimas y la gravedad de las lesiones.



El Plan Seguridad Vial Urbano de Puente Genil define la estrategia de reducir la siniestralidad de tráfico para el periodo 2017-2020, según los objetivos que se establecen más adelante, promueve la cultura del respeto y solidaridad en el uso compartido de las vías públicas, y se establece como espacio de trabajo para impulsar y coordinar actuaciones; generar y transmitir información; formar, educar y concienciar; y garantizar el control del cumplimiento de las normas de circulación mediante la vigilancia y la sanción de las infracciones.

16.1. Objetivo General.

El objetivo general que se persigue en el Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil es **la reducción en un 30% el número de víctimas de los accidentes de tráfico** en el casco urbano en el periodo de 2017-2020.

16.2. Objetivos Específicos.

Los objetivos específicos son los siguientes:

- a) Reducir en un 30% el número de peatones víctimas de atropello.
- b) Reducir en un 30% el número de tramos de concentración de accidentes.

En este sentido los objetivos a) y b) se plantean sobre la media anual de víctimas registradas en los últimos cinco años (periodo 2.012- 2.016). En este sentido, se usa la definición de la D.G.T. de “tramos de concentración de accidentes”, como *“aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad”*.

Además, a la vista de los resultados del diagnóstico, es necesario acometer en el Plan de Acción la accidentalidad de los colectivos que han mostrado ser más vulnerables o críticos desde el punto de vista de la seguridad vial en la ciudad de Puente Genil. Es por tanto necesario definir objetivos específicos para estos colectivos.

Peatones

El atropello es uno de los tipos de accidente más importante en las ciudades, debido en buena medida a la vulnerabilidad de los peatones. En Puente Genil, en el periodo estudiado, el número de peatones víctimas de atropellos representan un 13,6 % del número total de víctimas de los accidentes con heridos. Además, los dos fallecidos en accidente de tráfico en los últimos cinco años fueron peatones atropellados.

Atendiendo al perfil de los peatones implicados en atropellos, las personas mayores son los que más se ven implicados en este tipo de accidente, **un 42% de las víctimas en atropello son mayores de 60 años**, lo cual muestra la importancia de dedicar medidas específicas en el Plan para este colectivo vulnerable.

El Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil tiene por uno de los principales objetivos reducir el número de peatones víctimas de atropello en la ciudad, afianzando el cambio de tendencia que muestran la diagnosis de la accidentalidad, habiéndose reducido más de un 50% este tipo de accidente, pasando de trece peatones víctimas de atropello en el año 2105 a peatones victimas de atropello en el año 2016.

Escolares

Atendiendo al perfil de los peatones víctimas de atropello, el 12% de los peatones atropellados son menores de doce años, lo cual muestra la importancia de la seguridad vial de los niños, en los que es importante prestar especial atención a las salidas y entradas de los colegios y auditar los entornos escolares para que estos sean seguros.

Uno de los pilares del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil será el trabajo con los escolares, a través del desarrollo anual de las actividades de educación vial del Programa para la Movilidad Segura y Sostenible “Puente Genil Educa” y la progresiva implantación del proyecto camino escolar seguro hasta tejer en la ciudad y en todos los centros educativos una red de rutas de camino escolar seguro.

Jóvenes

Atendiendo al perfil de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes de tráfico en Puente Genil, son los conductores jóvenes menores de 35 años los que más se ven implicados en este tipo de accidentes.

A través de del Programa para la Movilidad Segura y Sostenible “Puente Genil Educa” se llegará a este grupo de riesgo en el ámbito escolar, con actividades de sensibilización para prevenir los accidentes de tráfico en Educación Secundaria y Bachillerato.

Además, en el ámbito de la Educación no formal también se realizarán actividades de prevención de los accidentes en colaboración con asociaciones juveniles y los centros de formación vial de la localidad.

También el control de comportamiento de riesgo como infracciones por el no uso del casco en ciclomotores o motocicletas, el uso del teléfono móvil al conducir, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos de alcohol y/o drogas, será fundamental para reducir los accidentes y sus víctimas.

16.3. Formulación de propuestas.

A continuación, se exponen diversas propuestas a llevar a cabo durante el periodo de vigencia del Plan Local de Seguridad Vial Urbana, para la consecución de los objetivos planteados. Se trata de una relación abierta, que no está agrupada en función de los objetivos anteriormente definidos, ya que muchas de las propuestas son de carácter transversal y atañen a más de uno de ellos. En la medida en que se mantenga esa transversalidad, se garantiza una actuación más eficaz y mayores garantías de éxito.



16.3.1. Estudio, mejora de la red vial urbana y jerarquización viaria.

PROPUESTA 1 *Estudio, mejora de la red vial urbana y jerarquización viaria.*

Un diseño vial y una señalización inadecuados inciden de forma directa en la seguridad vial urbana y pueden constituir una fuente de accidentes: rotondas mal diseñadas, localización de pasos de peatones en sitios peligrosos, intersecciones con falta de visibilidad, falta de iluminación suficiente, inadecuado mobiliario urbano, etc.

Mediante un estudio de las vías pueden conocerse los problemas urbanísticos y de diseño vial que repercuten en la movilidad y en la seguridad y, a partir de ello, definir la jerarquización de las vías, su uso principal, la velocidad permitida de vehículos y el diseño vial más adecuado, entre otros aspectos.

El espacio público urbano es, además con un lugar de convivencia ciudadana y no sólo una red de vías para el desplazamiento de vehículos a motor. Por ello, la planificación y gestión de dicho espacio exige conocer a fondo los hábitos de desplazamiento de vehículos a motor. Por ello, la planificación y gestión de dicho espacio exige conocer a fondo los hábitos de desplazamiento de las personas que residen y de las que visitan el municipio por motivos de trabajo, estudio, ocio, etc. El objetivo final ha de ser mejorar la seguridad vial avanzando hacia un reparto más equitativo de las calles en las que los distintos medios de transporte convivan de forma satisfactoria.

Se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Elaborar un plan de mejora de los tramos de concentración de accidentes, estableciendo las prioridades de la actuación.</i>
Acción n.º 2	<i>Mejorar el diseño urbano de rotondas, isletas deflectoras y canalizadoras, carriles intersecciones y zonas con riesgo especial de accidentes.</i>
Acción n.º 3	<i>Revisar regularmente el estado de la calzada y la conservación de la señalización, en especial las señales de advertencias de peligro y de prioridad de paso.</i>

Acción n.º 4	<i>Localización, estudio y adaptación de los pasos de peatones sobre elevados, badenes y bandas reductoras de velocidad, a la orden FOM/3053/2008.</i>
Acción n.º 5	<i>Realizar un estudio de los riesgos viales en el casco urbano.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
1	<i>El diseño del espacio público y la señalización.</i>
2	<i>El tráfico y la convivencia entre los distintos medios de transporte.</i>
4	<i>La movilidad de los colectivos más vulnerables</i>

16.3.2. Ordenación y mejora de la regulación del tráfico para hacerla más segura.

PROPUESTA 2	<i>Ordenación y mejora de la regulación del tráfico para hacerla más segura.</i>
--------------------	--

La seguridad vial de los conductores depende, en gran medida, de que los movimientos del tráfico se produzcan de forma ordenada y con la visibilidad suficiente. Asimismo, esta ordenación influye sobre la seguridad del resto de los usuarios del espacio público, ya que un tráfico más seguro, a la velocidad adecuada y bien regulado disminuye la probabilidad de accidentes en los puntos de confluencia con otros medios de transporte o sistemas de desplazamiento.

Una de las causas más frecuentes de los accidentes en zona urbana es la velocidad inadecuada, especialmente en aquellas vías en las que no existe ningún elemento físico que limite dicho exceso: bandas reductoras, rotondas, etc.

El primer paso para reducir la velocidad de los vehículos y avanzar en la mejora del tráfico es definir la velocidad más adecuada para cada tipo de vía, pensando no sólo en mejorar la fluidez del tráfico, sino también en garantizar la convivencia de todos los medios de transporte y, especialmente, la seguridad de los colectivos más vulnerables. El segundo paso consiste en generar mecanismos de gestión e infraestructuras que garanticen su cumplimiento.

Los pasos de peatones señalizados, con marcas viales y señalización vertical, aportan un valor añadido a la seguridad en el cruce de la calzada de los peatones. El Ayuntamiento de Ponte Genil ha emprendido un camino correcto, con la mejora y adecuada señalización de los pasos de peatones, colocando pasos de peatones sobre elevados e incluyendo dispositivos tecnológicos como detectores de presencia para iluminar la señalización vertical y horizontal de los pasos de peatones durante la noche cuando los peatones se disponen a cruzar por ellos.

El camino emprendido por el Ayuntamiento es el correcto para la protección de los peatones como usuarios vulnerables de la vía, por lo que se propone avanzar y profundizar en las medidas ya adoptadas con las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Elaborar un plan de ordenación del tráfico (entre distintos movimientos de tráfico de vehículos y entre movimientos de vehículos y peatones) que minimice el número de cruces peligrosos y no regulados.</i>
Acción n.º 2	<i>Implantar elementos reductores de la velocidad: rotondas, semáforos, elevaciones de calzada, desviaciones del eje de la trayectoria, badenes, bandas sonoras, diseño del espacio de calzada, etc.</i>
Acción n.º 3	<i>Instalar elementos de control tecnológico (control fotográfico del cumplimiento de las restricciones al tráfico en zonas peatones y el de la velocidad, radares, etc.).</i>
Acción n.º 4	<i>Estudiar las condiciones de iluminación de todos los pasos de peatones. Mejorar la iluminación de los pasos de peatones donde sea necesario para lograr una mayor visibilidad de los peatones por los conductores.</i>
Acción n.º 5	<i>Estudiar los pasos de peatones del centro de la ciudad, donde en épocas determinadas, debido a la gran afluencia de peatones entran en conflicto la convivencia con los vehículos comprometiendo la seguridad de los usuarios más vulnerables de la vía.</i>
Acción n.º 6	<i>Estudiar todos los pasos de peatones, en los que los conductores se puedan ver deslumbrados por el sol durante la mañana o el atardecer, con la consiguiente merma de visibilidad de los peatones por los conductores.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
2	<i>El tráfico y la convivencia entre los distintos medios de transporte.</i>
4	<i>La movilidad de los colectivos más vulnerables</i>

16.3.3. Mejorar la señalización vertical y las marcas viales.

PROPUESTA 3	<i>Mejorar la señalización vertical y las marcas viales.</i>
--------------------	--

Las señales verticales deben estar correctamente instaladas, ser visibles a los conductores y peatones y estar libres de cualquier elemento que dificulte su comprensión y visibilidad. Y la misma importancia tiene su adecuado mantenimiento.

Análogamente, las marcas viales han de estar en buen estado de conservación, por lo que debe preverse su repintado antes de finalizar su plazo de garantía. Aunque su prevalencia es inferior a la señalización vertical, las marcas viales cobran una especial importancia en el entorno urbano, ya que están pintadas en la calzada sobre el asfalto, sin que exista ningún otro estímulo que pueda distraer al conductor. La señalización vertical, por el contrario, se instala sobre las aceras e isletas, por lo que están acompañadas de un amplio número de estímulos publicitarios que pueden influir negativamente en su percepción.

El Ayuntamiento de Puente Genil desde hace más de una década cuenta con un taller propio de fabricación de señales ubicado en las dependencias policiales, además recientemente ha adquirido maquinaria ligera para el repintado de las marcas viales.

Para la mejora de la señalización vertical y de las marcas viales de tráfico se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Mejorar el mantenimiento de la señalización vertical, introduciendo el estándar de su reposición en un plazo mínimo de 48 horas desde la detección de su deterioro.</i>
Acción n.º 2	<i>Catalogar cada una de las señales de tráfico instaladas a través de una aplicación informática GIS en la que figure su posicionamiento, el tipo de señal y la fecha de su instalación y mantenimiento.</i>
Acción n.º 3	<i>Revisar los tramos de concentración de accidentes de tráfico para comprobar la idoneidad de la señalización vertical y las marcas viales existentes.</i>

Acción n.º 4	<i>Implantar paneles de señalización vertical en las inmediaciones de todos los centros escolares, combinando el límite de velocidad 30 km/h. y la señalización de niños en la calzada.</i>
Acción n.º 5	<i>Mantener adecuadamente las marcas viales, a través de un plan de mantenimiento de las marcas viales y la señalización horizontal.</i>
Acción n.º 6	<i>Comprobar la señalización vertical y horizontal en todas las intersecciones, para definir con claridad la prioridad en la intersección.</i>
Acción n.º 7	<i>Implantar el estándar de pintura dos componentes para todas las marcas viales en el periodo de vigencia del Plan.</i>
Acción n.º 8	<i>Mantener en buen estado la señalización vertical y garantizar su buena visibilidad por parte de los conductores (evitar que las ramas de los árboles u otros elementos de la vía pública oculten las señales).</i>
Acción n.º 9	<i>Mantener en buen estado la señalización horizontal, en especial los pasos de peatones, los carriles bici y los espacios dedicados al transporte público colectivo.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
1	<i>El diseño del espacio público y la señalización.</i>
2	<i>El tráfico y la convivencia entre los distintos medios de transporte.</i>
4	<i>La movilidad de los colectivos más vulnerables</i>

16.3.4. Implantar la infraestructura para el calmado del tráfico.

PROPUESTA 4	<i>Implantar la infraestructura para el calmado del tráfico.</i>
--------------------	--

La velocidad es una de las variables más importantes que inciden en la producción de los accidentes de tráfico, así como su gravedad. En zonas urbanas el límite máximo de velocidad es de 50 km./h., aunque puede ser menor en función del uso y utilización de la vía.

Los municipios son las Administraciones responsables para regular la velocidad máxima en cada una de las vías y para hacer cumplir esta regulación.

Las posibilidades que tiene una persona de sobrevivir al ser atropellado dependen de la velocidad a la que circule el vehículo, existen estudios que demuestran una correlación entre velocidad y supervivencia, y está claro que unos pocos kilómetros por hora de más o de menos son la diferencia entre la vida y la muerte.

Se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Implantar “Zonas 30” en las zonas viarias que se determine.</i>
Acción n.º 2	<i>Estudio para la implantación de elementos o diseños viarios destinados al calmado del tráfico. El objetivo de la acción deberá ser implantar el mejor sistema en función de las características de la vía, del tráfico soportado, de su composición, y del entorno.</i>
Acción n.º 3	<i>Estudio para el control de la velocidad en las vías donde se ha detectado siniestralidad e infracciones ligadas al exceso de velocidad.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

1	<i>El diseño del espacio público y la señalización.</i>
2	<i>El tráfico y la convivencia entre los distintos medios de transporte.</i>
4	<i>La movilidad de los colectivos más vulnerables.</i>

16.3.5. Proteger a los colectivos sociales más vulnerables.

PROPUESTA 5	<i>Proteger a los colectivos sociales más vulnerables.</i>
--------------------	--

Los peatones, especialmente los/as niños/as, las personas con movilidad reducida y las de edad avanzada, son el colectivo más vulnerable ante los vehículos a motor, por lo que requieren de un tratamiento específico que permita su protección. Para priorizar las actuaciones, se han de considerar dos cuestiones: la protección de la red básica de peatones/ciclistas y la mejora de aquellos puntos con un alto nivel de riesgo de sufrir accidentes.

Es fundamental que la planificación y gestión del espacio público de prioridad a estos ciudadanos, y que además de desplazarse de forma sostenible, junto a los usuarios del transporte público representan una mayoría significativa de usuarios del espacio público vial, a pesar de que en apariencia sean los conductores de vehículos privados el colectivo mayoritario.

En la misma línea, la movilidad de los niños y jóvenes que se desplazan diariamente a los centros educativos debe garantizarse en máximas condiciones de seguridad. Para ello hay que tener en cuenta, por un lado, las pautas de movilidad de los escolares y, por otro, detectar las deficiencias infraestructurales de las vías utilizadas habitualmente por los más jóvenes.

En general, se trata de determinar y actuar sobre los puntos especialmente conflictivos: aceras que no disponen de una amplitud mínima, obstáculos situados en la vía que dificultan la circulación de peatones o que impiden la visibilidad para cruzar la calzada, puntos en los que converge una vía básica de tráfico y un intenso flujo de peatones sin que exista una protección específica para éstos, y vías donde resulta difícil la convivencia entre vehículos y ciclistas.

Las acciones propuestas a continuación se dividen en tres grupos:

- Peatones
- Personas con movilidad reducida
- Ciclistas

Finalmente se realizarán una serie de propuestas de carácter general.

PEATONES	
Acción n.º 1	<i>Comprobar la seguridad de la red básica de peatones, para garantizar que se enlacen los puntos de degeneración y atracción de viajes a pie.</i>
Acción n.º 2	<i>Ampliar el espacio destinado en exclusiva a los peatones (zonas peatonales).</i>
Acción n.º 3	<i>Estudio de mejora y localización de pasos de peatones.</i>

Acción n.º 4	<i>Construir las aceras con un ancho mínimo de 2 a 2'5 metros libres de obstáculos, para ofrecer a los peatones una movilidad segura en todos los nuevos desarrollos.</i>
Acción n.º 5	<i>Desarrollar actuaciones encaminadas a impedir el aparcamiento de los vehículos a motor, total o parcialmente, en los espacios dedicados a los peatones.</i>
Acción n.º 6	<i>Proteger y adaptar los itinerarios naturales a pie -es decir, aquellos que de forma espontánea utilizan los ciudadanos para cruzar las vías-, mediante barandillas u otros elementos protectores.</i>

PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Acción n.º 7	<i>Incrementar y ampliar las actuaciones encaminadas a eliminar de las aceras aquellos obstáculos que puedan impedir la movilidad de las personas con cualquier tipo de discapacidad.</i>
Acción n.º 8	<i>Continuar con la política de adaptación de los pasos de peatones, para que las personas con discapacidad puedan cruzar las calles con menos dificultades.</i>
Acción n.º 9	<i>Revisar y reforzar la señalización vertical en las proximidades de los centros de mayores y otros lugares utilizados por este colectivo social.</i>

CICLISTAS

Acción n.º 10	<i>Estudio de mejora y ampliación del actual carril-bici con el objeto de garantizar la accesibilidad a los puntos urbanos de generación y atracción de viajes.</i>
Acción n.º 11	<i>Análisis de los puntos de interferencia del actual carril-bici con el tráfico de vehículos y con los peatones. Mejora y eliminación de conflictos.</i>
Acción n.º 12	<i>Creación de espacios de estacionamiento vigilados para bicicletas en los destinos principales de los usuarios del carril bici.</i>
Acción n.º 13	<i>Promover el uso de la bicicleta en la comunidad escolar mediante la creación de caminos escolares seguros y zonas de estacionamiento.</i>
Acción n.º 14	<i>Promover acciones de educación vial dirigidas a ciclistas.</i>
Acción n.º 15	<i>Crear una red de carriles bicicleta y ciclo vías que permita la movilidad segura de los usuarios de este vehículo urbano.</i>
Acción n.º 16	<i>Realizar una auditoría de Seguridad Vial del carril bici.</i>

OTRAS	
Acción n.º 17	<i>Continuar con la política de promoción dentro de la comunidad escolar de la creación de rutas de camino escolar seguro. (*)</i>
Acción n.º 18	<i>Ampliar e incrementar las acciones de educación vial dirigidas específicamente a los colectivos inmigrantes y, de forma especial, a los conductores.</i>
Acción n.º 19	<i>Incorporar a la Ordenanza Municipal de Tráfico y Seguridad Vial la regulación de los caminos escolares seguros.</i>
Acción n.º 20	<i>Realizar una auditoría de Seguridad Vial de los entornos escolares.</i>

(*) Se propone desarrollar esta propuesta a través de las mismas acciones que se han desarrollado para implantar el proyecto Camino Escolar Seguro en el Colegio Santiago Ramón y Cajal:

- Estudiar las rutas de los recorridos de los escolares desde sus viviendas al centro docente.
 - Encuestas a los padres y los equipos directivos de los colegios sobre la posible utilización de los caminos escolares seguros.
 - Generar reuniones explicativas del proyecto para las AMPAS y las direcciones de los centros educativos.
 - Continuar diseñando rutas de caminos escolares por fases. Primero en aquellos colegios que demandan más seguridad vial e ir ofertando el proyecto a la comunidad escolar.
 - Organizar junto a las AMPAS y las direcciones de los centros educativos las distintas rutas del Camino Escolar Seguro.
 - Señalizar verticalmente, implantar marcas viales, eliminar obstáculos en el camino escolar e instalar vallas de protección de separación de aceras y calzadas.
 - Crear “puntos de encuentro” para recoger a los escolares participantes en el camino escolar.
 - Promover la implicación de las AMPAS para que las rutas del camino escolar seguro sean dirigidas por sus miembros, como monitores responsables de los escolares.
 - Dotar a los monitores de las rutas de chalecos reflectantes, cartillas identificativas y de control de asistencia para los niños/as.
 - Promover un programa de fidelización e incentivos para los escolares de usuarios del camino escolar, con visitas periódicas de la policía local y pequeños obsequios -para los más constantes en el uso de las rutas- al final de cada trimestre.
- Buscar la colaboración de empresas locales y otras instituciones relacionadas con la seguridad vial y la movilidad sostenible para que colaboren con el proyecto donando materiales de educación vial y pequeños obsequios para el programa de fidelización e incentivos.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
1	<i>El diseño del espacio público y la señalización.</i>
2	<i>El tráfico y la convivencia entre los distintos medios de transporte.</i>
4	<i>La movilidad de los colectivos más vulnerables.</i>
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>

16.3.6. Fomento del uso del transporte público.

PROPUESTA 6 *Fomento del uso del transporte público.*

El exceso de utilización del vehículo privado en viajes urbanos contribuye al aumento de la congestión y a un mayor índice de siniestralidad vial. El espacio público que utilizan los peatones y el transporte público es unas cien veces inferior al que ocupan los automóviles y las plazas de aparcamiento urbanas.

El Ayuntamiento de Puente Genil incentiva el uso del transporte público por los mayores de 65 años, con bonificaciones importantes en el precio de billete, además el uso de este medio de transporte durante las noches de la Feria Real es gratuito. Se deberían poner en funcionamiento más iniciativas dirigidas a otros colectivos para el fomento del uso del transporte público en autocar por otros sectores de la población. En la actualidad hacen uso de este medio de transporte prioritariamente personas mayores, para sus traslados al centro de salud, hospital, compras, familias de las zonas periféricas y vecinos de las aldeas de Sotogordo y el Palomar.

Se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Adoptar las medidas necesarias para garantizar que las paradas del bus estén libres de vehículos estacionados.</i>
Acción n.º 2	<i>Auditar los entornos de las paradas de bus para que no existan riesgos viales para viajeros y peatones.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
2	<i>El tráfico y la convivencia entre los distintos medios de transporte.</i>
7	<i>El estudio de la movilidad y accidentalidad urbana.</i>
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>

16.3.7. Contribuir a la mejora de la seguridad vial en las empresas y en la movilidad laboral.

PROPUESTA 7	<i>Contribuir a la mejora de la seguridad vial en las empresas y en la movilidad laboral.</i>
--------------------	---

Cada día se producen millones de desplazamientos. Muchos de ellos, sobre todo de lunes a viernes, son consecuencia de la movilidad laboral, es decir la necesidad de los trabajadores de, o bien acudir a su centro de trabajo (desplazamientos in itinere), o en el desarrollo de su trabajo (desplazamientos en misión).

Incluir la seguridad vial laboral en los planes de prevención de las empresas, implica desarrollar acciones y estrategias que contribuyan a minimizar los riesgos de los trabajadores en sus desplazamientos.

En ocasiones las empresas no contemplan la seguridad vial en sus planes de prevención por falta de información o porque no saben por dónde empezar. Para promover la introducción de la cultura de la seguridad vial en las empresas, desde las administraciones y entidades dedicadas a la seguridad vial, se están desarrollando herramientas que explican y guían a estas sobre cómo prevenir los accidentes, desarrollando diferentes acciones.

Con objeto de informar a las empresas, y demás agentes responsables, sobre estas herramientas y mecanismos en seguridad vial laboral, en esta materia se recogen las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Analizar el aspecto laboral en todos los accidentes de tráfico conocidos por la Policía Local.</i>
Acción n.º 2	<i>En colaboración con el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de la Mancomunidad de Municipios Campiña Sur de Córdoba, elaborar y desarrollar un Plan Municipal de Seguridad Vial Laboral dirigido al conjunto de trabajadores municipales.</i>
Acción n.º 3	<i>Impulsar la elaboración de Planes de Seguridad Vial de Empresa, en las grandes empresas radicadas en el municipio.</i>

Acción n.º 4

Impulsar la firma de un convenio de colaboración con la Asociación de Jóvenes Empresarios (ASOJEM) para impulsar la elaboración de Planes de Seguridad vial de Empresa entre sus asociados.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

7	<i>El estudio de la movilidad y accidentalidad urbana.</i>
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>

16.3.8. Incrementar y mejorar la disciplina vial y el control policial de la seguridad vial.

PROPUESTA 8

Incrementar y mejorar la disciplina vial y el control policial de la seguridad vial.

La práctica totalidad de los accidentes son producto del incumplimiento de alguna de las normas de circulación. En otros casos, el no cumplimiento de la norma aumenta las consecuencias del accidente, como no usar sistemas de seguridad pasiva.

La experiencia, tanto a nivel urbano como en la carretera, ha demostrado que las acciones de control, vigilancia y disciplina de los comportamientos de los conductores han influido de forma significativa en el descenso de los índices de siniestralidad.

En esta materia se ha avanzado con un marco normativo que se constituye como una herramienta esencial para la reducción de los accidentes de tráfico. El “carné por puntos”, el endurecimiento de las infracciones penales en materia de seguridad vial, el incremento de la cuantía de las sanciones administrativas, así como la mejora de la cobertura legal sobre los elementos y tecnologías para el control y vigilancia del tráfico.

Pero es necesario seguir avanzando en un mejor control de los comportamientos irresponsables de una parte de los conductores y otros usuarios de la vía, ya que a través de la disciplina vial se genera la “cultura de la responsabilidad” en la conducción. El Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil no puede concebirse sin la existencia de una estrategia clara en materia de disciplina vial urbana. Y, en ese ámbito, la Policía Local es una pieza clave para el desarrollo de esta línea de acción, sobre todo con relación a las infracciones que están directamente relacionadas con el riesgo vial o provocan situaciones objetivas de riesgo de producción de accidentes de tráfico. En esta línea de acción, se recogen las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Enfocar la vigilancia de la Policía Local y especialmente de la Unidad de Tráfico hacia aquellas infracciones que comprometan más gravemente la seguridad vial. (1)</i>
Acción n.º 2	<i>Analizar la velocidad en el casco urbano, elaborando un plano con las velocidades medias y puntas en las calles más importantes de la ciudad, para poder planificar las campañas contra el exceso de velocidad en los lugares más afectados. (2)</i>
Acción n.º 3	<i>Implantar el control de la velocidad por radar en las vías más rápidas de la ciudad y en las que se registre un mayor número de accidentes. (3)</i>
Acción n.º 4	<i>Incrementar el número de controles preventivos de alcoholemia, garantizando la realización, de al menos cuatro controles preventivos a la semana.</i>
Acción n.º 5	<i>Ampliar la estrategia de control policial a las drogas ilegales y otras sustancias estupefacientes.</i>
Acción n.º 6	<i>Incrementar el control de las infracciones dinámicas en lo que se refiere a la utilización de teléfonos móviles, GPS y otros dispositivos similares que inciten a la distracción.</i>
Acción n.º 7	<i>Optimizar la gestión de las multas para garantizar su cobro.</i>
Acción n.º 8	<i>Colaboración con otras Administraciones para hacer efectivas las sanciones por infracciones en el ámbito urbano.</i>

Acción n.º 9	<i>Elaborar una lista de infracciones de mayor gravedad en temas de seguridad vial, entre las que cabe destacar: uso del cinturón de seguridad y casco, exceso de velocidad, consumo de drogas, medicamentos y alcohol, uso del teléfono móvil, incumplimiento de la I.T.V., etc.</i>
Acción n.º 10	<i>Definir un plan de actuación que incluya las denuncias de la lista anterior y ofrezca información a los conductores sobre el porqué de la actuación y el efecto que puede producir el incumplimiento de las mismas. (4)</i>

(1) En concreto, se propone enfocar la actuación policial hacia el control de las siguientes infracciones:

- Exceso de velocidad.
- Todas aquellas que suponen riesgo específico para los peatones (falta de respeto de la prioridad en los pasos de peatones; sobrepasar el semáforo en la fase verde para los peatones; estacionamientos sobre los pasos de peatones; estacionamiento en zonas peatonales o vías peatonalizadas; estacionamiento sobre las aceras e islas peatonales).
- No utilización de los medios de protección obligatorios (utilización del cinturón de protección en los vehículos, utilización de las sillas adaptadas a los menores y sus elementos de protección homologados, etc.).
- Conducción bajo los efectos de drogas y bebidas alcohólicas.
- Distracciones en la conducción.
- Conducción temeraria y otras conductas irresponsables al volante.

(2) Se propone solicitar la sección temporal de aforadores de tráfico a la administración que corresponda.

(3) Se propone solicitar la sección temporal de un radar móvil a la Jefatura Provincial de Tráfico de Córdoba.

(4) Se propone ofrecer la información en el momento de la notificación de la sanción a través de la oficina de sanciones de la policía local.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
2	<i>El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbanos.</i>
3	<i>La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.</i>
5	<i>La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.</i>
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>

16.3.9. Mejora de la Seguridad Vial de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

PROPUESTA 9 *Mejora de la Seguridad vial de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.*

Los usuarios de motocicletas y ciclomotores son uno de los colectivos con mayor riesgo de accidentes, ya que la velocidad e intensidad del tráfico y su fragilidad física a ante vehículos a motor más compactos, reduce su nivel de seguridad.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, en 2.016 fallecieron en España 214 usuarios de motocicleta, y 21 de ciclomotor. De los fallecidos en motocicleta, cuatro no utilizaban casco en el momento del accidente y uno de los fallecidos en ciclomotor tampoco usaba dicho dispositivo.

Desde el 1 de enero de 2.012 al 31 de diciembre de 2.016 se produjeron en Puente Genil 321 accidentes, en los que se vieron implicados 367 vehículos, de los cuales 14 (3,8%) fueron motocicletas y 22 (6,1%) ciclomotores.

Estas cifras muestran la necesidad de intervenir de forma activa en la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, por lo que en este ámbito se incluyen las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Planificar el aparcamiento de motocicletas y ciclomotores en la calzada.</i>
Acción n.º 2	<i>Realizar campaña de concienciación a los conductores de turismos sobre la vulnerabilidad del resto de colectivos y sobre el uso del casco para usuarios de moto y ciclomotor. (1)</i>
Acción n.º 3	<i>Controlar el nivel de ruido, emisiones y los trucajes del motor.</i>
Acción n.º 4	<i>Incluir en las actividades del Programa para la Movilidad Segura y Sostenible "Puente Genil Educa" para jóvenes de Educación Secundaria, contenidos relacionados con el buen uso de motocicletas y ciclomotores.</i>

(1) En concreto, se propone concienciar a través de pequeño spot donde se lance mensajes sobre:

- El correcto uso del casco de protección.
- La vulnerabilidad de los usuarios de ciclomotores y motocicletas frente a otros vehículos.
- Los riesgos de la velocidad.

Para firmar estos spots se contará con la colaboración de miembros de las asociaciones moteras, jóvenes usuarios de ciclomotor y víctimas de accidentes de la localidad.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
3	La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.
5	La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.
7	El estudio de la movilidad y la accidentalidad urbana.
8	La formación e información sobre seguridad vial urbana.
9	La coordinación y colaboración entre administraciones.

16.3.10. Promover la Educación Vial en toda la sociedad y en todo el ciclo vital del individuo.

PROPUESTA 10

Promover la Educación Vial en toda la sociedad y en todo el ciclo vital del individuo.

En la práctica totalidad de los accidentes, el factor humano interviene en mayor o menor medida. Por tanto, se debe incidir en la sensibilización de la población sobre la responsabilidad y riesgos que supone la movilidad. En las ciudades coexisten cuatro grupos de personas que se mueven como: peatones, ciclistas, automovilistas y motociclistas. Estos grupos tienen unas características propias de movilidad, velocidad y vulnerabilidad frente a los demás grupos que dificultan la armoniosa coexistencia de los cuatro.

Desde el Ayuntamiento de Puente Genil, se viene haciendo un importante esfuerzo para a través de la policía local implementar programas preventivos de Educación para la Seguridad Vial, con el objetivo de conseguir una movilidad más segura y sostenible en nuestra ciudad, conforme a las políticas de la Unión Europea.

El programa educación para la Movilidad Segura y Sostenible “Puente Genil Educa” llega cada año casi a tres mil, niñas y jóvenes, de 3 a 18 años, en educación infantil, primaria, secundaria y bachillerato.

Conscientes de que la educación vial debe alcanzar a toda la sociedad y estar presente en todo el ciclo vital de individuo, en este ámbito preventivo se incluye las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Seguir implementando las actividades del Programa para la Movilidad Segura y Sostenible “Puente Genil Educa” en todos los centros de educación infantil, primaria, secundaria y bachillerato.</i>
Acción n.º 2	<i>Potenciar la Educación Vial en el ámbito de la Educación no formal. (1)</i>
Acción n.º 3	<i>Crear la Escuela de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. (2)</i>

(1) En concreto, se propone potenciar la educación vial en este ámbito de la educación no formal a través de talleres de Seguridad Vial para:

- Personas mayores (en Puente Genil, el 22% de los peatones víctimas de atropello son mayores de 75 años).
- Conductores noveles, en colaboración con los centros de formación de la localidad.
- Embarazadas y sobre Sistemas de Retención Infantil.
- Para personas con discapacidad, para su integración en una movilidad segura.
- Para personas inmigrantes, haciendo de la Educación Vial un factor de integración.
- Para jóvenes.

Para firmar estos spots se contará con la colaboración de miembros de las asociaciones moteras, jóvenes usuarios de ciclomotor y víctimas de accidentes de la localidad.

(2) La Escuela de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Puente Genil, será un órgano de la Delegación de Tráfico y Seguridad del Ayuntamiento de Puente Genil, encargado de implementar planes, programas y proyectos con el fin de mejorar la seguridad vial en el casco urbano de la ciudad y prevenir los accidentes de tráfico, dentro del marco legal que atribuye la responsabilidad de los municipios en materia de seguridad vial.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
3	<i>La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.</i>
7	<i>El estudio de la movilidad y la accidentalidad urbana.</i>
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>

16.3.11. Mejora de la atención a las víctimas de accidentes de tráfico.

PROPUESTA 11 Mejora de la atención a las víctimas de accidentes de tráfico.

La reducción del tiempo de atención de los servicios de asistencia en el caso de accidentes de tráfico reduce de forma importante las consecuencias del accidente. Por ello el plan de seguridad vial urbana debe plantear la mejora de los sistemas de comunicación en situaciones de urgencia que permita una atención rápida y efectiva a los lesionados en el lugar del accidente y un traslado urgente al hospital.

También conviene la creación de un servicio especializado de seguimiento de víctimas graves de accidentes de tráfico en el casco urbano de Puente Genil, que sistematice la atención y el seguimiento de las lesiones de las víctimas graves de accidente de tráfico a 30 días, facilitando un asesoramiento profesionalizado y especializado a estas víctimas.

Se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Crear un servicio especializado de seguimiento de víctimas graves de accidentes de tráfico en el casco urbano de Puente Genil. (1)</i>
Acción n.º 2	<i>Implantar en Puente Genil la celebración del día Mundial en recuerdo de las víctimas de siniestros viales. (2)</i>
Acción n.º 3	<i>Llevar a cabo campañas informativas sobre los impactos colectivos y los efectos individuales de la accidentalidad.</i>

(1) En concreto, con la creación de este servicio, se propone:

- Sistematizar la atención y el seguimiento de las lesiones de las víctimas graves de accidentes a 30 días.
- Facilitar un asesoramiento profesionalizado y especializado a estas víctimas.
- Actuar en intervenciones preventivas en posibles puntos negros de tráfico.
- Conocer si el servicio prestado por la policía en el accidente ha sido satisfactorio y evaluar posibilidades de mejora.
- Intervenir en la formación humana de los profesionales que han de prestar el servicio y atender a las víctimas de siniestros de tráfico, incluyendo la comunicación de noticias fatales a familiares.

Todo en coordinación con la Unidad de atención a las víctimas de la Jefatura Provincial de Tráfico de Córdoba, para facilitar el acceso a las víctimas a los recursos existentes y velar por sus derechos.

(2) Por resolución 60/5 el 26 de octubre de 2005, la Asamblea General de las Naciones Unidas, "invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, en homenaje de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias. Desde entonces la observancia de este Día se ha extendido a un número cada vez mayor de países en todos los continentes.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
6	La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico.
7	El estudio de la movilidad y la accidentalidad urbana.
8	La formación e información sobre seguridad vial urbana.
9	La coordinación y colaboración entre administraciones.

16.3.12. Creación e implantación de sistemas de información sobre accidentalidad vial urbana.

PROPUESTA 12	Creación e implantación de sistemas de información sobre accidentalidad vial urbana.
---------------------	--

Para diagnosticar correctamente el nivel de accidentalidad urbana de un municipio y definir objetivos de actuación a corto, medio y largo plazo, debe disponerse de un sistema de recogida sistemática de datos, que sea fiable y ajustada a un método estadístico científico.

La distribución territorial de competencias permite que las Administraciones que tienen atribuidas competencias en materia de seguridad vial puedan recabar información que estimen oportuna para sus fines y, por tanto, pueden disponer de sus propias bases de datos circunscritas a los accidentes que se produzcan en su territorio.

El Ayuntamiento de Puente Genil tiene suscripto el Convenio Básico Bilateral en materia de seguridad vial con la Jefatura Provincial de Tráfico, en el marco del Convenio Específico entre la Federación Española de Municipios y Provincias y la Dirección General de Tráfico, e informa de los accidentes de tráfico con víctimas en el casco urbano de la localidad, a través de ARENA 2, que es un sistema de captura, almacenamiento y gestión de la información sobre accidentes de la D.G.T., que proporciona a los municipios un interfaz único de inserción de datos por parte de los usuarios autorizados.

Se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Llevar a cabo un registro normalizado y exhaustivo de todos los accidentes de tráfico en el casco urbano en los que intervenga la policía local, a fin de optimizar los estudios sobre accidentalidad en zona urbana.</i>
Acción n.º 2	<i>Implantar una aplicación informática que permita la gestión de los datos y su tratamiento estadístico, gráfico y cartográfico, y centralizar en una base de datos única toda la información relativa a los accidentes y lesionados.</i>
Acción n.º 3	<i>Contar con un sistema de explotación adicional de los datos para conocer los tipos más frecuentes de siniestros, decidir con conocimiento de causa qué actuaciones emprender y comunicar resultados a la población.</i>
Acción n.º 4	<i>Utilizar otras fuentes de información además de las policiales, como los ingresos hospitalarios (naturaleza de las lesiones y su gravedad). (1)</i>

(1) Desde hace dos años el Hospital de Puente Genil colabora con la policía local de Puente Genil, cruzando información sobre las asistencias sanitarias que se derivan de los accidentes de tráfico acaecidos en el casco urbano de Puente Genil, identificando las zonas de mayor siniestralidad y elaborando un mapa de puntos negros para la posterior ejecución de medidas para la prevención de accidentalidad. [<http://www.lavanguardia.com/vida/20170327/421241256478/cruce-de-informacion-entre-hospital-de-puente-genil-y-policia-local-reduce-un-30-accidentes-en-casco-urbano.html>]

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
7	<i>El estudio de la movilidad y la accidentalidad urbana.</i>
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>

16.3.13. Difusión de las actuaciones municipales en materia de seguridad vial.

PROPUESTA 13

Difusión de las actuaciones municipales en materia de seguridad vial.

Los controles que efectúa la policía local pretenden conseguir mayor seguridad vial, especialmente en lo relativo a velocidades inadecuadas o excesivas, prioridad de paso y seguridad pasiva (utilización de casco, cinturón de seguridad, elementos de sujeción infantil, etc.).

Del mismo modo, también es imprescindible que se lleve a cabo la máxima difusión de los propios resultados del plan de seguridad vial o de las actividades realizadas en foros de debate. Para reforzar el compromiso de cada ciudadano, es conveniente que los políticos y técnicos responsables del mismo comparezcan periódicamente ante la opinión pública explicando la filosofía de las obligaciones adquiridas por la corporación y las haga extensibles a la población.

Estas actuaciones, en la medida de lo posible, deben ofrecerse en ruedas de prensa convocadas por el consistorio con la periodicidad que sea necesaria. Así, puede conseguirse un efecto positivo en la población aprovechando épocas especialmente adecuadas como el inicio del curso escolar, el período vacacional, etc.

Las acciones en materia de información vial planteada para todos los colectivos, debe permitir asimismo la participación, por lo que deben plantearse los mecanismos más adecuados para conseguir este objetivo. Los medios de comunicación locales han de participar activamente en la difusión de los mensajes preventivos.

Se proponen las siguientes acciones:

Acción n.º 1	<i>Elaborar un plan de difusión mediática de las acciones del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil.</i>
Acción n.º 2	<i>Definir un programa temático específico que refuerce la actuación de fondo de control del cumplimiento de las normas de circulación, que se produce durante el año.</i>

Acción n.º 3	<i>Explicar el programa de actuación en las intervenciones públicas periódicas para presentar el Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil, sus resultados, etc. (ruedas de prensa, publicaciones, etc.).</i>
Acción n.º 4	<i>Difundir información y mensajes preventivos a través de los medios de comunicación locales y redes sociales. (1)</i>

(1) Desde hace cuatro años el Ayuntamiento de Puente Genil difunde información y mensajes preventivos de Seguridad Vial a través de los perfiles en redes sociales de "Policía Local de Puente Genil" y "Educación Vial Puente Genil".

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>

16.3.14. Impulsar la participación ciudadana y continuar con la política de coalición en materia de seguridad vial.

PROPUESTA 14	<i>Impulsar la participación ciudadana y continuar con la política de coalición en materia de seguridad vial.</i>
---------------------	---

La participación de las entidades cívicas en las políticas de seguridad vial refuerza el apoyo social a la acción de las instituciones y ofrece, muchas veces, ópticas imaginativas y muy interesantes para mejorar la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico.

En esa misma dirección, el trabajo conjunto entre las instituciones municipales y otras entidades -tanto públicas, como no gubernamentales- supone un valor añadido para el desarrollo de las políticas de seguridad vial.

En este ámbito se incluye las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Aprobación por parte del Pleno Municipal del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil.</i>
Acción n.º 2	<i>Constituir el Consejo Local de Seguridad Vial. (Observatorio de Seguridad Vial de Puente Genil).</i>
Acción n.º 3	<i>Constituir en el seno de la Junta Local de Seguridad una Comisión de Coordinación Policía Local / Guardia Civil, para impulsar el trabajo cooperativo en materia de seguridad vial entre ambos cuerpos policiales.</i>
Acción n.º 4	<i>Persistir en la política de suscripción de convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y otras instituciones públicas competentes en materia de seguridad vial, y organizaciones no gubernamentales que trabajan en ese ámbito.</i>
Acción n.º 5	<i>Publicar a través de los medios de comunicación y las redes sociales las acciones que se recogen en el Plan, así como los logros obtenidos.</i>
Acción n.º 6	<i>Implantar la celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible en Puente Genil.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

8	<i>La formación e información sobre seguridad vial urbana.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>

16.3.15. Actualizar la normativa municipal, incrementar los recursos y mejorar los procedimientos policiales relativos a la seguridad vial.

PROPUESTA 15	<i>Actualizar la normativa municipal, incrementar los recursos y mejorar los procedimientos policiales relativos a la seguridad vial.</i>
---------------------	---

Puente Genil es un municipio comprometido con la seguridad vial, este año el grupo de comunicación Atresmedia distinguió al Programa para la movilidad segura y sostenible “Puente Genil Educa” con el premio PONLE FRENO JUNIOR 2017, como la mejor iniciativa de Educación Vial en España en el año 2.016.

Recientemente el Ayuntamiento de Puente Genil fue invitado a participar y exponer sus acciones de educación vial para la seguridad vial en el *II Foro Internacional*

de Seguridad Vial en Santiago de Chile (junio 2016) y en el V Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial en Santiago de Chile (noviembre 2016).

En abril de 2017 el Ayuntamiento de Puente Genil organizó el I Congreso Iberoamericano de Policías para la Seguridad y la Educación Vial (CIPSEVI), con el objetivo de facilitar el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas para impulsar la Seguridad Vial y Educación Vial a ambos lados del Atlántico.

Como se explicó antes, enero de 2015 el Ayuntamiento de Puente Genil se suscribió a los compromisos de la Carta Europea de Seguridad Vial, dirigida por la Comisión Europea, es la mayor plataforma sobre seguridad vial de la sociedad civil.

En la parte dedicada al diagnóstico de la accidentalidad del municipio, de este Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil, se pone de manifiesto el importante trabajo de análisis desarrollado por la Policía Local, que debe culminar con la implantación del Plan de Seguridad Vial y la consecución de sus objetivos de reducción de la siniestralidad, precisamente por esta razón, la mejora de la seguridad vial conlleva la necesidad de establecer un sobre esfuerzo adicional actualizando la normativa municipal, incrementado los recursos y mejorando los procedimientos policiales relativos a la seguridad vial, para alcanzar nuevos objetivos y objetivos más ambiciosos.

En esta línea de acción, se recogen las siguientes propuestas:

Acción n.º 1	<i>Elaborar y aprobar una nueva Ordenanza Municipal de Tráfico y Seguridad Vial.</i>
Acción n.º 2	<i>Elaborar y aprobar el Reglamento Municipal del Consejo Local de Seguridad Vial. (Observatorio de Seguridad Vial de Puente Genil).</i>
Acción n.º 3	<i>Elaborar y aprobar el Reglamento de la Escuela de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Puente Genil.</i>
Acción n.º 4	<i>Elaborar y aprobar un Manual de Procedimiento para la Atención, recogida de datos y la Investigación Policial de Accidentes de Tráfico.</i>
Acción n.º 5	<i>Introducir aplicativos informáticos que faciliten el análisis científico y la investigación de los accidentes de tráfico.</i>

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	
7	<i>Estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.</i>
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>
10	<i>La participación social sobre Seguridad Vial Urbana.</i>

Para la consecución de estos objetivos es indispensable la coordinación entre administraciones y la colaboración con las organizaciones sociales. Dicha coordinación debe traducirse a su vez en las siguientes acciones prioritarias:

- Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial.
- Más información y debate público sobre las actuaciones municipales en seguridad vial.

El Ayuntamiento de Puente Genil, en función de su capacidad de actuación a corto, medio y largo plazo debe priorizar las acciones propuestas. Ciertamente, esta capacidad vendrá también determinada por la disponibilidad de recursos, principalmente económicos, que permitan abordar las metas políticas fijadas en materia de seguridad vial.



16.4. Acciones prioritarias.

El cuadro siguiente resume las acciones prioritarias, correspondientes a los grupos de actuación descritos en el epígrafe anterior, que deberían acometer en un primer plazo.

ACCIONES PRIORITARIAS	
PROPUESTA 1. 1	<i>Elaborar un plan de mejora de los puntos negros, tramos de concentración de accidentes, estableciendo las prioridades de actuación.</i>
PROPUESTA 1. 2	<i>Mejorar el diseño urbano de rotondas, isletas deflectoras y canalizadoras, carriles, y zonas con riesgo especial de accidentes.</i>
PROPUESTA 2. 4	<i>Estudiar las condiciones de iluminación de todos los pasos de peatones. Mejorar la iluminación de los pasos de peatones donde sea necesario para lograr una mayor visibilidad de los peatones por los conductores.</i>
PROPUESTA 3. 3	<i>Revisar los puntos de concentración de accidentes de tráfico para comprobar la idoneidad de la señalización vertical y las marcas viales existentes.</i>
PROPUESTA 4. 2	<i>Estudio para la implantación de elementos o diseños viarios destinados al calmado del tráfico. El objetivo de la acción deberá ser implantar el mejor sistema en función de las características de la vía, del tráfico soportado, de su composición y del entorno.</i>
PROPUESTA 5. 3	<i>Estudio de mejora y localización de pasos de peatones.</i>
PROPUESTA 5. 4	<i>Construir las aceras con un ancho mínimo de 2 a 2'5 metros libres de obstáculos, para ofrecer a los peatones una movilidad segura en todos los nuevos desarrollos.</i>
PROPUESTA 5. 7	<i>Incrementar y ampliar las actuaciones encaminadas a eliminar de las aceras aquellos obstáculos que puedan impedir la movilidad de las personas con cualquier tipo de discapacidad.</i>
PROPUESTA 5. 8	<i>Continuar con la política de adaptación de los pasos de peatones, para que las personas con discapacidad puedan cruzar las calles con menos dificultades.</i>
PROPUESTA 5. 11	<i>Análisis de los puntos de interferencia del actual carril- bici con el tráfico de vehículos y con los peatones. Mejora y eliminación de conflictos.</i>

PROPUESTA 5.17	<i>Continuar con la política de promover dentro de la comunidad escolar la creación de los denominados “caminos escolares seguros”.</i>
PROPUESTA 5.20	<i>Realizar una auditoría de Seguridad Vial de los entornos escolares.</i>
PROPUESTA 7.2	<i>En colaboración con el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de la Mancomunidad de Municipios Campiña Sur de Córdoba, elaborar y desarrollar un Plan Municipal de Seguridad Vial Laboral dirigido al conjunto de trabajadores municipales.</i>
PROPUESTA 7.3	<i>Impulsar la elaboración de Planes de Seguridad Vial de Empresa, en las grandes empresas radicadas en el municipio.</i>
PROPUESTA 8.2	<i>Analizar la velocidad en el casco urbano, elaborando un plano con las velocidades medias y puntas en las calles más importantes de la ciudad, para poder planificar las campañas contra el exceso de velocidad en los lugares más afectados.</i>
PROPUESTA 8.3	<i>Implantar el control de la velocidad por radar en las vías más rápidas de la ciudad y en aquellas donde se registre un mayor número de accidentes.</i>
PROPUESTA 8.4	<i>Incrementar el número de controles preventivos de alcoholemia, garantizando la realización, al menos, de un control preventivo al día.</i>
PROPUESTA 8.5	<i>Ampliar la estrategia de control policial a las drogas ilegales y otras sustancias estupefacientes.</i>
PROPUESTA 8.6	<i>Incrementar el control de las infracciones dinámicas en lo que se refiera a la utilización de teléfonos móviles, GPS y otros dispositivos similares.</i>
PROPUESTA 10.3	<i>Crear la Escuela Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Puente Genil.</i>
PROPUESTA 14.1	<i>Aprobación por parte del Pleno Municipal del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil.</i>
PROPUESTA 14.2	<i>Constituir el Consejo Local de Seguridad Vial. (Observatorio de Seguridad Vial de Puente Genil).</i>
PROPUESTA 15.6	<i>Nombrar un técnico coordinador del Plan de Seguridad Vial Urbano.</i>

17. PERCEPCIÓN LOCAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

El pasado mes de enero desde la Delegación de Tráfico y Seguridad del Ayuntamiento de Puente Genil se organizó las **I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial**, dirigidas a sectores y agentes relacionados con la movilidad y la accidentalidad urbana y a la ciudadanía en general. Con el objetivo de presentar el trabajo de diagnóstico de la primera etapa del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil realizado por la Policía Local de Puente Genil, y el estudio de la accidentalidad elaborado por el Hospital de Alta Resolución de Puente Genil como base sólida para avanzar en la planificación de la seguridad vial urbana de Puente Genil. También la ciudadanía aportó propuestas, información y su percepción sobre aspectos de la seguridad vial urbana.

I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial. Puente Genil enero de 2.016



Foto: I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial

Participaron más de 120 representantes de distintos colectivos ciudadanos agrupados en catorce mesas de trabajo, los cuales -desde la óptica de su mesa de trabajo- detectaron problemas de seguridad vial en el casco urbano de Puente Genil y aportaron las posibles soluciones para los mismos que se reflejan a continuación:

MESA 1. El Mayor y la Seguridad Vial

Problema: ***El estado de la Carretera de Río de Oro.***

Solución: ***Dotar a esta vía de más visibilidad, medidas de seguridad y reasfaltarla.***

Problema: ***Poco respeto de los conductores en los pasos de peatones, sobre todo en las puertas de los colegios a la hora de entrada y salida de los escolares.***

Solución: ***Control en los entornos escolares, medidas de calmado del tráfico en estos entornos.***

MESA 2. Infancia, autonomía infantil entornos escolares seguros y Seguridad Vial

Problema: *Excesiva aglomeración de vehículos en las puertas de los centros escolares, coincidiendo con el horario de entrada y salida de los mismos.*

Solución: *Corte de los accesos en coche/moto a las puertas de los centros Educativos durante un tiempo limitado, acompañado por la regulación del tráfico por parte de la policía local.*

Problema: *Falta de funcionalidad de algunos elementos de seguridad vial ya establecidos, o la carencia de los mismos.*

Solución: *Revisión o dotación de elementos preventivos de seguridad vial:*

- *Pasos de peatones elevados en las puertas de los centros escolares.*
- *Colocación de bolardos en las aceras próximas al colegio para evitar estacionamientos que ocupen las aceras.*
- *Reubicación de mobiliario urbano (bancos, contenedores de basura... etc.) que dificultan la visibilidad y el acceso al colegio.*

MESA 3. Discapacidad, accesibilidad y Seguridad Vial

Problema: *Falta de adaptación de la totalidad de la flota de transporte público y escasez de señales acústicas.*

Solución: *Adaptar la flota de transporte público y poner señales acústicas en los semáforos.*

Problema: *Pavimento resbaladizo que provoca caídas de personas con movilidad reducida que necesitan usar muletas y andadores.*

Solución: *Rayado de acera, o sustitución de acera.*



MESA 4. Jóvenes y Seguridad Vial

Problema: Hay un exceso del uso de coches y otros medios de transporte que aumentan la contaminación acústica.

Solución: Que los ciudadanos se muevan por la ciudad a pie o utilizando cualquier medio de transporte público. Además, se debería fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte ya sea con bicicletas propias o públicas.

Problema: Falta de señalización a la hora de las salidas y entradas de los colegios.

Solución: Realizar o bien un paso de cebra elevado para facilitar el acceso del alumnado o bien un itinerario que facilite dicho problema.

Problema: El segundo tipo de accidente de tráfico más común (17%) son los atropellos a peatones.

Solución: La solución sería que los conductores respeten la regulación de la velocidad indicada en las señales de tráfico y los peatones tengan la obligación de respetar los pasos de cebra, para esto, deben de estar bien pintados en el suelo y señalizados.

Problema: La mayor parte de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes son los jóvenes, siendo el 44% menores de 35 años.

Solución: Los jóvenes debemos tener más precaución a la hora de conducir, por ejemplo, ponernos siempre el cinturón de seguridad, no conducir cuando se haya bebido alcohol, etc. Ya que podríamos causar un accidente. Respecto al pueblo, creemos que se mejoraría la situación si se pusieran más semáforos y mejor señalización en las calles.

MESA 5. El Ciclista y la Seguridad Vial

Problema: Falta de Seguridad Vial en el carril bici.

Solución: Señalización de los entornos al carril bici y acceso al mismo.

Problema: Uso del carril bici por viandantes.

Solución: Campañas informativas y de concienciación sobre el buen uso del carril bici.

Problema: Mantenimiento deficitario del carril bici, con protecciones peligrosas.

Solución: Repintado del carril en especial en las intersecciones y colocar protecciones engomadas.

Problema: No cumplimiento de las normas por parte del ciclista.

Solución: Más educación vial y concienciación para los ciclistas.

Problema: Falta de sensibilización de otros conductores de vehículos hacia los ciclistas.

Solución: Campañas de sensibilización para fomentar el respeto a los ciclistas.

Problema: Intersecciones conflictivas y peligrosas para los ciclistas (accesos a polígonos).

Solución: Medidas de reducción de la velocidad en intersecciones (crear carril bici).

Problema: Vía verde infrautilizada por su desconexión con el casco urbano.

Solución: Conectar el casco urbano con la vía verde a través de un carril bici.

MESA 6. Seguridad Vial en la empresa

Problema: *Existen aglomeraciones en algunas zonas del municipio a horas punta. Algunas señalizaciones que deben ser actualizadas y revisadas.*

Solución: *Reordenación del tráfico y revisión de señalización como medida dentro del Plan de Seguridad Vial en redacción.*

Problema: *Falta de adecuación entre horario e itinerarios del transporte público para reducir número de vehículos en circulación.*

Solución: *Trabajar en un transporte público adaptado a estas circunstancias, con la debida coordinación y ayuda de las administraciones y asociaciones de empresarios.*

Problema: *Antigüedad de vehículos y falta de mantenimiento preventivo, derivado de la situación económica actual y reciente.*

Solución: *Incentivar y subvencionar para reducir la antigüedad de las flotas y para un mejor mantenimiento de las mismas.*

MESA 7. El Transporte público y la Seguridad Vial

Problema: *Un vial de tres carriles en el mismo sentido termina en una glorieta de un solo carril. Además, se trata de una glorieta de un radio muy pequeño. Dificulta el paso de Autobuses y vehículos grandes. (Crta. de la Rambla, intersección Avda. Presidente Adolfo Suárez).*

Solución: *Estudio técnico para la ampliación de glorieta u otra medida alternativa.*

Problema: *Se ha suprimido la antigua parada de taxi de la Estación Ave. El nuevo emplazamiento de la parada de taxi supone un riesgo de seguridad.*

Solución: *Restituir la antigua parada de taxi de la estación AVE.*

Problema: *Dificultad de accesibilidad para personas mayores en paradas de autobús urbano.*

Solución: *Mejorar las condiciones de accesibilidad en paradas de bus.*



MESA 8. Aportación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad a la Seguridad Vial

Problema: Los delitos de tráfico. Circular contra dirección: La mayoría son personas mayores que se equivocan.

Solución: Mayor control por parte de las administraciones públicas a la hora de la renovación del carné, ya que al intervenir empresas privadas pueden entrar en juego intereses económicos.

Problema: El conductor habilitado para ciertos carnés (motocicleta), al conducir vehículos de características no amparadas en su permiso, solo se queda en infracción administrativa.

Solución: Mayor control dureza legislativa. Al igual que está penado conducir sin carné, el conducir vehículos no amparados en la licencia podría estarlo.

Problema: Carencia o deterioro de las señalizaciones que pueda inducir a equivocaciones o confusiones a circular.

Solución: Detección de riesgos viales por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, vigilancia de señalizaciones, incidencias en el estado y conservación de las vías, iluminación, falta de visibilidad, grietas... Compromiso por parte de la administración para su mejora.

Problema: Poca concienciación de los usuarios de la vía. (Peatones, ciclistas y conductores).

Solución: Campañas y jornadas de concienciación para los usuarios de la vía.

MESA 9. Profesionales de la Salud y la Seguridad Vial

Problema: La pérdida del permiso de conducir es percibido como pérdida de autonomía, lo que lleva a muchos ciudadanos a omitir información de salud en el momento de renovar su carné de conducir.

Solución: Plantear acceso a la historia clínica de salud a las instituciones certificadas.

Problema: Falta de programa específico en salud en materia de seguridad vial, parecidos a programas de obesidad, tabaquismo, etc.

Solución: Formación del personal sanitario para implicarles como agentes educadores en seguridad vial.

Problema: Escasa formación ciudadana en la información básica sanitaria en accidentes de tráfico.

Solución: Talleres formativos a la población sobre soporte vital básico y atención inicial al trauma.

Problema: Ciudadanos que conducen sin conocer los efectos perjudiciales que provocan los medicamentos sobre la conducción.

Solución: Dípticos informativos en consultas médicas, de enfermería y centros de conductores.



MESA 10. Familias y Seguridad Vial

Problema: Mal ejemplo a los hijos, en el uso del móvil al conducir o como peatones. No se respetan los pasos para los peatones.

Solución: Estrategias y campañas de concienciación a los padres, seguir con la iluminación de los pasos de peatones.

Problema: La circulación a la hora de la entrada y salida del colegio (en las zonas de los centros escolares). Hay riesgos de atropellos, porque hay vehículos mal aparcados que entorpecen la circulación y limitan la visibilidad de peatones y conductores. Hay falta de transporte Público.

Solución: Regular la circulación a la entrada y salida con agentes de la policía local (no sólo con señales de tráfico).

Poner semáforos en la puerta de los colegios si no hay agentes.

Estrategias para la sensibilización y concienciación de los padres. (Llegar antes, no llevar el coche...)

Ampliar las rutas del proyecto Camino Escolar Puente Genil

Problema: Accidentes que se producen en intersecciones

Solución: Que se controlen los coches que aparcen en las esquinas y que limitan la visibilidad. Poner más discos-espejo. Que los cruces estén bien señalizados. Poner las señales donde no las tapen los naranjos.

Problema: Jóvenes conductores implicados/causantes de los accidentes

Solución: Educación vial. Más presencia policial. Medidas ejemplares/educativas al infractor. Actualización de las normas de circulación a los conductores de forma periódica.

MESA 11. Diseño urbanístico y Seguridad Vial

MESA 12. Seguridad Vial en los entornos rurales

Problema: Falta de elementos de seguridad.

Solución: Colocar resalto para calmado del tráfico, semáforos peatonales con pulsador, señales verticales luminosas y quitamiedos.

Problema: En travesías y carreteras de aldeas, exceso de velocidad.

Solución: Señalización adecuada, mantenimiento de la calzada y resaltos.

Problema: En las carreteras y travesías de las aldeas, los ciudadanos hacen mal uso del espacio.

Solución: Construcción de arcén. Construcción carril-bici. Señalización para peatones y vehículos. Formación de los ciudadanos.

MESA 13. Perspectiva de género y Seguridad Vial

Problema: Cuando un conductor detecta que eres mujer te respeta menos (“mujer tenías que ser”).

Solución: Educación Vial y en valores.

Problema: Segundo tipo de accidente más común los atropellos.

Solución: Pasos de cebra sobre elevados e iluminados.

Problema: Los accidentes en intersecciones

Solución: Semáforos, señalización y pasos de peatones más visibles.

MESA 14. Formación Vial y Seguridad Vial

Problema: Utilización de las zonas de carga y descarga y las paradas del Bus de forma incorrecta. Los vehículos de mercancía estacionan de cualquier forma, sin respetar las normas.

Solución: Advertir en primera instancia de la infracción y sancionar la reincidencia en la conducta.

Problema: En las señales de STOP con distancia de detección como 8m, 10 o 12 metros. Es muy complicado tener claro la detención.

Solución: Pintar línea de detención con STOP marca vial para mayor seguridad de detención y que no pase desapercibida.

Problema: Pasos elevados no reglamentarios o muy pronunciados.

Solución: Adecuarlos a la legislación. (Deberíamos ser un ejemplo para toda la provincia ya que el volumen de pueblos que examinan es mayor incluso que el de Córdoba).

Problema: Señalización Horizontal Pasos de peatones muy próximos a intersecciones y glorietas provocando accidentes.

Solución: Pintar los pasos de peatones de forma reglamentaria, ubicarlos mejor con mayor separación de la intersección para darles visibilidad.

Como ya se ha dicho en las *I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial* Participaron más de 120 representantes de distintos colectivos ciudadanos, quienes respondieron a varios cuestionarios de seguridad vial sobre:

- Percepción de la Seguridad Vial como peatón.
- Percepción de la Seguridad Vial como conductor.
- Priorización de los objetivos genéricos del Plan de Seguridad Vial Urbano.
- Percepción de la Seguridad Vial en los entornos escolares.
- Opinión sobre las I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial.

Los resultados de los cuestionarios de percepción ponen de relieve una serie de aspectos muy interesantes, de entre los que destacan que un sector mayoritario de los encuestados considera que:

- Las velocidades de circulación son inadecuadas.
- Existen puntos donde los peatones tiene problemas de circulación.
- Hay pasos de peatones que son escasamente respetados.
- Existen frecuentes problemas de visibilidad en el momento de cruzar la calle debido a vehículos mal aparcados.

Para obtener información sobre la percepción de la ciudadanía sobre la seguridad vial en el casco urbano de Puente Genil nos apoyamos en las respuestas formuladas a través de unos cuestionarios que se estructuran en función del ámbito de estudio elegido. Combinando y agrupando de manera sistemática los conocimientos y experiencias de los participantes en las *I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial*, quienes pueden aportar ideas interesantes en el ámbito en que se trate. De esta forma recibimos información que proviene de distintos puntos de vista de los componentes de las catorce mesas de trabajo.



Foto: I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial

ENCUESTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**Percepción de la Seguridad Vial como peatón**

1. ¿Cree Ud. que las velocidades de los vehículos son inadecuadas?

SI NO

2. ¿Hay algún punto de la ciudad donde le resulte difícil o imposible transitar por la acera?

SI, lugar _____ NO

3. ¿Existe algún paso de peatones que no respeten los vehículos?

SI, lugar _____ NO

4. ¿Existe algún paso de peatones que considere muy largo, y que debiese tener algún refugio, donde descansar los peatones y protegerse de los vehículos?

SI, lugar _____ NO

5. ¿Tiene Vd. Problemas de visibilidad al cruzar debido a vehículos estacionados en las esquinas o aparcados en doble fila?

SI, lugar _____ NO

6. ¿Cuál de las siguientes frases considera VERDADERAS?

- ☐ No hay suficientes pasos de peatones
- ☐ Las aceras son muy estrechas
- ☐ Los coches circulan muy deprisa en las calles próximas
- ☐ Los coches aparkan en los pasos de cebrá y no puedes cruzar por ellos
- ☐ Los coches aparkan en cualquier sitio y se forman atascos

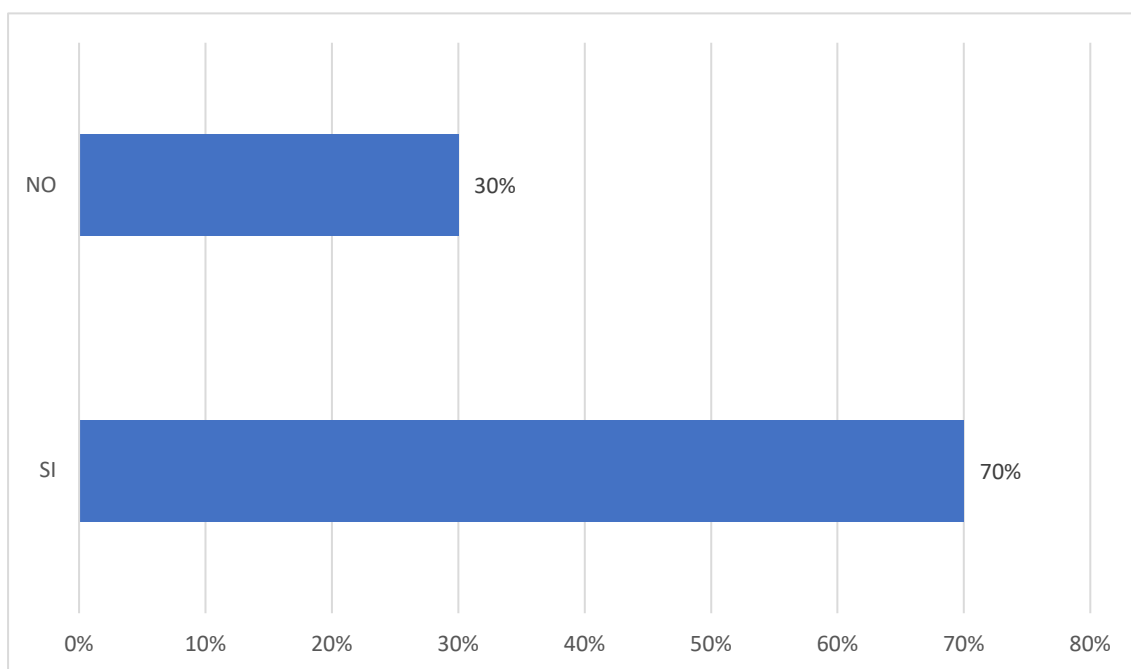
Añada lo que considere:

Percepción de la Seguridad Vial como peatón

A continuación, adjuntamos los resultados obtenidos en el cuestionario sobre la percepción de la Seguridad Vial en Puente Genil desde el ámbito del peatón, tanto en valores absolutos como en gráficas de porcentajes.

(Para el recuento y tratamiento estadístico de los resultados de los cuestionarios sobre seguridad vial utilizados en las *I Jornadas ciudadanas de Seguridad Vial* se ha contado con el apoyo de soporte de SODEPO).

¿Cree Ud. que las velocidades de los vehículos son inadecuadas?

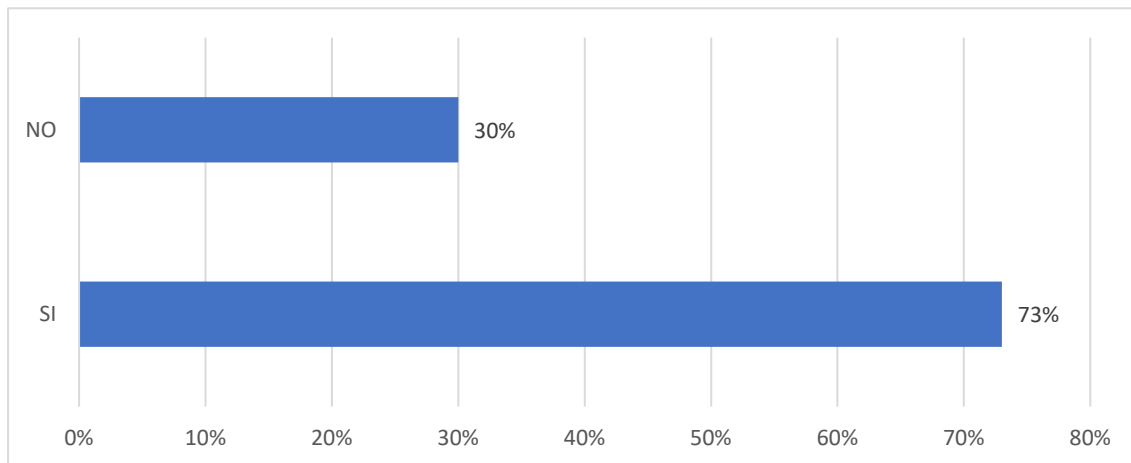


Fuente: Elaboración propia

A1. ¿Cree Ud. que las velocidades de los vehículos son inadecuadas?

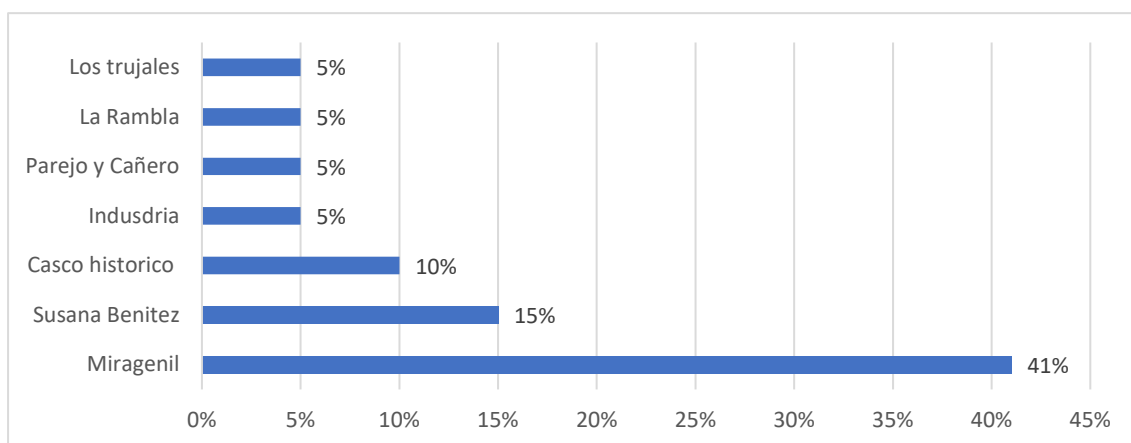
Sí	39	70%
No	17	30%
	56	100%

¿Hay algún punto de la ciudad donde le resulte difícil o imposible transitar por la acera?



Fuente: Elaboración propia

Vías públicas con Acerados intransitables.



Fuente: Elaboración propia

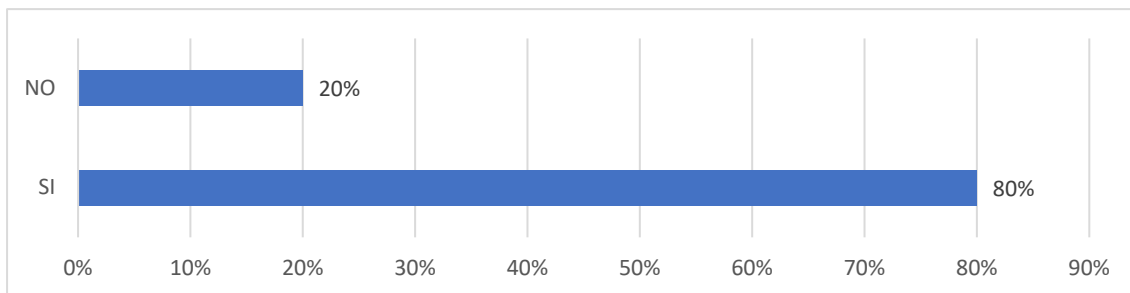
A2. ¿Hay algún punto de la ciudad donde le resulte difícil o imposible transitar por la acera?

Sí	41	73%
No	15	27%
	56	100%

Vías públicas con Acerados intransitables

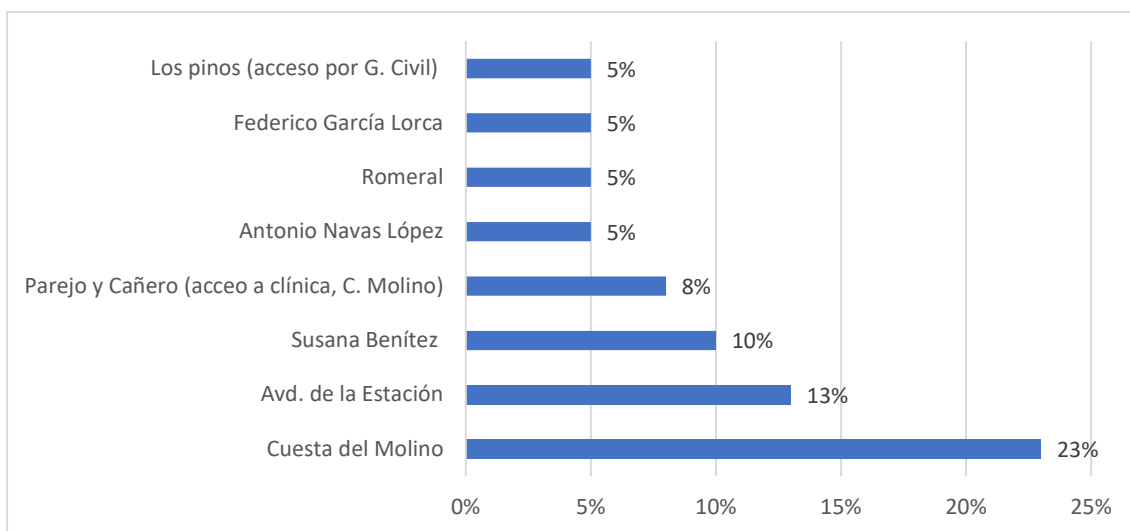
Avda. de la Estación	1	2%
Casco Histórico	4	10%
Cuesta de Molino	1	2%
Horno	1	2%
Industria	2	5%
Inmaculada Concepción	1	2%
Mina	1	2%
Nacional	1	2%
Nueva (Miragenil)	17	41%
Parejo y Cañero	2	5%
Rambla	2	5%
Susana Benítez	6	15%
Trujales	2	5%
	41	100%

¿Existe algún paso de peatones que no respeten los vehículos?



Fuente: Elaboración propia

Vías públicas con pasos de peatones no respetados.



Fuente: Elaboración propia

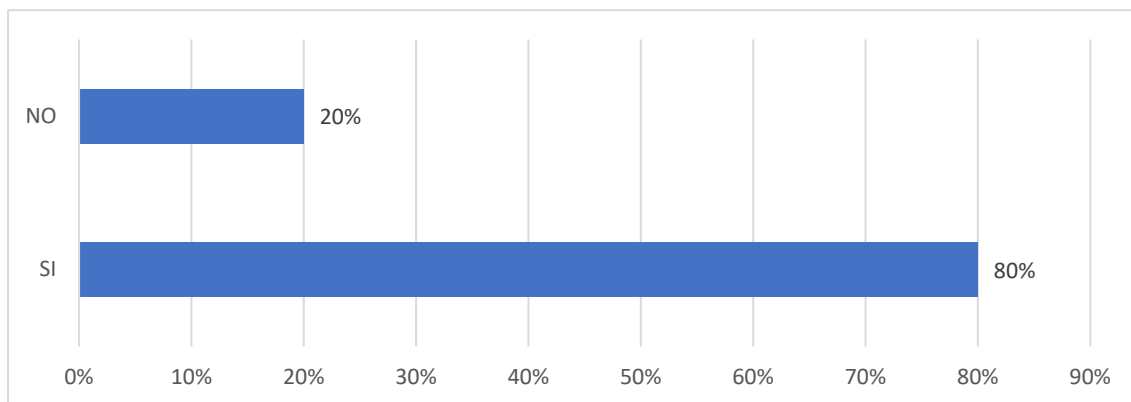
A3. ¿Existe algún paso de peatones que no respeten los vehículos?

Sí	45	80%
No	11	20%
	56	100%

Vías públicas con pasos de peatones no respetados

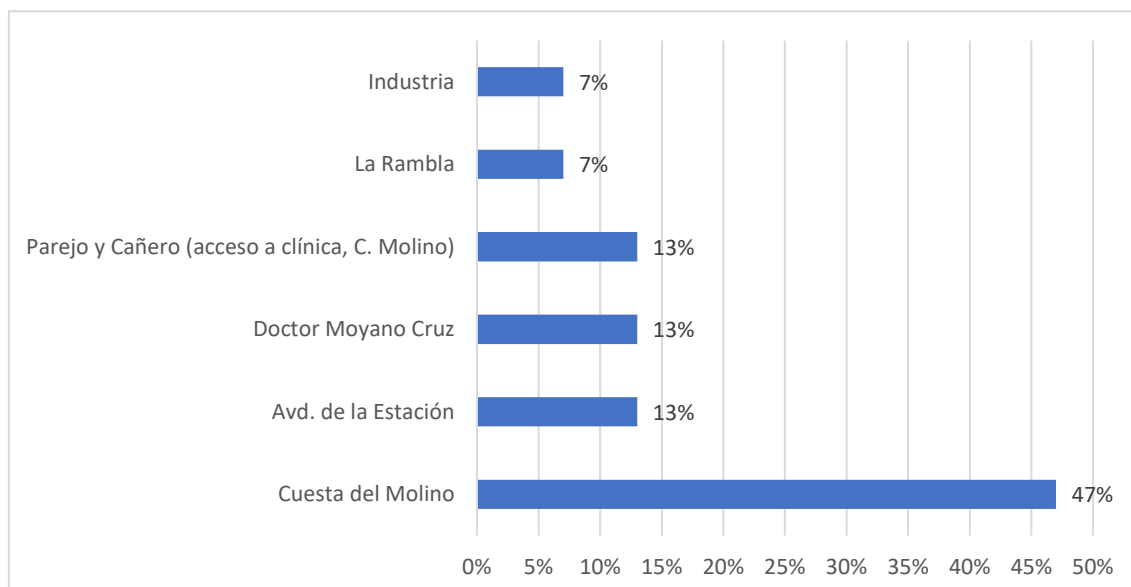
Antonio Navas López	2	5%
Avda. de Andalucía	1	3%
Avda. de la Estación	5	13%
Colegio Ramón y Cajal	1	3%
Cruz de los Estudiantes	1	3%
Cuesta de Molino	9	23%
Cuesta Vitas	1	3%
Don Gonzalo	1	3%
Federico García Lorca	2	5%
Industria	1	3%
La Iglesia	1	3%
La Mina	1	3%
Montalbán	1	3%
Pablo Picasso	1	3%
Parejo y Cañero	3	8%
Pinos	2	5%
Romeral	2	5%
Rotonda salida carretera de Aguilar	1	3%
Susana Benítez	4	10%
	40	100%

¿Existe algún paso de peatones que considere muy largo, y que debiese tener algún refugio, donde descansar los peatones y protegerse de los vehículos?



Fuente: Elaboración propia

Vías públicas con pasos de peatones necesitados de refugio.



Fuente: Elaboración propia

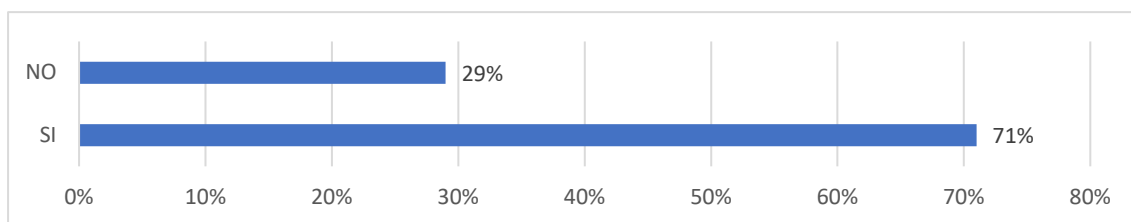
A4. ¿Existe algún paso de peatones que considere muy largo, y que debiese tener algún refugio, donde descansar los peatones y protegerse de los vehículos?

Sí	45	80%
No	11	20%
	56	100%

Vías públicas con pasos de peatones necesitados de refugio

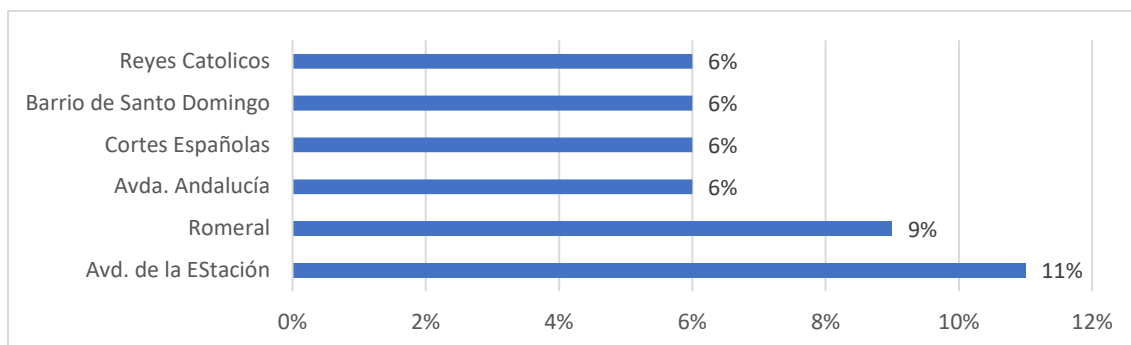
Cuesta de Molino	7	47%
Avda. de la Estación	2	13%
Doctor Moyano Cruz	2	13%
Indsutria	1	7%
Parejo y Cañero	2	13%
Rambla	1	7%
	15	100%

¿Tiene Vd., problemas de visibilidad al cruzar debido a vehículos estacionados en las esquinas o aparcados en doble fila?



Fuente: Elaboración propia

Vías públicas con problemas de visibilidad al cruzar.



Fuente: Elaboración propia

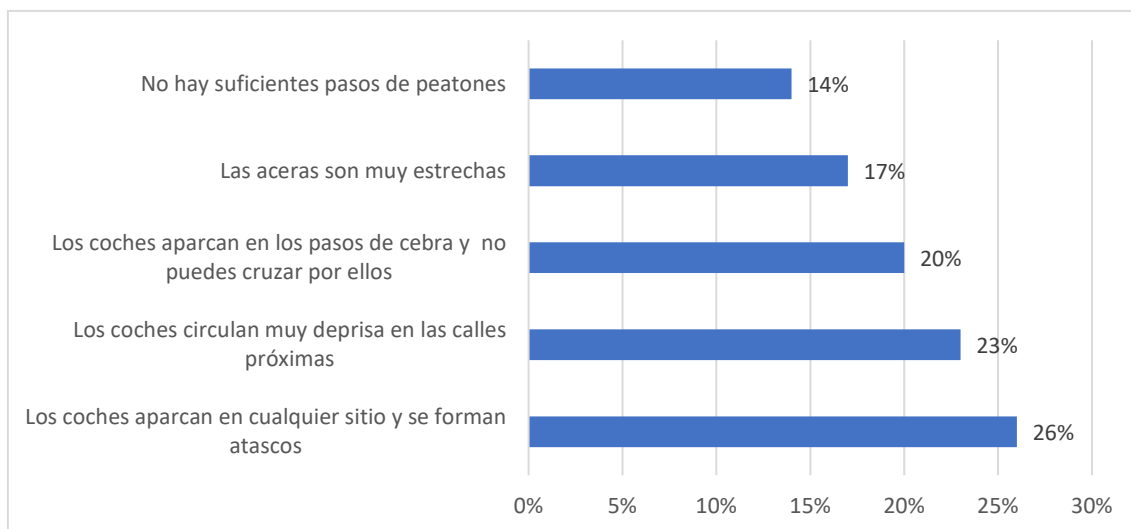
A5. ¿Tiene Vd. Problemas de visibilidad al cruzar debido a vehículos estacionados en las esquinas o aparcados en doble fila?

Sí	40	71%
No	16	29%
	56	100%

Vías públicas con problemas de visibilidad al cruzar

Avda. de Andalucía	2	6%
Avda. de la Estación	4	11%
Balduino Jiménez	1	3%
Bda. Santo Domingo	2	6%
Colegios	1	3%
Cortes Españolas	2	6%
Cristóbal Colón	1	3%
Cuesta de Molino	1	3%
Doctor Ochoa	1	3%
Don Gonzalo	1	3%
Dos de Mayo	1	3%
Federico García Lorca	1	3%
Felipe II	1	3%
Fuensanta	1	3%
Isaac Peral	1	3%
José Ariza	1	3%
Lope de Vega	1	3%
Miguel Romero	1	3%
Mina	1	3%
Montalbán	1	3%
Príncipe de Asturias	1	3%
Rebajes de los acederos obstaculizados	1	3%
Reyes Católicos	2	6%
Romeral	3	9%
Sánchez Cuenca	1	3%
Susana Benítez	1	3%
	35	100%

¿Cuál de las siguientes frases considera verdaderas?



Fuente: Elaboración propia

A6. ¿Cuál de las siguientes frases considera VERDADERAS?

No hay suficientes pasos de peatones	21	14%
Las aceras son muy estrechas	24	17%
Los coches circulan muy deprisa en las calles próximas	33	23%
Los coches aparcen en los pasos de cebra y no puedes cruzar por ellos	29	20%
Los coches aparcen en cualquier sitio y se forman atascos	38	26%
	145	100%



Foto: Taller para la Seguridad Vial de personas mayores CON MAYOR CUIDADO – Ayuntamiento de Puente Genil

ENCUESTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL***Percepción de la Seguridad Vial como conductor*****1. ¿Considera adecuado su comportamiento al volante?**

Nada Poco Bastante Mucho

2. ¿Considera que las calles de Puente Genil proporcionan suficientes condiciones de seguridad?

Nada Poco Bastante Mucho

3. ¿Ha presenciado o sufrido algún accidente de tráfico en Puente Genil?

SI NO

4. En el caso de que su respuesta hay sido afirmativa, ¿Cuál fue su origen?

- ☐ Imprudencia del peatón
- ☐ El conductor iba demasiado rápido
- ☐ El conductor iba despistado
- ☐ El conductor se saltó la señal de STOP o CEDA EL PASO, o no respeto el paso de peatones
- ☐ Por la vía: falta señalización o paso de peatones, aceras estrechas.
- ☐ Otras causas (indique, cuales): _____

5. ¿Diga que actuaciones podrían mejorar la SEGURIDAD VIAL.

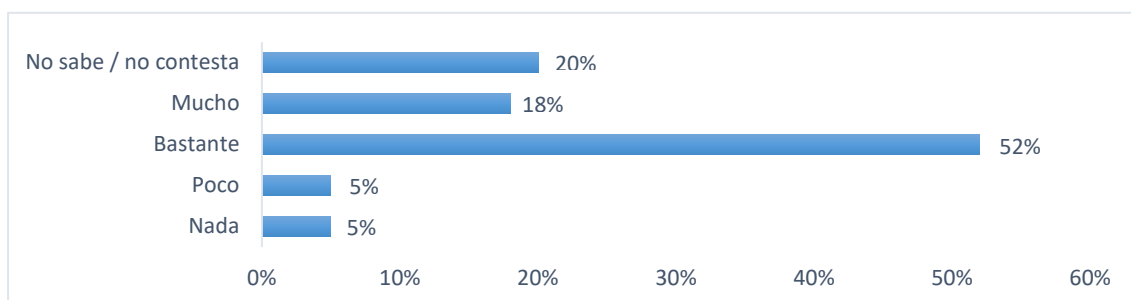
- ☐ Aumentar las multas de los conductores que no respetan las normas
- ☐ Arreglar las calles y aumentar el número de señales de tráfico
- ☐ Hacer más calles peatonales
- ☐ Poner más pasos de peatones
- ☐ Poner aceras más anchas
- ☐ Poner dispositivos que obliguen a reducir la velocidad de los vehículos
- ☐ Poner más aparcamientos
- ☐ Poner algún semáforo en algún punto conflictivo
- ☐ Imponer a los conductores que cometen infracciones asistir a cursos.
- ☐ Más control policial
- ☐ Más carriles-bici

Añada lo que considere:

Percepción de la Seguridad Vial como conductor

A continuación, adjuntamos los resultados obtenidos en el cuestionario sobre la percepción de la Seguridad Vial en Puente Genil desde el ámbito del conductor, tanto en valores absolutos como en gráficas de porcentajes.

¿Considera adecuado su comportamiento al volante?

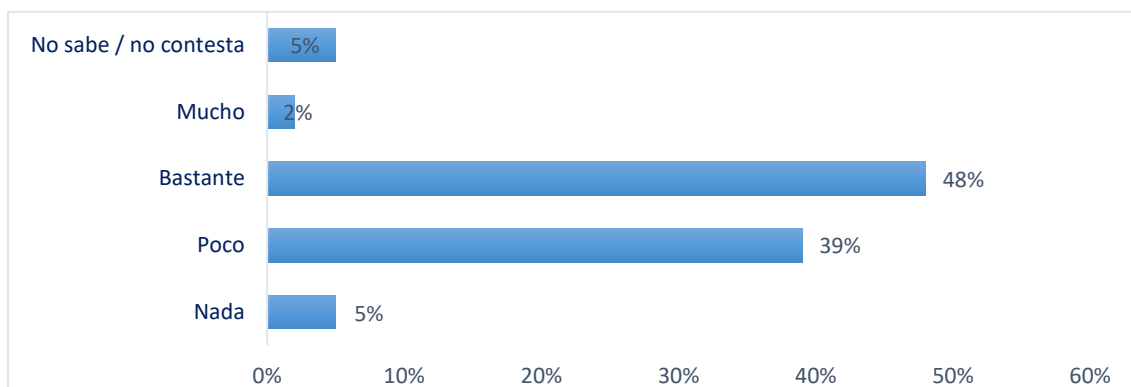


Fuente: Elaboración propia

B1. ¿Considera adecuado su comportamiento al volante?

Nada	3	5%	70%
Poco	3	5%	
Bastante	29	52%	
Mucho	10	18%	
No sabe/no contesta	11	20%	
	56	100%	

¿Considera que las calles de Puente Genil proporcionan suficientes condiciones de seguridad?

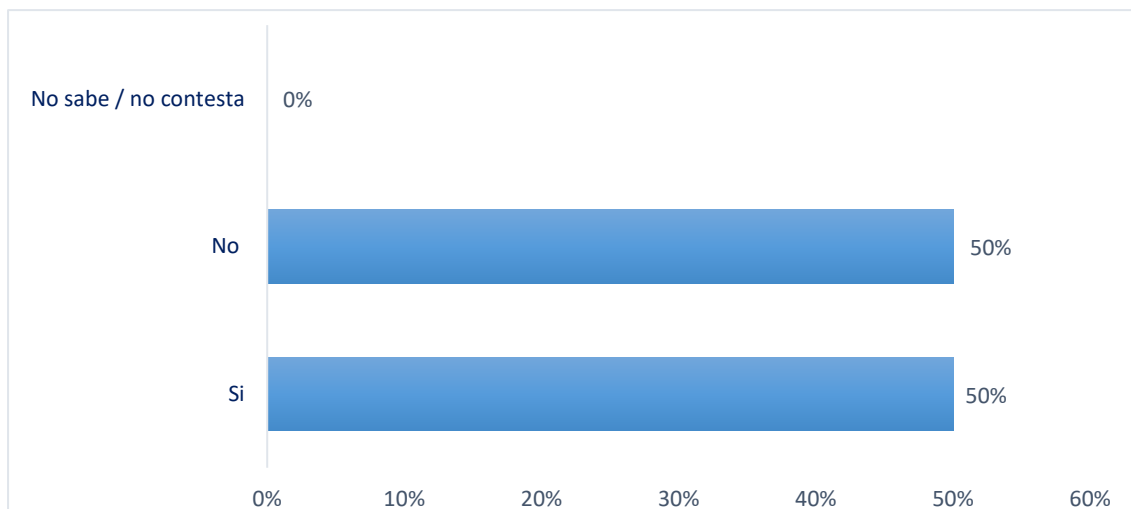


Fuente: Elaboración propia

B2. ¿Considera que las calles de Puente Genil proporcionan suficientes condiciones de seguridad?

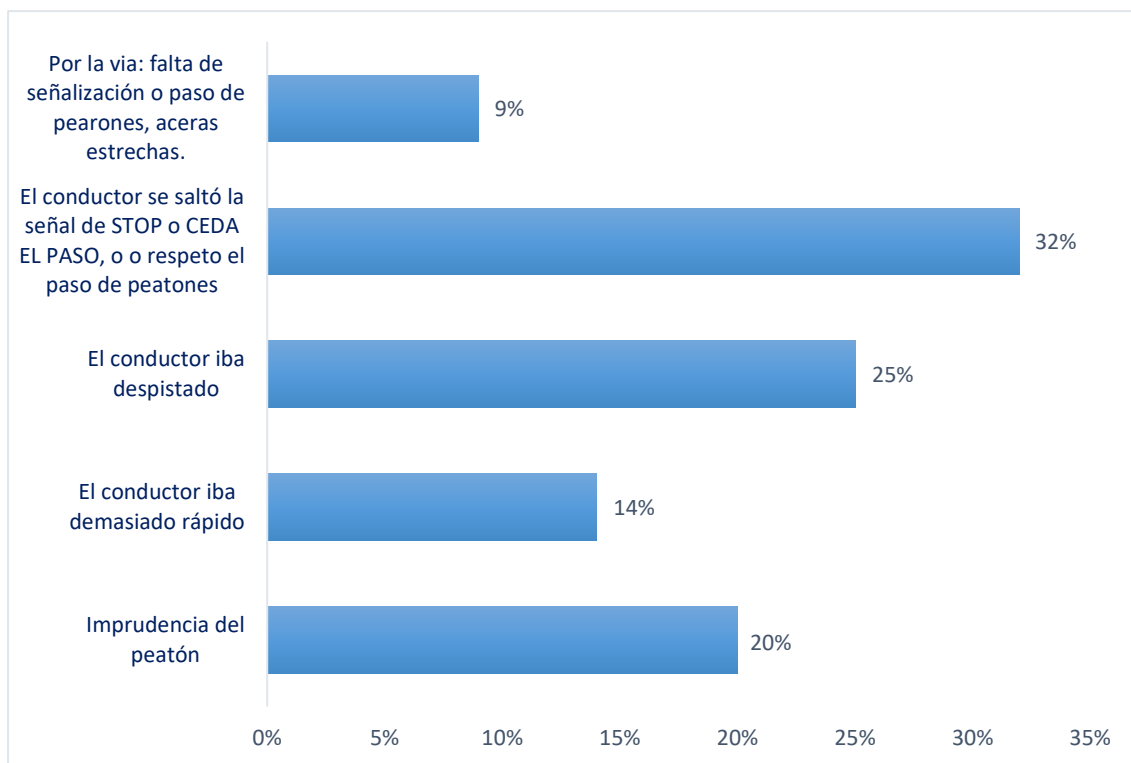
Nada	3	5%	88%
Poco	22	39%	
Bastante	27	48%	
Mucho	1	2%	
No sabe/no contesta	3	5%	
	56	100%	

¿Ha presenciado o sufrido algún accidente de tráfico en Puente Genil?



Fuente: Elaboración propia

¿En el caso de que su respuesta haya sido afirmativa, ¿Cuál fue su origen?

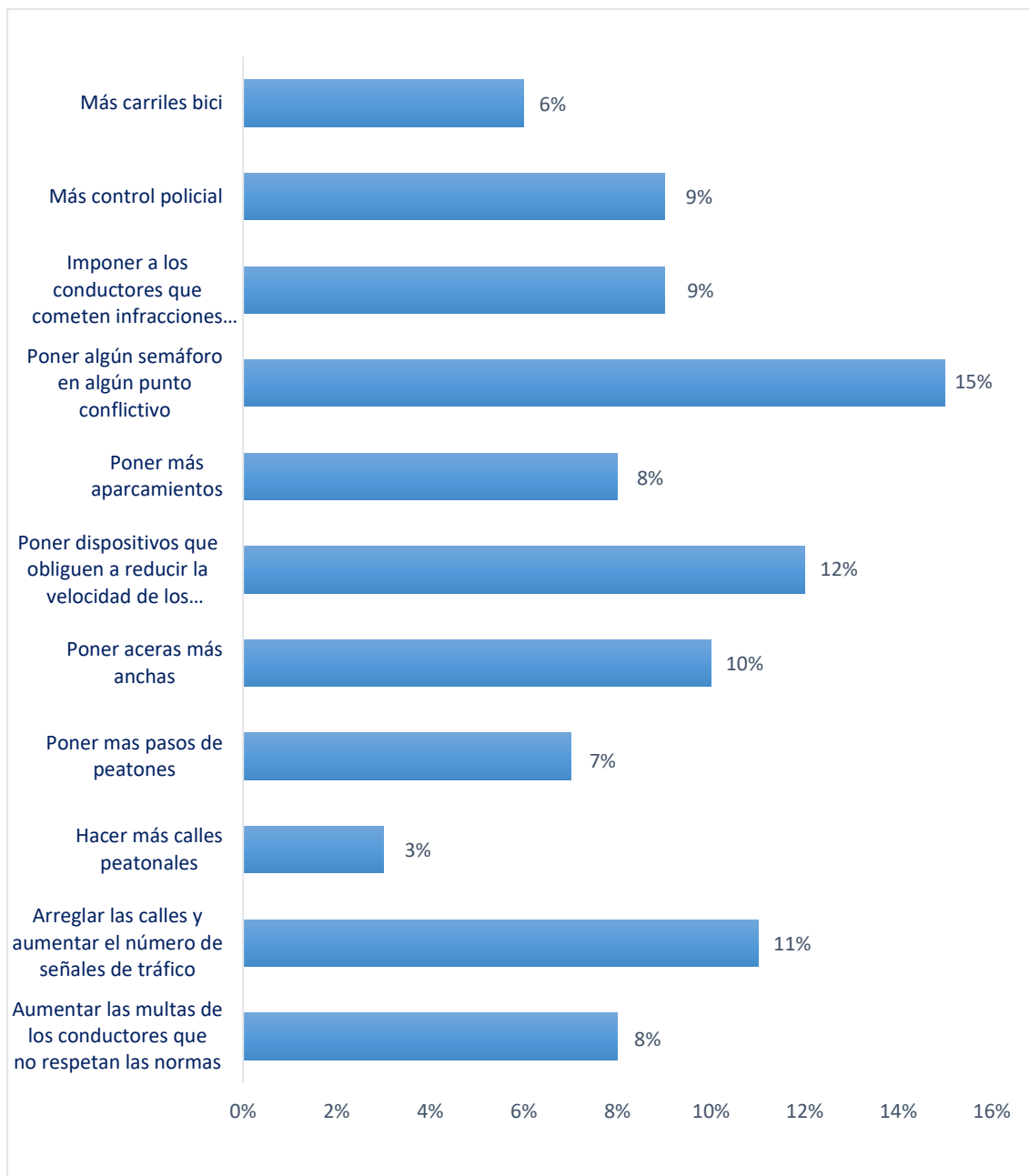


Fuente: Elaboración propia

B4. En el caso de que su respuesta hay sido afirmativa, ¿Cuál fue su origen?

Imprudencia del peatón	11	20%
El conductor iba demasiado rápido	8	14%
El conductor iba despistado	14	25%
El conductor se saltó la señal de STOP o CEDA EL PASO, o no respeto el paso de peatones	18	32%
Por la vía: falta señalización o paso de peatones, aceras estrechas.	5	9%
	56	100%

Diga que actuaciones podrían mejorar la SEGURIDAD VIAL



Fuente: Elaboración propia

B5. Diga que actuaciones podrían mejorar la SEGURIDAD VIAL.

Aumentar las multas de los conductores que no respetan las normas	22	8%	
Arreglar las calles y aumentar el número de señales de tráfico	30	11%	
Hacer más calles peatonales	8	3%	
Poner más pasos de peatones	20	7%	
Poner aceras más anchas	28	10%	
Poner dispositivos que obliguen a reducir la velocidad de los vehículos	31	12%	22%
Poner más aparcamientos	22	8%	
Poner algún semáforo en algún punto conflictivo	41	15%	
Imponer a los conductores que cometen infracciones asistir a cursos	25	9%	33%
Más control policial	23	9%	
Más carriles-bici	17	6%	
	267	100%	

ENCUESTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Priorización de los objetivos genéricos del Plan de Seguridad Vial Urbano

Priorice según el grado de importancia que para Ud. deben tener en el Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil los siguientes objetivos genéricos:

1. 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.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

2. Planificar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

3. Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

4. Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

5. Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

6. 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.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

7. Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

8. Actuar en el ámbito de la formación, la Educación Vial y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial urbana en todos los ámbitos de la sociedad.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

9. Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismo supramunicipales competentes.

☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

10. Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.

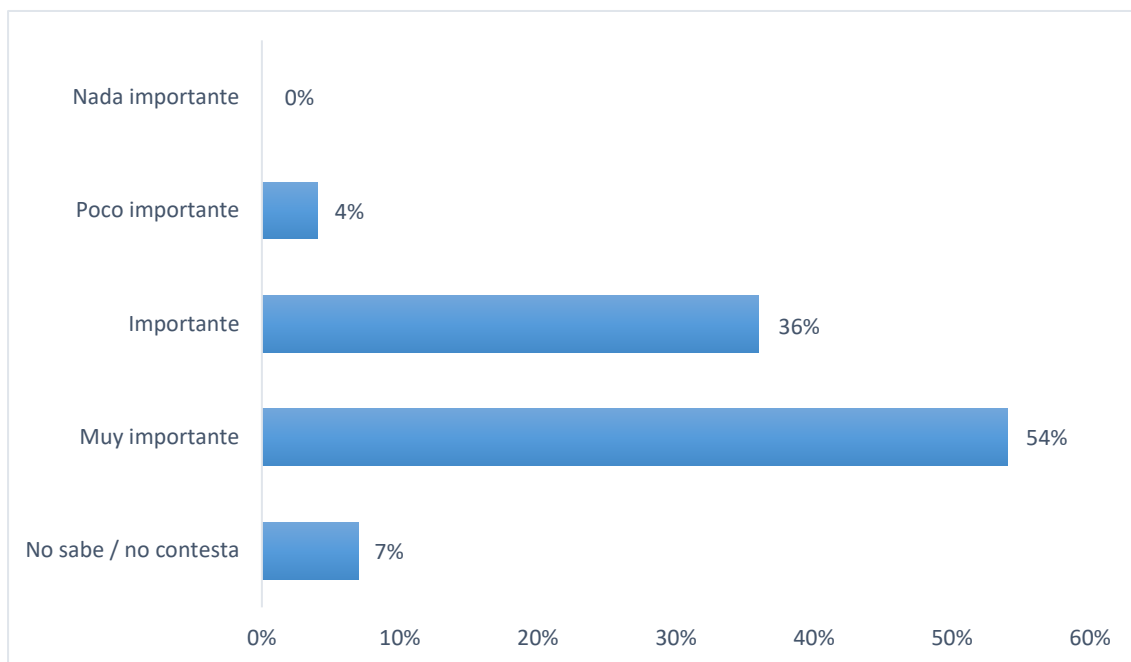
☐ Nada importante ☐ Poco importante ☐ Importante ☐ Muy importante

Fuente: Elaboración propia

Priorización de los objetivos genéricos del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil

A continuación, adjuntamos los resultados obtenidos en el cuestionario sobre la priorización de los objetivos genéricos del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil, tanto en valores absolutos como en gráficas porcentuales.

Repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar el diseño de las calles y la señalización para garantizar la convivencia de todos los sistemas de desplazamiento.

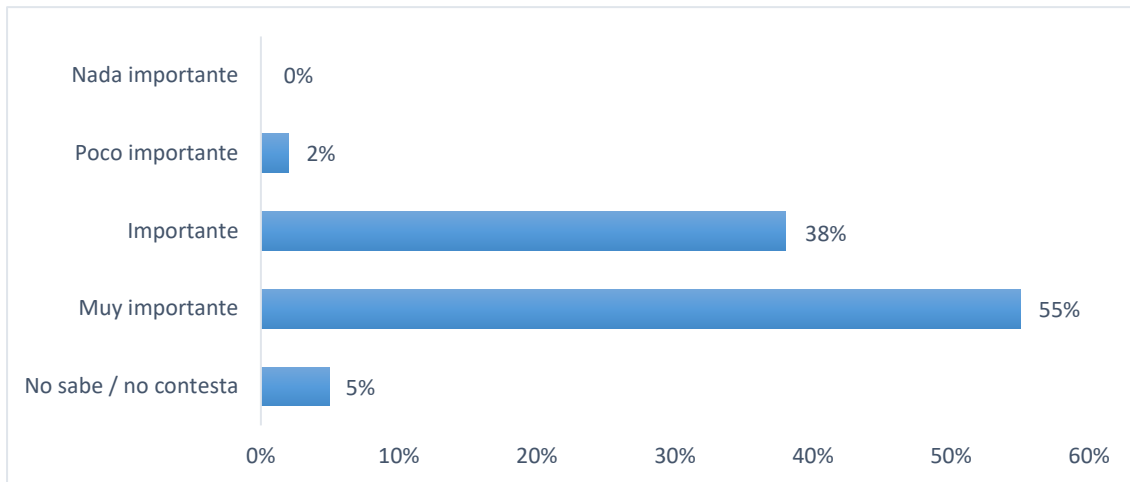


Fuente: Elaboración propia

C1. 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.

Nada importante	0	0%	89%
Poco importante	2	4%	
Importante	20	36%	
Muy importante	30	54%	
No sabe/no contesta	4	7%	
	56	100%	

Planificar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.

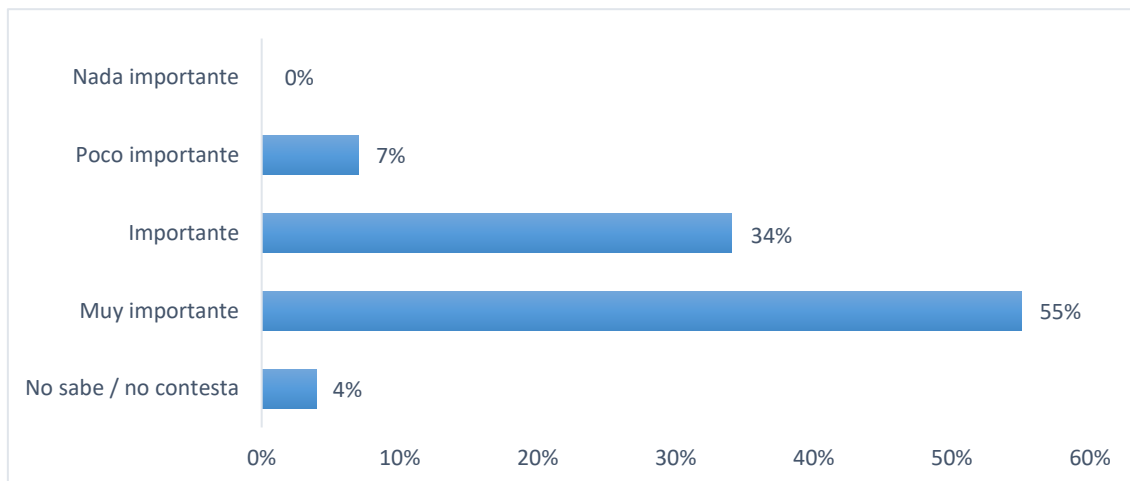


Fuente: Elaboración propia

C2. Planificar el tráfico y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles.

Nada importante	0	0%	93%
Poco importante	1	2%	
Importante	21	38%	
Muy importante	31	55%	
No sabe/no contesta	3	5%	
	56	100%	

Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).

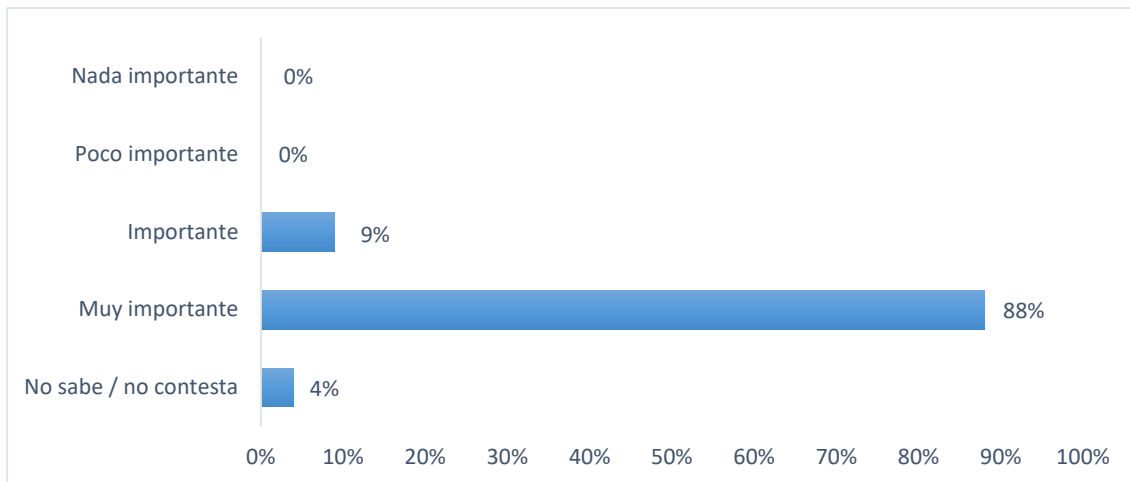


Fuente: Elaboración propia

C3. Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).

Nada importante	0	0%	89%
Poco importante	4	7%	
Importante	19	34%	
Muy importante	31	55%	
No sabe/no contesta	2	4%	
	56	100%	

Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.

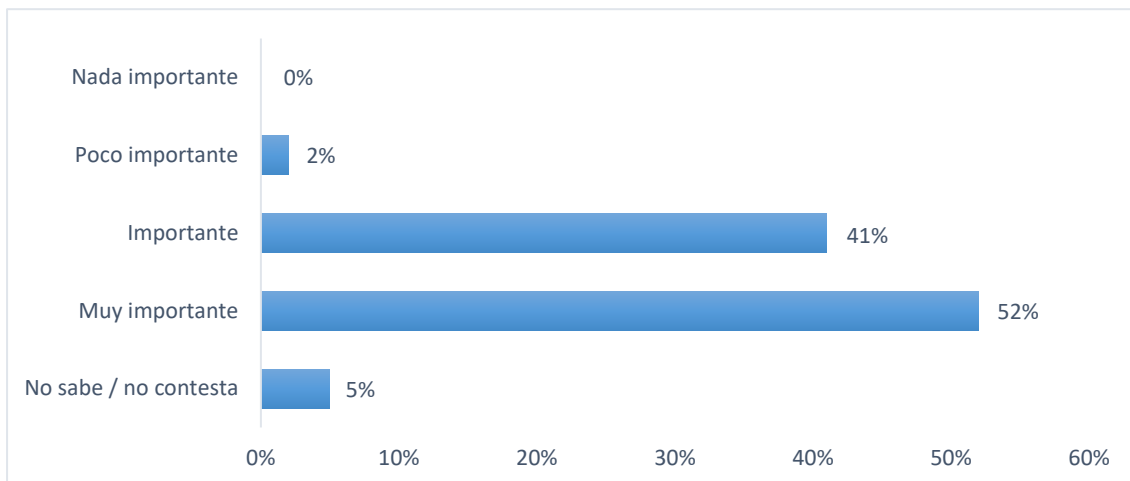


Fuente: Elaboración propia

C4. Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.

Nada importante	0	0%
Poco importante	0	0%
Importante	5	9%
Muy importante	49	88%
No sabe/no contesta	2	4%
	56	100%

Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.

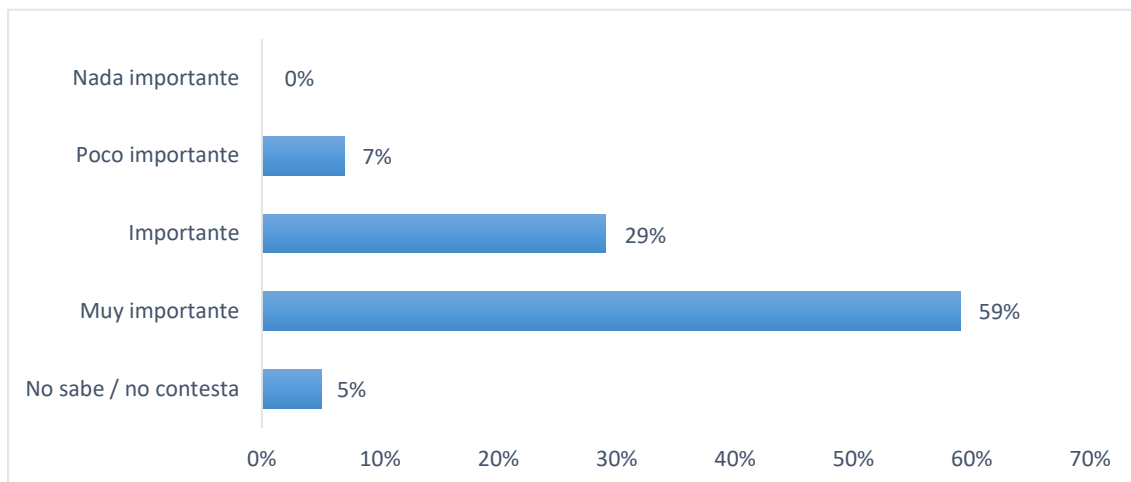


Fuente: Elaboración propia

C5. Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones.

Nada importante	0	0%
Poco importante	1	2%
Importante	23	41%
Muy importante	29	52%
No sabe/no contesta	3	5%
	56	100%

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.

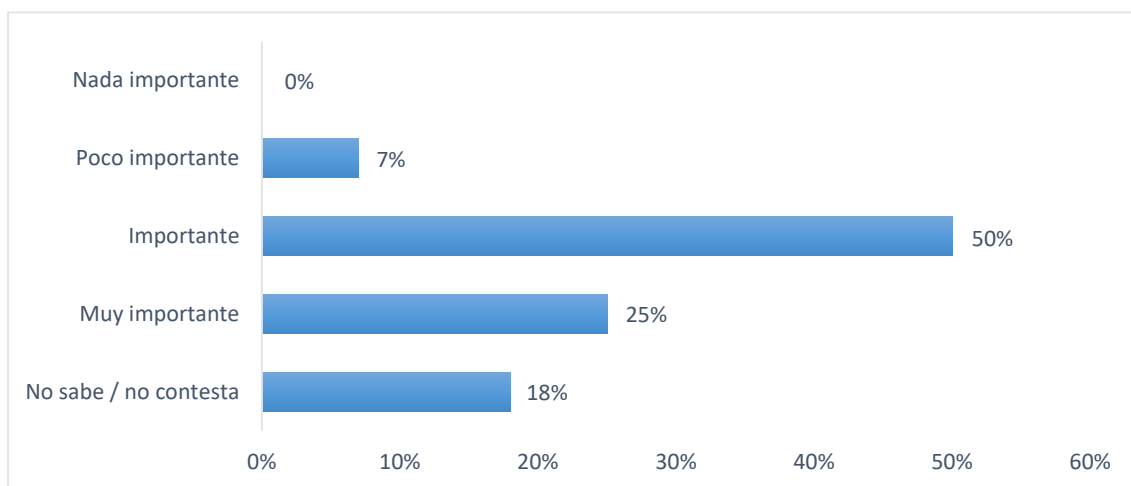


Fuente: Elaboración propia

C6. 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.

Nada importante	0	0%	88%
Poco importante	4	7%	
Importante	16	29%	
Muy importante	33	59%	
No sabe/no contesta	3	5%	
	56	100%	

Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.

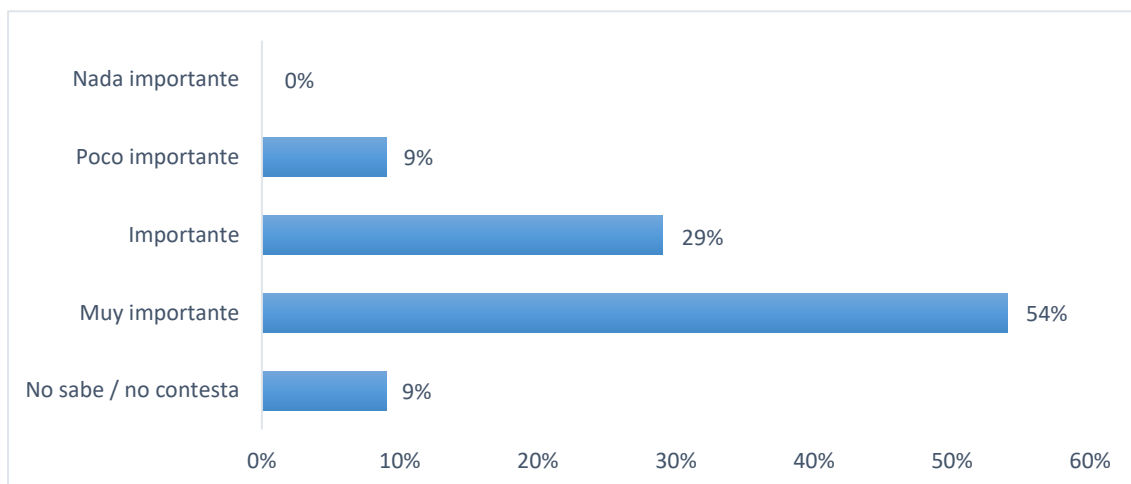


Fuente: Elaboración propia

C7. Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.

Nada importante	0	0%	75%
Poco importante	10	18%	
Importante	28	50%	
Muy importante	14	25%	
No sabe/no contesta	4	7%	
	56	100%	

Actuar en el ámbito de la formación, la Educación y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial urbana en todos ámbitos de la sociedad.

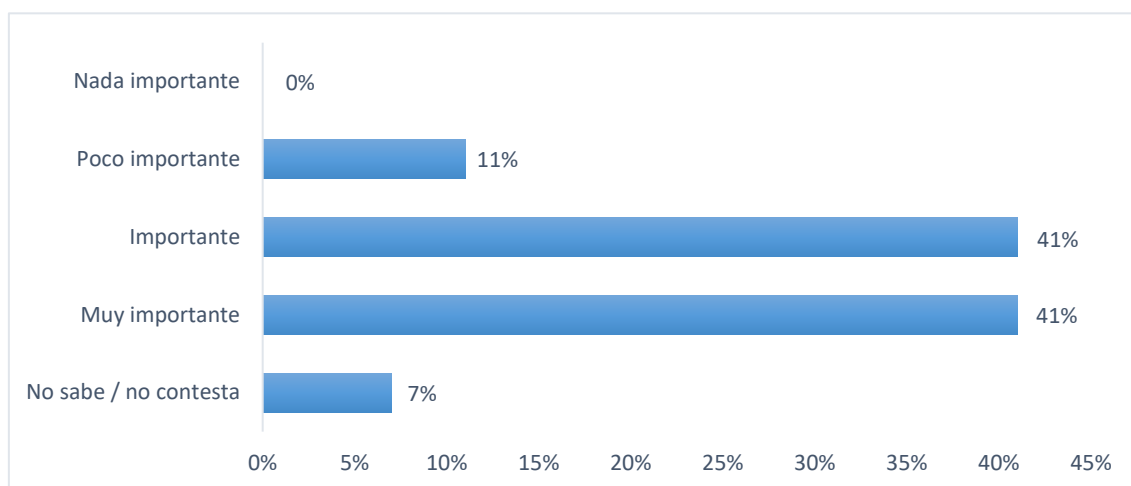


Fuente: Elaboración propia

C8. Actuar en el ámbito de la formación, la Educación Vial y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial urbana en todos los ámbitos de la sociedad.

Nada importante	0	0%	
Poco importante	5	9%	
Importante	16	29%	
Muy importante	30	54%	82%
No sabe/no contesta	5	9%	
	56	100%	

Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.

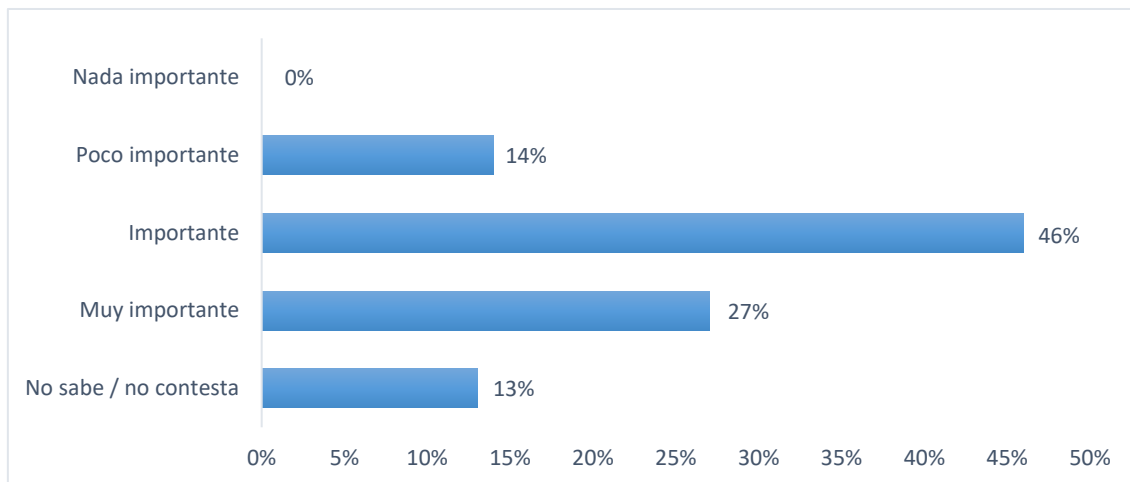


Fuente: Elaboración propia

C9. Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismo supramunicipales competentes.

Nada importante	0	0%	
Poco importante	4	7%	
Importante	23	41%	
Muy importante	23	41%	82%
No sabe/no contesta	6	11%	
	56	100%	

Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.



Fuente: Elaboración propia

C10. Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.

Nada importante	0	0%	
Poco importante	8	14%	
Importante	26	46%	73%
Muy importante	15	27%	
No sabe/no contesta	7	13%	
	56	100%	



ENCUESTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**Percepción de la Seguridad Vial en los entornos escolares**

1. ¿Cree que los niños y niñas de Puente Genil están suficientemente informados sobre los aspectos de seguridad vial que necesitan conocer en sus desplazamientos del colegio a casa?

☐ Nada ☐ Poco ☐ Bastante ☐ Mucho

2. ¿Se imparten periódicamente cursos de educación vial en su colegio –en el caso de jóvenes- o en el colegio de sus hijos o nietos?

☐ Si ☐ No

3. ¿Considera adecuados el enfoque y contenido de esos cursos?

☐ Si ☐ No

4. ¿Cree que los niños están concienciados de su condición de “usuarios vulnerables” y de las posibles consecuencias en caso de accidente?

☐ Nada ☐ Poco ☐ Bastante ☐ Mucho

5. ¿Considera adecuado el comportamiento de los escolares en los trayectos cortos de casa al colegio y viceversa?

☐ Nada responsable ☐ Poco responsable ☐ Bastante responsable ☐ Muy responsable

6. ¿Cree usted que el comportamiento de los adultos es una buena referencia para los niños y niñas?

☐ Si ☐ A veces ☐ No

7. ¿Considera que las carreteras y/o calles de acceso al colegio proporcionan suficientes condiciones de seguridad (semáforos, ancho aceras, pasos de cebra, señales informativas, zona de aparcamiento,...)

☐ Si ☐ No ☐ No sabe / No contesta

8. ¿Cuáles de las siguientes frases son VERDADERAS? (marque con una X todas las que considere oportuno).

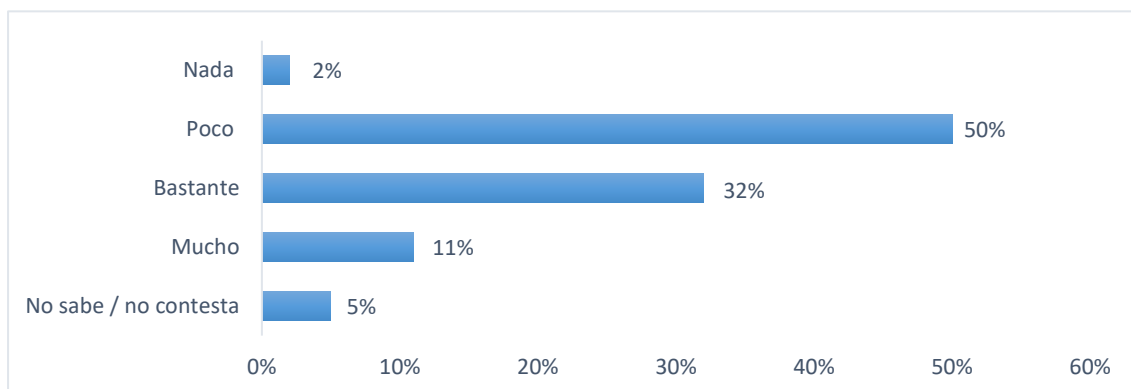
- ☐ No hay pasos de peatones cerca del colegio
- ☐ No hay vallas de protección en zonas peligrosas
- ☐ Las aceras son muy estrechas
- ☐ Los coches circulan muy deprisa en las calles próximas.
- ☐ Los coches aparcan en los pasos de cebra y no puedes cruzar por ellos
- ☐ Los coches aparcan en cualquier sitio y se forma atascos
- ☐ Faltan zonas de aparcamiento para motos y coches

Fuente: Elaboración propia

Percepción de la Seguridad Vial en los entornos escolares de Puente Genil

A continuación, adjuntamos los resultados obtenidos en el cuestionario sobre la percepción de la Seguridad Vial en los entornos escolares, tanto en valores absolutos como en gráficas porcentuales.

¿Cree que los niños y niñas de Puente Genil están suficientemente informados sobre los aspectos de seguridad vial que necesitan conocer en sus desplazamientos del colegio a casa?

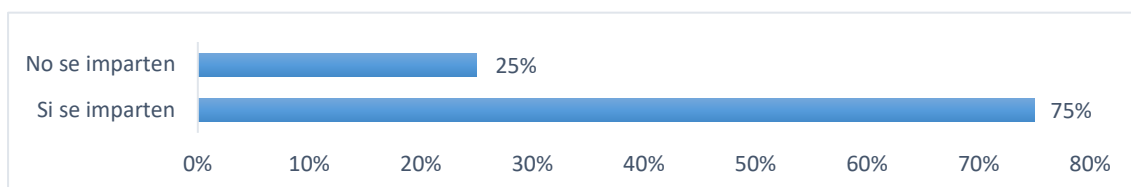


Fuente: Elaboración propia

D1. ¿Cree que los niños y niñas de Puente Genil están suficientemente informados sobre los aspectos de seguridad vial que necesitan conocer en sus desplazamientos del colegio a casa?

Nada	1	2%	82%
Poco	28	50%	
Bastante	18	32%	
Mucho	6	11%	
No sabe/no contesta	3	5%	
	56	100%	

¿Se imparten periódicamente cursos de educación vial en su colegio -en el caso de jóvenes- o en el colegio de sus hijos o nietos?

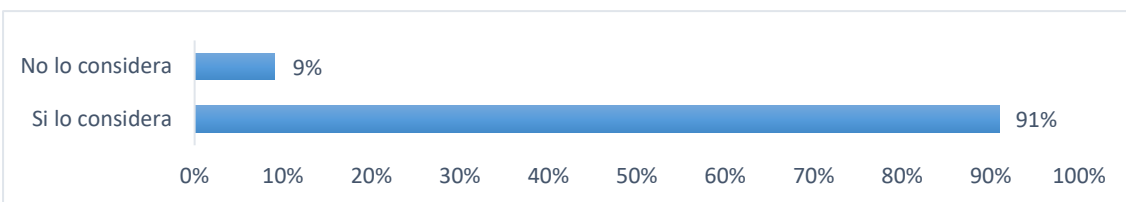


Fuente: Elaboración propia

D2. ¿Se imparten periódicamente cursos de educación vial en su colegio -en el caso de jóvenes- o en el colegio de sus hijos o nietos?

Sí se imparten	42	75%
No se imparten	14	25%
	56	

¿Considera adecuados el enfoque y contenido de esos cursos?

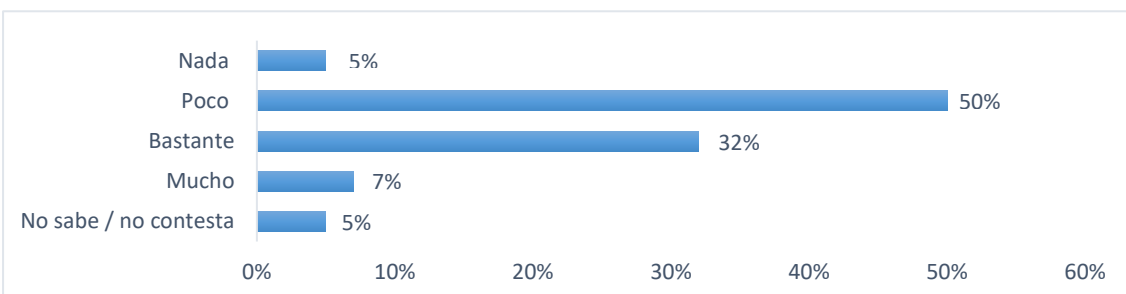


Fuente: Elaboración propia

D3. ¿Considera adecuados el enfoque y contenido de esos cursos?

Sí lo considera	51	91%
No lo considera	5	9%
	56	100%

¿Cree que los niños están concienciados de su condición de “usuarios vulnerables” y de las posibles consecuencias en caso de accidente?

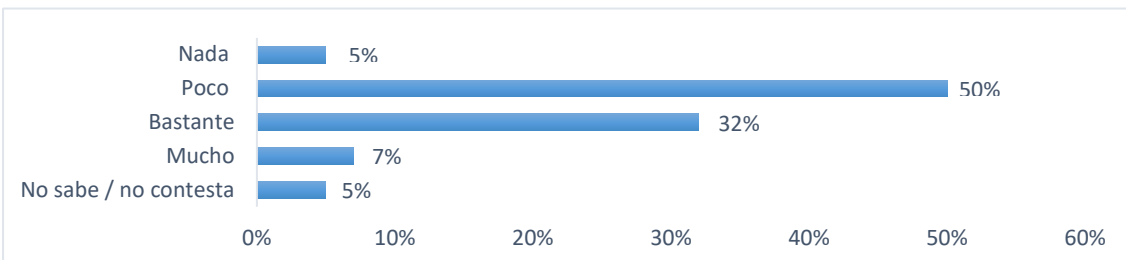


Fuente: Elaboración propia

D4. ¿Cree que los niños están concienciados de su condición de “usuarios vulnerables” y de las posibles consecuencias en caso de accidente?

Nada	3	5%
Poco	28	50%
Bastante	18	32%
Mucho	4	7%
No sabe/no contesta	3	5%
	56	100%

¿Considera adecuado el comportamiento de los escolares en los trayectos cortos de casa al colegio y viceversa?

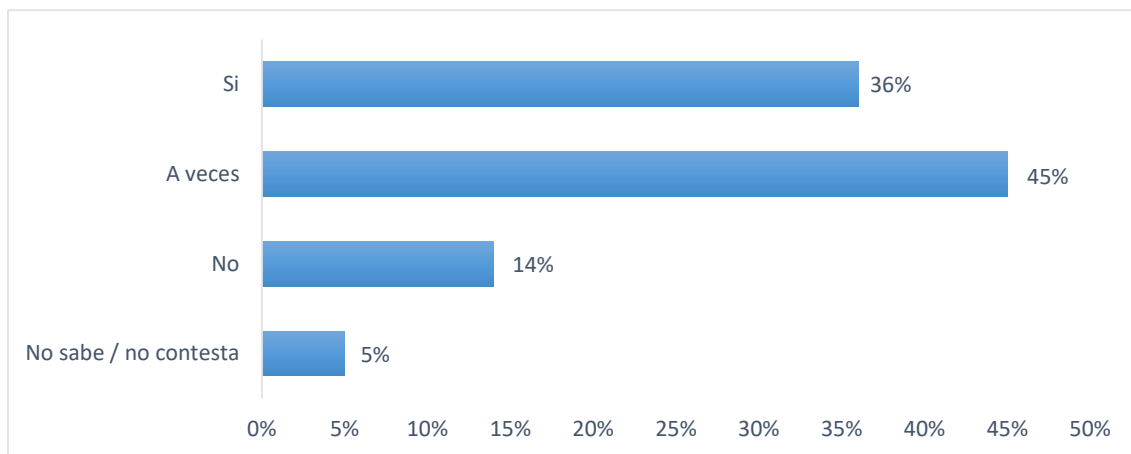


Fuente: Elaboración propia

D5. ¿Considera adecuado el comportamiento de los escolares en los trayectos cortos de casa al colegio y viceversa?

Nada responsable	2	4%
Poco responsable	23	41%
Bastante responsable	25	45%
Muy responsable	2	4%
No sabe/no contesta	4	7%
	56	100%

¿Cree usted que el comportamiento de los adultos es una buena referencia para los niños y niñas?

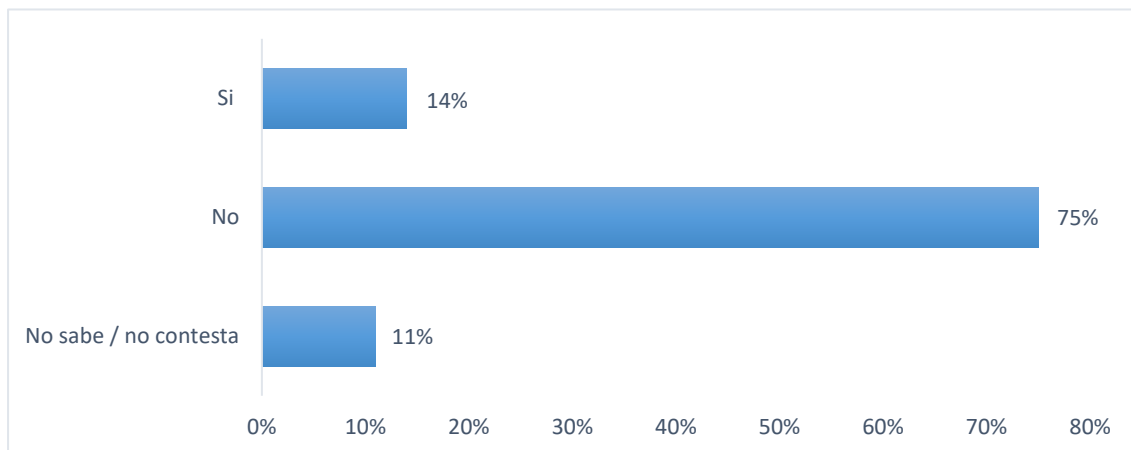


Fuente: Elaboración propia

D6. ¿Cree usted que el comportamiento de los adultos es una buena referencia para los niños y niñas?

Sí	20	36%	80%
A veces	25	45%	
No	8	14%	
No sabe/no contesta	3	5%	
	0	0%	
	56	100%	

¿Considera que las carreteras y/o calles de acceso al colegio proporcionan suficientes condiciones de seguridad (semáforos, ancho aceras, pasos de cebra, señales informativas, zona de aparcamiento,)

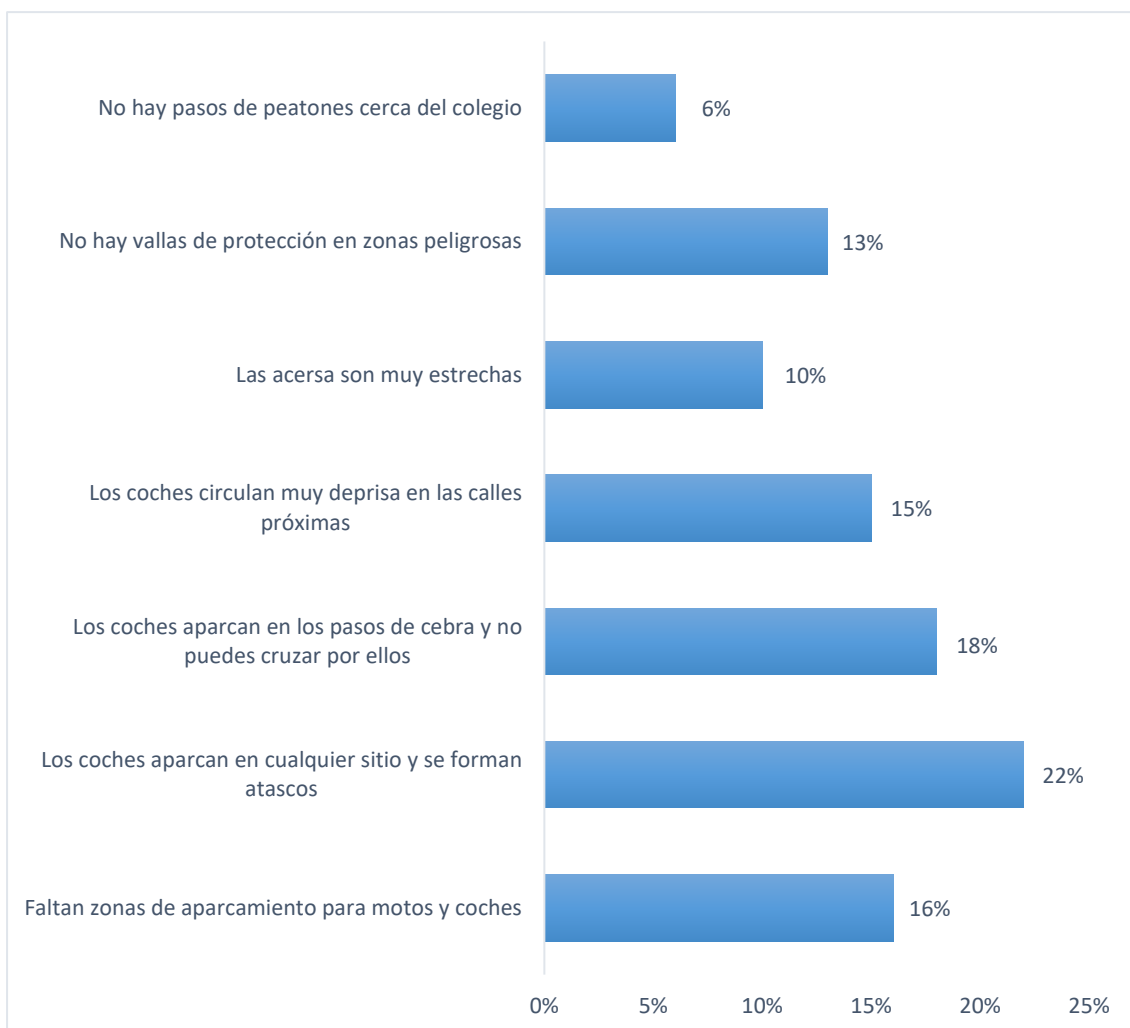


Fuente: Elaboración propia

D7. ¿Considera que las carreteras y/o calles de acceso al colegio proporcionan suficientes condiciones de seguridad (semáforos, ancho aceras, pasos de cebra, señales informativas, zona de aparcamiento,...)

Sí	8	14%
No	42	75%
No sabe/no contesta	6	11%
	56	100%

¿Cuáles de las siguientes frases son VERDADERAS?



Fuente: Elaboración propia

D8. ¿Cuáles de las siguientes frases son VERDADERAS? (marque con una X todas las que considere oportuno).

No hay pasos de peatones cerca del colegio	11	6%	
No hay vallas de protección en zonas peligrosas	25	13%	
Las aceras son muy estrechas	20	10%	
Los coches circulan muy deprisa en las calles próximas	29	15%	
Los coches aparkan en los pasos de cebra y no puedes cruzar por ellos	36	18%	
Los coches aparkan en cualquier sitio y se forma atascos	42	22%	56%
Faltan zonas de aparcamiento para motos y coches	32	16%	
	195	100%	

ENCUESTA DE SASTIFACIÓN

Opinión sobre las I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial

Señale, por favor, en el recuadro correspondiente su valoración de las jornadas:

ORGANIZACIÓN:

1. Organización de las jornadas

☐ Muy mala ☐ Mala ☐ Buena ☐ Muy buena

2. Condiciones del salón donde se han desarrollado las jornadas

☐ Muy malas ☐ Malas ☐ Buenas ☐ Muy buenas

3. Duración del las jornadas

☐ Muy poca duración ☐ Adecuada ☐ Muy adecuada ☐ Mucha duración

4. Horario del las jornadas

☐ Poco adecuado ☐ Adecuado ☐ Muy adecuado

SOBRE LAS JORNADAS:

1. Metodología empleada

☐ Muy mala ☐ Mala ☐ Buena ☐ Muy buena

2. Sobre la temática tratada en su mesa de trabajo

☐ Poco adecuada ☐ Adecuada ☐ Muy Adecuada

3. Sobre su aportación en la mesa de trabajo

☐ Muy insatisfecho ☐ Poco satisfecho ☐ Satisfecho ☐ Muy satisfecho

4. ¿Cree que se ha cumplido el objetivo de las jornadas?

☐ SI ☐ NO

5. ¿Ha cumplido las jornadas sus expectativas?

☐ SI ☐ NO

6. En una escala de 1 (pésimas) a 10 (excelente) ¿cómo evaluaría las jornadas?

6. ¿Volvería a participar en unas jornadas de este tipo?

☐ SI ☐ NO

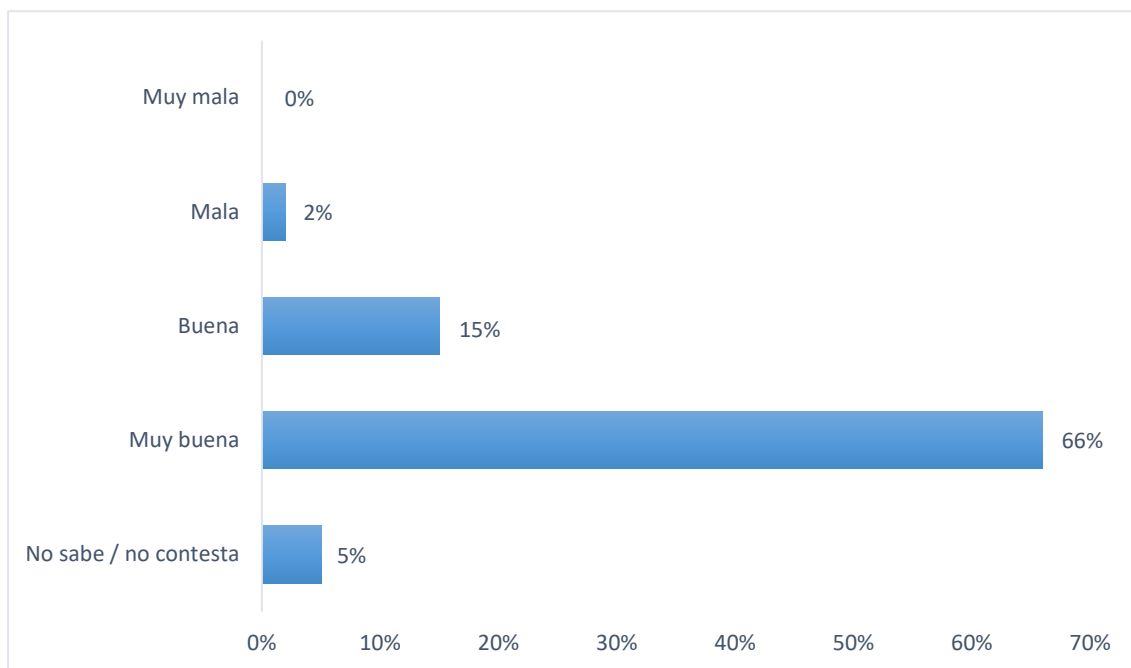
¡¡MUCHAS GRACIAS!!

Fuente: Elaboración propia

Opinión sobre las I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial

A continuación, adjuntamos los resultados obtenidos en el cuestionario de opinión sobre las I Jornadas Ciudadanas de Seguridad Vial, tanto en valores absolutos como en gráficas porcentuales.

Organización de las jornadas

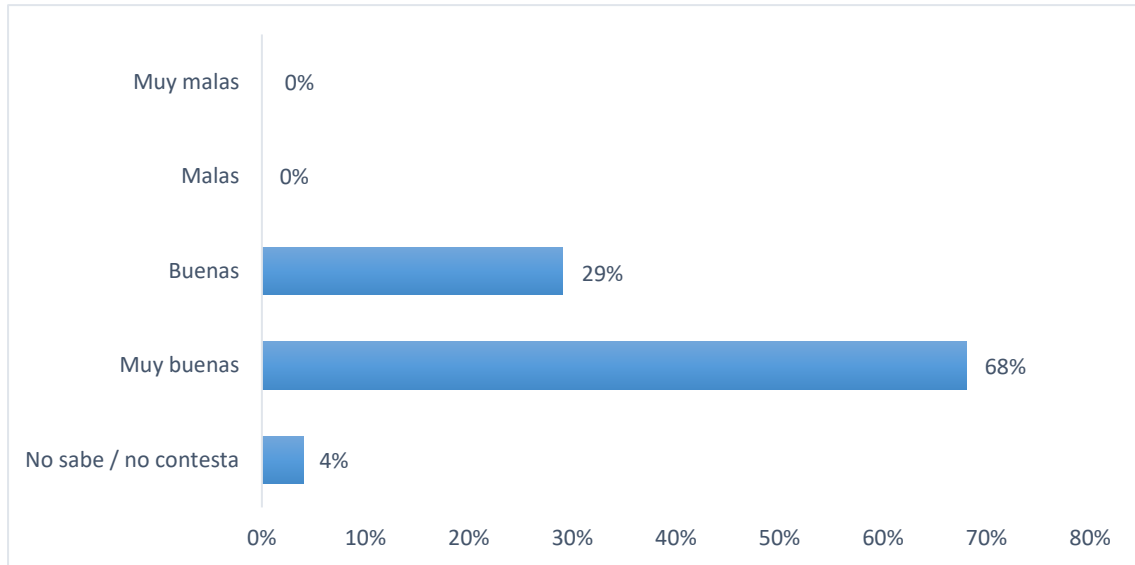


Fuente: Elaboración propia

Organización de las jornadas

Muy mala	0	0%
Mala	1	2%
Buena	15	27%
Muy buena	37	66%
No sabe/no contesta	3	5%
	56	100%

Condiciones del salón donde se han desarrollado las jornadas

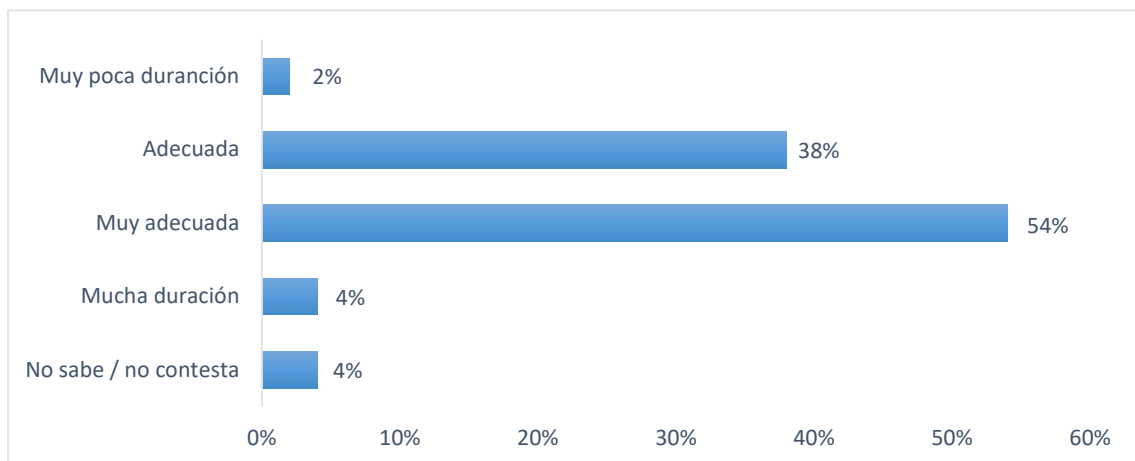


Fuente: Elaboración propia

Condiciones del salón donde se han desarrollado las jornadas

Muy malas	0	0%
Malas	0	0%
Buenas	16	29%
Muy buenas	38	68%
No sabe/no contesta	2	4%
	56	100%

Duración de las jornadas

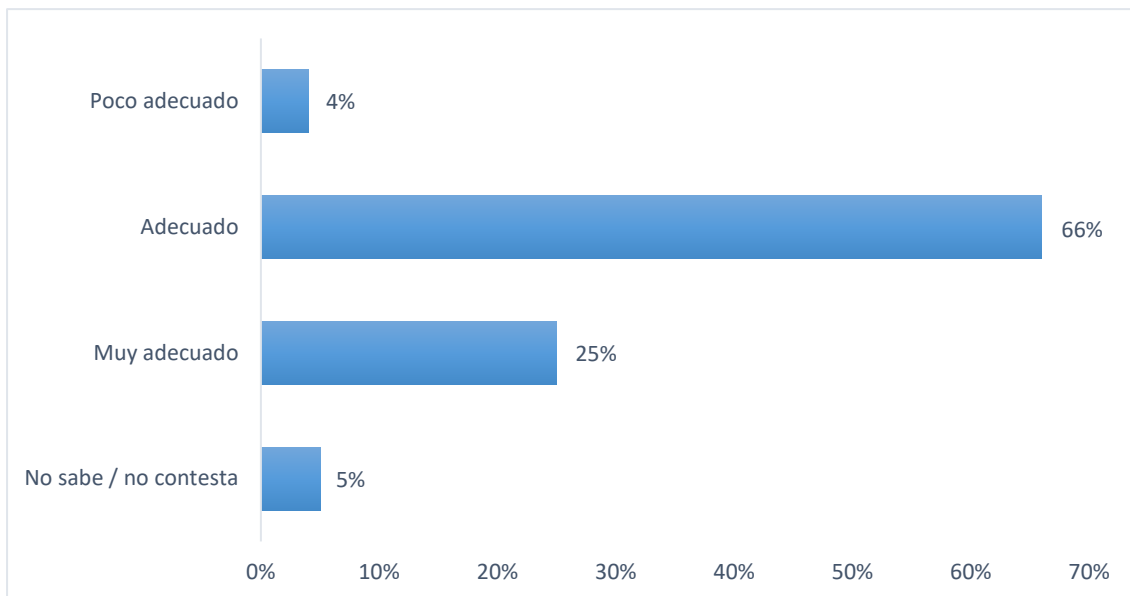


Fuente: Elaboración propia

Duración de las jornadas

Muy poca duración	1	2%
Adecuada	21	38%
Muy adecuada	30	54%
Mucha duración	2	4%
No sabe/no contesta	2	4%
	56	100%

Horario de las jornadas

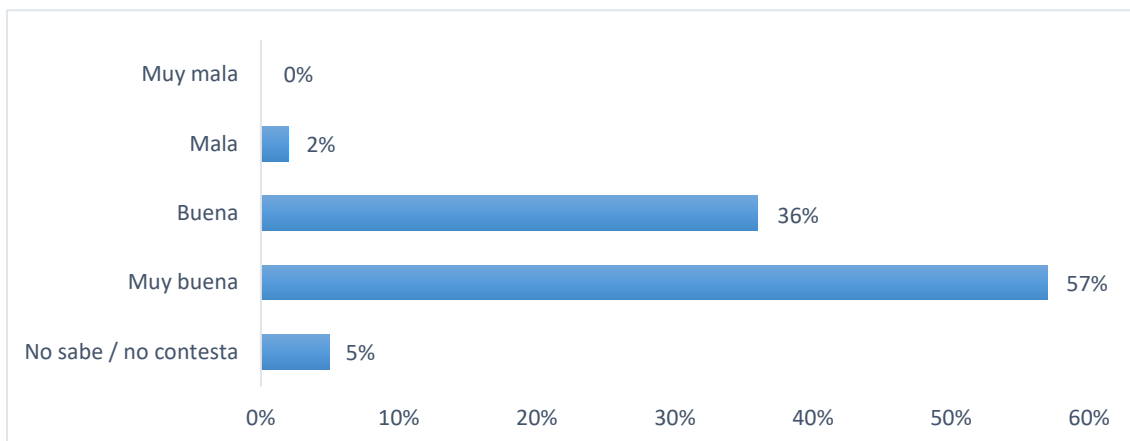


Fuente: Elaboración propia

Horario de las jornadas

Poco adecuado	2	4%
Adecuado	37	66%
Muy adecuado	14	25%
No sabe/no contesta	3	5%

Metodología empleada

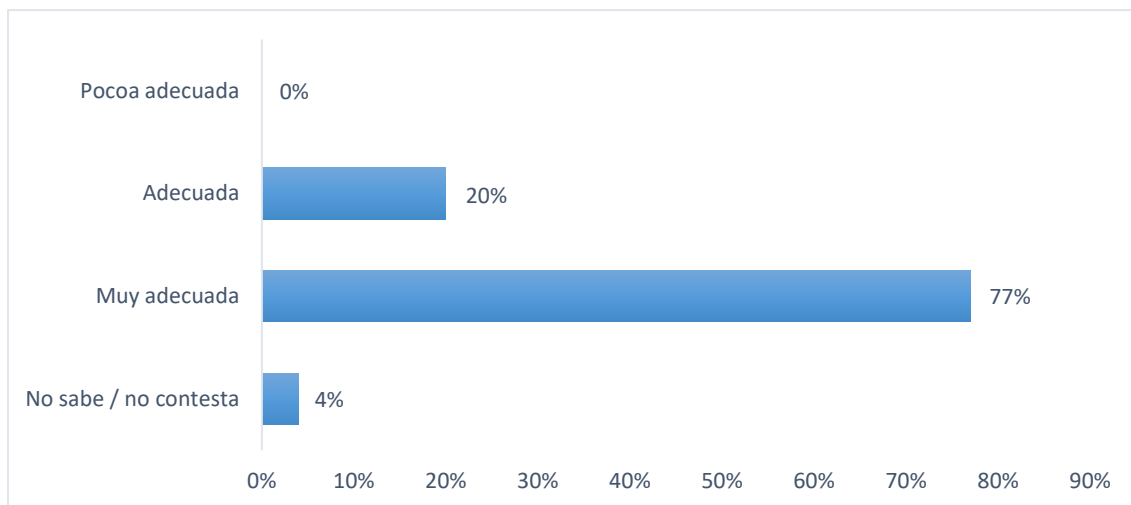


Fuente: Elaboración propia

Metodología empleada

Muy mala	0	0%
Mala	1	2%
Buena	20	36%
Muy buena	32	57%
No sabe/no contesta	3	5%
	56	100%

Sobre la temática tratada en su mesa de trabajo

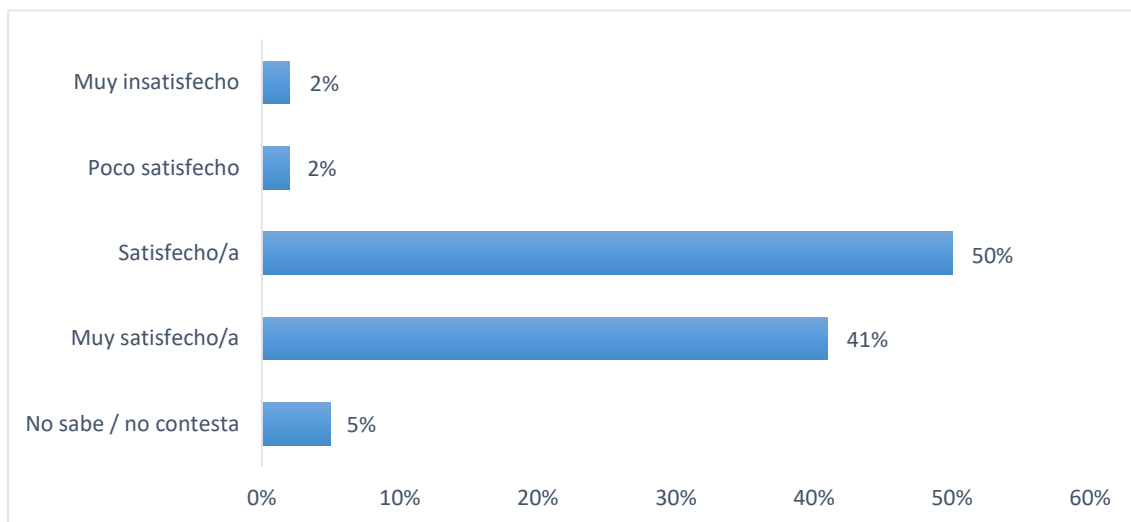


Fuente: Elaboración propia

Sobre la temática tratada en su mesa de trabajo

Poco adecuado	0	0%
Adecuada	11	20%
Muy adecuada	43	77%
No sabe/no contesta	2	4%
	56	100%

Sobre su aportación en la mesa de trabajo

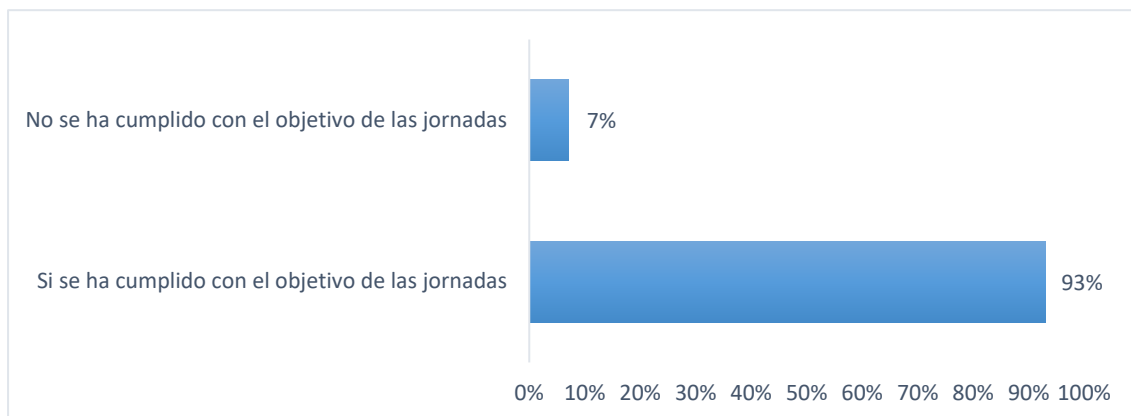


Fuente: Elaboración propia

Sobre su aportación en la mesa de trabajo

Muy insatisfecho/a	1	2%
Poco satisfecho/a	1	2%
Satisfecho/a	28	50%
Muy satisfecho/a	23	41%
No sabe/no contesta	3	5%
	56	100%

¿Cree que se ha cumplido el objetivo de las jornadas?

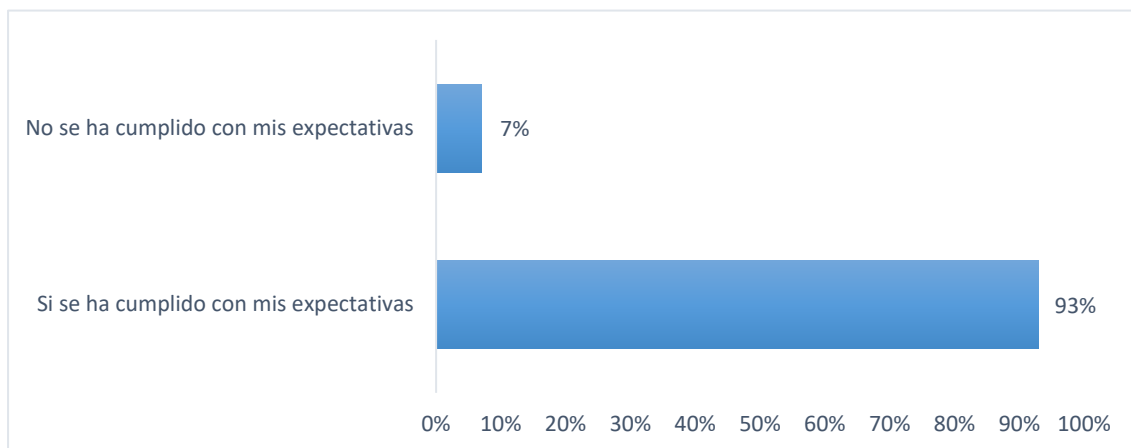


Fuente: Elaboración propia

¿Cree que se ha cumplido el objetivo de las jornadas?

Sí se ha cumplido con el objetivo de las jornadas	52	93%
No se ha cumplido con el objetivo de las jornadas	4	7%
	56	100%

¿Ha cumplido las jornadas sus expectativas?

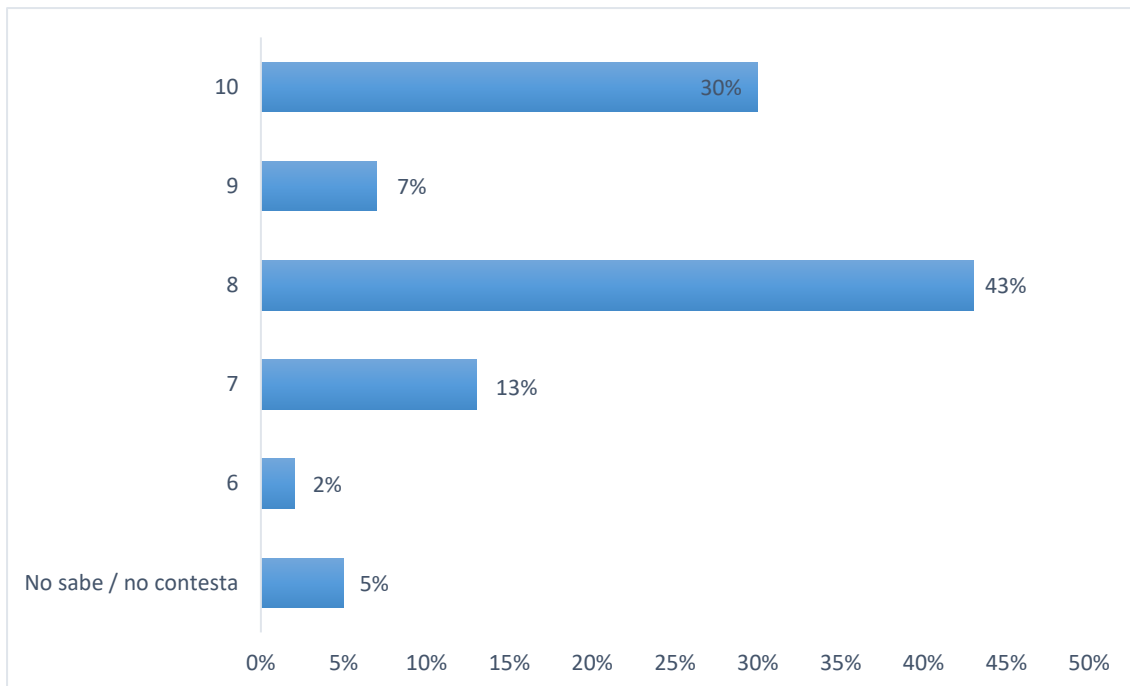


Fuente: Elaboración propia

¿Ha cumplido las jornadas sus expectativas?

Sí se ha cumplido con mis expectativas	52	93%
No se ha cumplido con mis expectativas	4	7%
	56	100%

En una escala de 1 (pésimas) a 10 (excelente) ¿cómo evaluaría las jornadas?

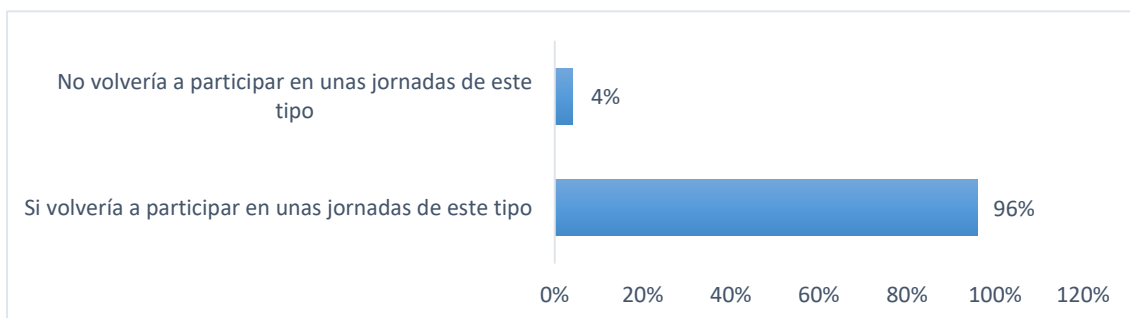


Fuente: Elaboración propia

En una escala de 1 (pésimas) a 10 (excelente) ¿cómo evaluaría las jornadas?

Con 10	17	30%
Con 9	4	7%
Con 8	24	43%
Con 7	7	13%
Con 6	1	2%
No sabe/no contesta	3	5%
	56	100%

¿Volvería a participar en unas jornadas de este tipo?



¿Volvería a participar en unas jornadas de este tipo?

Sí volvería a participar en unas jornadas de este tipo	54	96%
No volvería a participar en unas jornadas de este tipo	2	4%
	56	

18. ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.

Definidos los objetivos y las propuestas de acción, es necesario concretar los mecanismos que permitirán implantar y sustentar el buen funcionamiento del Plan. Para ello es necesario determinar las siguientes cuestiones:

- Definir los recursos económicos y humanos necesarios para el desarrollo de las distintas acciones propuestas por el Plan.
- Definir la programación temporal o calendario de acciones.

(Los horizontes temporales recomendables serán 2 años (corto plazo), 3 años (medio plazo) y 4 años (largo plazo), con la flexibilidad necesaria en función de otros factores.)

- Identificación de los actores y compromisos.
- Definición de indicadores que valoren las acciones del Plan.

(La definición e identificación de los elementos anteriores claves para el desarrollo de las acciones propuestas se realizarán mediante una ficha particularizada para cada una de las citadas acciones).

18.1. La definición de los indicadores.

La definición de indicadores de seguimiento será la base para analizar la evolución de las acciones realizadas, tanto en su desarrollo como ya finalizadas. La lectura y análisis de estos indicadores permitirá valorar el cumplimiento de los objetivos planteados, las posibles desviaciones observadas, y replantear propuestas de actuación si fuera necesario.

Se pueden plantear dos tipos de indicadores:

- Indicadores de resultado.
- Indicadores de actividad.

Los indicadores empleados deben permitir la referencia válida con fuentes externas: otros municipios, estadísticas nacionales o comunitarias, etc. En el epígrafe 13.3 de este plan se incluye una tabla de indicadores básicos de la accidentalidad en Puente

Genil -propuestos por la DGT en el documento Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana- que permitirá realizar comparaciones entre municipios y configurar una base estadística global.

Adicionalmente, incorporamos a continuación otros indicadores de seguimiento para las acciones específicas propuestas en el Plan:

- Reducción de tramos de concentración de accidentes.
- Reducción del tiempo de reposición de las señales verticales.
- Número de señales georreferenciadas.
- Número de zonas 30 creadas.
- Número de pasos de peatones estudiados.
- Número de pasos de peatones mejorados.
- Número de rutas de caminos escolares seguros.
- Número de actuaciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- N.º de trabajadores acogidos a Planes de Movilidad en la Empresa.
- % desarrollo de actividad del Plan de Movilidad para los trabajadores municipales.
- Reducción de infracciones por conducción bajo los efectos del alcohol.
- Reducción de infracciones por conducción utilizando el teléfono móvil, navegadores y dispositivos similares.

18.2. Ficha tipo.

El Plan debe programar temporalmente las acciones asociadas a cada propuesta de actuación, y presupuestarlas económicamente con objeto de garantizar su financiación, aplicación y efectividad. Este esfuerzo debe ir acompañado de una dotación de personal con la formación y experiencia adecuadas, que pueda dedicar toda una parte importante de su tiempo a la implantación de las acciones y a su posterior seguimiento y evaluación.

La concreción de las acciones debe considerar también los agentes externos que tomarán parte en ellas, su período de realización, y los recursos materiales necesarios para llevarlas a cabo. Asimismo, es conveniente definir aquellos indicadores

que permitan determinar el escenario de partida, seguir la aplicación de cada acción y los resultados y beneficios que de ello se deriven.

Con el objeto de definir e identificar todos los factores que puedan intervenir en el desarrollo de la acción, se propone la creación de una ficha particularizada para cada una de ellas, que comprenderá, al menos, los campos que se muestran en el modelo.

 FICHA DE SEGUIMIENTO Actuaciones propuestas en el Plan de Seguridad Vial Urbana	
Propuesta de actuación:	
Objetivo(s) operativo(s): Ámbitos y objetivos relacionados (1-10)	
Descripción de la actuación	
Acciones asociadas	Acción 1 Acción 2

Acción 1:	
Persona(s) responsable(s)	
Departamentos municipales implicados	
Colaboradores externos	
Presupuesto	
Financiación	
Periodo de realización	
Recursos materiales	
Beneficios sociales y ambientales	
Indicadores de seguimiento	

Acción 1:	
Tendencia deseable	
Valor inicial (escenario de partida)	
Valor final (escenario final)	

18.3. Cronograma de actuaciones.

A continuación, se presenta una distribución temporal de las actuaciones a realizar con el objetivo de conseguir un cumplimiento de los objetivos de este Plan, en el que las actuaciones se han distribuido en los tres horizontes temporales reseñados: corto plazo, medio plazo y largo plazo. De esta manera se permite una distribución presupuestaria equilibrada y asumible por los agentes intervinientes. Aunque se ha establecido un plazo para la realización de las acciones, la gran mayoría de ellas requieren una implantación continua durante todo el plazo en el que el Plan esté vigente, como las referentes a la elevación de pasos de peatones o las campañas de control del cumplimiento de las normas.

Así, lo que refleja la programación temporal es donde se tiene que realizar el mayor esfuerzo para tratar de revertir la situación actual:

Propuestas del Plan de Seguridad Vial		Acción prioritaria	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
PROPUESTA 1	ESTUDIO, MEJORA DE LA RED VIAL URBANA Y JERARQUIZACIÓN VIARIA				
	Acción 1.1. Elaborar un plan de mejora de los tramos de concentración de accidentes, estableciendo las prioridades de actuación.	X	X		
	Acción 1.2. Mejorar el diseño urbano de rotondas, isletas deflectoras y canalizadoras, carriles intersecciones y zonas con riesgo especial de accidentes.	X	X		
	Acción 1.3. Revisar regularmente el estado de la calzada y la conservación de la señalización, en especial las señales de advertencias de peligro y de prioridad de paso.		X	X	X
	Acción 1.4. Localización, estudio y adaptación de los pasos de peatones sobre elevados, badenes y bandas reductoras de velocidad, a la orden FOM/3053/2008.				X
	Acción 1.5. Realizar un estudio de riesgos viales en el municipio.			X	
PROPUESTA 2	ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO PARA HACERLA MÁS SEGURA				
	Acción 2.1. Elaborar un plan de ordenación del tráfico (entre distintos movimientos de tráfico de vehículos y entre movimientos de vehículos y peatones) que minimice el número de cruces peligrosos y no regulados.				X
	Acción 2.2. Implantar elementos reductores de la velocidad: rotondas, semáforos, elevaciones de calzada, desviaciones del eje de la trayectoria, badenes, bandas sonoras, diseño del espacio de calzada...			X	
	Acción 2.3. Instalar elementos de control tecnológico (control fotográfico del cumplimiento de las restricciones al tráfico en zonas peatones y el de la velocidad, radares, etc.).				X

ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO PARA HACERLA MÁS SEGURA		Acción prioritaria	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
PROPUESTA 2	Acción 2.4. Estudiar las condiciones de iluminación de todos los pasos de peatones. Mejorar la iluminación de los pasos de peatones donde sea necesario para lograr una mayor visibilidad de los peatones por los conductores.	X	X		
	Acción 2.5. Estudiar los pasos de peatones del centro de la ciudad, donde en épocas determinadas, debido a la gran afluencia de peatones entran en conflicto la convivencia con los vehículos comprometiendo la seguridad de los usuarios más vulnerables de la vía.		X		
	Acción 2.6. Estudiar todos los pasos de peatones, en los que los conductores se puedan ver deslumbrados por el sol durante la mañana o el atardecer, con la consiguiente merma de visibilidad de los peatones por los conductores.		X		
PROPUESTA 3	MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y LAS MARCAS VIALES				
	Acción 3.1. Mejorar el mantenimiento de la señalización vertical, introduciendo el estándar de su reposición en un plazo mínimo de 48 horas desde la detección de su deterioro.			X	
	Acción 3.2. Catalogar cada una de las señales de tráfico instaladas a través de una aplicación informática GIS en la que figure su posicionamiento, el tipo de señal y la fecha de su instalación y mantenimiento.				X
	Acción 3.3. Revisar los tramos de concentración de accidentes de tráfico para comprobar la idoneidad de la señalización vertical y las marcas viales existentes.	X	X		
	Acción 3.4. Implantar paneles de señalización vertical en las inmediaciones de todos los centros escolares, combinando el límite de velocidad 30 km/h. y la señalización de niños en la calzada.			X	
	Acción 3.5. Mantener adecuadamente las marcas viales, a través de un plan de mantenimiento de las marcas viales y la señalización horizontal.		X	X	X
	Acción 3.6. Comprobar la señalización vertical y horizontal en todas las intersecciones, para definir con claridad la prioridad en la intersección.			X	
	Acción 3.7. Implantar el estándar de pintura dos componentes para todas las marcas viales en el periodo de vigencia del Plan.		X	X	X
	Acción 3.8. Mantener en buen estado la señalización vertical y garantizar su buena visibilidad por parte de los conductores (evitar que las ramas de los árboles u otros elementos de la vía pública oculten las señales).		X	X	X
	Acción 3.9. Mantener en buen estado la señalización horizontal, en especial los pasos de peatones, los carriles bici y los espacios dedicados al transporte público colectivo.		X	X	X
PROPUESTA 4	IMPLANTAR LA INFRAESTRUCTURA PARA EL CALMADO DEL TRÁFICO				
	Acción 4.1. Implantar "Zonas 30" en las zonas viarias que se determine.		X		
	Acción 4.2. Estudio para la implantación de elementos o diseños viarios destinados al calmado del tráfico. El objetivo de la acción deberá ser implantar el mejor sistema en función de las características de la vía, del tráfico soportado, de su composición, y del entorno.	X	X		
	Acción 4.3. Estudio para el control de la velocidad en las vías donde se ha detectado siniestralidad e infracciones ligadas al exceso de velocidad.				X

PROTEGER A LOS COLECTIVOS SOCIALES MÁS VULNERABLES	Acción prioritaria	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Acción 5.1. Comprobar la seguridad de la red básica de peatones, para garantizar que se enlacen los puntos de degeneración y atracción de viajes a pie.		X		
Acción 5.2. Ampliar el espacio destinado en exclusiva a los peatones (zonas peatonales).				X
Acción 5.3. Estudio de mejora y localización de pasos de peatones.	X	X		
Acción 5.4. Construir las aceras con un ancho mínimo de 2 a 2'5 metros libres de obstáculos, para ofrecer a los peatones una movilidad segura en todos los nuevos desarrollos.	X	X		
Acción 5.5. Desarrollar actuaciones encaminadas a impedir el aparcamiento de los vehículos a motor, total o parcialmente, en los espacios dedicados a los peatones.		X		
Acción 5.6. Proteger y adaptar los itinerarios naturales a pie -es decir, aquellos que de forma espontánea utilizan los ciudadanos para cruzar las vías-, mediante barandillas u otros elementos protectores.			X	
Acción 5.7. Incrementar y ampliar las actuaciones encaminadas a eliminar de las aceras aquellos obstáculos que puedan impedir la movilidad de las personas con cualquier tipo de discapacidad.	X	X		
Acción 5.8. Continuar con la política de adaptación de los pasos de peatones, para que las personas con discapacidad puedan cruzar las calles con menos dificultades.	X	X	X	X
Acción 5.9. Revisar y reforzar la señalización vertical en las proximidades de los centros de mayores y otros lugares utilizados por este colectivo social.		X		
Acción 5.10. Estudio de mejora y ampliación del actual carril-bici con el objeto de garantizar la accesibilidad a los puntos urbanos de generación y atracción de viajes.			X	X
Acción 5.11. Análisis de los puntos de interferencia del actual carril-bici con el tráfico de vehículos y con los peatones. Mejora y eliminación de conflictos.	X	X		
Acción 5.12. Creación de espacios de estacionamiento vigilados para bicicletas en los destinos principales de los usuarios del carril bici.		X		
Acción 5.13. Promover el uso de la bicicleta en la comunidad escolar mediante la creación de caminos escolares seguros y zonas de estacionamiento.		X	X	X
Acción 5.14. Promover acciones de educación vial dirigidas a ciclistas.		X	X	X
Acción 5.15. Crear una red de carriles bicicleta y ciclo vías que permita la movilidad segura de los usuarios de este vehículo urbano.				X
Acción 5.16. Realizar una auditoría de seguridad vial del carril bici.		X		
Acción 5.17. Continuar con la política de promoción dentro de la comunidad escolar de la creación de rutas de camino escolar seguro.	X	X	X	X
Acción 5.18. Ampliar e incrementar las acciones de educación vial dirigidas específicamente a los colectivos inmigrantes y, de forma especial, a los conductores de este colectivo.			X	
Acción 5.19. Incorporar a la Ordenanza Municipal de Tráfico y Seguridad Vial la regulación de los caminos escolares seguros.			X	
Acción 5.20. Realizar una auditoría de Seguridad Vial en los entornos escolares.	X	X		

P R O P U E S T A 6	PROTEGER A LOS COLECTIVOS SOCIALES MÁS VULNERABLES	Acción prioritaria	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
	Acción 6.1. Adoptar las medidas necesarias para garantizar que las paradas del bus estén libres de vehículos estacionados.		X		
	Acción 6.2. Auditar los entornos de las paradas de bus para que no existan riesgos viales para viajeros y peatones.		X		
P R O P U E S T A 7	CONTRIBUIR A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS Y EN LA MOVILIDAD LABORAL				
	Acción 7.1. Analizar el aspecto laboral en todos los accidentes de tráfico conocidos por la Policía Local.		X	X	X
	Acción 7.2. En colaboración con el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de la Mancomunidad de Municipios Campiña Sur de Córdoba, elaborar y desarrollar un Plan Municipal de Seguridad Vial Laboral dirigido al conjunto de trabajadores municipales.	X	X		
	Acción 7.3. Impulsar la elaboración de Planes de Seguridad Vial de Empresa, en las grandes empresas radicadas en el municipio.	X	X		
	Acción 7.4. Impulsar la firma de un convenio de colaboración con la Asociación de Jóvenes Empresarios (ASOJEM) para impulsar la elaboración de Planes de Seguridad Vial de Empresa entre sus asociados.			X	
P R O P U E S T A 8	INCREMENTAR Y MEJORAR LA DISCIPLINA VIAL Y EL CONTROL POLICIAL DE LA SEGURIDAD VIAL				
	Acción 8.1. Analizar la velocidad en el casco urbano, elaborando un plano con las velocidades medias y puntas en las calles más importantes de la ciudad, para poder planificar las campañas contra el exceso de velocidad en los lugares más afectados.			X	
	Acción 8.2. Implantar el control de la velocidad por radar en las vías más rápidas de la ciudad y en las que se registre un mayor número de accidentes.	X	X		
	Acción 8.3. Incrementar el número de controles preventivos de alcoholemia, garantizando la realización, de al menos cuatro controles preventivos a la semana.	X	X		
	Acción 8.4. Incrementar el número de controles preventivos de alcoholemia, garantizando la realización, de al menos cuatro controles preventivos a la semana.	X	X		
	Acción 8.5. Ampliar la estrategia de control policial a las drogas ilegales y otras sustancias estupefacientes.	X	X		
	Acción 8.6. Incrementar el control de las infracciones dinámicas en lo que se refiere a la utilización de teléfonos móviles, GPS y otros dispositivos similares que inciten a la distracción.	X	X		
	Acción 8.7. Optimizar la gestión de las multas para garantizar su cobro.		X		
	Acción 8.8. Colaboración con otras Administraciones para hacer efectivas las sanciones por infracciones en el ámbito urbano.		X		
	Acción 8.9. Elaborar una lista de infracciones de mayor gravedad en temas de seguridad vial, entre las que cabe destacar: uso del cinturón de seguridad y casco, exceso de velocidad, consumo de drogas, medicamentos y alcohol, uso del teléfono móvil, incumplimiento de la I.T.V., etc.			X	
	Acción 8.10. Definir un plan de actuación que incluya las denuncias de la lista anterior y ofrezca información a los conductores sobre el porqué de la actuación y el efecto que puede producir el incumplimiento de las mismas.			X	

P R O P U E S T A 9	MEJORA DE LA S. VIAL DE LOS USUARIOS DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES	Acción prioritaria	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
	Acción 9.1. Planificar el aparcamiento de motocicletas y ciclomotores en la calzada.			X	
	Acción 9.2. Realizar campaña de concienciación a los conductores de turismos sobre la vulnerabilidad del resto de colectivos y sobre el uso del casco para usuarios de moto y ciclomotor.			X	
	Acción 9.3. Controlar el nivel de ruido, emisiones y los trucajes del motor.		X		
	Acción 9.4. Incluir en las actividades del Programa para la Movilidad Segura y Sostenible "Puente Genil Educa" para jóvenes de Educación Secundaria, contenidos relacionados con el buen uso de motocicletas y ciclomotores.		X		
P R O P U E S T A 10	PROMOVER LA EDUCACIÓN VIAL EN TODA LA SOCIEDAD Y EN TODO EL CICLO VITAL DEL INDIVIDUO				
	Acción 10.1. Seguir implementando las actividades del Programa para la Movilidad Segura y Sostenible "Puente Genil Educa" en todos los centros de educación infantil, primaria, secundaria y bachillerato.		X	X	X
	Acción 10.2. Potenciar la Educación Vial en el ámbito de la Educación no formal.		X		
	Acción 10.3. Crear la Escuela de Seguridad y Movilidad Sostenible.	X	X		
P R O P U E S T A 11	MEJORA DE LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO				
	Acción 11.1. Crear un servicio especializado de seguimiento de víctimas graves de accidentes de tráfico en el casco urbano de Puente Genil.		X		
	Acción 11.2. Implantar en Puente Genil la celebración del día Mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico.		X		
	Acción 11.3. Llevar a cabo campañas informativas sobre los impactos colectivos y los efectos individuales de la accidentalidad.			X	
P R O P U E S T A 12	CREACIÓN E IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN SOBRE ACCIDENTALIDAD VIAL URBANA				
	Acción 12.1. Llevar a cabo un registro normalizado y exhaustivo de todos los accidentes de tráfico en el casco urbano en los que intervenga la policía local, a fin de optimizar los estudios sobre accidentalidad en zona urbana.		X		
	Acción 12.2. Implantar una aplicación informática que permita la gestión de los datos y su tratamiento estadístico, gráfico y cartográfico, y centralizar en una base de datos única toda la información relativa a los accidentes y lesionados.			X	
	Acción 12.3. Contar con un sistema de explotación adicional de los datos para conocer los tipos más frecuentes de siniestros, decidir con conocimiento de causa qué actuaciones emprender y comunicar resultados a la población.			X	
	Acción 12.4. Utilizar otras fuentes de información además de las policiales, como los ingresos hospitalarios (naturaleza de las lesiones y su gravedad).		X		
P R O P U E S T A 13	DIFUSIÓN DE LAS ACTUACIONES MUNICIPALES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL				
	Acción 13.1. Elaborar un plan de difusión mediática de las acciones del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil.		X		
	Acción 13.2. Definir un programa temático específico que refuerce la actuación de fondo de control del cumplimiento de las normas de circulación, que se produce durante el año.		X		

DIFUSIÓN DE LAS ACTUACIONES MUNICIPALES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL		Acción prioritaria	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
PROPUESTA 13	Acción 13.3. Explicar el programa de actuación en las intervenciones públicas periódicas para presentar el Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil, sus resultados, etc. (ruedas de prensa, publicaciones, etc.).		X		
	Acción 13.4. Difundir información y mensajes preventivos a través de los medios de comunicación locales y redes sociales.		X		
PROPUESTA 14	IMPULSAR LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTINUAR CON LA POLÍTICA DE COALICIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL				
	Acción 14.1. Aprobación por parte del Pleno Municipal del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil.	X	X		
	Acción 14.2. Constituir el Consejo Local de Seguridad Vial . (Observatorio de Seguridad Vial de Puente Genil).	X	X		
	Acción 14.3. Constituir en el seno de la Junta Local de Seguridad una Comisión de Coordinación Policía Local / Guardia Civil, para impulsar el trabajo cooperativo en materia de seguridad vial entre ambos cuerpos policiales.			X	
	Acción 14.4. Persistir en la política de suscripción de convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y otras instituciones públicas competentes en materia de seguridad vial, y organizaciones no gubernamentales que trabajan en ese ámbito.			X	
	Acción 14.5. Publicar a través de los medios de comunicación y las redes sociales las acciones que se recogen en el Plan, así como los logros obtenidos.		X	X	X
PROPUESTA 15	Acción 14.5. Implantar la celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible en Puente Genil		X		
	ACTUALIZAR LA NORMATIVA MUNICIPAL, INCREMENTAR LOS RECURSOS Y MEJORAR LOS PROCEDIMIENTOS POLICIALES RELATIVOS A LA SEGURIDAD VIAL				
	Acción 15.1. Elaborar y aprobar una nueva Ordenanza Municipal de Tráfico y Seguridad Vial.			X	
	Acción 15.2. Elaborar y aprobar el Reglamento Municipal del Consejo Local de Seguridad Vial. (Observatorio de Seguridad Vial de Puente Genil).		X		
	Acción 15.3. Elaborar y aprobar el Reglamento de la Escuela de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Puente Genil.		X		
	Acción 15.4. Elaborar y aprobar un Manual de Procedimiento para la Atención, recogida de datos y la Investigación Policial de Accidentes de Tráfico.			X	
	Acción 15.5. Introducir aplicativos informáticos que faciliten el análisis científico y la investigación de los accidentes de tráfico.				X
	Acción 15.6. Nombrar un responsable técnico coordinador del Plan.	X			

18.4. Líneas generales.

En base a las principales causas de accidentalidad en la ciudad de Puente Genil, se recogen en este apartado las líneas de actuaciones locales que deben permitir

alcanzar el objetivo general planteado, es decir, la reducción de los accidentes de tráfico de las lesiones y su gravedad.

- Diseño del espacio público acorde con los flujos de movilidad existentes para disminuir el número de accidentes. Se debe mejorar el espacio destinado tanto a vehículos como peatones, las vías que concentran mayor número de accidentes coinciden con las arterias principales de la localidad. Se trata, por tanto, de diseñar el espacio destinado a la circulación de vehículos, con características de zona urbana que propicien el calmado del tráfico.
- Diseñar actuaciones preventivas de educación vial destinadas a mejorar la seguridad vial de los jóvenes, en estrecha colaboración con los institutos de enseñanza secundaria y bachillerato, los centros de formación vial de la localidad y las asociaciones juveniles de la localidad. La mayor parte de los conductores implicados y/o causantes de los accidentes son los jóvenes, siendo el 44 % menores de 35 años.
- Diseñar actuaciones preventivas de educación vial destinadas a mejorar la seguridad vial de los mayores, en colaboración con la mesa local del mayor, las asociaciones de mayores y el centro de participación de la localidad, para que conozcan las limitaciones fruto de la edad, como influyen en la probabilidad de sufrir un accidente y adquieran estrategias de autoprotección para una movilidad segura. Las personas mayores son las que más se ven implicadas en los atropellos, de entre éstos destaca un 38% de las víctimas en atropello son mayores de 75 años.
- Seguir con la implementación anual del *Programa para la Movilidad Segura y Sostenible "Puente Genil Educa"* en los colegios e institutos. Como una puesta

por la prevención de los accidentes de tráfico, a través de la educación y la concienciación a edades tempranas. Promoviendo sinergias entre la escuela, la familia, la policía y la administración con el objetivo de que los niños y niñas adquieran conocimientos, desarrollen las habilidades, los hábitos, las actitudes y las competencias para moverse de forma segura en la vía pública como peatón, viajero o conductor.

- Continuar participando en las campañas de control y prevención que organiza la Dirección General de Tráfico, para controlar el uso del cinturón de seguridad y el casco, el exceso de velocidad, el uso de teléfono móvil u otros elementos que inducen a la distracción. Se propone seguir y en la medida de lo posible aumentar los controles de alcoholemia. También se debe tener en cuenta que la recogida y el control de estos datos servirán a largo plazo, para revisar la situación y modificar algunos de los objetivos operativos y de esta manera concretar las propuestas de actuación con más exactitud.
- Continuar la mejora de la sistematización de la recogida de los datos en los accidentes de tráfico urbanos, para disponer de una base de datos que recopile toda la información posible sobre la accidentalidad, que ayude a llegar al origen de los siniestros para buscar las soluciones más adecuadas.
- Continuar la colaboración entre la Policía Local y el Hospital de Alta Resolución de Puente Genil en el estudio de la accidentalidad en casco urbano, que nos permita tener siempre datos actualizados para avanzar en la planificación de la seguridad vial urbana de Puente Genil.

- Continuar la colaboración y contribución de la Policía Local a la Red Local de Acción en Salud (RELAS), para proteger la salud de la población desde para prevención de los siniestros viales y sus víctimas.
- Continuar informando y sensibilizando en Seguridad Vial en redes sociales a través de perfiles de Policía Local Puente Genil y Educación Vial Puente Genil.

19. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.

La evaluación de la accidentalidad en el municipio permitirá constatar la eficacia o fracaso de las acciones llevadas a cabo. El seguimiento de los indicadores definidos ofrecerá la información necesaria para comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos iniciales. También permitirá la reformulación de objetivos y adaptación de propuestas a lo largo del desarrollo del Plan, creando un instrumento dinámico y vivo. No menos importante, resultará el análisis de los resultados obtenidos, el porqué de los mismos y las causas que los motivaron. Esta información resultará de gran valor en la reformulación de acciones y objetivos locales.

El Ayuntamiento de Puente Genil, deberá crear un organismo de control que tenga la responsabilidad de llevar a cabo el seguimiento del Plan. Este organismo de control llevará a cabo la Evaluación del Plan, que se centrará en tres aspectos básicos:

- Control del proceso de implantación del Plan.
- Impacto de las medidas aplicadas.
- Valoración de los resultados obtenidos para cada una de las acciones.

Por otra parte, el organismo de control desarrollará también las siguientes funciones:

- Vigilar el desarrollo general y la programación temporal de cada una de las acciones definidas en el Plan.

- Definir las condiciones técnicas y los Pliegos de bases de concursos para la contratación de servicios, obras, asistencias, etc.
- Realizar informes periódicos sobre el desarrollo del Plan.
- Realizar anuales sobre el desarrollo del Plan.

20. OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL.

Es necesario contar con la participación ciudadana para avanzar hacia un amplio consenso social que permita hacer de la movilidad sostenible y segura el eje vertebrador de cualquier política y plan de actuación.

Como la práctica totalidad de los desplazamientos se inician y finalizan en el espacio vial urbano, la ciudad debe de ser el ámbito territorial donde se lleve a cabo las acciones prioritarias en materia de seguridad vial.

Para garantizar el éxito del Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil es fundamental la creación de un órgano municipal en el que se impliquen las diferentes áreas del Ayuntamiento y se dé cabida a la participación ciudadana. Este órgano constituido a modo de consejo o mesa de participación deberá configurarse como Observatorio de la Seguridad vial de Córdoba.

En este sentido el Consejo Municipal se creará como órgano consultivo para cualquier actividad innovadora relacionada con la Seguridad vial que el Ayuntamiento de Puente Genil emprenda y constituirá la herramienta de gestión del Plan para analizar los resultados de las políticas y programas de Seguridad Vial implantados, mediante el seguimiento y el análisis exhaustivo de la evolución de los indicadores del Plan en relación con los objetivos definidos para la mejora de la Seguridad Vial de la Ciudad.

En dicho Consejo se llevará a cabo la definición del sistema de información para el seguimiento del Plan de Acción, la evaluación de las acciones implantadas, y la consecución de los objetivos previstos.

Para determinar y estudiar la evolución experimentada por la accidentalidad vial urbana se han definido una serie de indicadores. Dentro de las misiones del Consejo, también se encuentra la definición de formato y periodicidad ser irá haciendo públicos los estudios y cifras más significativas de las estadísticas de accidentalidad urbana y de los indicadores de seguimiento del Plan.

El seguimiento y evaluación del Plan permitirá constatar los cambios -positivos o negativos- realizados y el éxito o fracaso de las acciones propuestas en relación con los objetivos fijados, con objeto de reformular propuestas para adaptarlas a la situación de cada momento.

21. LAS CLAVES DEL ÉXITO.

La seguridad vial es una tarea colectiva. Es indispensable, por lo tanto, la participación de todos los sectores y agentes relacionados con la movilidad y la accidentalidad urbana. Por ello, el éxito en la implantación del Plan de Seguridad Vial Urbano requiere de dos estrategias transversales fundamentales:

- a) Un claro liderazgo municipal con la implicación de políticos, técnicos y departamentos de toda la administración local.
- b) La colaboración y coordinación permanentes con todas las instituciones y la sociedad civil.

El liderazgo municipal es una condición indispensable para movilizar el proyecto de mejora de la seguridad vial en tres dimensiones: del municipio ante la comunidad, la sociedad civil y los agentes socioeconómicos; del municipio ante las instituciones supramunicipales ganando credibilidad y legitimidad que se materializaría en un esfuerzo de las tareas de coordinación; y del propio ayuntamiento, con una fuerte implicación de los niveles políticos y técnicos de la administración local.

Ámbito de actuación		Delegaciones implicadas
1	<i>El diseño del espacio público y la señalización.</i>	<i>Delegación de Seguridad Ciudadana y Tráfico</i> <i>Policía Local</i> <i>Obras y Urbanismo</i> <i>Delegación de Hacienda</i> <i>Delegación de Educación</i> <i>Delegación de Participación Ciudadana</i> <i>Delegación de Salud y Mayor</i> <i>Delegación Serv. Sociales</i> <i>Delegación de Medio Ambiente</i>
2	<i>El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbanos.</i>	
3	<i>La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.</i>	
4	<i>La movilidad de los colectivos más vulnerables.</i>	
5	<i>La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.</i>	
6	<i>La atención sanitaria y social a las víctimas de accidente de tráfico.</i>	
7	<i>El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.</i>	
8	<i>La formación y la información sobre seguridad vial urbana.</i>	
9	<i>La coordinación y colaboración entre administraciones.</i>	
10	<i>La participación social sobre seguridad vial urbana.</i>	

La seguridad vial urbana es un tema transversal que afecta a numerosos departamentos municipales, por lo que es fundamental que los responsables políticos y técnicos de todos ellos cooperen de forma activa para proteger en la reducción de la accidentalidad vial urbana.

Dicho liderazgo municipal se deberá traducir en la aplicación de las siguientes acciones:

- Revisión periódica del Plan Municipal de Seguridad Vial Urbano.
- Aprobación de un presupuesto de seguridad vial.
- Intervención pública periódica del concejal de seguridad ciudadana y tráfico.
- Nombramiento de un responsable técnico de coordinación de la seguridad vial.
- Realización de reuniones periódicas de los departamentos con competencias.

También es indispensable la coordinación entre administraciones y la colaboración con las organizaciones sociales capaces, en numerosas ocasiones, de llegar mejor a los ciudadanos y conseguir los objetivos planteados de acuerdo con los principios de

proximidad y subsidiariedad, consiguiendo así mejores grados de eficiencia en la implantación de las propuestas formuladas. Dicha coordinación debe traducirse, a su vez, en las siguientes acciones prioritarias:

- Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial.
- Más información y debate público sobre las actuaciones municipales en seguridad vial.
- Financiación de actuaciones promovidas por los agentes de la sociedad civil.

22. EQUIPO REDACTOR.

El equipo redactor además de contar con estudios universitarios en psicología equivalentes a diplomatura universitaria, una contrastada experiencia en Educación Vial y Seguridad Vial, reconocida con distinciones nacionales y participación en foros internacionales en la materia. Para la realización del presente Plan de Seguridad Vial Urbano de Puente Genil, adquirieron capacidades específicas en la materia a través de la siguiente formación.



Fundación MAPFRE

DIPLOMA

A favor de **D. Rafael Ruíz Estepa**
por haber realizado y superado el Curso e-Learning de
Auditorías de seguridad vial
(promoción octubre 2016)
equivalente a una carga lectiva de 60 horas

Madrid, 23 de enero de 2017

La Secretaria

El Director del Curso

El Alumno

UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE SALAMANCA



FUNDACIÓN MAPFRE

DIPLOMA

A favor de D. / D^a **Concepción Ruiz Montero**
por haber realizado y superado el Curso e-Learning de
Planes de Seguridad Vial 2 (Promoción Septiembre 2015)
equivalente a una carga lectiva de 6 créditos ECTS

Salamanca, 20 de enero de 2016

La Secretaria General



El Director del Curso

FUNDACIÓN MAPFRE

El/la Alumno/a



23. GLOSARIO.

Accidentes de Circulación: son objeto de estadística los que reúnen las circunstancias siguientes:

- Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Resultar a consecuencia de los mismos:
 - Una o varias personas muertas o heridas.
 - Solo daños materiales.
- Estar implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente con víctimas: Aquel en que una o varias personas resultan muertas o heridas.

Accidente con solo daños materiales: Aquel en que no se han ocasionado ni muertos ni heridos.

Accidente mortal: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

Atropello a peatones: Acción y efecto de atropellar a un peatón. Se consideran peatones atropellados aquellos que han sufrido un choque por parte de un vehículo.

Choque/Colisión de vehículos: Encuentro violento entre vehículos.

Herido: Toda persona que no ha resulta muerta en un accidente de circulación, per ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Herido leve: Toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

Herido grave: Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a 24 horas.

Muerto: Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

El número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas y dentro de los treinta días, se determinará mediante el seguimiento de todos los casos.

Obstáculo en la vía: impedimento, dificultad o inconveniente en la circulación por la vía.

Salida de la vía: Acción y efecto realizado por un vehículo al salir de la vía.

Vehículo: Se considera vehículo todo tipo de medio de transporte, independientemente del sistema de propulsión, que utilice una persona para desplazarse, exceptuando andar a pie.

Vehículo implicado: Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de circulación cuando, entra en colisión con: otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados, peatones, animales u otro obstáculo.

Víctima: Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Vuelco/Caída: Acción y efecto de volcarse o caer el vehículo.

Plan de
Seguridad Vial
urbano de
Puente Genil

