

PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA

**LINEAS ESTRATÉGICAS
OBJETIVOS GENERALES**

Sumario

1. ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2030.....	4
2. ESTRATEGIA DE ZARAGOZA.....	4
2.1 CIUDADES SEGURAS.....	4
2.2 EL CONTEXTO.....	5
2.3 LA VISIÓN.....	7
2.4 LINEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN.....	9

1. ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2030

Esta Estrategia de Seguridad Vial 2030 nace con la ambición de servir como marco nacional de referencia para todas las partes implicadas en la política de seguridad vial en nuestro país en el horizonte 2030; pero a la vez dando continuidad a los esfuerzos y los logros alcanzados por la anterior Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Además, en una época en la que la movilidad y la tecnología están inmersas en un proceso de cambios continuos, se requiere una Estrategia flexible, capaz de adaptarse a ellos.

Esta nueva Estrategia es el resultado de un proceso de reflexión en tres ámbitos. En primer lugar, interno, por parte de la Dirección General de Tráfico, realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación de la seguridad vial, la actual y la prevista de cara al futuro. Por otra parte, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes, para permanecer alineados con las tendencias y las propuestas más actuales y más eficientes en favor de la seguridad de todas las personas usuarias de las vías públicas. Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial en nuestro país, tanto de las diferentes Administraciones públicas competentes como de la sociedad civil.

2. ESTRATEGIA DE ZARAGOZA

Zaragoza no participó de forma planificada en la estrategia de seguridad vial 2011-2020, por ello se considera que es fundamental que en este momento en el proceso de desarrollo de un Plan de Seguridad Vial Urbano de Zaragoza, nuestra ciudad de alinee con la estrategia nacional que a su vez está en la línea de estrategias internacionales, fundamentalmente europeas, de seguridad vial. Por lo tanto, utilizando como base la estrategia nacional de seguridad vial se plantean un conjunto de líneas estratégicas para el Plan de Seguridad Vial Urbano de Zaragoza. Estas se basan en gran medida en la línea estratégica *CIUDADES SEGURAS* de la estrategia de Seguridad Vial 2030.

2.1 CIUDADES SEGURAS

Uno de los aspectos relevantes en la estrategia nacional de seguridad vial es el área estratégica de *CIUDADES SEGURAS*.

Este Área estratégica comprende las actuaciones que las entidades locales pueden, con la cooperación de otras administraciones, liderar, coordinar y ejecutar para asegurar una movilidad urbana segura. Se incluyen ámbitos como la gobernanza y planificación locales; la armonización de la normativa de tráfico; la gestión integral de la velocidad, el diseño seguro y la accesibilidad universal; la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones; la distribución urbana de las mercancías; y la conectividad y digitalización.

La seguridad vial urbana es un ámbito de gran transversalidad, por lo que hay aspectos relevantes que son desarrollados en otras Áreas estratégicas. Los principales son:

- Educación y concienciación: desarrollados en el Área “Personas formadas y capaces”.
- Vigilancia de comportamientos de riesgo: desarrollada en el Área “Tolerancia cero con comportamientos de riesgo”.
- Seguridad en travesías: desarrollada en el Área “Vías seguras”.

- Planes de movilidad sostenible y segura para las y los empleados públicos de entidades locales, así como cadena de valor y criterios de seguridad en licitaciones públicas: desarrollados en el Área “Administraciones, empresas y organizaciones seguras”.
- Recogida de datos sobre siniestros, movilidad e indicadores clave de rendimiento: desarrollada en el Área “Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos”.
- Gobernanza con otras administraciones y capacitación de técnicos locales: desarrollados en el Área “Políticas integradas y cooperación internacional”.

2.2 EL CONTEXTO

Una de las principales características del tráfico dentro del ámbito urbano es su gran heterogeneidad. Los diferentes modos de movilidad (peatones, bicicletas, motocicletas, vehículos de movilidad personal, turismos, transporte público, furgonetas, camiones), con características y necesidades muy dispares entre sí, deben compartir el espacio público. Se debe asegurar la convivencia pacífica y segura entre todos ellos, y proteger especialmente a los colectivos y medios vulnerables.

La crisis provocada por la pandemia por COVID-19 ha tenido una considerable influencia en la movilidad y la seguridad vial en las zonas urbanas, llevando a muchas ciudades a tomar medidas temporales de promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Cabe indicar que el objetivo de aumentar la cuota modal de la movilidad activa (a pie y en bicicleta) ya estaba incluido antes de la pandemia en numerosos planes y estrategias, como forma de mejorar la salud y reducir el impacto medioambiental del transporte. La pirámide de prioridades actualmente de referencia es la elaborada por el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE), en la que los medios de transporte urbano están ordenados del siguiente modo: peatones, ciclistas, transporte público, distribución urbana de mercancías, vehículos compartidos y vehículos particulares.

Faltan en esta relación los vehículos de movilidad personal, hacia los que las ciudades están adoptando aproximaciones distintas.



La promoción de la movilidad peatonal y en bicicleta ocupa un papel central en, entre otros, los siguientes documentos:

- La Declaración de Estocolmo, que recomienda “acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad”.
- Con objeto de responder al reto que una mayor movilidad a pie y en bicicleta supone para la seguridad vial, la misma declaración resolvía “exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la vía y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada”.
- La Estrategia paneuropea de la bicicleta, que indica cómo debe promocionarse la bicicleta en el reparto modal europeo.
- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 Y la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ambas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que marcan los objetivos y prioridades nacionales en el ámbito de la movilidad activa.
- La Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención del Ministerio de Sanidad, que tiene entre sus objetivos promover estilos de vida saludable, así como entornos y conductas seguras. Para ello contempla, entre otras, diversas intervenciones comunitarias en el entorno urbano para potenciar la actividad física, entre las que están incluidas acciones en relación al transporte y la movilidad, como por ejemplo: transporte activo a la escuela y rutas seguras, programas de promoción de ir a pie y en bicicleta o los paseos saludables. Para facilitar el desarrollo, implementación y seguimiento del plan local en cada municipio que se adhiera a la Estrategia, se cuenta con un convenio de colaboración con la Federación de Municipios y Provincias para potenciar la Red Española de Ciudades Saludables (RECS).
- El proyecto de Ciudades Saludables de la Organización Mundial de la Salud, que en España se concreta en la Red Española de Ciudades Saludables.

Por lo tanto una estrategia para hacer ciudades seguras debe aspirar a reducir la siniestralidad en las ciudades en los próximos años, adoptando las herramientas necesarias para responder a la evolución en la movilidad, siendo flexible en aplicación, y actuando en coordinación con los planes y estrategias que se ocupen de la movilidad como por ejemplo la Agenda Urbana Española y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

La Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas establece normas y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las zonas urbanas en sus cinco pilares de aplicación: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local. Es un recurso para guiar los esfuerzos en materia de desarrollo de las ciudades para una amplia gama de actores, entre otros el gobierno nacional, líderes municipales y regionales, organizaciones de la sociedad civil y sector privado.

En esta línea, la Unión Europea ha mostrado en diferentes documentos, como la Agenda Urbana de la UE , su compromiso con la mejora de la movilidad y seguridad vial en las ciudades, indicando la necesidad de actuar con medidas concretas que respondan a las necesidades, capacidades y particularidades locales. El objetivo es alinear la seguridad vial con otros objetivos

de la sociedad: salud, derechos de la infancia, sostenibilidad en los transportes, medio ambiente y ciudades más habitables. Los pueblos y ciudades están bien posicionados para desarrollar estas sinergias.

En esta nueva movilidad, los protagonistas son las personas, que hoy en día cuentan con multitud de opciones para desplazarse dentro de los sistemas de transporte. Los peatones y las personas usuarias de bicicleta y transporte público tienen un papel protagonista, y uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las ciudades en el ámbito de la movilidad es garantizar la seguridad de los colectivos y medios de desplazamiento vulnerables. Los gobiernos nacionales y locales deben abordar también la regulación de nuevas formas de movilidad, como los vehículos de movilidad personal (VMP). La mayoría de países europeos están aprobando normas sobre las características técnicas de estos vehículos (potencia, velocidad máxima o los sistemas de frenado e iluminación) y aspectos como la edad mínima, el uso del casco o el seguro de responsabilidad civil.

2.3 LA VISIÓN

En el año 2030, nuestras ciudades disfrutarán de una movilidad urbana plenamente diseñada y gestionada desde los principios del Sistema Seguro, adecuada a las necesidades de movilidad y seguridad de todas las personas usuarias de las vías, especialmente las más vulnerables; haciendo uso para ello, de forma eficaz, de las posibilidades tecnológicas que ofrecen la conectividad y la digitalización en el entorno urbano.

Esta visión se concreta en lo siguiente:

- Las ciudades españolas disponen de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y ordenanzas de movilidad en los que la seguridad vial está plenamente integrada y el peatón, la bicicleta y el transporte público están lo más alto de la pirámide de prioridades.
- Se logran velocidades seguras en todas nuestras calles, mediante una gestión integral que combine límite de velocidad, gestión del tráfico y diseño viario.
- El reparto del espacio público se lleva a cabo de acuerdo con la pirámide de prioridades de la movilidad.
- Se garantiza el principio de accesibilidad universal a través de itinerarios peatonales continuos, accesibles y seguros, así como un adecuado diseño del transporte público.
- Las ciudades españolas disponen de órganos de consulta en los que las políticas de movilidad y seguridad vial son discutidas con todos los actores locales relevantes.
- Las posibilidades tecnológicas que ofrecen la conectividad y la digitalización son utilizadas para hacer un control activo de factores de riesgo (velocidad, alcohol, distracciones). Los datos generados son utilizados para realizar análisis prospectivos y retrospectivos de los riesgos.
- La normativa de tráfico urbano se adapta de manera continua a las nuevas realidades de la movilidad urbana.
- Se aplican condiciones de seguridad en todas las autorizaciones y concesiones de movilidad compartida.

- El transporte público y los sistemas públicos de alquiler operan en máximas condiciones de seguridad, tanto para las personas que los utilizan como para el resto de usuarias de las vías públicas.
- La distribución urbana de mercancías es regulada de acuerdo con los principios de optimización de los flujos de tráfico, seguridad de las operaciones e interacción segura con colectivos y medios vulnerables.
- Los distribuidores urbanos de mercancías en motocicletas, bicicletas o VMP (conocidos coloquialmente como riders) disfrutan de condiciones de seguridad similares a las de otros profesionales de la distribución urbana de mercancías.

En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50% .

En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50% con referencia al valor base de 2022

2.4 LINEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN

Se plantean las siguiente líneas de actuación estratégicas basadas en la estrategia nacional para *CIUDADES SEGURAS*:

Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad

De acuerdo con los principios del Sistema Seguro, debe existir una correspondencia entre función, diseño y límite de velocidad de una vía urbana. Algunos aspectos clave son:

- Planificación del uso del territorio: se requiere abordar la evaluación y análisis de los distintos modos de transporte y los niveles de tráfico para conocer la necesidad de los usuarios en relación con el espacio.
- Gestión de la multimodalidad: sobre la base anterior, el diseño de las infraestructuras urbanas debe atender a criterios de máxima seguridad para todos los tipos de movilidad, particularmente los colectivos y medios vulnerables y el transporte público, favoreciendo el transporte intermodal, y la sustitución del vehículo privado por modos de desplazamiento más sostenibles y saludables, en línea con la pirámide de prioridades de la movilidad.
- Jerarquización de las vías: se promoverá una adecuada jerarquización de las vías urbanas, para conseguir velocidades más apropiadas y ajustadas a la norma.
- Implementación de soluciones de diseño que favorezcan velocidades seguras: se promoverá la aplicación de soluciones de diseño que faciliten la elección de velocidades seguras de forma intuitiva por parte de quien conduce, según las circunstancias de cada vía urbana concreta.
- Criterios de planificación y diseño de vías segregadas para usuarios de bicicletas y de vehículos de movilidad personal.

La implantación de los nuevos límites genéricos de 30 y 20 km/h —en calles de un carril por

sentido y calles de plataforma única, respectivamente— ha supuesto un avance importante, que debe suponer el marco en el cual las ciudades planifiquen la gestión del tráfico y las mejoras de diseño del viario urbano. Para ello, en el marco de esta Estrategia se promoverán las siguientes actuaciones:

- Monitorizar la implantación de los nuevos límites y evaluar su impacto en la seguridad.
- Difundir y extender la aplicación de soluciones de diseño que favorezcan la implantación efectiva de velocidades seguras en las vías urbanas y el calmado del tráfico.
- Identificar y estudiar los tramos urbanos de mayor peligrosidad o riesgo, teniendo en cuenta la siniestralidad, el grado de exposición al riesgo, la tipología de usuarios y las características del viario.
- Aplicar procedimientos de gestión de la seguridad enfocados en los colectivos y medios vulnerables. Aunque hasta la fecha procedimientos como auditorías, inspecciones o evaluaciones de seguridad han tenido un mayor nivel de desarrollo y aplicación en vías interurbanas, existen ya experiencias en entornos urbanos que pueden ser útiles, especialmente en áreas de especial consideración, como los entornos escolares.

Garantizar una accesibilidad universal.

Los peatones supusieron en 2019 casi la mitad de las personas fallecidas en ciudad, y un 70% de ellas tenían 65 años o más. Por ello, resulta imprescindible analizar las necesidades de accesibilidad de este colectivo, comprender la relación entre los atropellos que sufren y las características del entorno en el que se producen, así como documentar buenas prácticas en el ámbito de itinerarios peatonales continuos, seguros y accesibles. Este conocimiento permitirá a las entidades locales avanzar más allá de las exigencias mínimas de la normativa de accesibilidad y conseguir la mayor seguridad de las personas que se desplazan a pie.

En el marco de esta Estrategia, es preciso establecer directrices y recomendaciones que ayuden a que permitan avanzar en un mejor conocimiento de los siniestros para comprender la influencia que tienen sobre estos las características de los itinerarios peatonales disponibles para las personas atropelladas, en aspectos como los tiempos de fase verde de los semáforos, la distancia entre pasos de peatones, la visibilidad en los pasos de peatones o el espacio accesible en las aceras. Deben tenerse en cuenta, además, las necesidades de accesibilidad de niños y personas con movilidad reducida, así como los caminos escolares seguros y zonas de elevada concentración de peatones, como centros escolares, hospitales y centros de salud, edificios culturales o zonas comerciales.

También es necesario favorecer la linealidad de los itinerarios a pie o en bicicleta, ya que esto servirá tanto para mejorar su seguridad, como para potenciar la movilidad activa, por hacerla una opción más fácil y más atractiva para la ciudadanía.

Integrar la seguridad vial en otras políticas municipales.

Una movilidad sostenible, por definición, debe ser segura. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), así como cualquier otra política local que pueda tener relación con la movilidad y el transporte, han de considerar la seguridad vial como un elemento clave. Además, para la efectividad de estas políticas, resulta decisiva una gobernanza en el ámbito local adaptada a las mismas. Por ello, junto con los procesos de audiencia y consulta públicas, abiertos a la ciudadanía, es conveniente promover la existencia de órganos que se reúnan periódicamente y en los que estén representados todos los actores relevantes en la movilidad y la seguridad vial.

Es necesaria, por lo tanto, la integración de la seguridad vial en los PMUS y las ordenanzas de movilidad.

Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura

Las necesidades de movilidad y los sistemas implementados para satisfacerlas evolucionan en respuesta a las innovaciones tecnológicas y demandas sociales. Es necesario abordar el desarrollo de soluciones integradas que cubran los ámbitos más relevantes de la movilidad urbana y permitan a operadores de movilidad y usuarios privados adoptar decisiones informadas que minimicen los riesgos viales y el impacto medioambiental del tráfico de vehículos.

En el marco de esta Estrategia, se promoverán soluciones estandarizadas; en concreto, desde la Dirección General de Tráfico se favorecerá la extensión de la conectividad de las entidades locales con la plataforma DGT 3.0 para diferentes casos de uso, incluyendo la localización y características de:

- Zonas de bajas emisiones (ZBE).
- Regulaciones de acceso de vehículos en áreas urbanas (UVAR).
- Zonas de carga y descarga.
- Áreas de especial consideración, dando prioridad a los entornos escolares.
- Identificación de plazas de parking disponibles.

Para cada una de ellas, es necesario determinar los protocolos de comunicación de la información con desde el Ayuntamientos con la DGT y de distribución de la información entre los proveedores de servicios de movilidad. Se explorará la adhesión voluntaria de datos anónimos de flotas de renting de vehículos y flotas de empresa, entre otros colectivos.

Se pone de manifiesto, igualmente, la importancia de apoyar a los equipos de desarrolladores de tecnologías para vehículos e infraestructura y el desarrollo de investigaciones para mejorar la movilidad y la seguridad vial mediante el uso de la tecnología.

Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana

El envejecimiento de la población, el aumento de la población urbana y la aparición de nuevas formas de movilidad son tendencias que marcan el presente y el futuro a corto y medio plazo de la movilidad urbana. Por ello es necesario que el marco jurídico relacionado con la seguridad vial urbana se ajuste de forma constante a estas novedades, con el objetivo de hacerlo más claro y homogéneo en todo el territorio nacional, y con la vista puesta siempre en la mejora de la seguridad de los colectivos y medios más vulnerables.

Es preciso que ella normativa municipal se armonice al máximo posible con la normativa de otros Ayuntamientos, siempre desde el respeto a la autonomía local.

Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones

Las flotas de vehículos utilizadas por el Ayuntamiento, o que dependan de concesiones o autorizaciones públicas, suponen la oportunidad de extender la presencia de determinados sistemas de seguridad e implantar condiciones de operación que favorezcan una circulación segura. En el ámbito urbano, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, los vehículos dedicados al transporte público, que deben proteger tanto a las personas que se desplazan en ellos como a los colectivos y medios vulnerables (peatones, bicicleta y motocicleta) con los que comparten las vías públicas. Pero los mismos requisitos de seguridad se deben exigir a los vehículos que cumplan cualquier otro servicio público (como policía, bomberos, ambulancias o limpieza), así como a todos aquellos cuya operación en las vías urbanas dependa de concesiones o autorizaciones (flotas dealquiler de bicicletas o micromovilidad, sharing). Los contratos de adquisición, concesión, autorización u operación de todos estos servicios deben incluir requisitos relacionados con la seguridad vial de sus usuarios y del resto de personas. También se debe favorecer el uso de

tecnologías que favorezcan la operación segura de todos estos servicios, principalmente en dos aspectos cruciales en el ámbito urbano: el control de la velocidad y la vigilancia de los ángulos muertos.

En el marco de esta Estrategia, entre otras actuaciones, es necesario definir requisitos de seguridad para la adquisición de vehículos de flotas de transporte público. Para estos vehículos, en el aspecto mencionado del control activo de la velocidad, se están ya desarrollando proyectos piloto en el ámbito del denominado geofencing: autobuses híbridos geolocalizados en los que, en determinadas zonas de la ciudad, la velocidad se limita automáticamente a 30 km/h y el vehículo funciona exclusivamente en modo eléctrico. Se trata, por tanto, de una medida integrada, que mejora tanto la seguridad vial como la calidad del aire. Prácticas como ésta serán documentadas y difundidas.

Y respecto a las flotas de movilidad compartida (sharing) de vehículos de movilidad personal, bicicletas, ciclomotores y motocicletas —cuya oferta se ha ampliado notablemente en los últimos años, tanto en sistemas públicos como en iniciativas privadas— en el marco de esta Estrategia es necesario analizar los riesgos, y establecerlos requisitos de seguridad a establecer en las concesiones y autorizaciones.

Aumentar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM)

La distribución urbana de mercancías está experimentando un gran aumento, impulsada por el crecimiento del comercio electrónico. Garantizar la seguridad de este sector cada vez más numeroso y cada vez más heterogéneo (furgonetas, turismos, bicicletas, VMP, ciclomotores y motocicletas) supone un reto para las ciudades.

Es necesario racionalizar la distribución, pero también disminuir su impacto medioambiental y sobre los siniestros, a través de actuaciones como:

- Diseño seguro de las zonas de carga y descarga y los espacios compartidos con otros usuarios, con el fin de disminuir los riesgos.
- Segregación de flujos, por medio de la distribución nocturna o en determinadas franjas horarias, o la obligación para determinados vehículos de utilizar ciertas rutas.
- Disminución de los recorridos de los vehículos de distribución, por medio de la gestión inteligente de los espacios de carga y descarga, la posible tarificación, o el establecimiento de restricciones geográficas o temporales.
- Promoción de la distribución en vehículos más seguros y eficientes, mediante restricciones y zonas de bajas emisiones en función de las características de los vehículos y creación, cuando sea conveniente, de Centros de Consolidación Urbana (CCU) o redes de “micro-hubs” que favorezcan una última milla más eficiente al sustituir los camiones de gran tamaño por vehículos alternativos de menor tamaño.
- Condiciones de circulación y de estacionamiento para la ciclogística y logística con vehículos de movilidad personal, con principios comunes armonizados en el ámbito nacional.

Para desarrollar todas estas iniciativas, se proponen actuaciones concretas tales como el traslado al planeamiento y normativa urbanística correspondiente de los elementos de la red logística dentro de la zona estrictamente urbana; así como promover la elaboración de guías municipales, donde se traten todos los posibles criterios de regulación relacionados con la distribución urbana de mercancías, así como el tratamiento de las zonas de carga y descarga en las ordenanzas.

Un aspecto concreto en el que la Dirección General de Tráfico apoyará las políticas municipales relacionadas con la DUM es mediante la identificación en el Registro General de Vehículos de los vehículos que se dedican a esta actividad, identificando, entre otros aspectos, el tipo, servicio y

tamaño del vehículo. El uso de nuevas formas de movilidad en la DUM será abordado mediante la regulación de las características de los vehículos de movilidad personal destinados al transporte de mercancías.

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

La presencia en las vías públicas de un número suficiente de agentes de la autoridad resulta imprescindible para aumentar la sensación subjetiva de control percibida por las personas conductores. Es esta presencia la que permite planificar la actividad de vigilancia bajo el principio básico de combinar distintos niveles de predictibilidad y visibilidad. Los agentes realizan, además, una labor fundamental en la gestión del tráfico y la asistencia en caso de siniestros, averías u otras incidencias. Además, junto a un número suficiente de agentes, resulta imprescindible garantizar su capacitación adecuada y el uso de los medios técnicos.

En el plano operativo, es necesario optimizar la labor de vigilancia y control mediante criterios geográficos y de utilización eficiente de los recursos humanos y materiales disponibles.

Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías

Las conductas de mayor riesgo a vigilar son los excesos de velocidad, las distracciones, el no uso del equipamiento de seguridad y el consumo de alcohol y otras drogas. También es especialmente importante la vigilancia de las conductas de riesgo por parte de las personas usuarias de motocicleta, por su elevada participación en los siniestros mortales, así como las infracciones de personas usuarias de bicicleta y de vehículos de movilidad personal, cada vez más presentes en el tráfico. La protección de todas ellas exige también vigilar las conductas de las personas conductoras de otros vehículos que más frecuentemente están relacionados con la ocurrencia de siniestros con colectivos y medios vulnerables.

Información y conocimiento

Es necesario abordar la mejora del comportamiento y la seguridad de las personas usuarias mediante la formación y educación viales. El acceso a la información de la siniestralidad unido a compañías informativas y formativas pretenden que las personas que participen en la movilidad sean plenamente conscientes de sus riesgos y actúen de acuerdo con los valores de una movilidad segura y sostenible desde la responsabilidad, el respeto al resto de personas y el conocimiento y cumplimiento de las normas.

Todas las personas deberían recibir durante la infancia y la adolescencia una educación vial básica, orientada a la responsabilidad y el fomento de la movilidad activa.

Es preciso realizar campañas específicas para cada modo de movilidad y da a conocer de forma clara las normas propias de la ciudad establecidas a través de las ordenanzas

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

Las actuaciones de las empresas, Administraciones públicas y otras entidades (todas ellas, no sólo las directamente relacionadas con la seguridad vial, la movilidad o el transporte por carretera de personas o mercancías) pueden llevar a cabo para reducir los riesgos viales asociados a sus actividades y servicios. Esto incluye la seguridad no solo de las personas trabajadoras en estas organizaciones, a través de planes de movilidad y la evaluación de riesgos de los puestos de trabajo, sino también de las operaciones llevadas a cabo por proveedores de servicios y contratistas. Se busca por lo tanto que la seguridad vial sea tenida en cuenta dentro del ámbito laboral y profesional. Por ello, se busca que:

- Las Administraciones públicas, empresas y organizaciones integren la seguridad vial en todos sus procesos de gestión y organizativos, y apliquen los principios de la cadena de valor, integrando criterios de seguridad en sus compras y relaciones con proveedores.
- El Ayuntamiento, empresas y organizaciones dispongan de planes de movilidad sostenible y segura, que prioricen la seguridad vial e incentiven la movilidad activa y en transporte público.
- Las personas conductoras profesionales y todas aquellas cuyo trabajo implica la conducción frecuente de vehículos dispongan de una oferta formativa adecuada sobre los riesgos viales específicos asociados a su actividad.
- El Ayuntamiento realice una contratación sostenible y segura, incluyendo criterios de seguridad vial en todas sus licitaciones y compras.
- La seguridad vial se consolide como un elemento imprescindible de las políticas de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa de las empresas.
- El Ayuntamiento, empresas y organizaciones locales realicen una evaluación integral de los riesgos viales laborales de sus personas trabajadoras, incluyendo los accidentes in itinere, y desarrollan acciones preventivas para la eliminación de dichos riesgos.

ESTRATEGIAS DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANO
POTENCIAR EL DISEÑO VIARIO SEGURO GESTIÓN INTEGRAL DE LA VELOCIDAD
OBJETIVOS GENERALES
Planificación del uso del espacio
Gestión de la multimodalidad. Priorizar la seguridad conforme a pirámide de prioridades de la movilidad.
Jerarquización viaria para adecuar las velocidades
Implementar diseños que favorezcan velocidades seguras.
Planificación de vías segregada
Mejorar la visibilidad de las intersecciones de turismos con usuarios vulnerables
Identificación de tramos urbanos de mayor peligrosidad
GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
OBJETIVOS GENERALES
Desarrollo de itinerarios continuos, seguros y accesibles.
Mejora de la visibilidad en pasos de peatones.
Garantizar entornos escolares seguros
Adecuación semafórica prioritaria a la demanda peatonal
INTEGRAR LA SEGURIDAD VIAL EN OTRAS POLÍTICAS MUNICIPALES
OBJETIVOS GENERALES
Establecer como elemento clave la seguridad vial en las actuaciones de movilidad urbana
Crear órganos de participación para seguimiento de las políticas seguridad vial
POTENCIAR LA DIGITALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y LA CONECTIVIDAD
OBJETIVOS GENERALES
Digitalización de la información de siniestralidad
Investigación de accidentes de tráfico en profundidad.
Potenciar la recogida de información de movilidad de los distintos modos
Digitalización de la información de movilidad
Conectividad con DGT 3.0
ADAPTAR LA NORMATIVA A LA REALIDAD DE LA MOVILIDAD URBANA
OBJETIVOS GENERALES
Revisión de la normativa municipal desde el punto de vista de la seguridad vial.
Adaptación de la normativa de movilidad. Nueva Ordenanza de Movilidad.
AUMENTO DE LA SEGURIDAD EN FLOTAS PÚBLICAS, CONCESIONES Y AUTORIZACIONES
OBJETIVOS GENERALES
Elevar al máximo los requisitos de seguridad a los vehículos de transporte público.
Elevar al máximo los requisitos de seguridad a los vehículos de contratas municipales en diseño y operación.
Control de la velocidad en vehículos de concesiones y autorizaciones municipales.
Exigencia de control de velocidad y vehículos seguros en la movilidad compartida

Análisis de riesgos en flotas de concesiones y autorizaciones tanto de servicios como de movilidad compartida.

AUMENTAR LA SEGURIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

OBJETIVOS GENERALES

Diseño seguro de los espacios de carga y descarga.

Segregación de flujos por franjas horarias.

Disminución de recorridos mediante la gestión inteligente de los espacios de C y D

Creación de centros de consolidación para reducir usos de camiones grandes

Facilidades de circulación y estacionamiento a la ciclogística y logística con VMP

TOLERANCIA CERO A LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

OBJETIVOS GENERALES

Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías

INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO

OBJETIVOS GENERALES

Creación de canales comunicación Ayuntamiento ciudadanía sobre seguridad vial

Campañas de información sobre los riesgos de actitudes imprudentes.

ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS

OBJETIVOS GENERALES

Promoción de planes de movilidad segura para las administraciones públicas y empresas.

Mejora de la prevención de riesgos laborales y tratamiento del accidente in itinere.

Promoción de planes de movilidad segura en polígonos industriales.

Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones municipales.

Potenciar la vigilancia de la salud de los conductores profesionales.