

Apuntes sobre el Plan Estratégico Municipal de Seguridad Vial y movilidad sostenible 2018-2023 (PEMSV) diagnóstico y objetivos.

Recogemos el diagnóstico y los objetivos descritos en el plan y en el desarrollo, citamos literalmente a partir del documento y **en azul resaltamos lo que nos parece más importante** a tener en cuenta.

SÍNTESIS DEL DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO.

Página 9: Uno de los factores estructurales que explican la accidentalidad es la motorización, la relación entre población y parque de vehículos. **El índice de motorización de vehículos es en Vitoria superior a la de la CAPV**

Página 14 y 15 **Es preocupante ascenso de las cifras de heridos graves**, más del doble que en 2016

Pág 17 los días de más accidentes los días laborables

Pág 18 y **las horas de mayor accidentalidad son las que coincide con las horas de salida de trabajo** de 13:00 a 14:00 y de 19:00 a 20:00

Página 20-21. es reseñable la frecuencia de **atropellos suponiendo un 20% del total de accidentes en el que hay algún herido** en el 77% de los atropellos se producen lesiones en alguna de las personas involucradas

Página 30. Atendiendo al número de víctimas y a la gravedad de las mismas, **la infracción a la norma y la distracción** son la principal causa de accidentes con heridos. Por ello es importante insistir en la educación vial de los conductores, especialmente el respeto a las normas de circulación, así como en **el control de las infracciones**

Página 39. **El control de las infracciones es un aspecto clave** desde el punto de vista de la seguridad vial por lo que conformará otra de las propuestas del presente plan de seguridad.

Página 40. Uno de los principales grupos de riesgo es **de 0 a 10 años** .. por lo que es importante prestar especial atención a las salidas entradas de los colegios (la mayoría de accidentes tienen lugar en las horas centrales del día coincidiendo con la salida de los colegios)

Página 40-41 En la mayoría de los atropellos **(89%) no ha habido infracción ninguna** por parte del peatón ... y en la mayoría de los atropellos había buena visibilidad

Página 44. Respecto a los vehículos implicados en los accidentes junto con las bicicletas, la mayoría de los accidentes **(49%) se producen entre un ciclista y un vehículo motorizado** y la segunda tipología más común es la caída del ciclista. A pesar de la creciente preocupación por parte de los peatones de la invasión de su espacio por parte de las bicicletas, **los accidentes entre ciclistas y peatones representan un 10.4%** , si bien es verdad que muchos de estos accidentes al no revestir gravedad se quedan sin registrar.

Página 45. El 75% de los ciclistas implicados en los accidentes analizados durante el periodo 2013-2017 se considera que **no cometieron ninguna infracción** que provocara el accidente. Y tan sólo en el 4.5% cometieron infracción a la norma de circulación y el 4.2% infracción a alguna otra norma (gráfico página 46)

Página 48. El plan estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020 elaborado por el Gobierno Vasco centra sus líneas estratégicas y sus esfuerzos en proteger a los **colectivos vulnerables, en particular, las niñas y niños, las personas mayores, los ciclistas,** motoristas viandantes así como conductores in-itinere e in mision.

De acuerdo con estos criterios , **el objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no es la fluidez el tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios** del espacio público

SÍNTESIS DE LAS PROPUESTAS GENERALES DEL PLAN PARA VITORIA

OBJETIVO 1) FAVORECER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA EN ENTORNOS URBANOS

Acción de mejora (1.1): Estrategias de comunicación que fomenten una cultura de la Seguridad vial.

- (1.1.1) Plan de comunicación de Seguridad vial del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
- (1.1.2) Aplicación transversal del Plan Estratégico de Seguridad Vial
- (1.1.3) Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial
- (1.1.4) Campañas informativas y comunicativas en seguridad vial
- (1.1.5) Ordenanza municipal específica para bicicletas

Acción de mejora (1.2): Fomento del cambio modal hacia modos más seguros.

- (1.2.1) Impulso de medidas de potenciación de ir a pie y en bicicleta
- (1.2.2) Hacer más competitivo el transporte público frente al privado

Acción de mejora (1.3): Mejora de entornos con concentración de accidentes o sensación de inseguridad.

- (1.3.1) Incorporación de criterios adicionales en la detección de entornos de concentración de accidentes
- (1.3.2) Auditoría de Seguridad vial en entornos de concentración de accidentes
- (1.3.3) Definición del sistema de evaluación de TCAs (Tramos de concentración de accidentes)

Acción de mejora (1.4): Integración de la seguridad vial en la planificación del uso del suelo y de la movilidad

- (1.4.1) Adecuar la configuración de las vías con criterios de seguridad vial
- (1.4.2) Moderación de la velocidad en el ámbito urbano
- (1.4.3) Criterios de seguridad en las rotondas urbanas
- (1.4.4) Plan de mantenimiento y mejora de la señalización urbana
- (1.4.5) Mejora de la visibilidad en las intersecciones
- (1.4.6) Optimización de los ciclos semafóricos
- (1.4.7) Mejora del diseño de ordenación del tránsito en entornos sensibles

OBJETIVO 2) PROTEGER A LOS COLECTIVOS VULNERABLES

Acción de mejora (2.1): Mejora de la infraestructura específica para usuarios vulnerables.

- (2.1.1) Consolidar la red existente de calles para peatones
- (2.1.2) Criterios para la seguridad de los peatones con el objetivo de evitar atropellos
- (2.1.3) Mejora de la seguridad de los itinerarios ciclistas
- (2.1.4) Convivencia bicicletas-peatones-vehículos motorizados

OBJETIVO 3) CORREGIR COMPORTAMIENTOS INADECUADOS

Acción de mejora (3.1): Reducción del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos en la conducción.

- (3.1.1) Campañas de vigilancia y control sobre el consumo de alcohol y drogas

Acción de mejora (3.2): Vigilancia y control de los comportamientos de riesgo (velocidad, uso de dispositivos durante la conducción, cumplimiento de normativa).

- (3.2.1) Aumento del número de sanciones en movimiento
- (3.2.2) Aumento de la recaudación efectiva de las sanciones
- (3.2.3) Entornos prioritarios de vigilancia de la velocidad de circulación
- (3.3.4) Entornos de control de las infracciones de semaforización
- (3.3.5) Entornos de control de las infracciones de las prioridades de paso
- (3.3.6) Entornos prioritarios de vigilancia de las distracciones al volante

Acción de mejora (3.3): Campañas de control para la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables de la movilidad.

- (3.3.1) Campañas de control específicas de prevención de atropellos
- (3.3.2) Campañas para la mejora de la convivencia de vehículos-bicicletas-peatones
- (3.3.3) Campañas específicas dirigidas a ciclistas
- (3.3.4) Campañas de control en entornos escolares

OBJETIVO 4) FACILITAR EL APRENDIZAJE DE LA MOVILIDAD SEGURA A LO LARGO DEL CICLO VITAL

Acción de mejora (4.1): Despliegue y promoción de un currículo de movilidad segura que acompañe a las personas en su trayectoria como usuarios de la movilidad.

- (4.1.1) Mantener las actividades de educación para la movilidad sostenible y segura
- (4.1.2) Actividades de educación vial para colectivos específicos
- (4.1.3) Formación de agentes de la Policía Local en seguridad vial

Acción de mejora (4.2): Mejora de las competencias de los conductores.

- (4.2.1) Formación específica dirigida a grupos y comportamientos de riesgo
- (4.2.2) Formación orientada a la movilidad laboral

OBJETIVO 5) MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN Y PROCESOS DE ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Acción de mejora (5.1): Mejora del análisis de accidentalidad de la ciudad.

- (5.1.1) Investigación y estudios de accidentalidad
- (5.1.2) Mejora de los mapas SIG de accidentalidad de la ciudad
- (5.1.3) Mejora de las bases de datos de accidentes

Acción de mejora (5.2): Otras herramientas de trabajo en seguridad vial.

- (5.2.1) Creación de un observatorio de la seguridad vial
- (5.2.2) Promoción de procesos de gestión según establece la norma UNE-ISO 39001
- (5.2.3) Definición de nuevas temáticas de estudio prioritario en el ámbito de la accidentalidad urbana

Acción de mejora (5.3): Fomentar acuerdos con asociaciones y entidades para realizar acciones conjuntas de mejora de la seguridad vial.

- (5.3.1) Promover la actividad de las asociaciones de fomento de la seguridad vial
- (5.3.2) Órganos de trabajo y colaboración con administraciones y entidades

Acción de mejora (5.4): Impulso de la seguridad vial en la empresa.

- (5.4.1) Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas

página 11. 3.1. ACCIONES PARA FAVORECER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA EN ENTORNOS URBANOS

3.1.1. Estrategias de comunicación que fomenten una cultura de la seguridad vial

Conseguir rechazo frente a la siniestralidad

La seguridad vial ha de tratarse como un tema transversal. Los conceptos de seguridad vial quedan limitados a la esfera de la movilidad, y se ignoran sus implicaciones en la salud pública, la educación, el diseño del espacio público, o como elemento con repercusiones en los costes de la gestión pública.

página 12. 3.1.1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

La figura del responsable es fundamental para garantizar el éxito en la aplicación del Plan. Será la persona encargada de supervisar su implementación y de hacer un seguimiento anual de los resultados evidenciados. Se selecciona una persona/cargo de la Administración

página 12. 3.1.1.4. Campañas informativas y comunicativas en seguridad vial

Es necesario mejorar la información que se hace sobre las campañas, explicando las causas y los objetivos que se persiguen.

página 12 y 13. 3.1.1.5. Ordenanza municipal específica para bicicletas

Se hace necesario una regulación más clara, específica, sin contradicciones y fácilmente interpretable tanto por las personas que se desplazan en bicicleta como por los agentes que deben sancionar comportamientos inadecuados

Seguir las “Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales”.

Esta nueva ordenanza específica o esta actualización regule también el uso de vehículos de movilidad personal.

página 14 y 15. 3.1.2. Fomento del cambio modal hacia modos de desplazamiento más seguros

Hay que **garantizar que los modos más sostenibles, que promueven el cambio modal, también sean los más seguros. Y que el aumento de la movilidad en estos modos no conlleve un aumento del número de víctimas.**

Este cambio requiere:

- Una importante estrategia de mejora de la configuración urbana, como el aumento de vías de moderación de velocidad.
- En la gestión y el diseño de la ciudad de Vitoria-Gasteiz debe de quedar patente un mensaje claro: **los modos no motorizados son los que tienen prioridad en la ciudad.**

página 21.3.1.4.1. Adecuar la configuración de las vías con criterios de seguridad vial

Resulta especialmente importante **garantizar la seguridad de los más débiles (peatones, ciclistas).**

página 24. 3.1.4.2. Moderación de la velocidad en el ámbito urbano

El exceso de velocidad es uno de los factores que más preocupación generan, debido al impacto que tiene en la causalidad de los siniestros y al grado de lesividad que puede provocar.

En itinerarios conocidos, de recorrido cotidiano, el conductor puede bajar su grado de concentración y tender a circular a una velocidad inadecuada. Para reducir estos riesgos es necesario que encuentre en el itinerario elementos que puedan captar su atención o bien que le obliguen a modificar el comportamiento y la adaptación de la conducción a las condiciones existentes. (Obstáculos, elevaciones de calzada, estrechamientos, zig-zag,...)

En zona urbana, en general, se recomienda mantener anchuras de carril no superiores a 3 metros (3,2 en vías bidireccionales).

página 29. 3.1.4.3. Criterios de seguridad en las rotondas urbanas

Durante el proceso de diagnosis se han detectado defectos en el diseño de las rotondas. Algunas disfunciones pueden anular los efectos reductores de velocidad de estos diseños.

Las rotondas tienen ventajas para el tráfico de la calzada pero perjudican a peatones y ciclistas ya que alargan su itinerario y resulta más complicado conseguir cruces seguros y cómodos para estos dos grupos. El problema se acentúa si el espacio disponible es escaso.

página 33. Circulación en rotondas

Se percibe la **necesidad de reeducar a los conductores sobre las normas de circulación en las rotondas**. A menudo se desconoce el modo correcto de entrar y salir de las mismas, poniendo en peligro su seguridad y la del resto de conductores.

página 34. Señalización para reforzar el cumplimiento de las normas de circulación en rotonda

La señalización horizontal y vertical debe facilitar los movimientos rectos y de giro de tal manera que los conductores escojan el carril adecuado cuando se aproximen a la rotonda y posteriormente no deban de cambiar de carril dentro de esta antes de salir en la dirección deseada.

página 36 a 39. Criterios de señalización de pasos de peatones

- Se requiere un inventario exhaustivo de las señales y de su estado de conservación.
- **Se ha comprobado in situ el mal estado tanto de la señalización vertical como de la señalización horizontal.**
- **Los problemas de visibilidad en cruces son causa probable de una parte importante de la accidentalidad en la ciudad.**
- **Se recomienda no disponer plazas de aparcamiento en los 10 metros anteriores al paso de peatones** y, si es posible, establecer una oreja de ensanchamiento de acera con el fin de dificultar el aparcamiento ilegal sobre el paso en el cruce.
- La sustitución puntual del aparcamiento de coches por aparcamiento de bicicletas y/o motos antes de los pasos de peatones son dos medidas básicas de mejora de la visibilidad.

página 43. 3.1.4.6. Optimización de los ciclos semafóricos

- **La configuración actual de los ciclos semafóricos perjudica de forma muy importante la movilidad a pie.** Los tiempos de espera para peatones son altos o excesivamente altos los que están condicionados por el tranvía.
- Según diversos estudios en el ámbito de la seguridad vial, **el tiempo máximo de espera asumible por los peatones en zona urbana debe ser de 45 segundos.** Transcurrido este tiempo el peatón percibe una espera excesiva e intenta cruzar la vía.
- Se plantea así la necesidad de reducir la duración del ciclo semafórico en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

página 44 y 45. 3.1.4.7. Mejora del diseño de ordenación del tránsito en entornos escolares

- En calles de anchura reducida, donde se mantienen aceras estrechas y calzada para vehículos, la presencia de la Policía Local es clave. La solución óptima pasa **por cortar**

durante un breve espacio de tiempo un tramo de calle delante de la escuela, a la entrada y salida de los alumnos.

- Es necesario dotar al entorno de un **número suficiente de pasos de peatones**, ya sea delante de la propia entrada/salida como en el área más inmediata donde las madres y los padres de los alumnos esperan. La ubicación de los pasos de peatones debe de coincidir con el itinerario natural de los alumnos, y también es importante asegurar una buena visibilidad cerca de los pasos de peatones.
- **Reservar un espacio de estacionamiento para los padres y madres a unos 50-100 metros** del centro escolar.
- Aparcamientos seguro para bicicletas
- Hay que concienciar a los padres y madres de los alumnos de los graves problemas y trastornos de seguridad vial que supone su estacionamiento irregular y desordenado en los entornos escolares.

página 46 y 47 3.2. ACCIONES DE PROTECCIÓN DE LOS COLECTIVOS VULNERABLES

3.2.1. Mejora de la infraestructura específica para usuarios vulnerables

Los peatones son **el grupo más numeroso** entre los usuarios de la movilidad urbana, **y los más vulnerables**.

Se mueven en un espacio que tradicionalmente ha sido planificado, diseñado y gestionado para dar respuesta a las necesidades de los conductores de los turismos.

Son los grandes olvidados ya que sus necesidades no suelen ser competencia de ninguna concejalía específica.

Hay que dotar a la ciudad de la infraestructura que permita el acceso a los principales centros generadores de movilidad de forma segura, confortable y atractiva.

Los itinerarios deben ser libres de ruidos, con presencia de arbolado con árboles de hoja caduca para disponer de sombra en verano y sol en invierno, libres de desechos y evitar los focos de contaminación de la ciudad.

Los responsables municipales a la hora de planificar y diseñar el espacio destinado a los peatones, tienen que considerar las características básicas siguientes de su comportamiento:

- **El peatón busca siempre la distancia más corta de paso y reducir los tiempos de espera.**
- **El peatón tiende a infravalorar los tiempos que necesita para cruzar la calzada.**
- **El peatón es sensible al confort del desplazamiento y a las condiciones meteorológicas.**
- **El peatón es indisciplinado: casi inconscientemente, intenta reducir el esfuerzo físico y el tiempo de recorrido, hecho que comporta que no siempre respete la señalización y el espacio específico que se le reserva.**

Teniendo en cuenta que la seguridad es la prioridad absoluta, el confort de los desplazamientos a pie tiene que ser primordial respecto a otras consideraciones. Por este motivo, en el caso de carencia de espacio disponible que no permita implantar aceras bastante anchas, habrá que prever medidas de protección y moderación del tránsito para asegurar condiciones de seguridad y confort a los peatones.

página 48-57. 3.2.1.2. Criterios para la seguridad de los peatones con el objetivo de evitar atropellos

Calles de prioridad invertida.

- **Las calles estrechas se pueden convertir en calles para peatones** a las cuales solamente podrán acceder con coche aquellos vecinos que dispongan de garaje. En las calles más comerciales, se permite además, el acceso de vehículos de reparto de mercancías durante horas determinadas.
- **Calles de convivencia, con prioridad para los peatones.** Para que funcione esta preferencia será imprescindible reducir al mínimo el tránsito motorizado. Las calles compartidas no pueden, consecuentemente, servir como vías de acceso a las carreteras o a zonas de aparcamiento de rotación. Tampoco pueden servir para cruzar el centro de lado a lado.

Cruces entre vías de plataforma única (S28) y vías convencionales

Una problemática bastante recurrente es que muchos conductores desconocen el mensaje de la señal S-28 (calle residencial). Y en muchos casos, las administraciones responsables de la señalización de las calles también la desconocen y señalizan incorrectamente estas vías, dando mensajes contradictorios que confunden al usuario de la vía.

Ordenar los accesos al centro

Para que la pacificación del centro sea eficaz es importante que la nueva configuración de las calles se realice conjuntamente con una nueva ordenación del tránsito, no solamente en el núcleo del centro urbano, sino en toda la población. **La nueva ordenación tendrá como objetivo minimizar el tránsito motorizado en las calles del centro y eliminar totalmente el tránsito de paso de las zonas pacificadas.**

Se recomienda reducir las plazas de estacionamiento de vehículos

Creación de itinerarios para peatones

Es posible progresar mucho en la pacificación del centro sin excesivos desembolsos económicos. El criterio básico para establecer semáforos en pasos de peatones en travesías, es la existencia de una intensidad media de 10.000 vehículos diarios, y este criterio puede ser extensible con mayor o menor rigor a calles de la red básica urbana.

Restringir el aparcamiento en el centro

La existencia de aparcamiento en la vía pública es un problema general en los núcleos históricos, porque atrae un tránsito motorizado importante que necesariamente debe pasar por calles estrechas donde deberían tener prioridad los peatones. Sin estas plazas entrarían menos vehículos en el núcleo antiguo porque no encontrarían un lugar donde aparcar.

Con el objetivo de reducir el tránsito en el centro habría que potenciar el uso de aparcamientos disuasorios cerca del anillo en detrimento de los aparcamientos dentro del núcleo central. Según las condiciones de cada población, estos aparcamientos pueden ser gratuitos o de pago.

Criterios de accesibilidad

La accesibilidad de un municipio afecta doblemente a la seguridad viaria de los peatones. **La falta de aceras y de pasos de peatones, la existencia de aceras demasiado estrechas o con obstáculos que impiden el paso, son ejemplos de accesibilidad deficiente que afectan directamente la seguridad vial,** al obligar a los peatones a pasar por lugares en donde no disponen de ninguna protección.

Una disfunción importante son las ordenaciones de **cruces que obligan a los peatones a realizar largas vueltas en lugar de seguir su itinerario natural**; es un defecto que se observa con frecuencia en las rotondas y en los cruces con vías principales, cuando los pasos de peatones se sitúan muy alejados del itinerario más directo.

El **dimensionado de aceras debe tener en cuenta el volumen de peatones que circulan por ellas, las actividades que se desarrollan** cerca (comercios, equipamientos, paradas de transporte público...), además de consideraciones urbanísticas y paisajísticas.

La elección del tipo de cruces para peatones en la calzada también se debe realizar mediante una comparativa entre las intensidades de tránsito de vehículos motorizados y la intensidad de paso de peatones. Además se deben tener en cuenta la velocidad de los vehículos, las condiciones de visibilidad o la proximidad de entornos sensibles (escolares, sanitarios, etc.).

Cruces de peatones

Los cruces de calzada son los principales puntos de accidentalidad de los peatones. La elección del tipo de cruce depende principalmente de las intensidades de tránsito de la calle y del volumen de peatones que se dispone a cruzar.

Asegurar unas buenas condiciones de visibilidad del peatón es un objetivo principal para su seguridad.

Garantizar una correcta iluminación nocturna en los pasos de peatones

SE recomienda la implantación de sistemas adicionales de alumbrado en pasos de peatones, siendo prioritaria su instalación en aquellos pasos no semaforizados.

página 58. 3.2.1.3. Mejora de la seguridad de los itinerarios ciclistas

Mejorar la seguridad del colectivo de ciclistas de la ciudad, previniendo los siniestros con ciclistas heridos, es una de las prioridades para los próximos años.

- El ciclista busca siempre la distancia más corta y reducir el esfuerzo y el tiempo de espera.
- El ciclista necesita itinerarios continuos y confortables. Las interrupciones o ausencia de infraestructuras específicas (carriles bici o acera bici) para bicicletas no le tienen que representar una limitación de la movilidad y de la seguridad.
- El ciclista necesita opciones de estacionamiento seguro cerca del destino final. De hecho, el servicio que ofrece la bicicleta de poder desplazarte hasta la puerta o entrada del destino es uno de sus principales puntos fuertes, que hay que preservar.

Se recomienda:

- Establecer carriles de bicicletas segregados físicamente del tránsito motorizado en todas las vías de la red básica.
- En el resto de vías solo se instalarán carriles de bicicletas si comportan especial atractivo o son importantes para los desplazamientos en bicicleta (las vías verdes son un ejemplo de este tipo). En el resto de calles se aplican medidas de pacificación del tránsito motorizado.
- El carril de bicicletas puede ser de doble sentido (ubicado en uno de los dos lados de la calle) o de sentido único (con un carril de bicicletas en cada lado). **Hay que mantener la misma opción en toda la calle y evitar cambios de lado de los carriles de doble sentido.**
- La anchura mínima de carriles de doble sentido debe de ser de 2,75 m y la de los de sentido único de 1,75 m. Solo puntualmente y en tramos cortos se permitirán anchuras inferiores.

- **Los carriles bici siempre deben de tener continuidad en las intersecciones y se debe indicar claramente por donde pueden atravesar los ciclistas.**
- Si una vía básica tiene una diferencia notable entre el número de intersecciones que hay en un lado y en otro, es preferible ubicar el carril bici de doble sentido en el lado en el que haya menos intersecciones.
- Hay que lograr una aplicación uniforme en la pavimentación, la señalización, etc.
- El diseño de trazado de los carriles debe de tener en cuenta que el ciclista no puede efectuar giros tan cerrados como el peatón y que no dispone de retrovisores como los coches (es importante recordarlo a la hora de diseñar los cruces para atravesar la calzada).
- **En zonas urbanas no es recomendable establecer senderos compartidos entre ciclistas y peatones** por la diferencia de velocidad en el desplazamiento de unos y otros. Si es una buena opción en zona interurbana y, en general, en lugares con escaso volumen de peatones.

página 60. Cruces de bicicletas

Un gran porcentaje de los accidentes con bicicletas implicadas se producen en las intersecciones o en las proximidades de las mismas, y por tanto, la configuración de estos puntos con criterios de seguridad vial es fundamental. Para minimizar el riesgo debe de estar garantizada una buena visibilidad en los cruces, reducir la velocidad de los vehículos motorizados y el diseño de instalaciones específicas si fuese necesario (islas separadoras, plataformas avanzadas de espera, carriles de giro...).

Bizikleteroak: Nos llama la atención que de la página 37 a la 39 se detalla la señalización necesaria en los pasos de peatones, tanto horizontal como vertical, sin embargo de la señalización necesaria de los pasos de peatones con prioridad ciclista no se dice nada, a pesar de que se reconoce que las intersecciones son un foco de accidentes.

página 68 y 69. 3.3. ACCIONES PARA CORREGIR LOS COMPORTAMIENTOS INADECUADOS

La eficacia de las políticas de seguridad vial depende en gran medida de la intensidad de la vigilancia y del cumplimiento de los requisitos de seguridad.

Los controles tendrá en cuenta aquellos entornos en los que se producen accidentes donde la causa de los mismos es un comportamiento de riesgo.

Para combatir la indisciplina viaria es conveniente reforzar los controles preventivos de las infracciones a la normativa de tráfico en aquellos artículos que penalizan las conductas que más comprometen la seguridad vial, como las distracciones, el uso de dispositivos móviles, etc.

3.3.2.1. Aumento del número de sanciones en movimiento

Las infracciones en movimiento son las infracciones que más atentan contra la seguridad vial y que más directamente afectan a los accidentes con víctimas. Sobre estos comportamientos son sobre los que hay que mantener un mayor control de las infracciones.

Se trataría de aumentar los controles y las sanciones para las siguientes infracciones:

- No respetar la señalización:
- Alcoholemia en la conducción:

- Exceso de velocidad: Uno de los factores principales asociado a los accidentes y muy vinculado a la gravedad de los mismos es la velocidad. El exceso de velocidad es un tipo de infracción muy importante debido al nivel de riesgo que implica, por lo que su control debe seguir siendo una herramienta fundamental dentro del control de infracciones.
- Infracciones relacionadas con la documentación:
- Distracciones:

página 70. 3.3.2.2. Aumento de la recaudación efectiva de sanciones

La relación entre sanciones impuestas y cobradas es importante porque la sensación de rigidez en las medidas correctoras aumenta y contribuye a una mayor autodisciplina.

página 71. 3.3.2.3. Entornos prioritarios de vigilancia de la velocidad de circulación

La velocidad es uno de los factores de riesgo más importantes.

Los controles de velocidad realizados mediante radar móvil no deben situarse siempre en los puntos determinados. La ubicación de los puntos de control de los radares móviles debe ser cambiante, debido a que a largo plazo, si esta ubicación no es cambiante, los conductores se habitúan a su presencia y pasa a tener prácticamente la misma funcionalidad que un radar fijo.

los entornos donde la velocidad está causando accidentes serán los principales donde ejercer una acción preventiva, con el objetivo de modificar el comportamiento de los conductores en ese punto.

página 72. 3.3.2.4. Entornos de control de las infracciones de la semaforización

Una infracción detectada con frecuencia en Vitoria-Gasteiz es la infracción de la semaforización por parte de los conductores de los vehículos, que conllevan un accidente de tráfico.

página 75. 3.3.3. Campañas de control para la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables de la movilidad

Los usuarios vulnerables son aquellos usuarios no motorizados de la red viaria (peatones y ciclistas), así como motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación reducida.

3.3.3.1. Campañas de control específicas de prevención de atropellos

Cada mes o dos meses:

- **Control de velocidad en tramos o puntos identificados como de riesgo específico de atropello.**
- **Control de respeto de los pasos de peatones.**

Como labor continua:

- Controles y disciplina de estacionamiento irregular.
- Denuncias simuladas.

3.3.3.2. Campañas para la mejora de la convivencia de vehículos-bicicletas-peatones

Se trata de concienciar a la población sobre el hecho de que la persona que va a pie siempre tiene prioridad.

3.3.3.3. Campañas específicas dirigidas a los ciclistas

Con objeto de prevenir siniestros:

- Campañas de utilización de luces y reflectantes,
- Campañas informativas sobre los beneficios del uso del casco y su correcta utilización
- Campañas sobre la importancia de llevar la bicicleta con una correcta puesta a punto
- Campañas coordinadas de tolerancia cero con prácticas de riesgo

- Campañas sobre la correcta circulación de las bicicletas en función de los diferentes espacios destinados para ello (carril bici, zonas peatonales y calzada).

página 80. 3.3.3.4. Campañas de control en entornos escolares.

Los entornos escolares son zonas de especial sensibilidad en términos de seguridad vial, y como tal deben de contar con una preventiva específica, con una acción de control policial periódica en el tiempo. Es **necesario de realizar campañas de control de buenas conductas en el acceso a la escuela, poniendo atención en aspectos como el estacionamiento indebido en doble fila en las inmediaciones escolares en las horas de entrada y salida de los alumnos y alumnas.**

Bizikleteroak: Nos llama la atención que en las acciones para facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital, en el apartado de seguridad ciclista se mencione que **(página 82): “Hay que valorar la importancia de los sistemas de seguridad en las bicicletas, que sin ser obligatorio es un factor muy influyente en la gravedad de las víctimas de accidentes ciclistas, como demuestra el hecho de que el 79% de los fallecidos y/o heridos graves en este medio de transporte no llevaban puesto el casco en el momento del accidente”.** Esta reflexión induce a pensar que las muertes son causadas por el hecho de no llevar casco, lo que es del todo inexacto ya que sin tener los datos reales de las lesiones causantes de la muerte no se puede llegar a esta conclusión.

Bizikleteroak: En lo que se refiere a las actuaciones educativas específicas para escolares **(página 82 y 83)** se propone promover la puesta en marcha de una escuela ciclista municipal cuya forma jurídica sea una Fundación, Asociación o entidad sin ánimo de lucro, pero sin justificar las ventajas de esta forma jurídica. Llama la atención además que esta afirmación sea propuesta en un informe realizado por una entidad privada con ánimo de lucro.