



PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANO DE CIUDAD REAL 2016-2020



Ciudad Real, 15 de febrero de 2016



DIRECCIÓN FACULTATIVA

Santiago Sánchez Crespo

Jefe Área de Movilidad del Ayuntamiento de Ciudad Real

EQUIPO REDACTOR

Desarrollo, Organización y Movilidad, DOYMO S.A.

c. Cavanilles 5, 2º

28007 Madrid

Manuel Pineda

Director de Proyectos

David Rosell

Geógrafo

Elías González

Delineante

SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

DOYMO S.A.

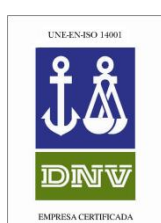
Empresa certificada :

Verificación del
Proyecto

15 . 7 - 15

ISO-9001:2000

ISO-14001:2004





ÍNDICE GENERAL

	<u>Pág.</u>
PRESENTACIÓN	7
1. INTRODUCCIÓN	8
2. DATOS BÁSICOS.....	9
2.1. Población	9
2.2. Parque de vehículos	12
3. EL DISEÑO VIAL Y EL TRAZADO URBANO	15
4. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	19
5. OFERTA DE APARCAMIENTO	23
6. LA ACCIDENTALIDAD EN CIUDAD REAL.....	24
6.1. Las víctimas	26
6.2. Accidentes según día y hora y mes.....	26
6.3. Accidentes con peatones	29
6.4. Tipo de accidente.....	30
6.5. Localización de los accidentes	33
6.6. Vehículos implicados en los accidentes	39
6.7. Síntesis de la diagnosis.....	40
6.8. El riesgo percibido.....	42
6.9. Causas probables de la accidentalidad	45
6.10. Indicadores	45
7. LOS RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES.....	46
8. LAS ACTUACIONES EN PREVENCIÓN, CONTROL Y FORMACIÓN	47
9. LÍNEAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.....	50
10. PLAN DE ACCIÓN.....	63
10.1. Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico.	64
10.2. Protección vial de los colectivos más vulnerables	77



10.3. Difusión de las actuaciones municipales en materia de seguridad vial y continuación de las campañas de educación vial.....	82
10.4. Mantenimiento del control policial de las infracciones	86
10.5. La seguridad vial en la movilidad a los centros de trabajo.....	89
10.6. Sistematización de la recogida de información.....	90
11. CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL.....	91
12. GLOSARIO	92

Índice de Planos

Plano 1: Localización de la ciudad respecto al país y a la provincia.....	8
Plano 3: Jerarquía Viaria.....	16
Tabla 6: Intensidad media de vehículos/día	18
Tabla 7: Frecuencia de paso de las líneas urbanas de autobús.....	20
Tabla 8: Número de viajeros transportados en 2014.....	20
Plano 4: Recorrido de las líneas de autobús urbano	21
Plano 5: Líneas de media distancia que conectan con Ciudad Real.	22
Tabla 9: Evolución de las plazas en calzada y fuera de ella 2011-2015.....	23
Plano 7: Localización de los ACV por año y los puntos de mayor concentración de accidentes.	34
Plano 8: Localización de los ACV por tipología. (2012).....	36
Plano 9: Localización de los ACV por tipología. (2013).....	37
Plano 10: Localización de los ACV por tipología. (2014).....	38
Plano 11: Localización de los puntos conflictivos según el riesgo percibido de los ciudadanos. (2014). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas	42
Plano 13: Localización y distancia entre elementos de templado de tráfico en la Red Básica. (2014). Elaboración: Propia a partir de los datos recogidos.	53



Índice de Tablas

Tabla 1: La siniestralidad en Ciudad Real 2014.....	7
Tabla 2: Evolución demográfica en Ciudad Real, su provincia y España	9
Tabla 4: Parque de vehículos de Ciudad real, su provincia y de España, 2013	13
Tabla 5: Índice de motorización de Ciudad Real, su provincia y de España, 2013.....	13
Tabla 6: Evolución de los accidentes con víctimas y de las víctimas en accidente en Ciudad Real (2012-2014).....	24
Tabla 7: Principales cifras de la accidentalidad en Ciudad Real (2014)	25
Tabla 8: Principales cifras de la accidentalidad en España (2013).....	25
Tabla 9: Número de víctimas por tipo de accidente en Ciudad Real (2012 - 2014)	26
Tabla 10: Datos de accidentalidad con peatones en Ciudad Real (2012 - 2014)	29
Tabla 11: Evolución de los ACV según su localización (2012-2014).....	33
Tabla 12: Relación parque de vehículos y vehículos implicados en accidentes de tráfico (2014).....	39
Tabla 13: Indicadores de seguimiento de la accidentalidad con víctimas en Ciudad Real ...	45
Tabla 14: Relación de infracciones agrupadas por tipo denunciado en Ciudad Real (2011 . 2014). Fuente: Policía Local	48
Tabla 15: Datos sobre la campaña de control del uso del cinturón (2012 . 2014).....	48
Fuente: Policía Local	48

Índice de Gráficas

Gráfica 1: Comparativa de crecimiento anual de la población en Ciudad Real, Provincia y en España	10
Gráfica 2: Pirámide de edades Ciudad Real 2014	11
Gráfica 3: Distribución de la población por grupos de edad en Ciudad Real, Castilla . La Mancha y España. (2014).....	11
Fuente: Instituto Nacional de Estadística.	11



Gráfica 4: Parque de vehículos de Ciudad Real.....	12
Gráfica 5: Índice de motorización de las capitales de provincia de Castilla La Mancha, 2013.	13
Gráfica 6: Evolución del índice de motorización de Ciudad Real y provincia.....	14
Gráfica 7: Evolución del índice de motorización de Ciudad Real.....	14
Grafica 8: Evolución de los ACV por día de la semana (2012-2014).....	27
Grafica 9: Evolución de los ACV por tipo de día (2012-2014)	27
Grafica 10: Evolución de los ACV por franja horaria (2012-2014)	28
Grafica 11: Evolución de la distribución mensual de los ACV (2009-2012)	28
Grafica 12: Tipología de la accidentalidad en Ciudad Real (2012 - 2014)	30
Grafica 13: Tipología de la accidentalidad en Ciudad Real (2014).....	31
Grafica 14: Evolución de la tipología de los ACV en Ciudad Real (2012-2014).....	32
Grafica 15: Evolución de la tipología de los ACV en Ciudad Real (2012-2014).....	33
Gráfica 16: Tipos de vehículos implicados en los ACV 2014.....	39
Gráfica 17: Valoración de la seguridad vial. (2015).....	43
Gráfica 18: Valoración de diferentes elementos de templado de tráfico (0 muy negativa, 10 muy positiva). (2015)	43
Gráfica 20: Valoración de diferentes aspectos de la movilidad peatonal (0 muy negativa, 10 muy positiva). (2015)	44
Gráfica 23: Valoración de diferentes aspectos de la movilidad en bicicleta (0 muy negativa, 10 muy positiva). (2015)	44
Grafica 24: Distribución de los policías/1.000 habitantes de diferentes capitales de provincia	46

PRESENTACIÓN

Los últimos datos disponibles sobre los accidentes de tráfico en España (2013) muestran una tendencia en la reducción del número de víctimas y accidentes, aunque en las zonas urbanas estos datos no son tan positivos. Así, el 54% de los accidentes con víctimas se producen en las vías locales. Por este motivo, se plantea la realización de Planes de Seguridad Vial Urbana, de acuerdo con los objetivos contenidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (2011-2020), aprobado por el Consejo de Ministros.

Dicho plan hace hincapié en la reducción de las víctimas de accidentes de tráfico, marcando como objetivo la disminución en un **37% del número de fallecidos y heridos graves**.

Por lo que se refiere específicamente al ámbito urbano se plantea reducir en un 30% los atropellos en zona urbana, y acabar completamente con los fallecimientos por ausencia de sistemas de retención infantil en los vehículos, así como los accidentes de turismos con muertos.

Para conseguir estos objetivos la Dirección General de Tráfico impulsa y promueve la realización de PSV Urbanos, siendo Ciudad Real una de las ciudades comprometidas con su realización.

Para la elaboración de este Plan de Seguridad Vial Urbana ha sido necesario llevar a cabo una recopilación detallada de los accidentes de tráfico, con objeto de conocer donde, cuando y porque se producen. La información ha sido facilitada por la Policía Local de Ciudad Real.

El objeto de este documento es servir de herramienta básica para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana. Así, a partir de la diagnosis de la accidentalidad, se plantean una serie de propuestas de actuación, en los distintos ámbitos que intervienen en la movilidad, cuyo seguimiento será fundamental para conseguir el objetivo principal de reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico y hacer de la ciudad de Ciudad Real una ciudad más segura.

La siniestralidad en Ciudad Real (2014)
<input type="checkbox"/> 44 accidentes de tráfico con 52 víctimas
<input type="checkbox"/> 59 accidentes con víctimas por cada 100.000 habitantes
<input type="checkbox"/> 17 accidentes con víctimas por cada 10.000 vehículos
<input type="checkbox"/> El 52% de los accidentes son colisiones laterales

Tabla 1: La siniestralidad en Ciudad Real 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Ciudad Real

2. DATOS BÁSICOS

2.1. Población

A fecha de 1 de enero de 2014, la población de Ciudad real era de 74.960 habitantes (datos INE).

La población en Ciudad Real ha mantenido siempre un crecimiento constante. Es muy destacable el gran aumento demográfico de la década de los años cuarenta, hecho que se produjo de forma generalizada en España pero en este caso en proporciones superiores a la media estatal.

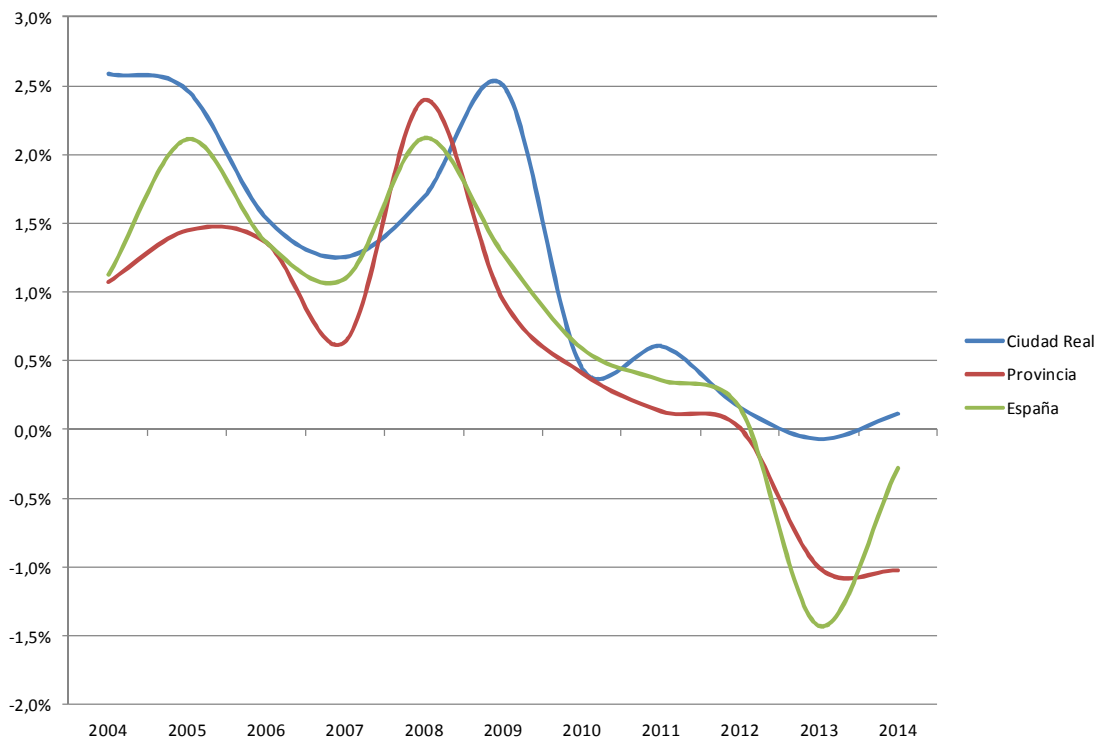
Analizando los últimos 10 años, el crecimiento del municipio fue constante con un promedio del 2% hasta el año 2009, momento en que la crisis afectó a todo el país y frenó el aumento poblacional de muchos municipios.

A partir de ese año, el municipio continua creciendo pero de forma más contenida llegando incluso a registrarse un saldo negativo el año 2013 (-0,1%). En cualquier caso, el crecimiento en los últimos 10 años ha sido mayor que el de la provincia y que de España. La proximidad a Madrid y la llegada del tren de alta velocidad puede ser causa, en parte, de esta diferencia.

Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº habitantes Ciudad Real	67.401	69.063	70.124	71.005	72.208	74.014	74.345	74.798	74.921	74.872	74.960
Tasa de crecimiento	2,6%	2,5%	1,5%	1,3%	1,7%	2,5%	0,4%	0,6%	0,2%	-0,1%	0,1%
Nº habitantes Provincia	492.914	500.060	506.864	510.122	522.343	527.273	529.453	530.175	530.250	524.962	519.613
Tasa de crecimiento	1,1%	1,4%	1,4%	0,6%	2,4%	0,9%	0,4%	0,1%	0,0%	-1,0%	-1,0%
Nº habitantes España	43.197.684	44.108.530	44.708.964	45.200.737	46.157.822	46.745.807	47.021.031	47.190.493	47.265.321	46.593.236	46.464.053
Tasa de crecimiento	1,1%	2,1%	1,4%	1,1%	2,1%	1,3%	0,6%	0,4%	0,2%	-1,4%	-0,3%

Tabla 2: Evolución demográfica en Ciudad Real, su provincia y España

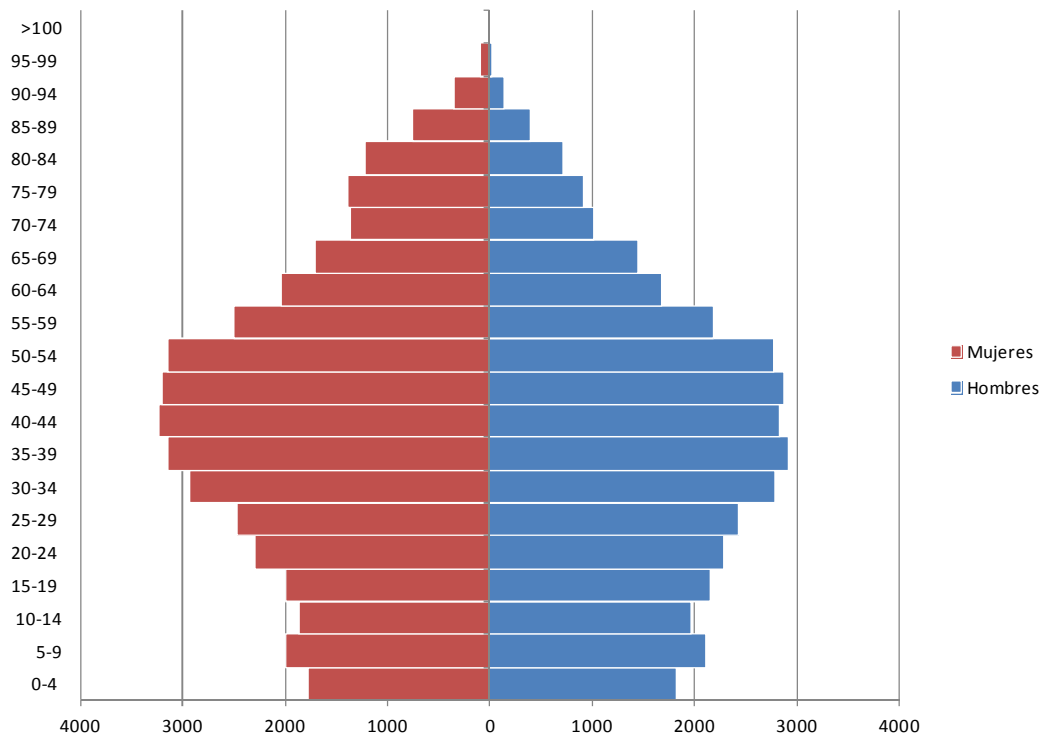
Fuente: INE



Gráfica 1: Comparativa de crecimiento anual de la población en Ciudad Real, Provincia y en España

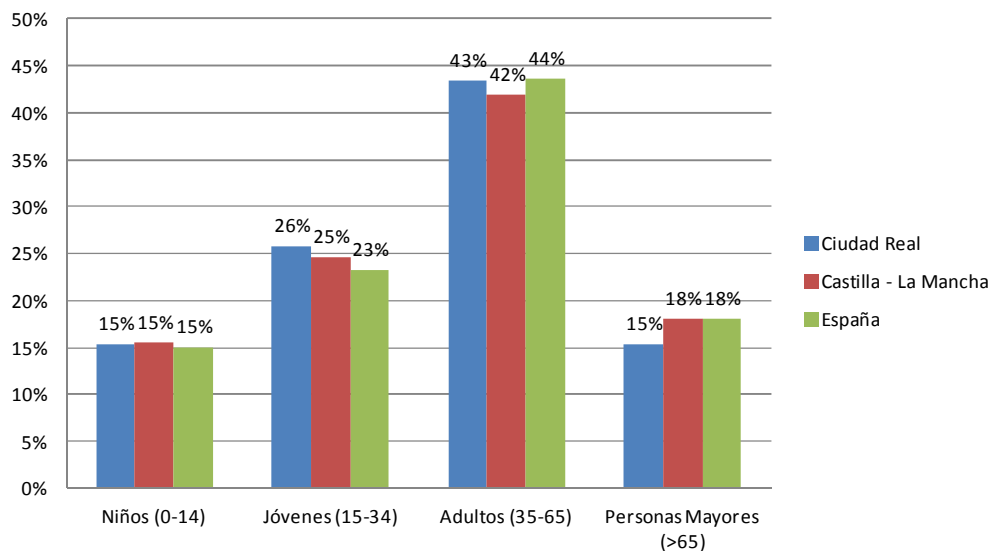
La estructura de la población de Ciudad Real representa una pirámide regresiva típica de los países desarrollados con un grupo importante de personas mayores debido a que la esperanza de vida es elevada. Así, la pirámide presenta una base más estrecha que el cuerpo central, que refleja la baja natalidad existente, aunque existe cierto repunte en las últimas generaciones, sin duda debido a la expansión económica y la fuerte inmigración en edad fértil de los últimos años.

Si analizamos la estructura de la población del municipio de Ciudad Real, vemos cómo la población infantil es menos numerosa, pero donde sobretodo se perciben diferencias es en el número de hombres y mujeres de 30 años a 49 años, cuyo volumen es mayor, debido posiblemente a los nuevos habitantes llegados al municipio en los momentos de crecimiento económico. Igualmente podemos percibir que la base y por tanto la natalidad, es más amplia en el conjunto de 5 a 9 (los hijos que corresponderían al grupo antes mencionado).



Gráfica 2: Pirámide de edades Ciudad Real 2014

Según el Instituto Nacional de Estadística, en enero de 2014 existía la siguiente distribución de la población por grupos de edad:



Gráfica 3: Distribución de la población por grupos de edad en Ciudad Real, Castilla-La Mancha y España. (2014)

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

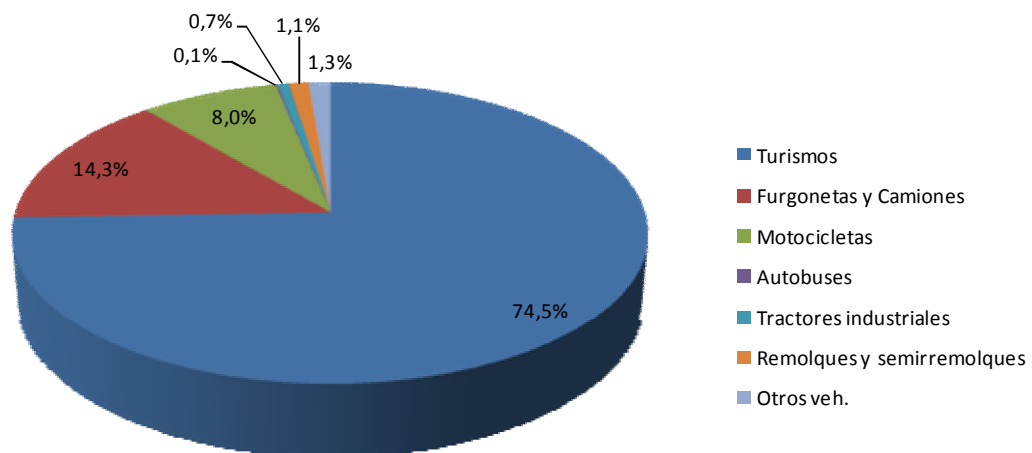
Con relación al segmento de población más vulnerable, en el que podemos incluir tanto a los niños como a las personas mayores de 65 años, su participación en el conjunto de la ciudad es del 15% en ambas franjas (representan el 30% del total).

Comparando los datos con los volúmenes de población a nivel de la Comunidad Autónoma y Estatal, los porcentajes son muy similares. Cabe destacar la franja de jóvenes+ (entre 15 y 34 años), en el que Ciudad Real está un 3% por encima respecto a la media estatal y un 1% en relación a la comunidad. Al igual que sucede con las personas mayores de 65 años, en el que se encuentra un 3% por debajo de la media en ambos casos.

Estos datos muestran una población algo más joven que la media y menos envejecida, lo que hace, como veremos con posterioridad, que el número de atropellos no sea excesivamente elevado.

2.2. Parque de vehículos

El total de vehículos censados en noviembre de 2013 según el Ayuntamiento de Ciudad Real era de 42.973, de los cuales el 74,5% son turismos y casi un 15% camiones y furgonetas.



Gráfica 4: Parque de vehículos de Ciudad Real

Si comparamos estas cifras con las del conjunto de la provincia y del país, se observa que el porcentaje de turismos es superior en la capital respecto a la provincia y al resto de España (según datos del Servicio Estadístico de Castilla La Mancha, 2012), donde se obtiene el mismo peso. A destacar la menor proporción de camiones y furgonetas en comparación tanto con la provincia como con el conjunto del país. Desde el punto de vista de la seguridad vial este factor es positivo, ya que contra menor sea el peso del vehículo, menores son también las consecuencias de los accidentes.

Zona	Total	Turismos	Furgonetas y Camiones	Motocicletas	Autobuses	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros veh.
Ciudad Real	42.973	32.003	6.147	3.457	47	291	476	552
	100%	74,5%	14,3%	8,0%	0,1%	0,7%	1,1%	1,3%
Total Prov. Ciudad Real	337.561	228.980	69.868	22.033	453	3.494	5.632	7.101
	100%	67,8%	20,7%	6,5%	0,1%	1,0%	1,7%	2,1%
España	30.916.836	22.024.538	4.887.352	2.891.204	59.892	182.822	407.847	463.181
	100%	71,2%	15,8%	9,4%	0,2%	0,6%	1,3%	1,5%

Tabla 4: Parque de vehículos de Ciudad real, su provincia y de España, 2013

Fuente: Servicio Estadístico de Castilla la Mancha.

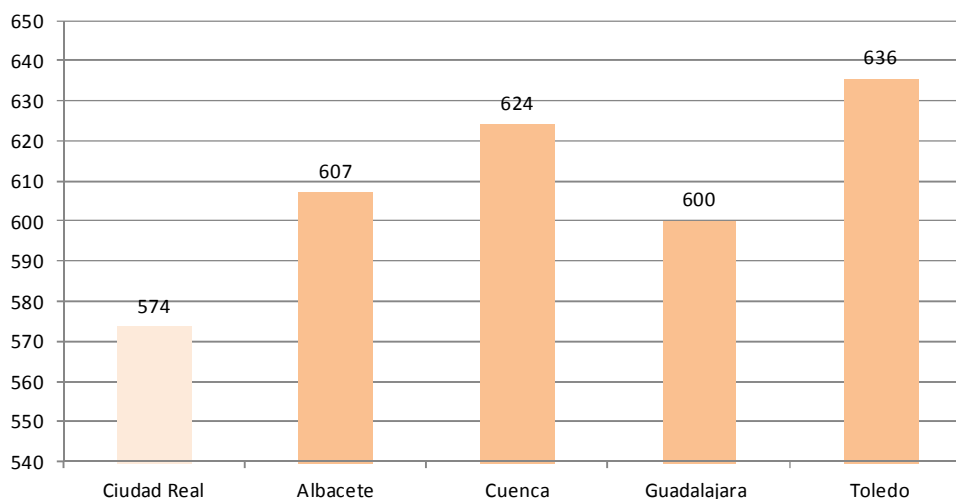
2013			
Año	Población	Total de vehículos	Índice de motorización
Ciudad Real	74.872	42.973	574
Total Prov. Ciudad Real	524.962	337.561	643
España	46.593.236	30.916.836	664

Tabla 5: Índice de motorización de Ciudad Real, su provincia y de España, 2013.

Fuente: Servicio Estadístico de Castilla la Mancha.

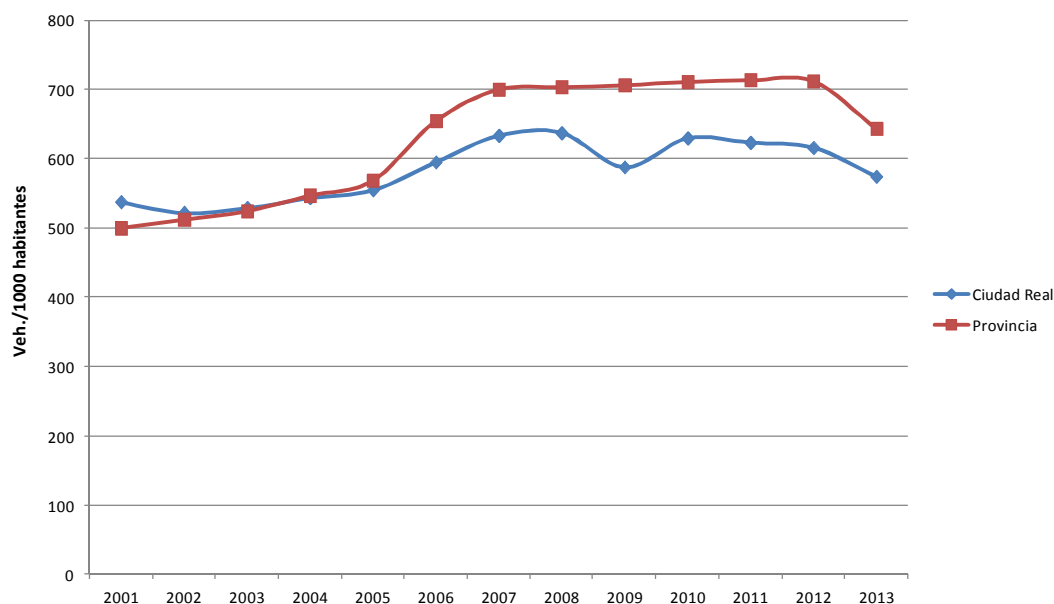
La motorización es de 574 veh./1.000 habitantes, encontrándose por debajo de la media provincial (643 veh./1.000 hab.) y de España (664 veh./1.000 hab.). Incluso de todas las capitales de provincia de la Comunidad de Castilla La Mancha es la que registra el índice de motorización más bajo.

Índice de motorización

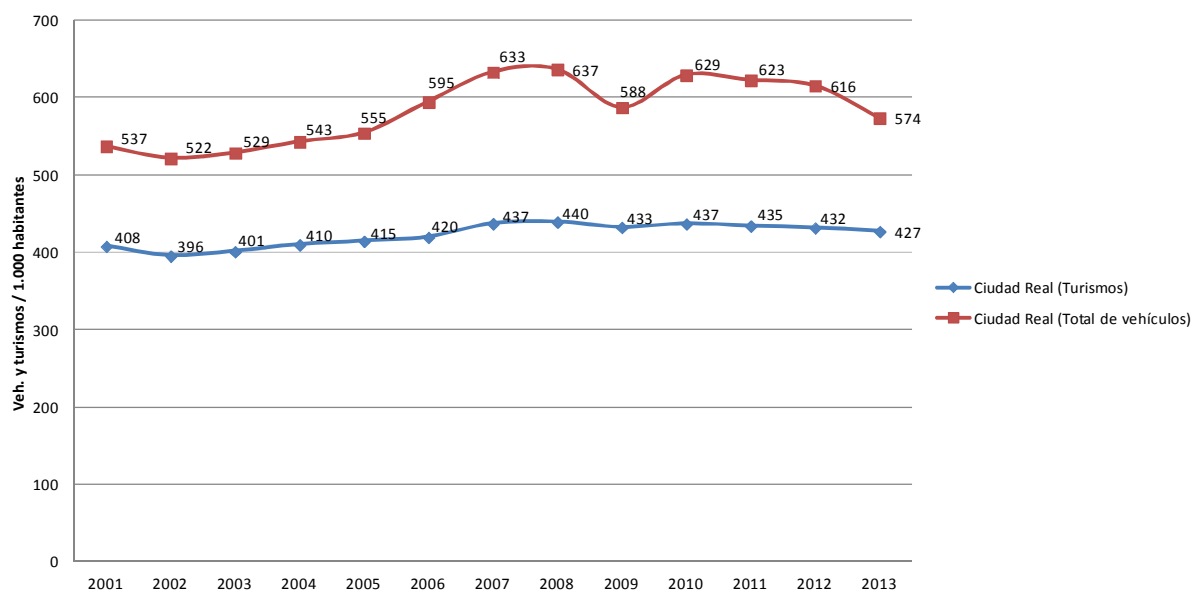


Gráfica 5: Índice de motorización de las capitales de provincia de Castilla La Mancha, 2013.

La evolución del índice de motorización comparada entre Ciudad Real capital y la provincia muestra como a partir del año 2004 el índice de la provincia supera al del municipio. Aunque ambas líneas tienen una tendencia ascendente, el crecimiento de la provincia es más marcado. La tendencia actual tanto en la capital como en la provincia es descendente. Debe observarse también que mientras baja la motorización global se mantiene estable la de turismos, es decir, disminuye el parque de vehículos pesados.



Gráfica 6: Evolución del índice de motorización de Ciudad Real y provincia



Gráfica 7: Evolución del índice de motorización de Ciudad Real

3. EL DISEÑO VIAL Y EL TRAZADO URBANO

La red viaria básica de la ciudad de Ciudad Real se caracteriza por una morfología radioconcéntrica formado por vías radiales y circunvalaciones por lo que se puede clasificar de acuerdo con la siguiente tipología de vías:

- La red principal formada por los antiguos caminos de conexión con las poblaciones vecinas y las vías que circunvalan la ciudad (una primera ronda completa, una segunda ronda que está pendiente de ser completada por diversos arcos en el norte, oeste y sur, y una semicircunvalación en el sur). Muchas de estas vías siguen siendo de titularidad del Ministerio de Fomento a pesar de estar completamente contenidas en zona urbana, lo que genera diversos problemas (circulación de vehículos pesados, alto grado de desgaste del pavimento, ruido a los vecinos, etc.). Estas vías constituyen la red básica del municipio y donde la velocidad de circulación se establecería en 50 km/h.
- El resto de vías de la ciudad tienen un carácter marcadamente local y son utilizadas de forma mayoritaria para el tráfico de destino. En estas vías, se podría establecer, sin grandes problemas una limitación a 30 km/hora.

Considerando la tipología de vías señalada, y teniendo en cuenta cómo es utilizada actualmente la red viaria y sus características morfológicas relativas a conectividad, se ha establecido la **clasificación** que se muestra gráficamente en el siguiente plano:



Plano 3: Jerarquía Vial

Fuente: Elaboración propia

El resto de las vías de la ciudad se consideran vías de estar y son aquellas que tienen como función básica atender el tráfico de destino de una zona y en ellas prevalece el uso peatonal y de aparcamiento sobre el resto.

En definitiva, se observa un esquema viario jerarquizado, configurado a partir de las **vías de acceso al municipio, que en la zona urbana se transforman en rondas**. Así, en los últimos años se ha configurado una red de vías que funcionan como circunvalación del centro, y que canalizan el tráfico del exterior.

Los principales **accesos desde el exterior** presentan unas intensidades de tráfico muy equilibradas (entorno a los 5.000 . 6.500 veh/día), con excepción de la crta. de Porzuna (2.700veh/día) y la crta. de Valdepeñas (17.000 veh/día).

En general, las intensidades se han reducido respecto al año 2011 (-5%), con excepción de la crta. de Valdepeñas. Se trata de una vía de gran capacidad (3 carriles por sentido) que entra por la zona de nuevo desarrollo residencial y conecta directamente con la autovía A-43.

El **entorno del centro (rondas)** es donde se concentra el mayor volumen de tráfico, con intensidades que se sitúan entre los 10.000 y los 20.000 veh/día. En los últimos años (entre 2011 y 2015) las rondas han sufrido un incremento de tráfico del 7%.

Los accesos al centro (interior de rondas) han registrado un descenso del 23% respecto al año 2011. Es importante destacar que la disminución de tráfico en la calle Granada, de 9.100 veh./día a 5.400 veh./día. En esta vía se ubica el colegio Santo Tomas de Villanueva y IES Sta. María de Alarcos y, por tanto, es una zona de mucho tránsito de escolares. La reducción de tráfico conlleva una mejora de la seguridad vial de los peatones.

Esta reducción se debe en gran medida a la ampliación de las zonas de estacionamiento regulado que han ayudado a contener la circulación en el interior de las rondas. Calles que por continuidad de las principales vías de acceso a la ciudad tenían una IMD elevada ponen de manifiesto esta reducción: Calle Toledo de 5.400 veh./día (2011) a 4.100 veh./día o la Calle de la Mata de 8.100 veh./día (2011) a 5.400 veh./día (2015).

En el siguiente cuadro se detalla una comparación de las intensidades de vehículos obtenidas en el 2011 y en el 2015:

Punto	Tramo	Sentido	IMD		Dif.	% Dif.
			2011	2015		
Ctra. de Toledo	Ronda del Carmen - Ctra. Atalaya	Entrada a Ciudad Real	6.675	5.114	-1561	-23%
Ronda de Toledo	Parque de bomberos	Dir. Puerta de Toledo	5.835	5.990	155	3%
Calle Calatrava	Bachiller Fdz. - Ronda Calatrava	Dir. centro	2.116	2.040	-76	-4%
		Dir. Ronda Calatrava	6.150	5.655	-495	-8%
Ronda Calatrava	Inmaculada Concepción - Felipe II	Dir. Ronda de Mata	8.326	7.363	-963	-12%
Calle de la Mata	Infante la Cerda - Pozo Concejo	Dir. centro	8.157	5.450	-2707	-33%
Ctra. de Carrion	Lumier - Marconi	Dir. Ciudad Real	6.098	6.253	155	3%
Ronda de Mata	Ctra. Carrion - Avda. Valdepeñas	Dir. Paseo Carlos Eraña	5.541	6.761	1220	22%
Ronda de Mata	Avda. Valdepeñas - Paseo Carlos Eraña	Dir. Avda. Valdepeñas	6.293	6.443	150	2%
Calle Granada	Ronda de Mata - Pz. San Francisco	Dir. Pz. San Francisco	9.109	5.482	-3627	-40%
Ctra. Valdepeñas	Ctra. de la Calzada - Alemania	Dir. Ctra. A-43	14.237	17.776	3539	25%
Ctra. de Fuensanta	Viso del Marques - Virgen de Africa	Dir. Rondas	9.461	6.464	-2997	-32%
Avda. Ferrocarril	Estación de Autobuses - Villa de Alcudia	Dir. Ronda de Ciruela	7.773	6.400	-1373	-18%
Ctra. Puertollano	Adelfa - Mirto	Dir. Ciudad Real	6.815	5.534	-1281	-19%
		Dir. Puertollano	7.498	5.085	-2413	-32%
Ctra. Piedrabuena	Argentina - Descubrimiento de America	Dir. Ciudad Real	3.885	5.338	1453	37%
		Dir. Piedrabuena	3.895	4.809	914	23%
Calle Alarcos	Ronda de Ciruela - Olivo	Dir. Calle Olivo	4.923	3.305	-1618	-33%
		Dir. Ronda Ciruela	3.944	4.494	550	14%
Ronda Ciruela	Avda. la Mancha - Calle Alarcos	Dir. Ronda Alarcos	8.775	11.473	2698	31%
Ronda de Alarcos	Calle Moreria - Calle Lentejuela	Dir. Ronda del Parque	9.962	10.049	87	1%
Ctra. Porzuna	Antiguo Banco de España	Dir. Ronda Sta. María	2.548	2.759	211	8%
		Dir. Porzuna	2.914	2.773	-141	-5%
Ronda Sta. María	Calle Carmen - Cristobal Colon	Dir. Ronda del Carmen	8.326	8.721	395	5%
Calle Toledo	Ronda de Toledo - Calle Alfonso XI	Dir. centro	5.474	4.152	-1322	-24%

	IMD		Dif.	% Dif.
	2011	2015		
Total	164.730	155.683	-9.047	-5%
Interior de rondas	39.873	30.578	-9.295	-23%
Rondas	53.058	56.800	3.742	7%
Resto	71.799	68.305	-3.494	-5%

Tabla 6: Intensidad media de vehículos/día

Fuente: Elaboración propia 2011 - 2015

4. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Ciudad Real tiene un servicio de **bus urbano** que cuenta con 6 líneas diurnas. Los recorridos de estas líneas son:

Línea	Recorrido
L1A	Hospital General - Hospital General (Circular. Sentido antihorario)
L1B	Hospital General - Hospital General (Circular. Sentido horario)
L2	Hospital General - Estación AVE
L3	Hospital General - Urb. Ctra. Toledo
L4	Estación AVE - Ctra. Porzuna
L5	Estación AVE - Plaza del Pilar (Circular)
L6	Ctra. de Porzuna - Ctra de Puertollano (núcleos anejos)

En el servicio diurno, la línea L1A es la única que funciona todos los días, mientras que en el resto deja de funcionar durante los siguientes periodos:

- Línea L1B no funciona sábado tarde, domingos y festivos.
- Líneas L3 y L4 no funcionan los sábados, domingos y festivos.
- Línea L5 solo funciona los domingos y los festivos por la tarde.

Para las líneas L1A y L1B se establecen dos periodos temporales durante el año:

- 1) Temporada laboral / escolar en que la circulación tiene una frecuencia de 15min de lunes a viernes.
- 2) Temporada de verano (meses de Julio y Agosto), en el que la frecuencia de paso es de 20min de lunes a viernes.

A continuación se indican los periodos de servicio y frecuencia aproximada de cada línea:

L1A			L1B		
Día	Frecuencia	Periodo servicio	Día	Frecuencia	Periodo servicio
Lunes - Viernes	15 min	7:00h a 22:10h	Lunes - Viernes	15 min	7:00h a 22:00h
Lunes - Viernes (Julio - Agosto)	20 min	7:00h a 22:10h	Lunes - Viernes (Julio - Agosto)	20 min	7:00h a 22:00h
Sábados	20 min	8:00h a 22:10h	Sábados	20 min	8:00h a 15:00h
Domingos y Festivos	20 min	9:00h a 22:10h			

L2			L3		
Día	Frecuencia	Periodo servicio	Día	Frecuencia	Periodo servicio
Lunes - Viernes	16 min	7:00h a 22:00h	Lunes - Viernes	20 min	7:00h a 22:00h
Sábados	25 min	8:00h a 22:10h			
Domingos y Festivos	25 min	9:00h a 22:10h			

L4			L5		
Día	Frecuencia	Periodo servicio	Día	Frecuencia	Periodo servicio
Lunes - Viernes	20 min	6:50h a 21:50h	Domingos y Festivos tarde	20 min	17:10h a 23:10h

Tabla 7: Frecuencia de paso de las líneas urbanas de autobús.

Fuente: Elaboración propia. Datos Ayuntamiento.

La demanda de viajeros correspondiente al año 2014 es de 1,75 millones. Las líneas 1 y 2 absorben el 75% de la demanda.

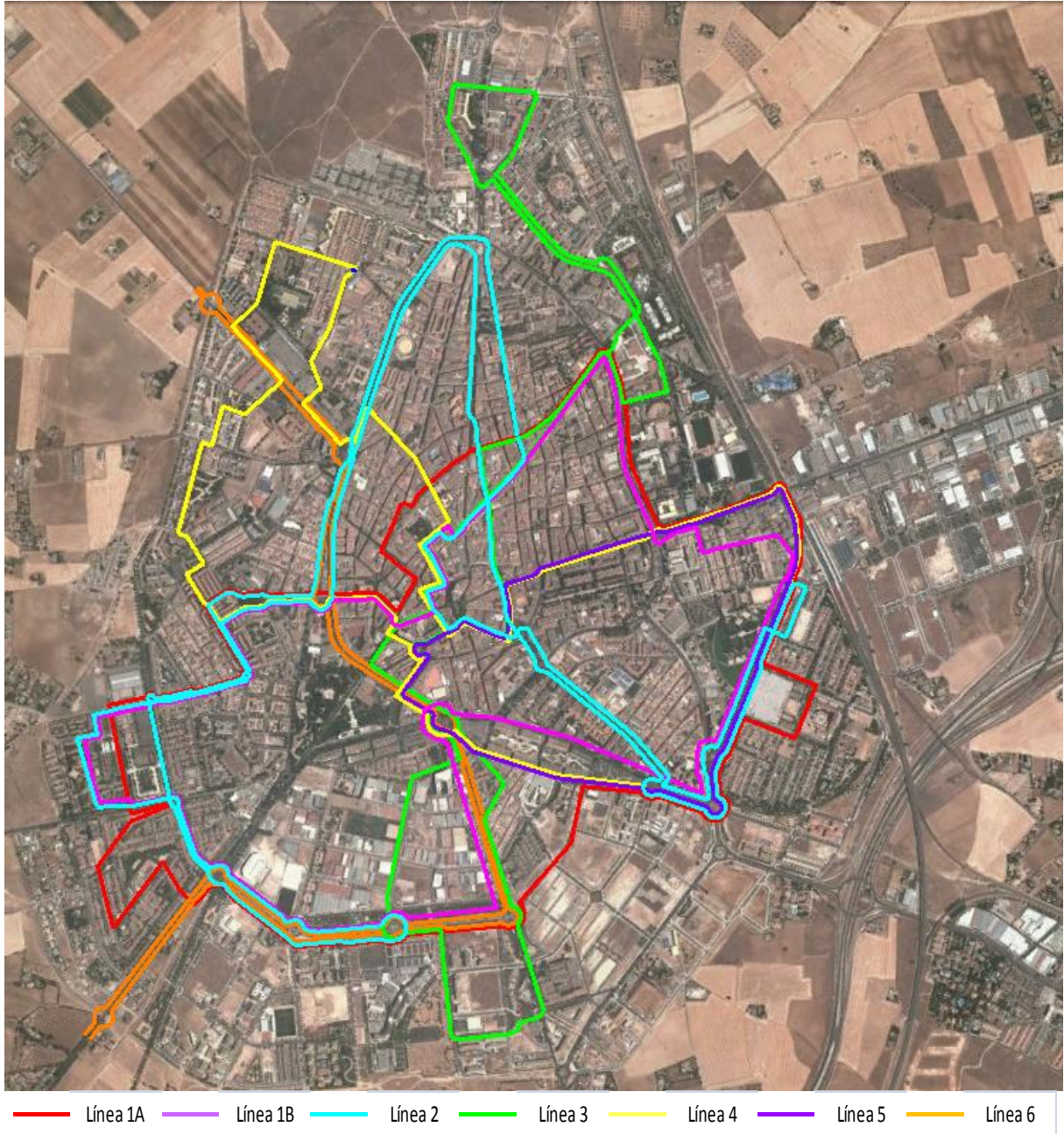
SERVICIO DIURNO

MES	LINEA 1A	LINEA 1B	LINEA 2	LINEA 3	LINEA 4	LINEA 5	SERV.ESP.	TOTAL VIAJEROS
ENERO	33.062	25.463	53.783	24.907	11.712	338	0	149.265
FEBRERO	32.384	26.128	51.450	26.125	11.447	441	0	147.975
MARZO	34.300	27.800	55.936	26.624	12.336	574	0	157.570
ABRIL	31.382	24.719	51.707	24.269	11.105	434	1.070	144.686
MAYO	33.752	27.315	57.309	27.297	12.242	390	0	158.305
JUNIO	29.549	23.781	50.838	23.736	10.653	380	704	139.641
JULIO	26.298	20.734	49.557	23.615	11.744	237	0	132.185
AGOSTO	21.217	15.864	39.164	16.582	8.820	295	8.281	110.223
SEPTIEMBRE	30.421	25.264	50.957	25.618	12.503	336	0	145.099
OCTUBRE	36.315	30.490	59.694	30.607	14.386	369	0	171.861
NOVIEMBRE	33.131	26.998	51.967	26.268	12.319	523	0	151.206
DICIEMBRE	30.909	24.769	49.906	23.676	12.173	391	0	141.824
TOTAL	372.720	299.325	622.268	299.324	141.440	4.708	10.055	1.749.840

Tabla 8: Número de viajeros transportados en 2014.

Fuente: Ayuntamiento.

Además, Ciudad Real cuenta con una línea de autobús (L6) para conectar con los núcleos de población de Valverde, La Poblachuela y Las Casas. El horario es de 9h a 21:15h. En el siguiente plano se puede observar la red del bus urbano de Ciudad Real:



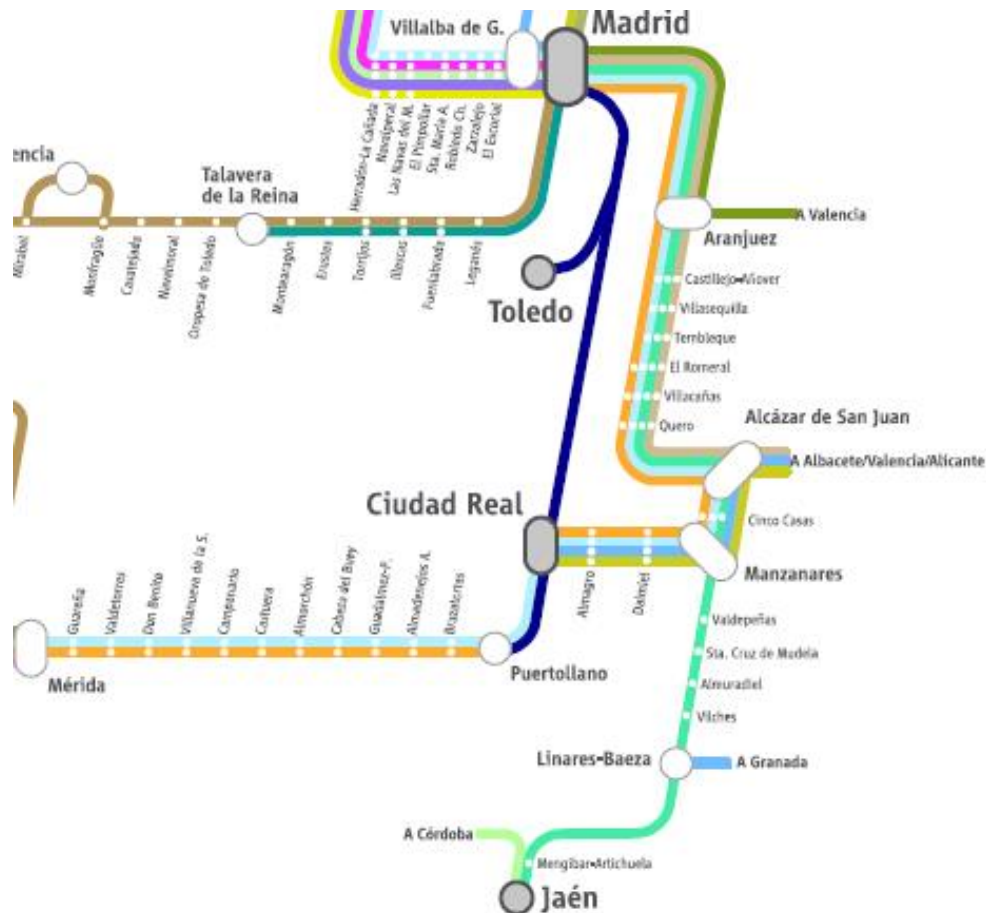
Plano 4: Recorrido de las líneas de autobús urbano

Fuente: Ayuntamiento.

Por lo que respecta a la oferta de autobuses interurbanos, estos se concentran en la estación que está ubicada en el sur de la ciudad, en la Carretera Fuensanta s/n. La empresa que presta el servicio de transporte de pasajeros por carretera es AISA. Ciudad Real se conecta con gran número de las localidades de la provincia (y de fuera de ella) mediante una completa red de autobuses.

Asimismo Ciudad Real dispone de una estación de tren **de RENFE**, con servicios de cercanías, media distancia y AVE. Esta se encuentra ubicada en la Avenida de Europa, próximo al campus universitario y por donde prácticamente pasan todas las líneas urbanas de autobús.

Por lo que se refiere al servicio de larga distancia, Ciudad Real dispone de conexión con Madrid, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Barcelona, Córdoba y Sevilla a través de los servicios de AVE. Además, por Ciudad Real pasan un total de 5 líneas de media distancia que la conectan con Madrid, Badajoz y Valencia.



Plano 5: Líneas de media distancia que conectan con Ciudad Real.

Fuente: Renfe.

5. OFERTA DE APARCAMIENTO

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2011 se contabilizaron en el núcleo urbano de Ciudad Real cerca de 50.500 plazas de aparcamiento, el 47% de las cuales se localizan en calzada y el 53% restante fuera de ella.

Desde entonces, el porcentaje de plazas en calzada y fuera de ella se ha mantenido pero por lo que respecta a las plazas en calzada, el número de plazas reguladas ha aumentado, principalmente en el interior de rondas.

Tipología		Total 2011		Total 2015		Dif. 2011-2015	Dif. %
		Plazas	%	Plazas	%		
En calzada	Zona no regulada	21.480	42,5%	20.445	40,5%	-1.035	-5%
	Zona Azul	775	1,5%	1.303	2,6%	528	68%
	Zona residentes	439	0,9%	647	1,3%	208	47%
	Carga / Descarga	294	0,6%	429	0,8%	135	46%
	Solares	350	0,7%	350	0,7%		
	Reserva Minusválidos	153	0,3%	279	0,6%	126	82%
	Otras reservas	96	0,2%	134	0,3%	38	40%
Total (en calzada)		23.587	46,7%	23.587	46,7%		
Fuera de calzada	Parking públicos	797	1,6%	797	1,6%		
	Garajes vecinos	26.142	51,7%	26.142	51,7%		
Total (fuera calzada)		26.939	53,3%	26.939	53,3%		
Total		50.526	100%	50.526	100%		

Tabla 9: Evolución de las plazas en calzada y fuera de ella 2011-2015.

Fuente: Ayuntamiento.

En calzada, la oferta que registrado un mayor aumento han sido las plazas para minusválidos (126 plazas más que en 2011), seguido de las zonas reguladas (azul y residentes). Este aumento en el interior de las rondas ha permitido que el tráfico se redujera y por tanto aumente la seguridad de los peatones.

En cuanto a la oferta **fuera de calzada (26.939 plazas)**, la mayoría corresponde a **vados y garajes de vecinos (97%)**, con unas 26.142 plazas en garajes y aparcamientos para residentes. Por otro lado, en Ciudad Real existen 797 plazas en aparcamientos públicos.

6. LA ACCIDENTALIDAD EN CIUDAD REAL

La diagnosis realizada a continuación se basa en los datos de accidentalidad de los años 2012, 2013 y 2014, facilitados por la Policía Local de Ciudad Real. Abarca, fundamentalmente, tres aspectos:

- Número de heridos
- La tipología del accidente y el modo de transporte implicado.
- La localización y fecha de la accidentalidad.

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, ya que la utilización de los datos de accidentes en general (incluyendo aquellos en los que sólo se producen daños materiales) puede no ser homogénea entre las diferentes poblaciones o incluso en la misma ciudad a lo largo de los años, ya que en una parte de ellos no interviene la policía y, por tanto, no aparecen reflejados en la base de datos.

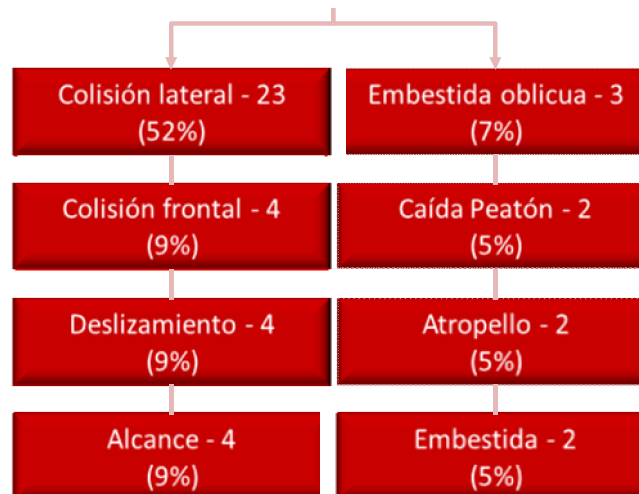
De los tres años analizados, destaca el 2013 con 54 accidentes y 72 víctimas. En este año el incremento de accidentes (+15%) y el de víctimas (+22%) respecto a al anterior fue considerable.

Esta tendencia en el 2014 cambio, volviendo a registrarse unas cifras muy similares a las del año 2012. Este año el número de accidentes descendió a 44 (-19%) y el número de víctimas fue de 52 (-28%) respecto al 2013.

	2012	2013	2014	Dif. 2013-2014	Dif. %
Accidentes	47	54	44	-10	-19%
Victimas	59	72	52	-20	-28%

Tabla 6: Evolución de los accidentes con víctimas y de las víctimas en accidente en Ciudad Real (2012-2014)

Respecto al tipo de accidente en el año 2014 destaca la colisión lateral ya que se ha registrado en el 52% de las ocasiones, muy por encima del resto. Así, el no respetar semáforos y prioridades de pase puede estar en el origen de muchos de estos accidentes.



La siniestralidad en Ciudad Real (2014)

- ❑ 44 accidentes con víctimas
- ❑ 59 accidentes con víctimas por cada 100.000 habitantes
- ❑ 10 accidentes con víctimas por cada 10.000 vehículos
- ❑ 52 víctimas

Tabla 7: Principales cifras de la accidentalidad en Ciudad Real (2014)

La siniestralidad en España (2013)

- ❑ 52.222 accidentes con víctimas en zona urbana
- ❑ 112 accidentes con víctimas por cada 100.000 habitantes
- ❑ 17 accidentes con víctimas por cada 10.000 vehículos
- ❑ 68.668 víctimas: 63.314 heridos leves, 4.904 graves y 450 fallecidos

Tabla 8: Principales cifras de la accidentalidad en España (2013)

Fuente: DGT

6.1. Las víctimas

En el tratamiento de los datos de accidentes se distinguen dos grupos de víctimas: fallecidos y heridos.

En 2014, hubo solo una víctima mortal, una menos que en los dos años anteriores 2012 (2) y 2013 (2). Por lo que respecta al número de heridos en 2014 (52 heridos) se produjo una bajada importante respecto al años 2013 (74 heridos) en el que se registró un repunte importante.

Aproximadamente la mitad de los accidentes son colisiones laterales, relacionados en la práctica totalidad de los casos con accidentes en cruces en donde uno de los vehículos se ha saltado la preferencia establecida.

Tipo	2012	2013	2014	Dif. 2013 - 2014	Dif. %
Alcance	7	6	9	3	50%
Atropello	2	2	2	0	0%
Caída peatón	1	3	3	0	0%
Colisión frontal	2	4	6	2	50%
Colisión lateral	27	41	26	-15	-37%
Colisión oblicua	2	0	0	0	0%
Colisión y salida de vía	1	6	0	-6	-100%
Deslizamiento	3	7	3	-4	-57%
Embestida	3	3	4	1	33%
Embestida lateral	1	0	0	0	0%
Embestida oblicua	2	2	3	1	50%
Salida de vía	3	0	0	0	0%

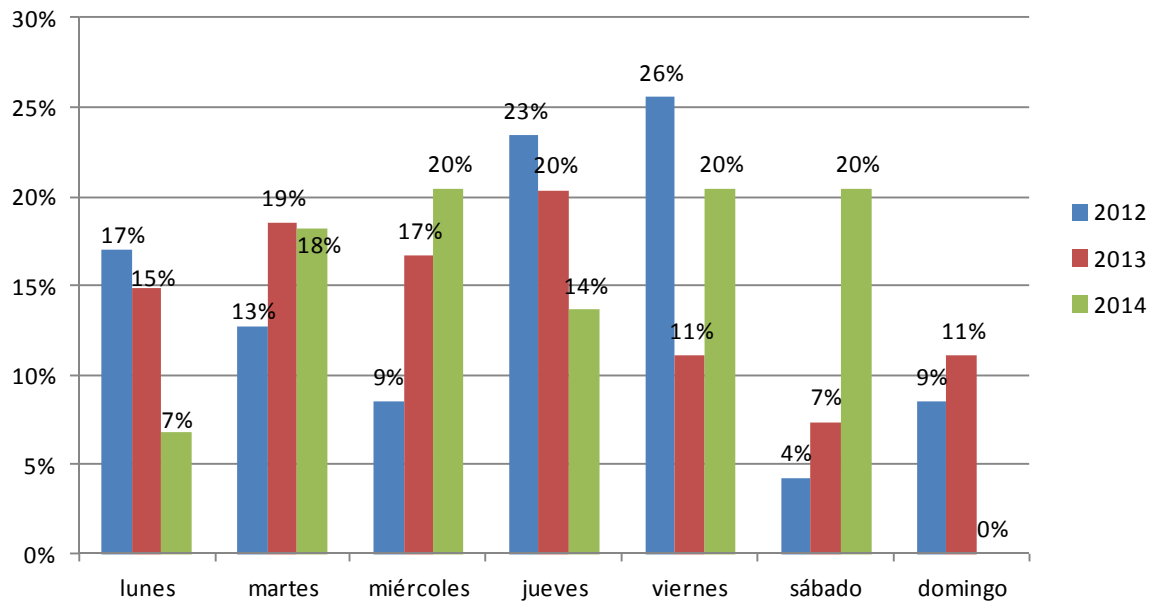
Tabla 9: Número de víctimas por tipo de accidente en Ciudad Real (2012 - 2014)

Fuente: Policía Local de Ciudad Real

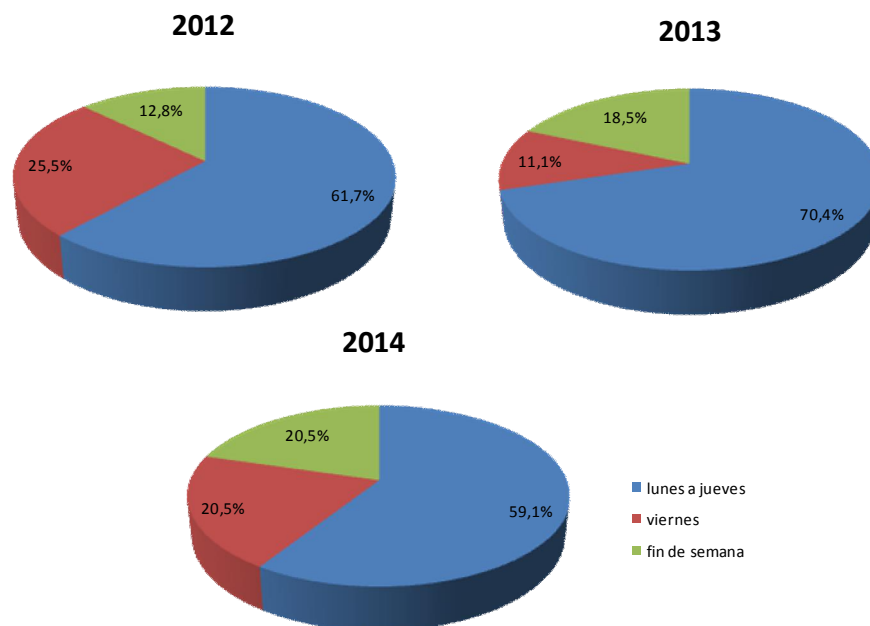
6.2. Accidentes según día y hora y mes

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

En cuanto al total de accidentes con víctimas, en los tres últimos años, el mayor porcentaje de accidentes se ha registrado en días laborables. El porcentaje de accidentes en fin de semana ha crecido con respecto a los años anteriores: 12,8% (2012), 18,5% (2013) y 20,5% (2014). Preocupa especialmente el aumento de la siniestralidad en sábado que puede estar relacionada con la movilidad por motivo ocio.



Grafica 8: Evolución de los ACV por día de la semana (2012-2014)

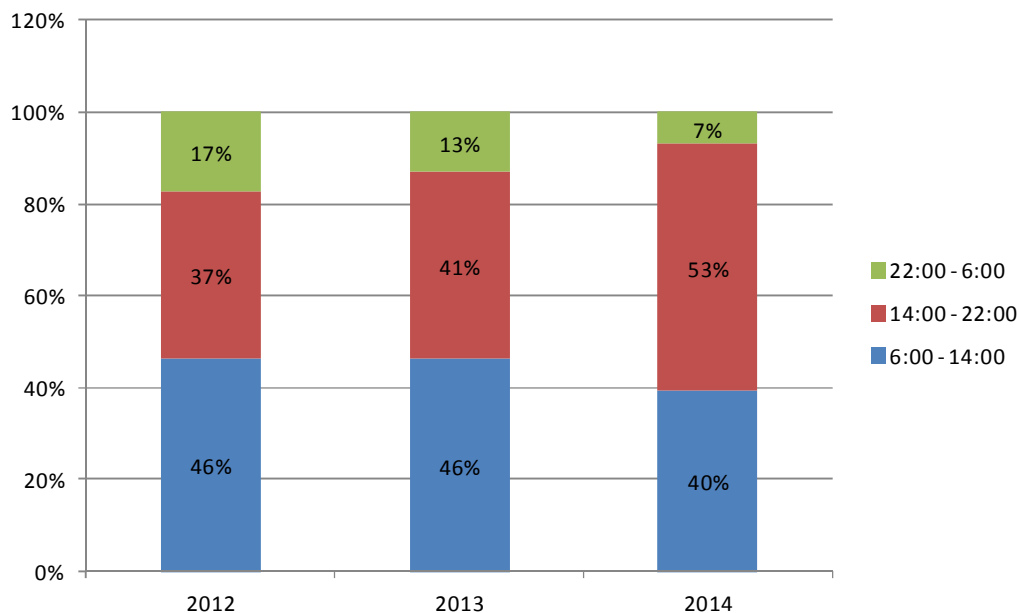


Grafica 9: Evolución de los ACV por tipo de día (2012-2014)

En cuanto las horas en la que se producen los accidentes, en los años 2012 y 2013 la franja horaria de la mañana (6h a 14h) concentraba el grueso de los accidentes (46%) y con un volumen similar por las noches (22h a 6h).

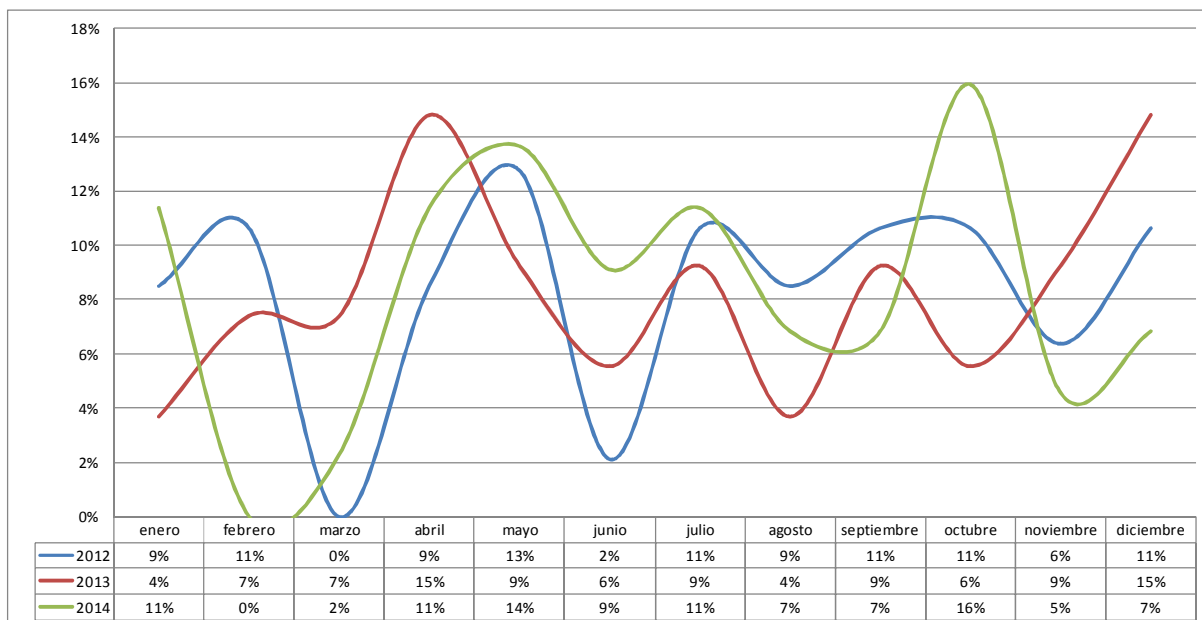
En cambio en el año 2014, los accidentes en la franja de noche se redujeron considerablemente mientras que el volumen de los accidentes por la tarde aumento hasta

un 12% más que el año anterior. Así, parece que durante la vuelta a casa, se pierde la concentración y se está menos atento a la conducción.



Gráfica 10: Evolución de los ACV por franja horaria (2012-2014)

En la siguiente gráfica se muestra la distribución mensual de los accidentes de tráfico con víctimas durante los años 2012, 2013 y 2014. En general, se observa un mayor número de accidentes los meses de Abril y Mayo, mientras se reduce la accidentalidad en verano, principalmente en Junio y Agosto. El pico de mayor accidentalidad se ha registrado en octubre de 2014.



Gráfica 11: Evolución de la distribución mensual de los ACV (2009-2012)

6.3. 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 líneas de actuación.

De los 56 accidentes producidos en 2014, los relacionados con peatones representan un 16%, lo que supone un aumento del 5% respecto a los años anteriores:

	Total heridos	Atropello	%	Embestida	%	Caída peatón	%
2012	54	2	4%	3	6%	1	2%
2013	74	2	3%	3	4%	3	4%
2014	56	2	4%	4	7%	3	5%
Totales	184	6	3%	10	5%	7	4%

Tabla 10: Datos de accidentalidad con peatones en Ciudad Real (2012 - 2014)

Fuente: Policía Local de Ciudad Real

Accidentes con peatones en Ciudad Real (2014)

- **9 Accidentes con peatones implicados.** Un 16% respecto del total de accidentes.

Accidentes con peatones en España (2009)

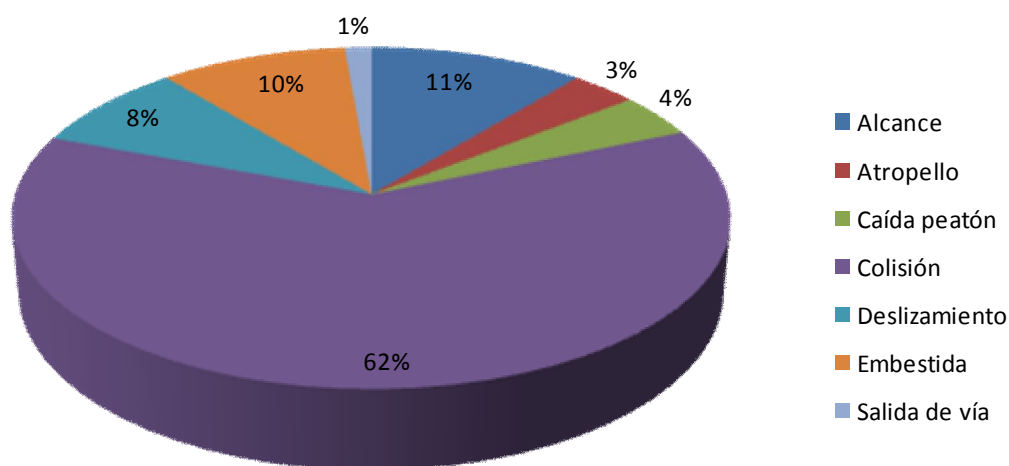
- **11.595 Accidentes con peatones implicados en zona urbana.** Un 13% respecto del total accidentes.

6.4. 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 Ciudad Real la tipología de accidentes se dividen en 7 grupos algunos subdivididos dependiendo del tipo:

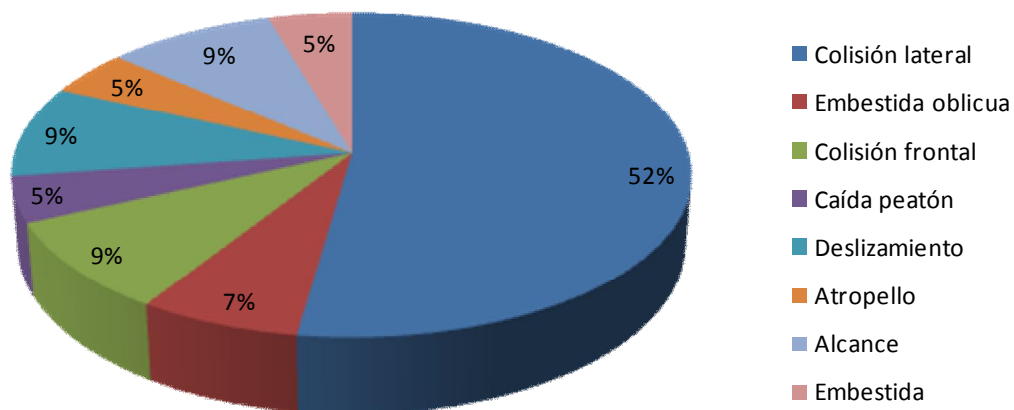
1. Alcance
2. Atropello
3. Caída peatón
4. Colisión, el cual se divide en colisión lateral, colisión frontal, colisión oblicua y colisión y salida de vía
5. Deslizamiento
6. Embestida, que se subdividen en embestida, embestida lateral y embestida oblicua
7. Salida de vía

Es importante destacar que la colisión (62%) es el tipo de accidentes de tráfico más común, con diferencia, en estos últimos tres años, seguido de los alcances (11%).



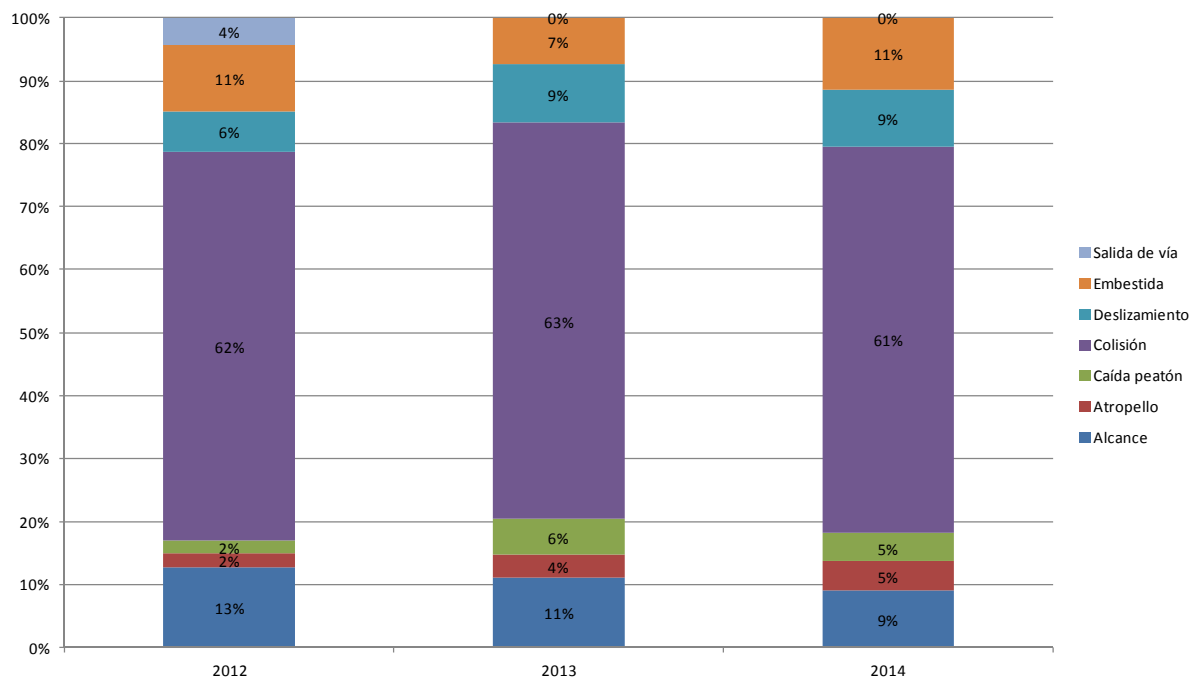
Grafica 12: Tipología de la accidentalidad en Ciudad Real (2012 - 2014)

Analizando el año 2014 vemos como el tipo de accidente mayoritario es la colisión lateral (52%). El segundo tipo de accidentes más comunes en la ciudad (cada uno representa el 9%) son la *colisión frontal*, el *deslizamiento* y los *alcances*.



Gráfica 13: Tipología de la accidentalidad en Ciudad Real (2014)

Si se analiza el tipo de accidentalidad de los últimos tres años, se observa una tendencia descendente en los alcances mientras las colisiones se mantienen.

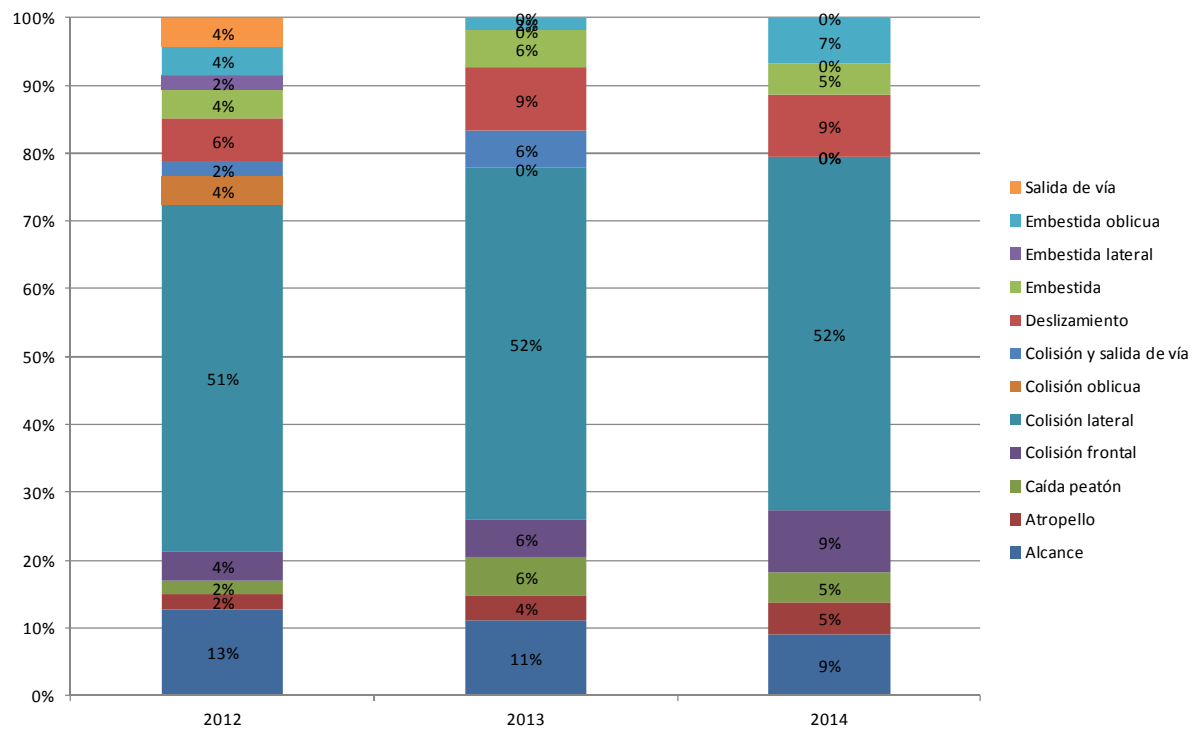


Tipo	2012	2013	2014
Alcance	13%	11%	9%
Atropello	2%	4%	5%
Caída peatón	2%	6%	5%
Colisión	62%	63%	61%
Deslizamiento	6%	9%	9%
Embestida	11%	7%	11%
Salida de vía	4%	0%	0%

Grafica 14: Evolución de la tipología de los ACV en Ciudad Real (2012-2014)

Ante todo destacar que aunque algunas tipologías de accidentes se han mantenido en porcentajes similares, otras no se han dado en los últimos tres años como es el caso de colisión oblicua, embestida lateral y salida de vía. En 2014, tampoco se dio ningún caso de colisión y salida de vía.

En cuanto al tipo de colisión, las posibilidades son variadas pero si analizamos más detalladamente la tipología de *colisión de vehículos*, vemos qué dentro del subgrupo y en el global, destaca por encima del resto la colisión lateral:



Tipo	2012	2013	2014
Alcance	13%	11%	9%
Atropello	2%	4%	5%
Caída peatón	2%	6%	5%
Colisión frontal	4%	6%	9%
Colisión lateral	51%	52%	52%
Colisión oblicua	4%	0%	0%
Colisión y salida de vía	2%	6%	0%
Deslizamiento	6%	9%	9%
Embestida	4%	6%	5%
Embestida lateral	2%	0%	0%
Embestida oblicua	4%	2%	7%
Salida de vía	4%	0%	0%

Grafica 15: Evolución de la tipología de los ACV en Ciudad Real (2012-2014)

6.5. Localización de los accidentes

En el conjunto de la trama urbana los cruces son a priori, sin duda, 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 la siguiente tabla se observa que a pesar de lo que se acaba de comentar, en Ciudad Real la tendencia de los accidentes en cruces respecto a los choques en tramo ha sido descendente. Debe destacarse la importante reducción de accidentes en cruce en el año 2014 (-47%).

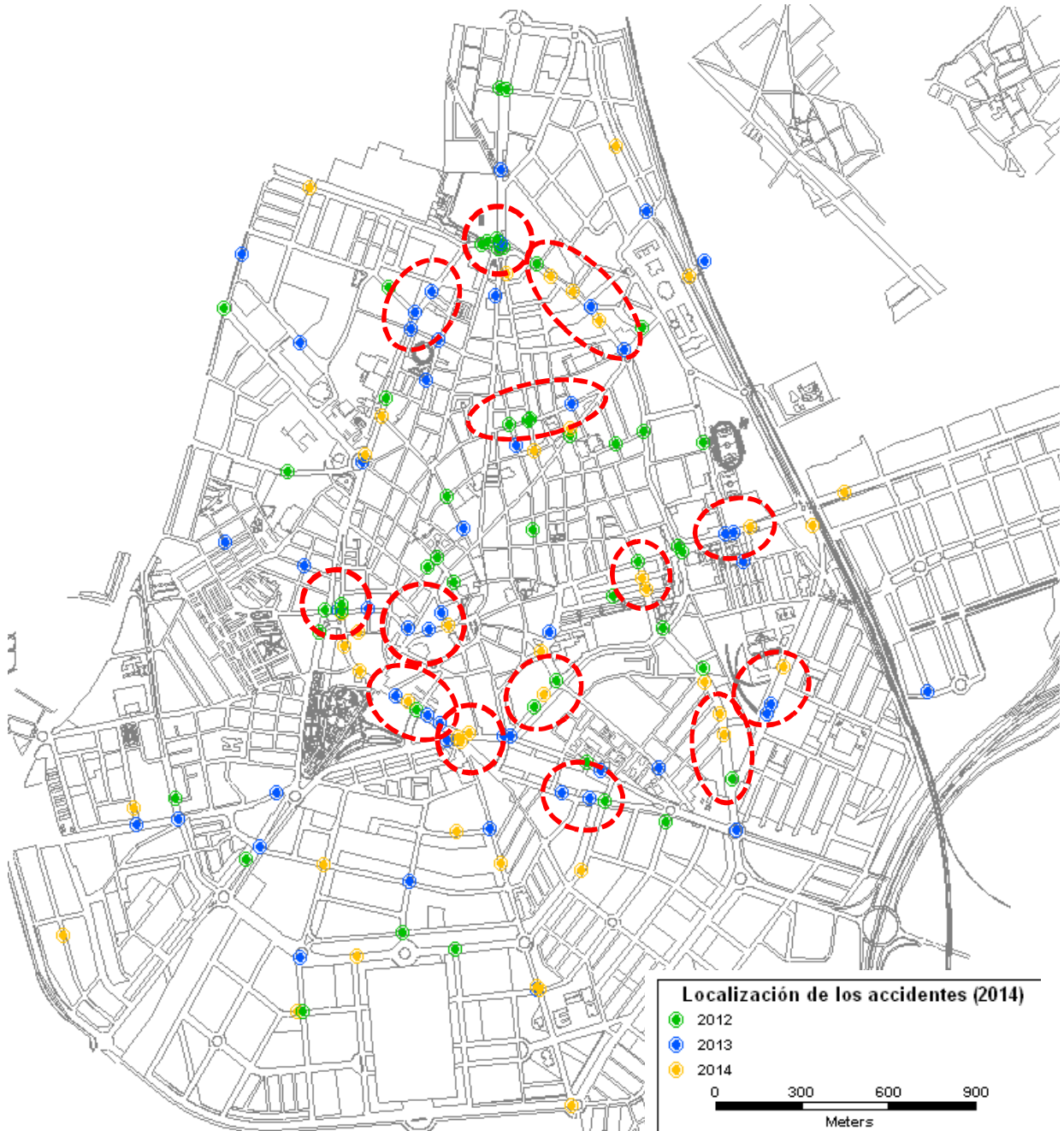
Respecto al aumento paulatino en estos tres años de los accidentes en tramo, evidencia un exceso de confianza por parte de conductores y peatones que suele provocar conductas distraídas o exceso de velocidad y acaban por ser los causantes de accidentes en lugares sin peligro aparente.

Por el contrario, el descenso de los accidentes en intersecciones evidencia los esfuerzos que se están haciendo desde el Ayuntamiento de Ciudad Real para mejorar la regulación de los cruces, su morfología así como su señalización.

	2012		2013		2014	
	Total	%	Total	%	Total	%
Tramo	17	36%	22	41%	27	61%
Intersección	30	64%	32	59%	17	39%

Tabla 11: Evolución de los ACV según su localización (2012-2014)

Las localizaciones exactas de los accidentes con víctimas acontecidas en los últimos tres años se muestran en el siguiente plano:



Plano 7: Localización de los ACV por año y los puntos de mayor concentración de accidentes.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Policía Local de Ciudad Real

Las vías con más accidentes registrados (sumando los datos de los años 2012, 2013 y 2014) son las rondas (concentran el 32% de los accidentes con víctimas):



- Ronda Alarcos (7 accidentes)
- Ronda Toledo (6 accidentes)
- Ronda del Carmen (5 accidentes)

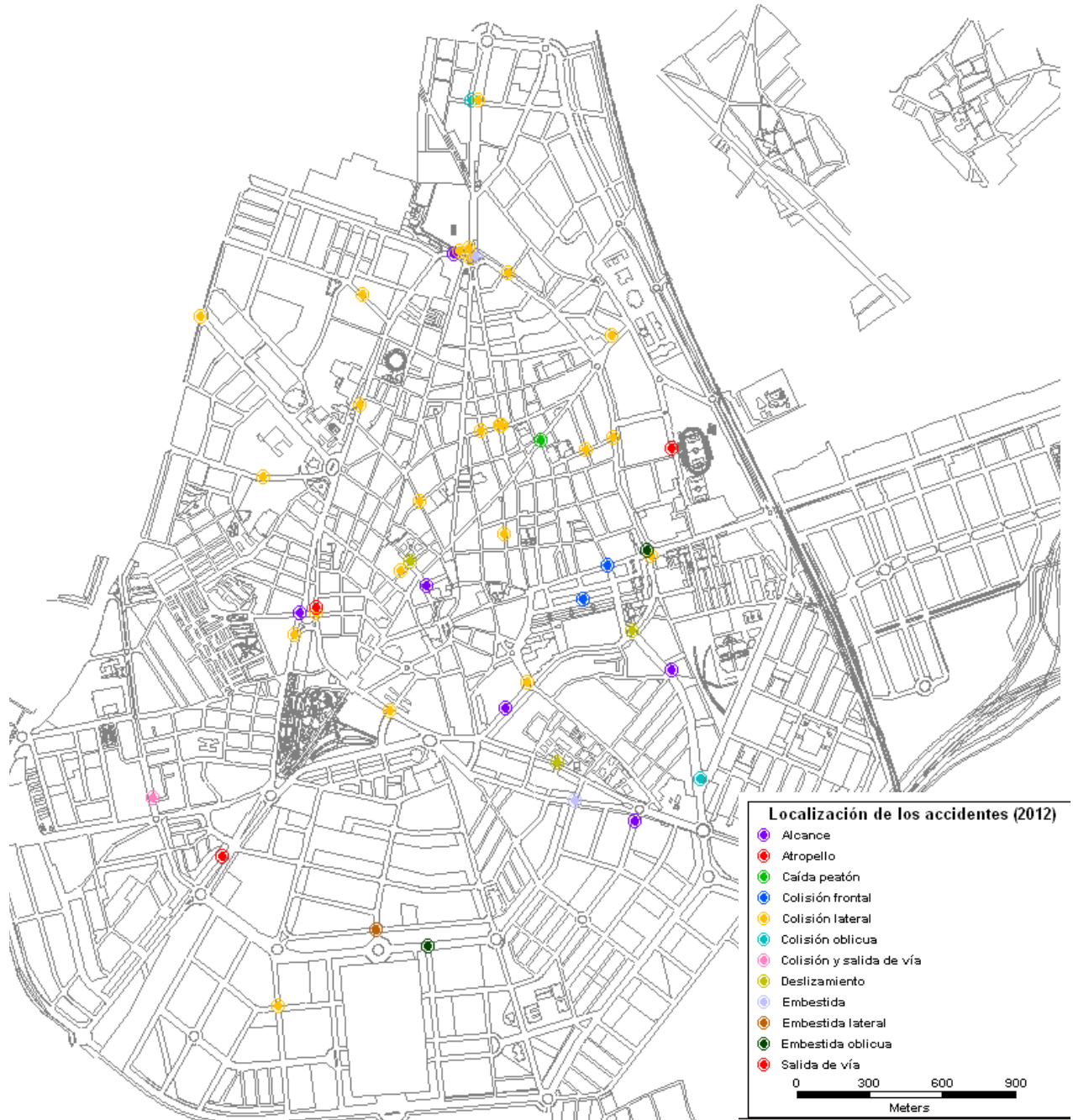
Estos tramos coinciden con vías de pasar de primer nivel según la jerarquización vial establecida por el PMUS de la ciudad.

En cuanto a los cruces, los principales puntos negros de la ciudad se localizan en:

- Glorieta de la carretera de Toledo (6 accidentes)
- Glorieta Quijote Azteca (4 accidentes)
- Cruce Ronda Alarcos con C. Guadiana (4 accidentes)

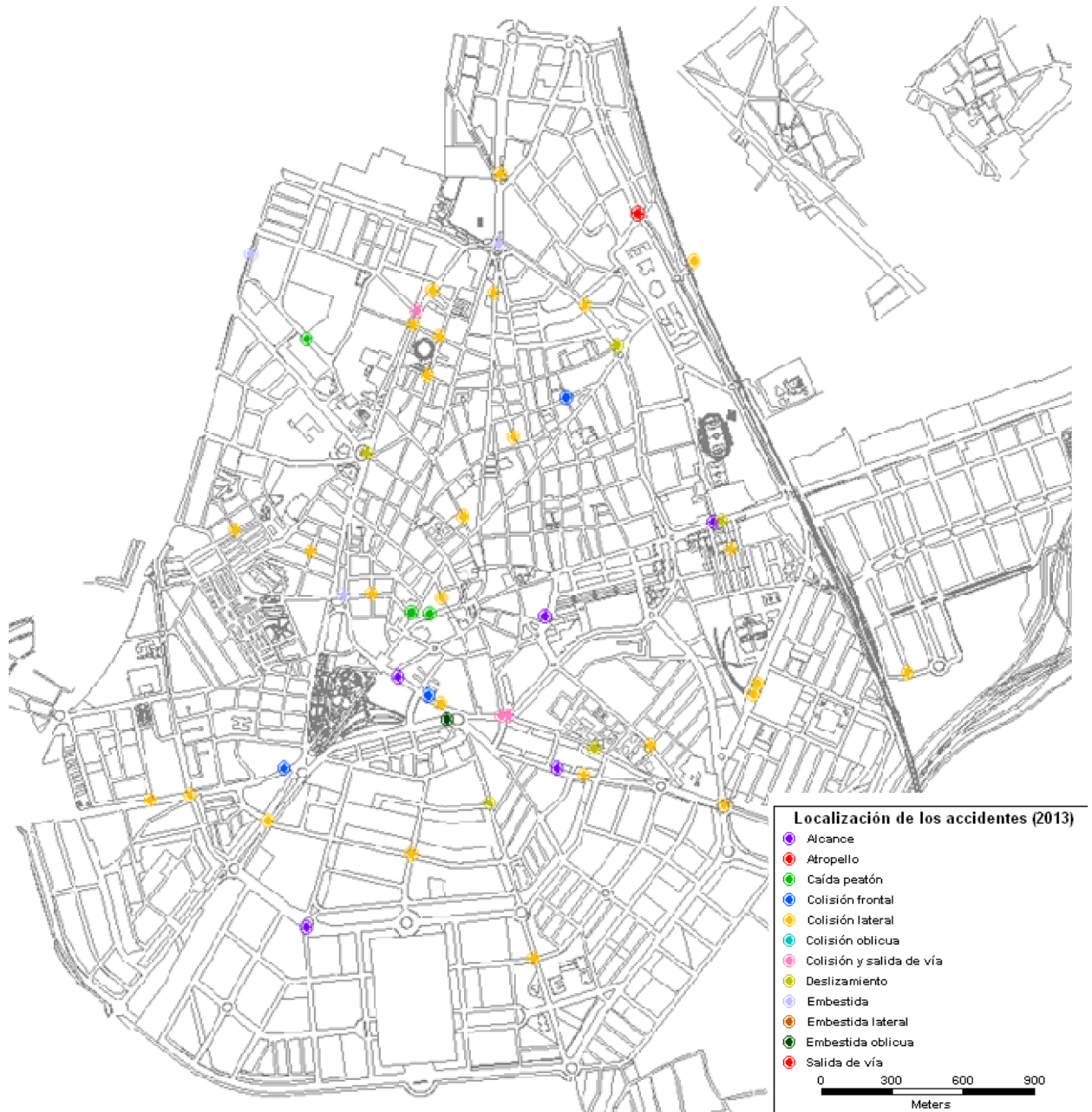
Estos cruces también se localizan en las vías de pasar de primer nivel.

En los siguientes planos se puede observar la localización por tipología en cada uno de los años analizados.



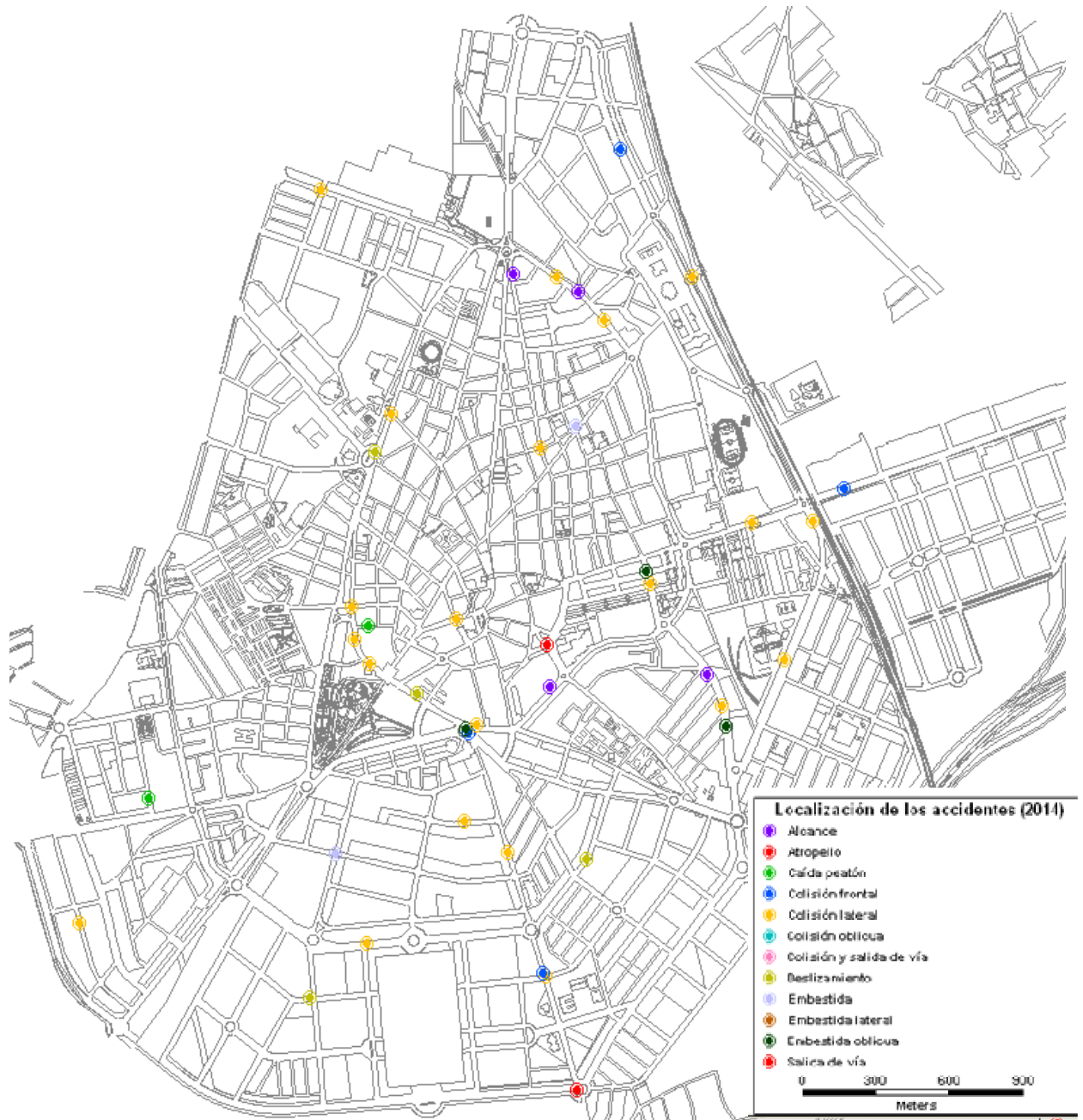
Plano 8: Localización de los ACV por tipología. (2012)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Policía Local de Ciudad Real



Plano 9: Localización de los ACV por tipología. (2013)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Policía Local de Ciudad Real

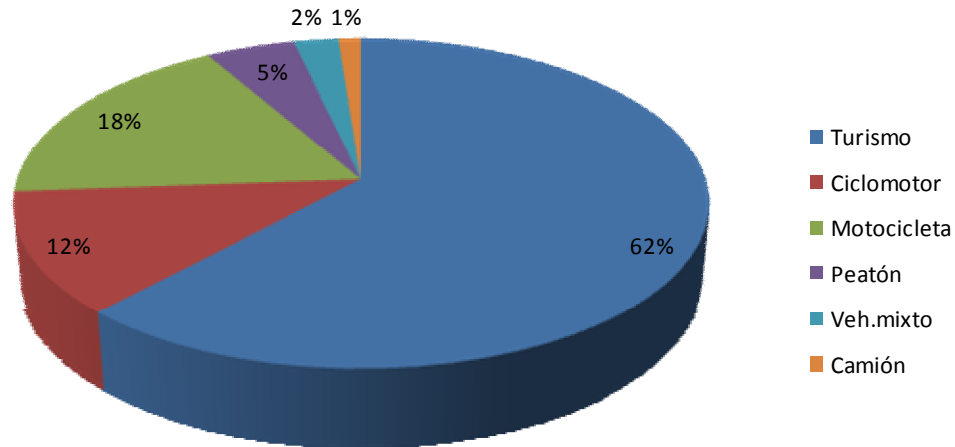


Plano 10: Localización de los ACV por tipología. (2014)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Policía Local de Ciudad Real

6.6. Vehículos implicados en los accidentes

En el año 2014, en los 44 accidentes ocurridos en Ciudad Real, se vieron implicados un total de 84 vehículos, de los cuales 52 fueron turismos.



Gráfica 16: Tipos de vehículos implicados en los ACV 2014

También conviene destacar la alta participación de vehículos de dos ruedas. En este sentido los ciclomotores (12%) y motocicletas (18%) representan el 31%, aunque su peso en el conjunto del parque de vehículos es muy inferior (8%).

Por el contrario, los camiones y furgonetas aún suponiendo un 14% del parque de vehículos, tan solo intervinieron en el 1% de los accidentes.

Destacar la baja implicación de las bicicletas en los accidentes de tráfico y las furgonetas, que ni en 2013 ni 2014 se vieron implicados en un accidente. Esto indica un buen uso de la bicicleta ya que desde el año 2011 se ha incrementado considerablemente (más de un 100%), favorecido por el impulso del Ayuntamiento en la creación de carriles bici.

Tipo	% Veh. implicados	% Parque de veh.
Turismo	65%	75%
Ciclomotor y Motocicleta	31%	8%
Veh. mixto	3%	1%
Camión y Furganeta	1%	14%
Tractores	0%	1%
Autobuses	0%	0,1%
Otros veh.	0%	1%
Total	100%	100%

Tabla 12: Relación parque de vehículos y vehículos implicados en accidentes de tráfico (2014)

6.7. Síntesis de la diagnosis

El proceso de caracterización de Ciudad Real 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 que inciden sobre la seguridad vial urbana suelen ser de muy diversa índole, ya que su raíz puede ser urbanística, normativa, vial, policial, cívica. Por ello es necesario realizar una diagnosis detallada con el fin de asegurar que la definición de los objetivos locales y la formulación de las propuestas de actuación vayan en la misma dirección.

Los principales datos de la diagnosis se basan en las datos obtenidos en los tres últimos años 2012-2013-2014 (último año del que se dispone de datos completos) ya que así se podrá caracterizar cual es la situación actual de la accidentalidad con víctimas en la ciudad, y a partir de aquí definir cuáles son las líneas a seguir para mejorar los puntos débiles detectados y conseguir alcanzar los objetivos marcados en el presente Plan de Seguridad Vial de Ciudad Real.

A continuación se exponen los principales resultados de la diagnosis realizada:

- En los últimos tres años se observa un aumento de la accidentalidad en Sábado mientras que la accidentalidad entre semana se mantiene un índice muy similar (Lunes a Jueves).
- Mientras en años anteriores, la mayoría de los ACV se han concentrado por la mañana (6h-14h), esta tendencia se ha revertido y en el año 2014 se incrementaron los accidentes por la tarde (14h-22h) pudiendo ser causados por un mayor cansancio y menor atención del conductor.
- Los accidentes de los últimos tres años **se localizan fundamentalmente en las rondas (un tercio del total)**: Ronda Alarcos (7 accidentes), Ronda Toledo (6 accidentes) y Ronda del Carmen (5 accidentes). En cuanto a los cruces, los principales puntos negros de la ciudad se encuentran en la Glorieta de la ctra. de Toledo (6 accidentes), la Glorieta del Quijote Azteca (4 accidentes) y el cruce de la Ronda Alarcos con C. Guadiana (4 accidentes).
- El **65%** de los **vehículos implicados** fueron **turismos**, pero también es alta la participación de las motocicletas y ciclomotores (31%) ya que su peso en el parque automovilístico es menor (8% frente al 75% de los turismos).
- En los últimos tres años se han mantenido las cifras sobre la tipología de ACV en los que predomina con gran diferencia las **colisiones laterales** (61%). Así, existe un problema de incumplimiento de las prioridades de paso.

Objetivos específicos:

A partir de los resultados de la diagnosis, los objetivos específicos a desarrollar en el municipio de Ciudad Real son:

1. Reducir el número de colisiones laterales en la ciudad.
2. Reducir el número de accidentes en sábado y las tardes de los días laborables
3. Reducir los puntos de concentración de accidentes de tráfico.
4. Mejorar la recogida y transmisión de datos referentes a los accidentes de tráfico.

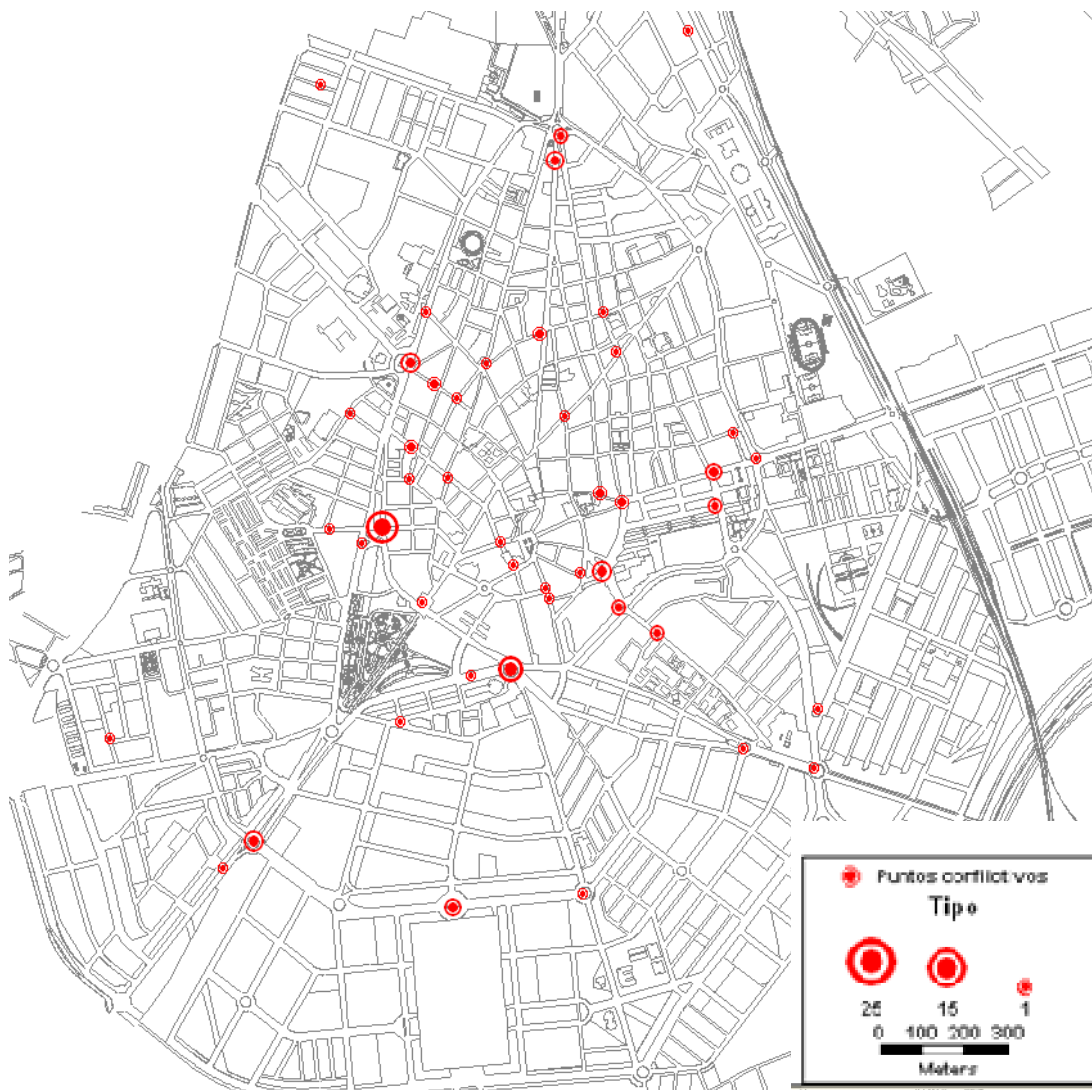
Además, el municipio asume como propios los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 más directamente vinculados con la siniestralidad en zona urbana:

1. Reducción del número de heridos graves en un 35%
2. 30% de reducción de fallecidos por atropello
3. 1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.
4. Cero fallecidos en turismos en zona urbana
5. 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.
6. Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

6.8. El riesgo percibido

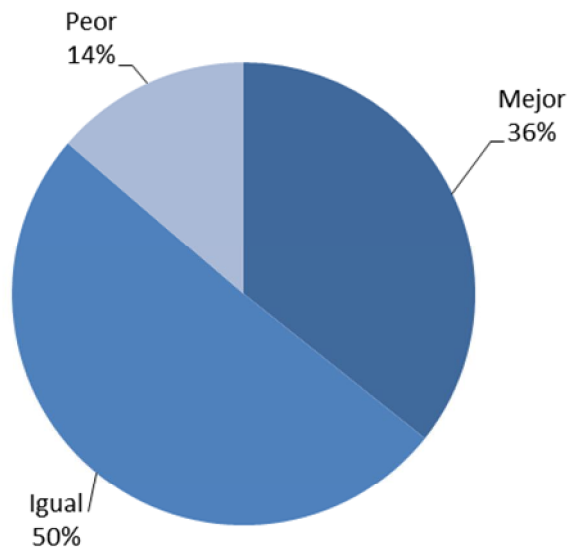
Las encuestas realizadas en el año 2015 en relación con el seguimiento del PMUS de Ciudad Real puso de manifiesto el riesgo percibido por parte de los ciudadanos en algunos puntos de la ciudad.

De las personas encuestadas, tan solo el 22% respondieron ante la pregunta de indicar una calle o cruce donde a su parecer habría que mejorar la seguridad vial, lo que parece evidenciar que no existe una sensación generalizada de inseguridad viaria. De estos, el 15% destacó el cruce de la Ronda Alarcos con la Calle Bernardo Balbuena y un 8% la Rotonda del Quijote Azteca, que en buena parte coincide con puntos en donde se registran un importante número de accidentes. Así, el riesgo percibido coincide en buena medida con el riesgo real.



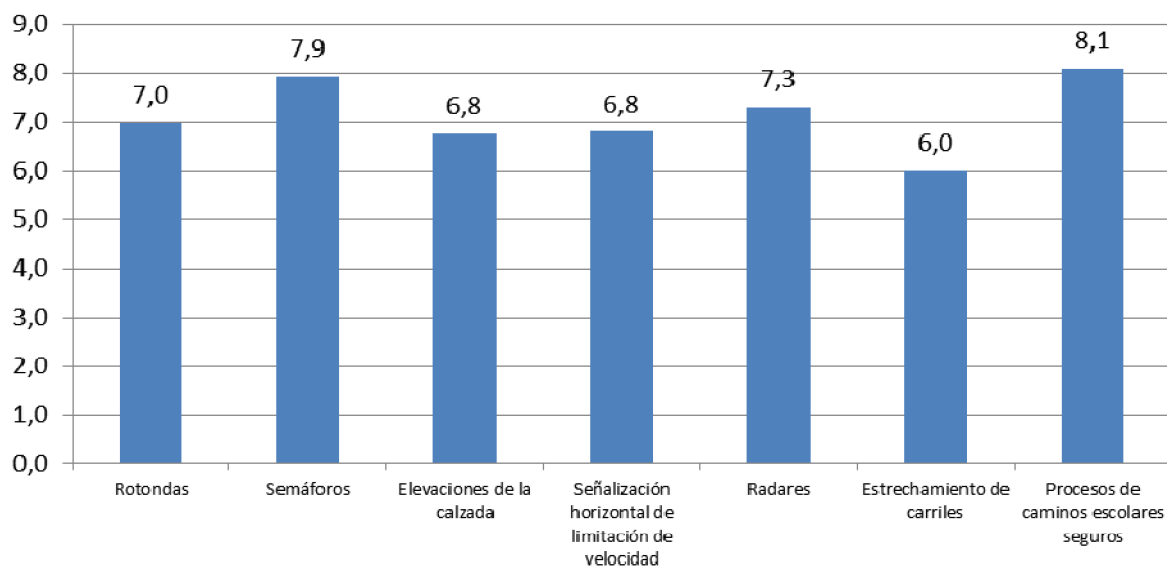
Plano 11: Localización de los puntos conflictivos según el riesgo percibido de los ciudadanos. (2014). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

El ciudadano reconoce que en los últimos años se han llevado a cabo esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Concretamente, el 36% ha percibido una mejora por contra de un 14% que ha visto un empeoramiento.



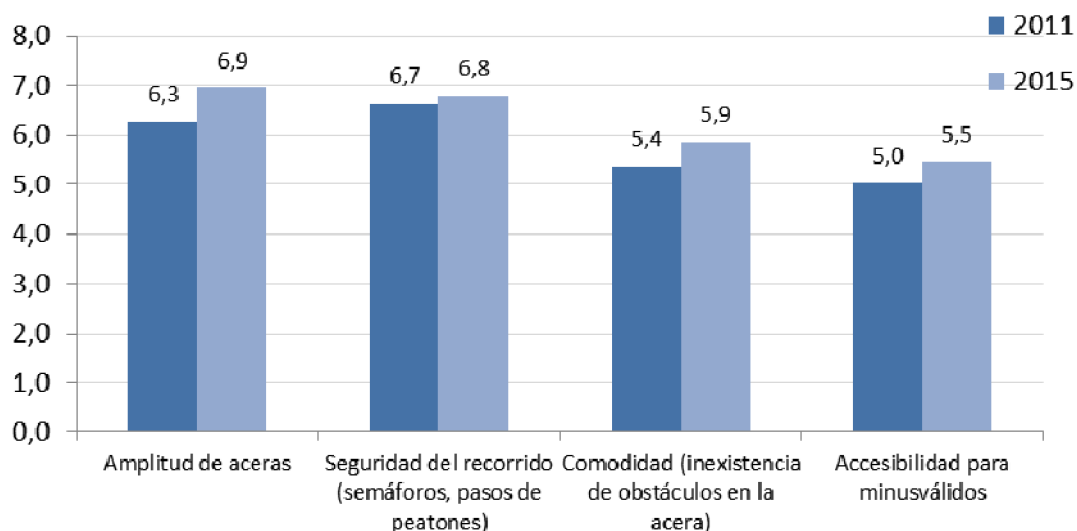
Gráfica 17: Valoración de la seguridad vial. (2015)

También hay un alto nivel de acuerdo en implantar medidas de templado de tráfico para mejorar la seguridad vial, destacándose (puntuación superior a 7) los procesos de camino escolar seguro, las rotondas y los semáforos como los elementos más efectivos.



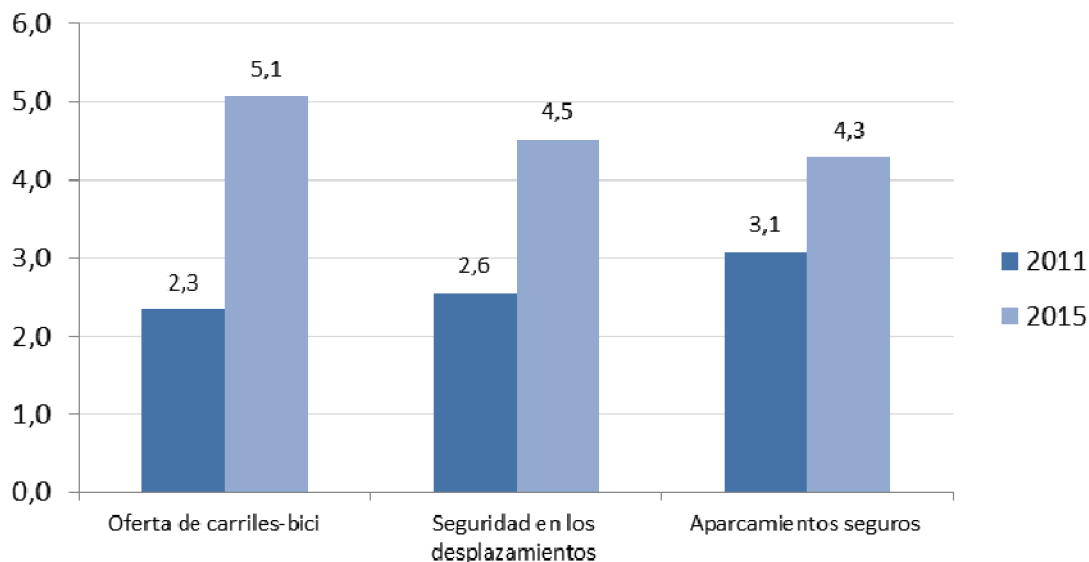
Gráfica 18: Valoración de diferentes elementos de templado de tráfico (0 muy negativa, 10 muy positiva). (2015)

La valoración de diversos aspectos de la movilidad a pie obtuvo mejor puntuación que la conseguida cuatro años atrás. Por lo general, los ciudadanos percibían una mayor seguridad en sus desplazamientos, muy relacionado posiblemente con la reducción de vehículos en la ciudad y sobretodo en el interior de rondas.



Gráfica 20: Valoración de diferentes aspectos de la movilidad peatonal (0 muy negativa, 10 muy positiva). (2015)

Por lo que se refiere a la seguridad en bicicleta, aunque los ciudadanos consideran que ha mejorado, aún obtiene una nota inferior a 5.



Gráfica 23: Valoración de diferentes aspectos de la movilidad en bicicleta (0 muy negativa, 10 muy positiva). (2015)

6.9. Causas probables de la accidentalidad

La siguiente tabla muestra de manera descriptiva la relación entre los principales problemas detectados en Ciudad Real y las posibles causas que los propician.

PROBLEMAS	POSIBLES CAUSAS
<i>Colisión vehículos</i>	Señalización inadecuada, falta de semáforos, velocidad excesiva por comportamiento incívico o por un urbanismo no adecuado, diseño vial inseguro y/o falta de una jerarquía vial clara
<i>Atropello peatones</i>	Falta de semáforos, falta de caminos escolares seguros (peatones niños), falta de áreas seguras para los peatones, falta de educación vial (cruzar fuera de los pasosõ)
<i>Sábado</i>	Conducción irresponsable, exceso de velocidad, falta de control
<i>Rondas</i>	Velocidad excesiva de los conductores, giros a la izquierda, no respeto de los semáforos

6.10. Indicadores

A continuación se relacionan los indicadores, según lo establecido por la guía de la DGT, observándose una evolución positiva en todos los parámetros (excepto el aumento del número de peatones implicados):

	2012	2013	2014	Dif. 2013 - 2014	Dif. %
Población	74.921	74.872	74.960	88	0%
Vehículos	46.089	42.973	42.973	0	0%
Accidentes con víctimas (ACV)	47	54	44	-10	-19%
Víctimas	59	72	52	-20	-28%
Fallecidos	2	2	1	-1	-50%
Accidentes con víctimas/100.000 hab.	63	72	59	-13	-19%
Accidentes con víctimas/10.000 veh.	10	13	10	-2	-19%
Víctimas/100.000 hab.	79	96	69	-27	-28%
Víctimas/10.000 veh.	13	17	12	-5	-28%
Víctimas/accidente	1,26	1,33	1,18	0	-11%
Fallecidos/1.000 accidentes	43	37	23	-14	-39%
Nº de vehículos implicados ACV	90	102	84	-18	-18%
Nº de peatones implicados ACV	3	5	5	0	0%

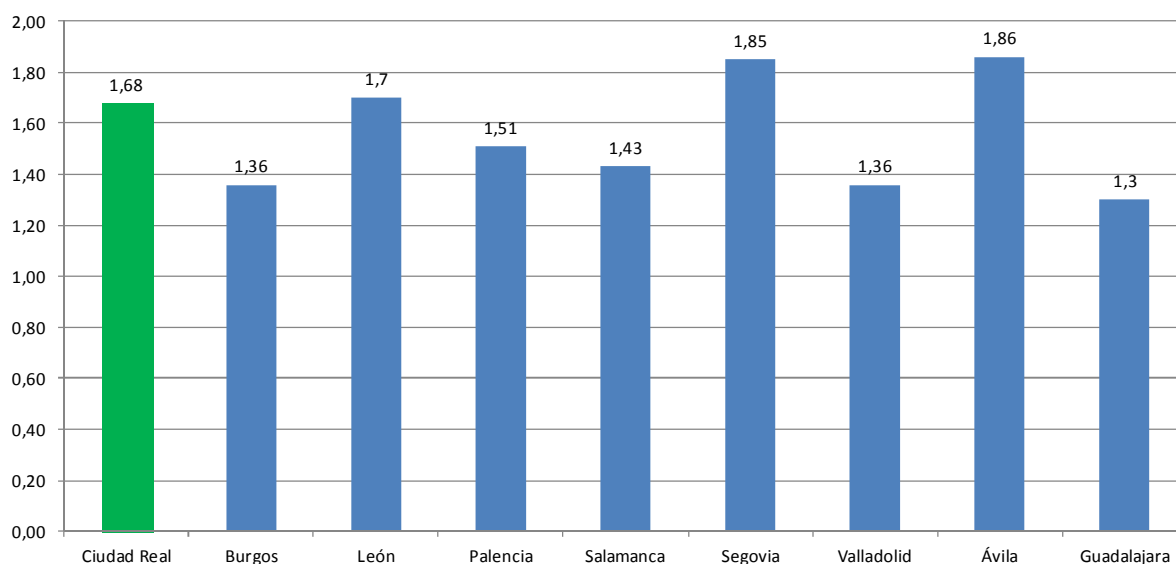
Tabla 13: Indicadores de seguimiento de la accidentalidad con víctimas en Ciudad Real

7. LOS RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES

Para conseguir unos niveles elevados de seguridad vial es importante que no haya sensación de impunidad en el caso de realizar una infracción. Así, la presencia de la policía, la existencia de radares y elementos de control, contribuyen, sin duda, a una reducción del número de accidentes y a concienciar a los usuarios de la vía en el respeto de las normas. En este sentido, una disminución de ese control provoca el efecto inverso, haciendo incrementar la accidentalidad.

La Policía Local Ciudad Real cuenta con **126 policías** junto con **2 vehículos de incidencias**. Además, de forma periódica utiliza un radar facilitado por la Jefatura Provincial de tráfico. También se cuenta con **1 vehículo (multacar)** que se encarga de las denuncias de aparcamiento.

En Ciudad Real hay un índice de **1,68 Policías/1.000 habitantes**, índice similar al de otras capitales de provincia del país. Los policías siguen una formación continua impartida en la Escuela de Protección Ciudadana de Castilla y La Mancha.



Grafica 24: Distribución de los policías/1.000 habitantes de diferentes capitales de provincia

Por lo que se refiere a la seguridad vial en las escuelas, diariamente se controlan los pasos de peatones de los accesos de los colegios. Destacan por su complejidad los de la calle Granada (Colegio Sto. Tomas de Villanueva y el IES Sta María de Alarcos) y el Paseo Carlos Eraña (Marianistas).

De cara a la formación en las escuelas, hay **1 persona** destinada a la educación vial. Los alumnos de 5º y 6º de primaria, además, realizan circuitos con cars en el Parque Infantil de Tráfico.

8. LAS ACTUACIONES EN PREVENCIÓN, CONTROL Y FORMACIÓN

La ciudad de Ciudad Real participa en todas las campañas de control y prevención que organiza la DGT

A lo largo del año, la **Dirección General de Tráfico** organiza las **campañas** de Seguridad Vial a las que se adhiere el Ayuntamiento de Ciudad Real, que a continuación se relacionan:

- Campaña sobre el uso del Cinturón de Seguridad.
- Campaña sobre el control de la 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 de Teléfono Móvil.
- Campaña sobre el transporte de Mercancías.

Durante el año 2014 se impusieron un total de **17.328 denuncias** por infracciones de tráfico. Se observa como en los últimos años han disminuido el número de infracciones relacionadas con el estacionamiento, pasando de ser el 86% (2011) a únicamente el 37% (2014) y que puede ser consecuencia de los menores problemas de estacionamiento derivado de la ampliación de la zona regulada. La utilización del vehículo de denuncia automatizada de que dispone la policía local también ha incidido en esta disminución

Debe indicarse el esfuerzo realizado en aumentar el control de la utilización de sistemas de retención, más que duplicándose el número de denuncias.

También debe subrayarse el escaso peso de las denuncias por sobrepasar los límites de alcohol. La Policía Local de Ciudad Real realiza cada Jueves, Viernes y Sábado controles de alcoholemia y en navidades todos los días.

Por el contrario destaca el aumento de denuncias por superar los límites de velocidad de circulación, pasando de 25 denuncias en 2011 a 112 en 2014. Respecto al año 2013 el aumento ha sido de un 93%. No obstante, en valores absolutos aún constituyen una cifra muy baja.

	2011	2012	2013	2014	Dif. 2013 - 2014	Dif. %
Alcoholemia	79	76	75	58	-17	-23%
Circulación	1.588	573	14.848	9.500	-5.348	-36%
Estacionamiento	15.316	7.091	7.538	6.497	-1.041	-14%
Otros	244	104	223	467	244	109%
Prioridad de paso*	309	139	285	146	-139	-49%
Sistema de retención / seguridad	221	237	397	548	151	38%
Velocidad	25	0	58	112	54	93%
Total	17.782	8.220	23.424	17.328	-6.096	-26%

Tabla 14: Relación de infracciones agrupadas por tipo denunciado en Ciudad Real (2011 . 2014). Fuente: Policía Local

En cuanto al uso del cinturón **en turismos**, se controlaron un 44% más de vehículos, pasando el número de conductores con cinturón de un 85% a un 87%.

Por lo que respecta a los menores, en la comparación de los años 2014 en relación a 2013, se ha reducido un 29% los que no utilizaban un sistema de retención adecuado en los asientos delanteros pero por contra ha aumentado un 41% los que no lo utilizan en los asientos traseros

		2012	2013	2014	Dif. 2013 - 2014	Dif. %	
Conductor	Con cinturón	204	664	862	198	30%	
	Sin cinturón	125	105	125	20	19%	
Pasajeros	Asientos delanteros	Con cinturón	21	82	97	15	18%
		Sin cinturón	14	19	24	5	26%
	Asientos traseros	Con cinturón	103	93	78	-15	-16%
		Sin cinturón	23	21	19	-2	-10%
Menores utilizando sistema de retención adecuado	Asientos delanteros	Con cinturón	44	38	45	7	18%
		Sin cinturón	31	21	15	-6	-29%
	Asientos traseros	Con cinturón	56	68	92	24	35%
		Sin cinturón	19	17	24	7	41%

Tabla 15: Datos sobre la campaña de control del uso del cinturón (2012 . 2014).

Fuente: Policía Local



Por último, desde la Policía Local, dentro de las actuaciones para el camino escolar, se promueve propuestas educativas que además de informar y educar a los alumnos en movilidad y seguridad viaria, transmiten valores de respeto y de convivencia social. Algunas de las campañas realizadas son:

- *El Bus a pie.*
- *Comercio Amigo.*
- *Vehículo compartido.*
- *Talleres educativos.*
- *Comisión de movilidad escolar.*

9. LÍNEAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Una vez identificadas las principales causas de accidentalidad en el municipio de Ciudad Real, se recogen en este apartado las líneas de actuación locales que deben permitir alcanzar el objetivo general planteado, es decir, la reducción de los accidentes de tráfico, de las lesiones y su gravedad.

PROPUESTA 1:

Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico.

PROPUESTA 2

Protección vial de los colectivos más vulnerables

PROPUESTA 3

Difusión de las actuaciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial y continuación de las campañas de educación vial.

PROPUESTA 4

Mantenimiento del control policial de las infracciones

PROPUESTA 5

Incorporar la seguridad vial en la movilidad a los centros de trabajo.

PROPUESTA 6

Sistematización de la recogida de información.

Se trata de una relación abierta, no agrupada por objetivos, ya que muchas de estas son de carácter transversal y atañen a más de un ámbito. Mantener esta transversalidad conceptual en la aplicación de la gestión municipal de Ciudad Real, garantiza una mayor eficacia y más garantías de éxito.

PROPUESTA 1: Ordenación y regulación más segura y sostenible del tráfico

Un diseño vial y una señalización inadecuadas inciden de forma directa sobre 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, etcõ

Por otra parte, la seguridad vial de los conductores depende, en gran medida, de que los movimientos del tráfico se produzcan de forma ordenada y con suficiente visibilidad anticipada. Asimismo, esta ordenación influye sobre la seguridad del resto de usuarios del espacio público, ya que un tráfico más seguro, a la velocidad adecuada y bien regulada disminuye las probabilidades de accidente en los puntos de confluencia con otros medios de transporte.

En Ciudad Real existe una red básica de circulación bien jerarquizada. Esto constituye un primer paso para reducir la velocidad de los vehículos y avanzar en la mejora del tráfico que 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 52% de los accidentes registrados son colisiones laterales muy posiblemente debido a una falta de señalización, visibilidad, conducción distraída. Estos datos denotan que el exceso de velocidad sumado a la distracción reduce el tiempo de reacción del conductor y por tanto aumenta el riesgo de accidente.

Por eso hay que ir más allá y seguir generando mecanismos de gestión de infraestructuras que garanticen el cumplimiento de la velocidad establecida.

Se considera que muchos de los accidentes en general y las víctimas en particular se podrían haber evitado si la velocidad de circulación hubiera sido menor. Así, en las colisiones laterales una menor velocidad de circulación permite al vehículo que se incorpora a la vía un mayor tiempo de reacción. Del mismo modo, una menor velocidad de circulación en las rondas, por ejemplo, permitirían evitar las colisiones por alcance que se producen por vehículos que giran a la izquierda. Por último, una menor velocidad también disminuye el riesgo de atropellos y sus consecuencias. El hecho de que el 16% de los accidentes con víctimas sean atropellos a peatones, implica la necesidad de mejorar la seguridad de esta movilidad

Para poner en marcha esta propuesta se podrían llevar a cabo las siguientes acciones:

1. RED BÁSICA DE VEHÍCULOS

- **Reducción de la amplitud de los carriles de circulación** en aquellos casos en que un ancho excesivo induzca a una velocidad excesiva. Esta medida permitirá mejorar el reparto del espacio vial y destinar ese espacio al peatón, al ciclista o al aparcamiento. La amplitud de los carriles de circulación tiene una relación directa con el exceso de

velocidad, de manera que a más amplitud, mayor velocidad; es por ello que en muchas ocasiones una planificación adecuada de los viales puede suponer una política de calmado de tráfico más eficaz y menos costosa que la posterior implantación de elementos limitadores de la velocidad como puedan ser pasos elevados, badenes o bandas sonoras. Estas últimas, además, suelen tener un coste de mantenimiento u ocasionar molestias a los vecinos por ruidos. El conductor, al no tener sensación de amplitud, circula más atento y reduciendo la velocidad, por ello se establecen las siguientes amplitudes de carriles de circulación:

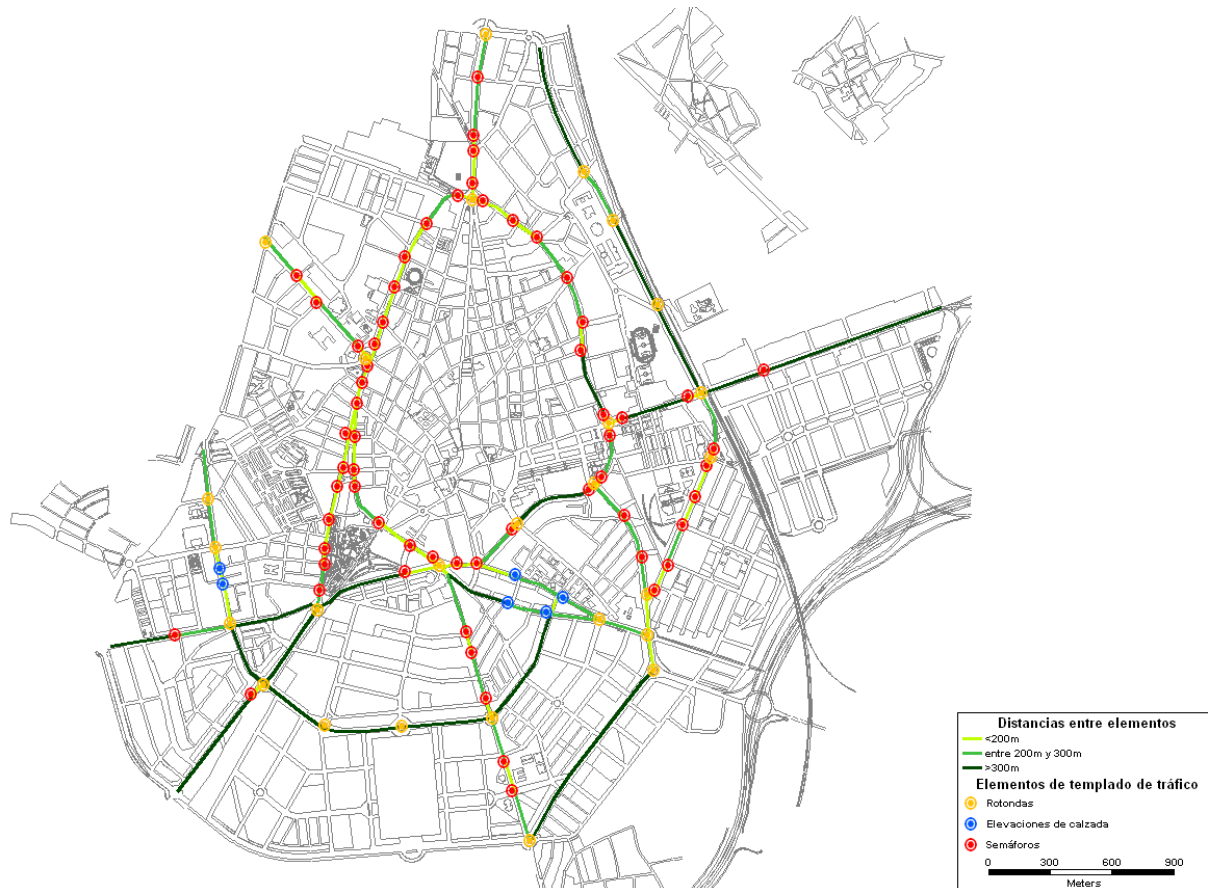
- Único carril de circulación

En el caso de una vía que tenga solamente un carril de circulación se establece una dimensión máxima de **3,5 metros**, con la excepción de que la vía cuente con aparcamiento en batería, en cuyo caso deberá disponerse de una amplitud mayor, para realizar de manera cómoda las maniobras de estacionamiento.

- Más de un carril de circulación

Cuando la vía cuente con más de un carril de circulación, éstos tendrán una dimensión máxima de **3 metros por carril**, como mínimo el situado más próximo a la calzada. A modo de ejemplo, la Ctra. De Carrión o la Av. Europa disponen de una amplitud de carril excesiva. El espacio sobrante se podría destinar a crear un carril-bici.

- **Revisar la regulación semafórica existente en las vías principales** para evitar que se produzcan ondas verdes que permitan a los vehículos alcanzar velocidades importantes. Las ondas verdes solo son positivas si se asegura que los vehículos circulan a la velocidad permitida.
- **Completar la regulación semafórica existente en las vías principales** con objeto de que haya un elemento limitador de velocidad como mínimo cada 300 metros. Las Rondas y las vías radiales son los únicos ejes que están regulados semafóricamente. En este sentido, se plantea la implantación de algún semáforo adicional como por ejemplo en la Ctra. de Valdepeñas y en la Ronda Calatrava a la altura de la c. Quevedo
- **Implantar elevaciones de calzada en aquellos puntos donde se considere preciso.** Existen otros ejes de la red básica no regulados semafóricamente pero en los que se plantea que haya un elemento limitador de velocidad como mínimo cada 200-300 m. (rotonda, elevación de calzada etc.). Se plantea, como modelo prioritario, la implantación de cojines berlineses ya que no afectan a la circulación del transporte público ni a los vehículos de dos ruedas.



Plano 13: Localización y distancia entre elementos de templado de tráfico en la Red Básica. (2014). Elaboración: Propia a partir de los datos recogidos.

La Ronda Alarcos y Ronda del Carme (entre la glorieta del Quijote Azteca y Puerta de Toledo), son los tramos de la red viaria básica en los que se localizan el mayor número de semáforos a menor distancia. Curiosamente coincide con la zona de mayor concentración de accidentes y donde los ciudadanos tienen una mayor percepción de riesgo,

Por lo general la Red Básica dispone de una muy buena cobertura de elementos de templado de tráfico.

- **Solucionar los puntos/tramos con concentración de accidentes.** Se plantea ejecutar actuaciones de mejora de la seguridad vial en todos aquellos puntos en que en los últimos tres años se hayan producido un mínimo de tres accidentes con víctimas.
- **Revisar regularmente el estado de la calzada y la conservación de la señalización,** en especial las señales de advertencia de peligro y de prioridad, así como el correcto funcionamiento de los semáforos.
- **Instalar elementos de control tecnológico** (control fotográfico de la velocidad, radares, etc.).
- **Convertir en ciclo-carril y limitar a 30 km/hora los carriles derecho de todas las vías básicas con más 1 carril de circulación**

- **Reforzar la señalización de peligro por alcance en todas las Rondas**
- **Limitar la circulación de vehículos pesados en el núcleo urbano.** Los vehículos pesados no están preparados para circular por las calles de la ciudad. Así, no únicamente presentan problemas de giro sino que las consecuencias de los accidentes son mucho mayores.

2. RED LOCAL

- **Implantación de calles 30.** La actuación llevada a cabo en el interior de rondas se podría extender al resto de calles de la red local.
- **Mejora de la visibilidad en las intersecciones.** Aunque la mayoría de intersecciones ya disponen de elementos de protección para evitar que los vehículos estacionen incorrectamente en las esquinas dificultando la visibilidad, aún queda algún cruce por resolver. Por ello, se plantea continuar con esta labor, principalmente en aquellas intersecciones donde se han registrado accidentes (ej: calle de la Mata con Pozo Concejo).

PROPUESTA 2: Protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables

Los peatones, especialmente los niños y la gente mayor, son el colectivo más vulnerable ante los vehículos de motor, por lo que requieren de un tratamiento específico que permita su protección. De cara a priorizar las actuaciones, se han de considerar dos cuestiones: la protección de la red básica de peatones y la mejora de aquellos puntos con un alto nivel de riesgo de sufrir accidentes.

La movilidad de los niños y jóvenes que se desplazan diariamente a los centros educativos debe poder garantizarse en las máximas condiciones de seguridad, siendo uno de los instrumentos básicos para conseguirlo la realización de procesos de **camino escolares seguros y sostenibles**. Para llevarlos a cabo, hay que tener en cuenta, por un lado, las pautas de movilidad de los escolares y, por el otro, detectar las deficiencias infraestructurales de las vías utilizadas habitualmente por los niños.

En general, determinar los puntos especialmente conflictivos: aceras que no dispongan de una amplitud mínima, obstáculos situados en la vía que dificultan la circulación de peatones y 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 del peatón, y vías donde es difícil la convivencia entre vehículos y ciclistas.

Entre las acciones que se proponen para mejorar la seguridad de los colectivos más vulnerables están:

- **Peatones:**
 - **Garantizar la continuidad peatonal y las condiciones de seguridad en las intersecciones de los principales itinerarios peatonales.** Comprobar que los itinerarios peatonales existentes coinciden con los itinerarios naturales de los peatones. Siempre que no se pueda asegurar implantar itinerarios peatonales dentro de un itinerario natural del peatón, se deberá vallar el entorno para reconducir y guiar a los peatones a que crucen la vía por un paso seguro.
 - **Incrementar las zonas peatonales.** Seguir ampliando el espacio destinado en exclusiva a los peatones, de acuerdo con lo establecido en el PMUS.
 - **Garantizar que las aceras cuenten siempre con un ancho mínimo,** de acuerdo con las Directrices definidas en el PMUS, libre de obstáculos para ofrecer a los peatones una movilidad segura en todos los nuevos desarrollos.



- **Instalar semáforos de ciclos variables para adaptar el tiempo de los semáforos al flujo de vehículos y la presencia de peatones.**
- **Crear caminos escolares seguros.**
- **Mejorar las condiciones de accesibilidad en las aceras:**
 - Continuar con la actuaciones encaminadas a eliminar de las aceras aquellos obstáculos que puedan impedir la movilidad de personas que se desplacen en sillas de ruedas, que sean ancianos o tengan una visión limitada o nula
 - Continuar con la adaptación de los pasos de peatones y los semáforos, para que dichas personas puedan cruzar las calles con menos dificultades.

PROPUESTA 3: Difusión de las actuaciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial y continuación de las campañas de educación vial

En la práctica totalidad de los accidentes, el factor humano interviene en mayor o menor medida. Por tanto, incidir en la concienciación de la población sobre la responsabilidad y riesgos que supone la utilización de un vehículo es un factor básico dentro de la seguridad vial. Aunque los resultados de estas acciones no se vean de forma inmediata, no por ello debe restarse importancia a esta parte del plan.

En los últimos años hemos asistido a una mejora muy significativa de los niveles de seguridad vial en el conjunto de la Unión Europea y, particularmente, en España. Las causas de este fenómeno son bien conocidas: unas importantes inversiones en infraestructuras, de las prestaciones de los vehículos y, finalmente, un cambio sustancial en las actitudes de los conductores, que han evolucionado hacia patrones de mayor responsabilidad. Todo ello se ha visto facilitado por un entorno regulatorio cada vez más exigente.

Curiosamente, sin embargo, las distracciones, que son el primer factor concurrente de accidentalidad en nuestro país, han quedado al margen del foco de atención principal de la opinión pública y de la política de seguridad vial. Quizá porque se trata de una causa de siniestralidad mucho más difusa, y por ello más difícil de abordar.

Es por ello clave generar un estado de opinión que conceda la importancia que se merece a la problemática de las distracciones en la conducción. Solo así podrán reducirse y, con ello, se logrará reducir aún más las muertes en accidente de tráfico.

Del mismo modo, también es imprescindible que se lleve a cabo la máxima difusión de los resultados del Plan de Seguridad Vial. 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 toda la población.

Estas actuaciones, en la medida de lo posible, deben ofrecerse en ruedas de prensa convocadas por el consistorio con la periodicidad que se defina. En este sentido, 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 planteadas para los diferentes colectivos deben permitir asimismo la participación, por lo que deben generarse los mecanismos más adecuados para conseguir este objetivo. Los medios de comunicación locales han de participar activamente en la difusión de los mensajes preventivos facilitados por el Gabinete de prensa.

Para ello se proponen las siguientes acciones:

- Elaborar y aplicar un **plan de comunicación en materia de seguridad vial**. Así, se propone definir un programa temático específico que refuerce la actuación de control del cumplimiento de las normas de circulación, que se produce durante todo el año. Como mínimo se contemplarán los siguientes elementos de difusión mediante
 - Ruedas de prensa de:
 - Presentación de los informes de seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial
 - Presentación de los resultados de los procesos de camino escolar
 - Campañas de control específica que se lleven a cabo de acuerdo con la DGT (documentación, móvil, sistemas de retención etc.)
 - Utilización de los paneles de señalización variable del Ayuntamiento para dar mensajes sobre seguridad vial (controles de velocidad, utilización del móvil, etc.); especialmente en aquellos momentos del día en que se registran más accidentes. En este sentido, se deben reforzar los mensajes durante el periodo de tarde, en que el conductor se encuentra más cansado y presta menos atención.

Además del seguimiento y el control de las campañas que elabora la DGT, es necesario adaptar otras medidas de concienciación adecuadas a las características de la accidentalidad local. Así, no tan solo se trata de realizar campañas para la población mayor, niños o personas de movilidad reducida, sino también realizarlas para los jóvenes. Desde un punto de vista transversal se debe actuar desde los diferentes ámbitos capaces de transmitir una correcta educación vial.

En este sentido, las campañas de educación vial deben abarcan todos los grupos de edad:

- **Campañas de educación vial para niños:** Se continuaran realizando campañas en los colegios de educación infantil y primaria, sobre los recorridos o caminos escolares, instruyéndolos con conocimientos sobre seguridad vial.
- **Campañas de educación vial para jóvenes.** En concreto se proponen realizar las siguientes acciones:
 - Formación en autoescuelas sobre la influencia del alcohol, los medicamentos y otras drogas en la seguridad vial.

- Formación de alumnos de bachillerato y de otros ciclos formativos equivalentes para reducir los accidentes de tráfico relacionados con el consumo de alcohol y cannabis. Desde los institutos de secundaria se promoverán campañas de concienciación sobre la elevada siniestralidad causada por las infracciones de los conductores, proporcionando datos y videos sobre la siniestralidad por una conducción temeraria.
- ***Campañas de educación vial para personas mayores:*** Las personas mayores son uno de los grupos de población más vulnerables. Por ello, se propone la realización de charlas destinadas a la educación vial en los distintos centros sociales. Es importante que en estas charlas se realice una exposición de los datos sobre la elevada siniestralidad en los atropellos a peatones de edad avanzada, y se impartan simultáneamente conocimientos para una correcta circulación por las vías urbanas.
- ***Realizar acciones de comunicación directa sobre los colectivos de conductores profesionales urbanos:*** conductores de autobús, distribuidores, taxistas, mensajeros, repartidores, etc. Se plantea realizar convenios con las principales empresas de flotas para que la Policía Local realice periódicamente cursos entre sus conductores. Se puede realizar como formación compensatoria por denuncias. Se ha de incidir especialmente entre los conductores de motos y ciclomotores, ya que participan en el 30% de los accidentes.
- ***Colaborar con entidades relacionadas con la movilidad y la seguridad vial (RACE, fundaciones de empresas aseguradoras, etc.),*** mediante convenios de colaboración para la realización de campañas conjuntas, difusión de materiales sobre seguridad vial, etc.

PROPUESTA 4: Mantenimiento del control policial

- Se plantea continuar e intensificar los controles sobre el exceso de velocidad, el uso de elementos de retención (cinturones, sillitas, etc.), el uso de móviles, los niveles de alcoholemia, etc, de acuerdo con todas las campañas que lleva a cabo la DGT. Con estas medidas, el número de accidentes se verá reducido en gran medida. Por otra parte, 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. Dentro de esta área se propone incorporar los objetivos sobre control y disciplina vial que se plantean en la estrategia de seguridad vial que son los siguientes:
 - **Control de la velocidad manuales**
 - **Controles de alcoholemia/drogas**
 - **Control del uso del cinturón de seguridad y sillitas infantiles**
 - **Control uso del teléfono móvil y GPS**
 - **Control de la indisciplina en el estacionamiento**
 - **Control de la documentación del transporte escolar y de mercancías**

Además se aprovecharán los controles para revisar la documentación de los vehículos. Debido al uso prácticamente del 100% del uso del casco no se considera necesario establecer controles específicos.

PROPUESTA 5: Incorporar la seguridad vial en la movilidad a los centros de trabajo

En el entorno de Ciudad Real se localizan algunos Polígonos Industriales con empresas que determinan una movilidad de carácter obligado (por motivo trabajo). Debe indicarse que los accidentes en %inere+son responsables del 38% de las víctimas mortales laborales y del 22% de las víctimas graves¹.

Por otro lado, el IDAE ha lanzado una importante línea de ayuda para la realización y aplicación de Planes al Transporte al Trabajo (PTT). Desde el Ayuntamiento se plantea como línea de acción el **promover planes de transporte al trabajo en empresas y administraciones públicas** (Hospital y Universidad por ejemplo) mediante:

- Divulgar la existencia de los PTT y de las ayudas que establece el IDAE a través de los canales que habitualmente tiene el Ayuntamiento con las asociaciones empresariales.
- Ayudar en la tramitación de la petición de ayudas
- Asesorar y supervisar la realización de los PTT
- Implantar las actuaciones en la vía pública que se deriven de los PTT siempre y cuando hayan sido supervisados por el Ayuntamiento.

¹ ISTAS (2006)

PROPUESTA 6: Sistematización de la recogida de información.

Para diagnosticar correctamente el nivel de accidentalidad urbana de Ciudad Real y definir los objetivos de actuación a corto, medio y largo plazo, debe disponerse de un sistema de recogida y tratamiento de datos sistemática.

Así, como instrumento de apoyo se propone como acción **incorporar una aplicación informática que permita una gestión eficaz de la información de accidentes**. En concreto, esta aplicación debe permitir:

- Llevar a cabo un registro normalizado y exhaustivo de todos los accidentes ocurridos en Ciudad Real en donde haya habido víctimas.
- Analizar estadísticamente los accidentes en función de la edad, sexo, periodo del día, tipo de accidente, vehículos implicados, etc..
- Representar cartográficamente la localización de los accidentes
- Generar automáticamente los indicadores del PMUS relativos a accidentalidad

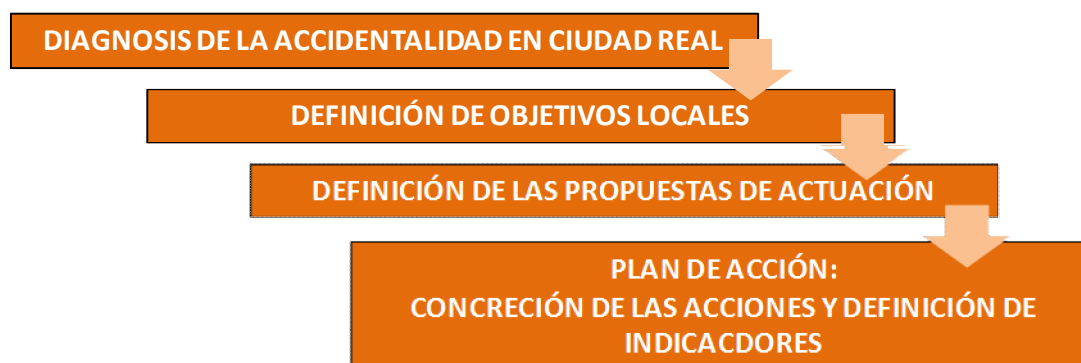
10. PLAN DE ACCIÓN

Una vez definidos y acordados los objetivos locales y las propuestas de actuación necesarias para conseguir alcanzar dichos objetivos, es necesario concretar las acciones que garantizaran el buen funcionamiento y progreso del Plan de Seguridad Vial Urbana.

Una declaración de intenciones no resuelve por ella misma los problemas, sino se acompaña de recursos que hagan posible la puesta en marcha de las acciones previstas y de un calendario de actuación posibilista que no conduzca a la desilusión a medio plazo por un empuje inicial excesivo y poco realista. Por ello es importante centrar los esfuerzos en pocas acciones que puedan ser desarrolladas con la máxima intensidad.

Este procedimiento de concreción se conoce como Plan de Acción, y debe contar con la implicación de todo el Consistorio, y por supuesto de la población.

En el siguiente esquema se muestra los pasos que ha seguido el presente documento para llegar a la fase de concreción del Plan de Acción del PSV de Ciudad Real:



El presupuesto para la realización de las acciones previstas en el PSV sería de aproximadamente 0,75 M[€] para un periodo de 4 años. La práctica totalidad de este presupuesto correspondería a la propuesta 1 (Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico). A ello habría que añadir las actuaciones del PMUS destinadas a mejorar la oferta peatonal con un coste estimado superior a los 4 M[€] y las que se deriven del Plan Director de Movilidad Ciclista.

Se considerara que las propuestas de difusión, educación, control de infracciones, fomento de planes del transporte al trabajo y sistematización de los datos de seguridad vial se harán con una reasignación de los recursos propios del Ayuntamiento.

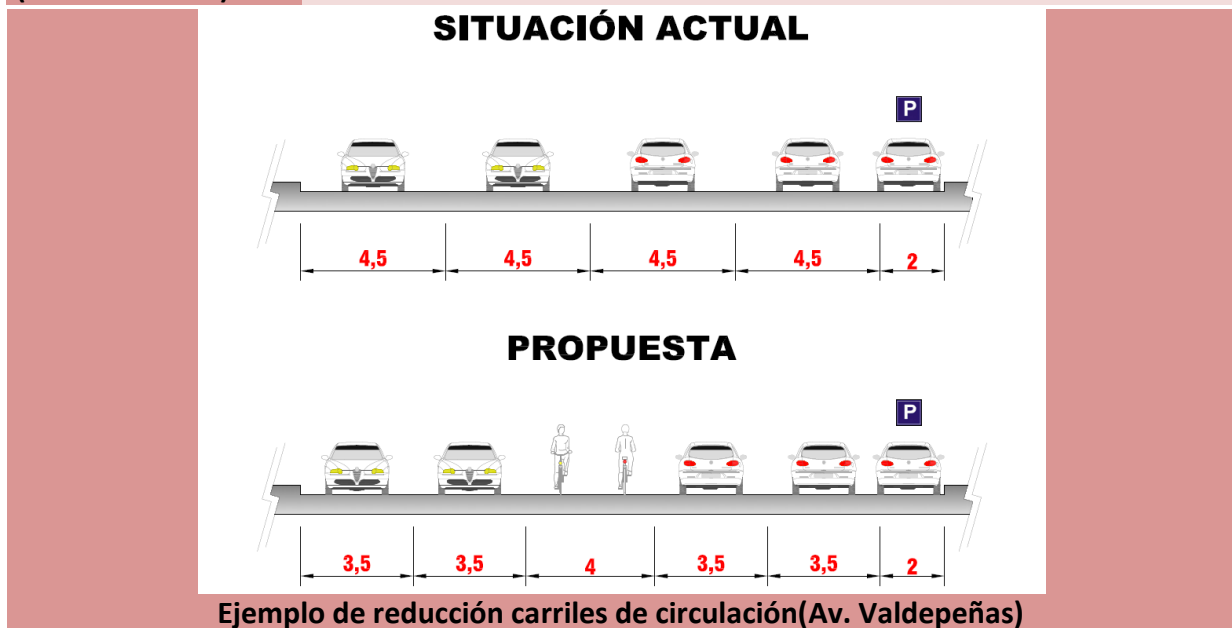
A continuación detallamos las actuaciones para cada una de las propuestas de actuación planteadas:

10.1. Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico.

Se plantea un total de 12 acciones, con un coste estimado ligeramente superior al medio millón de euros para los próximos 4 años.

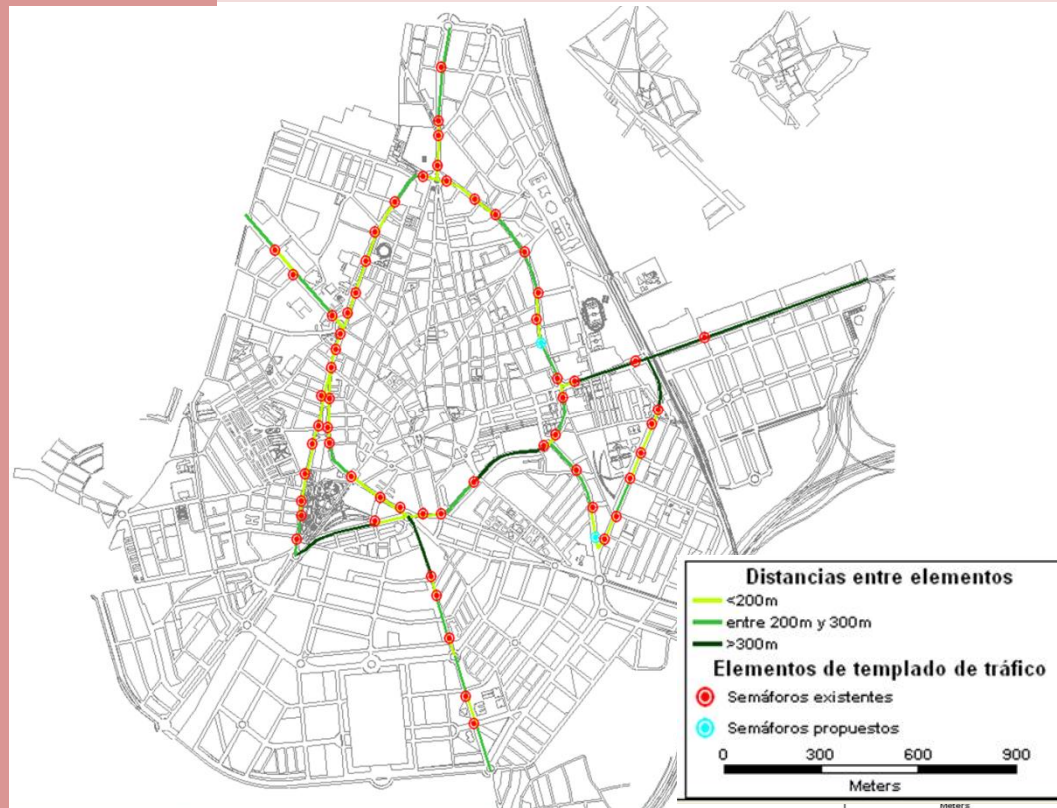
1. Ordenación y regulación más segura y sostenible del tráfico	Presupuesto PSV	Otros planes
Acción 1: Reducir la amplitud de los carriles de circulación.		Plan Ciclista
Acción 2: Revisar la regulación semafórica existente en las vías principales.	Contrato Mantenimiento	
Acción 3: Completar la regulación semafórica existente en las vías principales	50.000	
Acción 4: Implantar elevaciones de calzada donde se considere preciso	48.000 (6.000 x 4 elementos x 2 sentidos)	
Acción 5: Solucionar los puntos/tramos con concentración de accidentes	50.000	
Acción 6: Revisar regularmente el estado de la calzada y la conservación de la señalización y los semáforos	Contrato Mantenimiento	
Acción 7: Instalar elementos de control tecnológico en la red básica de vehículos.	100.000	
Acción 8: Convertir en ciclo-carril y limitar a 30 km/hora los carriles derecho de todas las vías básicas con más 1 carril de circulación	120.000	
Acción 9: Reforzar la señalización de peligro por alcance en todas las Rondas	8.500	
Acción 10: Limitar la circulación de vehículos pesados en el núcleo urbano	30.000	
Acción 11: Implantar calles 30 en todas las vías locales	250.000	
Acción 12: Mejora de la visibilidad en las intersecciones	48.000	
TOTAL	556.500	

ACCIÓN 1	Reducir la amplitud de los carriles de circulación
Descripción:	Reducir la anchura de los carriles de circulación en aquellas vías donde se haya observado una mayor concentración de accidentes. A corto plazo se plantea actuar en Ctra. de Valdepeñas, Av. Europa y Ctra. de Carrión. Se puede aprovechar la reducción de amplitud para implantar un carril-bici.
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios
Presupuesto (€)	Incluido en el Plan Director de Movilidad Ciclista
Financiación	Propia
Periodo de realización	2015-2019
Recursos materiales	Propios
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: km de vías en las que se ha reducido la amplitud de los carriles de circulación
Valor inicial	Indicador 1: 0 km
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 2 km



ACCIÓN 2	Revisar la regulación semafórica existente en las vías principales
Descripción:	Revisar la regulación semafórica existente con el objetivo de evitar que se produzcan ondas verdes que permitan a los vehículos alcanzar velocidades superiores a las permitidas. Las vías reguladas con semáforos son: Rondas, Ctra. de Toledo, Ctra. de Carrión, Av. Europa, Ctra. de Valdepeñas y Ctra. de la Fuensanta principalmente. Se plantea que en la próxima renovación del contrato de mantenimiento de semáforos se incorporen estos criterios e incluso ciclos que se autoregulen en función de la detección de la velocidad a la que circulan los vehículos.
Dpto implicado	Movilidad
Concejalías	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Integrado en el contrato de mantenimiento de semáforos
Periodo de realización	2016
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: % de vehículos que sobrepasan los 50 km/hora (antes de implantar la nueva regulación deberá establecerse un valor base)
Valor inicial	Indicador 1: Por determinar
Valor final	Indicador 1: 3%
<p style="text-align: center;"><i>Ejes objeto de regulación semafórica</i></p>	

ACCIÓN 3	Completar la regulación semafórica existente en las vías principales
Descripción:	Completar la regulación semafórica existente en las vías principales de tal forma que no existan tramos de más de 300m sin semáforo o que los cruces especialmente conflictivos se encuentren semaforizados. Se plantean un mínimo de dos semáforos: Ctra. de Valdepeñas a la altura de la Av. Europa y Ronda Calatrava a la altura de la c. Quevedo.
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	50.000 (25.000 x 2 semáforos)
Financiación	Propia
Periodo de realización	2016-2017
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Tramos de más de 300 m sin semáforos en la red básica controlada con regulación semafórica
Valor inicial	Indicador 1: 4
Valor final	Indicador 1: 2



Propuesta de nuevos semáforos

ACCIÓN 4

Implantar elevaciones de calzada donde se considere preciso

Descripción:

En las vías básicas no reguladas semafóricamente se plantea implantar elevaciones de calzada para que haya un elemento limitador como mínimo cada 300 m. Se priorizarán aquellos puntos donde se hayan producido accidentes: Ctra. Puertollano/c. la Solana Av. Reyes Católicos con Giraldo de Merlo y Obispo Rafael Torija, Av. Jesús de Garrido con c. Burgos como mínimo. En algún caso se podrá sustituir el elevador por un radar (entorno de hospital)

Departamento implicado

Movilidad

Concejalías implicadas

Régimen Interior y Seguridad Ciudadana

Presupuesto

48.000 ((6.000 x 4 elementos x 2 sentidos)

Financiación

Propia

Periodo de realización

2016-2019

Indicadores de seguimiento

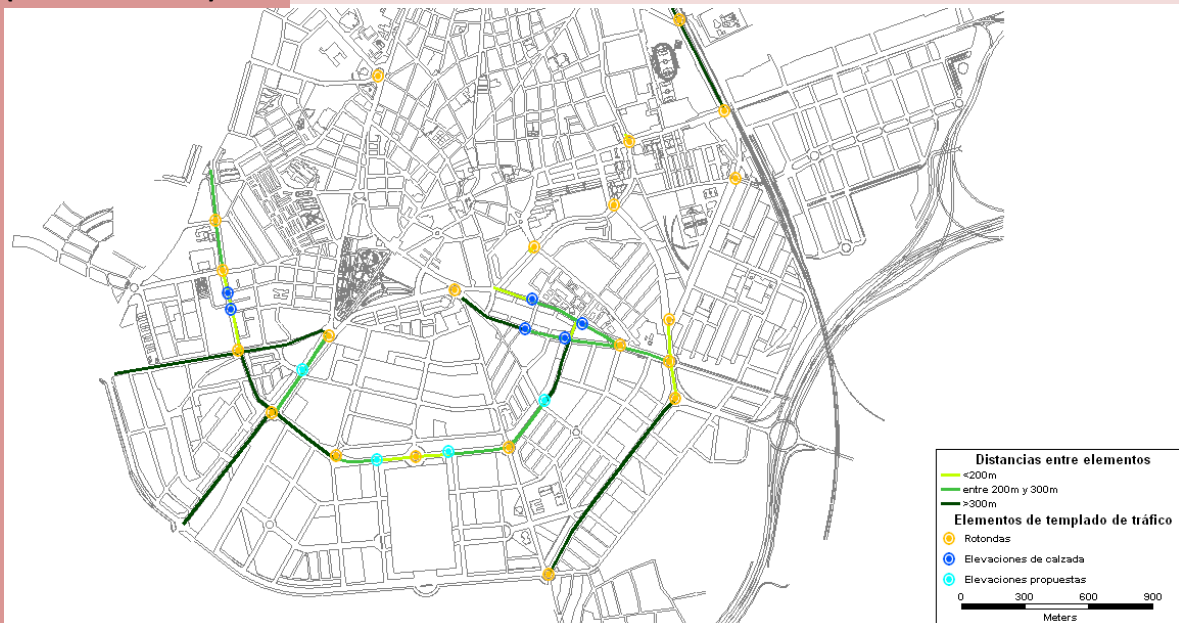
Indicador 1: Tramos de más de 300 m en la red básica no controlada semafóricamente

Valor inicial

Indicador 1: 8

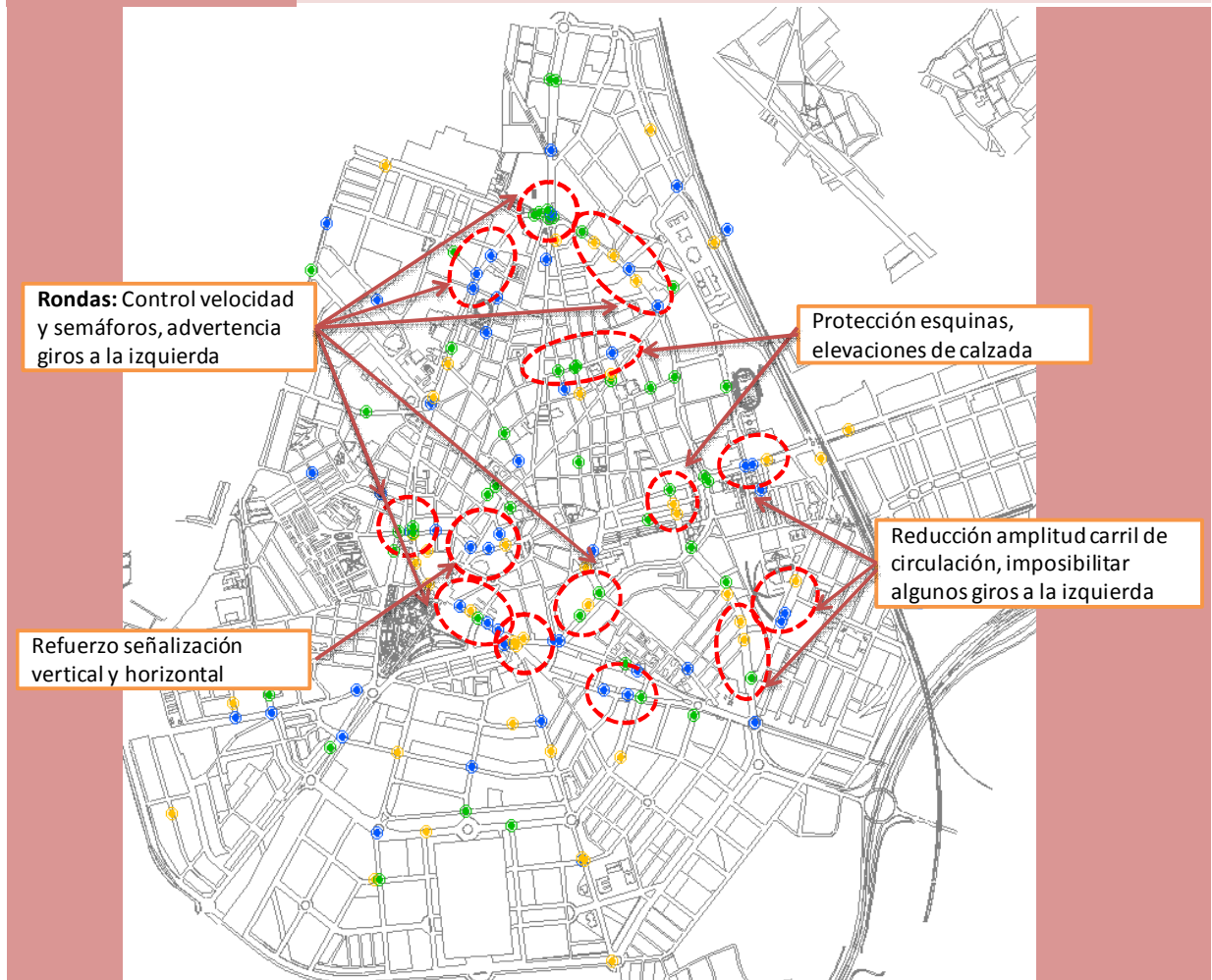
Valor final (escenario final)

Indicador 1: 5



Vías de la red viaria básica no reguladas semafóricamente

ACCIÓN 5	Solucionar los puntos/tramos con concentración de accidentes
Descripción:	Ejecutar actuaciones de mejora de la seguridad vial en todos aquellos puntos en que en los últimos tres años se hayan producido un mínimo de tres accidentes con víctimas. En las vías básicas la regulación semafórica, limitación de la amplitud de carriles, implantación de elevaciones de calzada permitirá minimizar el riesgo de accidentes. En calles locales se plantean actuaciones complementarias
Depto. implicado	Movilidad
Concejalías	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	50.000 (10.000€ punto x 5 puntos)
Financiación	Propia
Periodo realización	2016-2019
Indicador	Indicador 1: Puntos/Tramos con concentración de accidentes
Valor inicial	Indicador 1: 14
Valor final	Indicador 1: 7

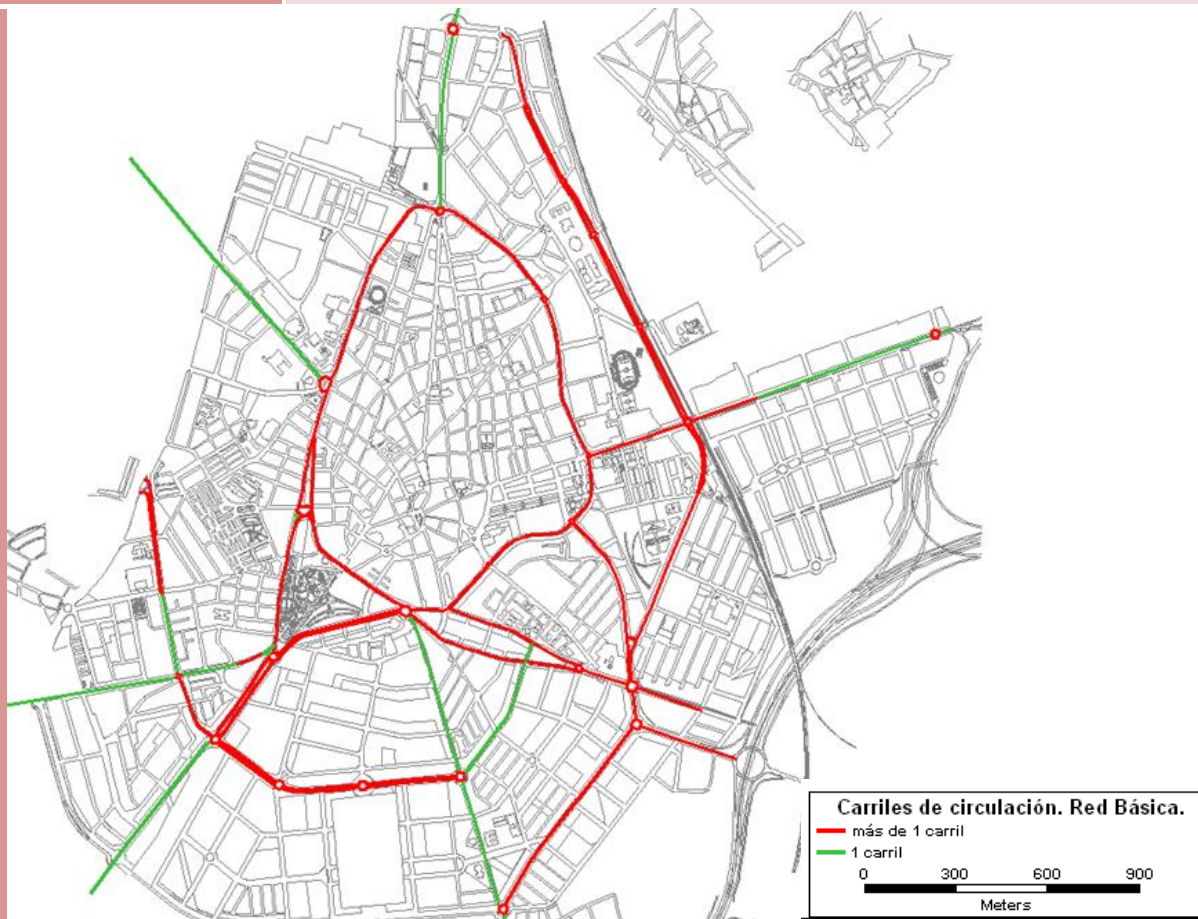




ACCIÓN 6	Revisar regularmente el estado de la calzada y la conservación de la señalización y los semáforos
Descripción:	Establecer un calendario periódico de renovación del pavimento y mantenimiento de la señalización y los semáforos
Departamento implicado	Movilidad/Mantenimiento de servicios e instalaciones
Concejalías implicadas	Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Integrada en los distintos contratos de mantenimiento
Financiación	Propia
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Sin indicador

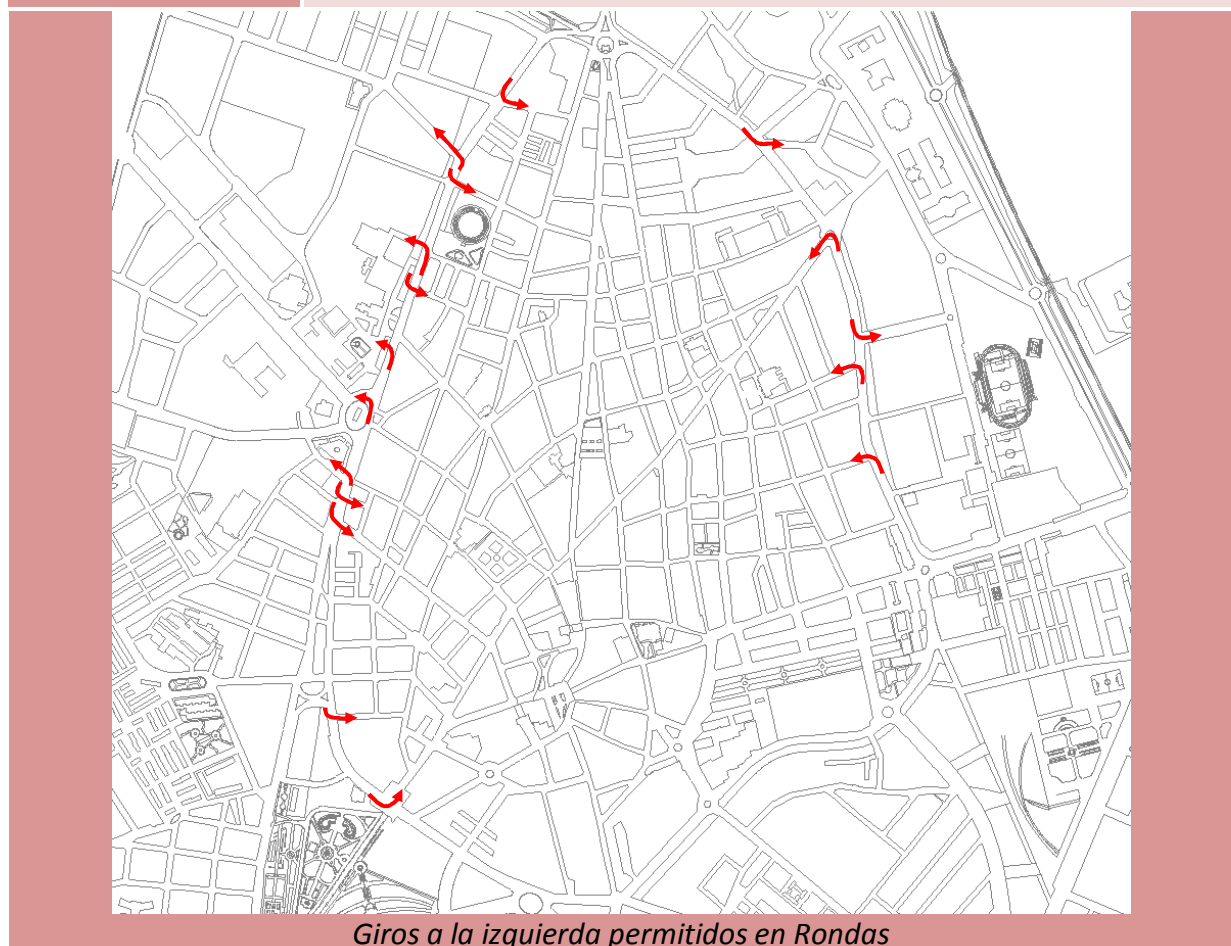
ACCIÓN: 7	Instalar elementos de control tecnológico en las vías básicas
Descripción:	Instalar elementos de control tecnológico, como radares de velocidad, en las vías de mayor concentración de accidentes y donde se haya detectado que los vehículos circulan a velocidades superiores a las permitidas. Asimismo se debería instalar un sistema de detección fotorojo en los cruces más conflictivos. Estas actuaciones deberán llevarse a cabo en la red básica semaforizada.
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Colaboradores externos	DGT, Empresa de gestión de semáforos y Empresa gestión de multas
Presupuesto	Integrado como mejora en los contratos de mantenimiento de semáforos
Financiación	Parcialmente por la DGT
Periodo de realización	2013-2016
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: % de vehículos que sobrepasan la velocidad establecida
	Indicador 2: % de vehículos que se pasan el semáforo en rojo
Valor inicial	Indicador 1:
	Indicador 2:
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 3%
	Indicador 2: 3%

ACCIÓN: 8	Convertir en ciclo-carril y limitar a 30 km/hora los carriles derecho de todas las vías básicas con más 1 carril de circulación
Descripción:	Se considera que en el carril derecho de las vías básicas se puede reducir la velocidad a 30 km/hora para facilitar la convivencia con las bicicletas
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	120.000 (24 km x 2.500€/km x 2 sentidos)
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: km de red básica con limitación a 30 km/hora en el carril derecho
Valor inicial	Indicador 1: 0
Valor final	Indicador 1: 3%

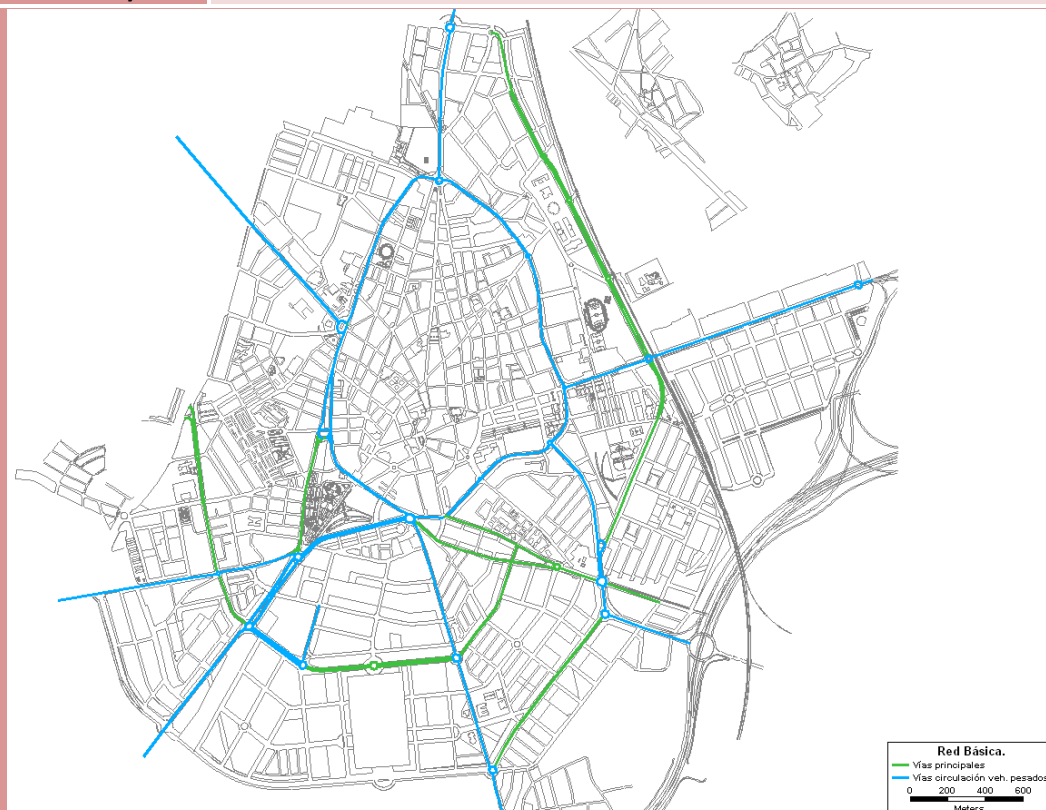


Número de carriles de la red viaria básica

ACCIÓN: 9	Reforzar la señalización de peligro por alcance en todas las Rondas
Descripción:	En las rondas están autorizados diversos giros a la izquierda que hacen que se paren los vehículos de forma repentina pudiendo generar colisiones por alcance
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	8.500 (17 giros x 500 €/giro)
Financiación	Recursos propios
Periodo de realización	2016
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Giros a la izquierda con señal de peligro
Valor inicial	Indicador 1: 0
Valor final	Indicador 1: 17



ACCIÓN: 10	Limitar la circulación de vehículos pesados en el núcleo urbano
Descripción:	Se plantea limitar la circulación de vehículos pesados a pocas vías, aquellas que conecten con los polígonos industriales o aquellas en que no haya otra alternativa para atravesar la ciudad. Se deberán señalar todos los accesos así como plantear la señalización correspondiente en la variante
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	30.000
Financiación	Recursos propios
Periodo de realización	2017
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Zonas ambientales con limitación a 30 km/hora
Valor inicial	Indicador 1: 1
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 14



Itinerarios de vehículos pesados

ACCIÓN: 11	Implantar calles 30 en todas las vías locales
Descripción:	Se plantea que en todas las calles de la red local se limite la velocidad a 30 km/hora. Se plantea la modificación de la ordenanza y el refuerzo de la señalización en aquellas zonas de la ciudad que lo requieran.
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	250.000 (14 zonas x 18.000€/zona)
Financiación	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Zonas ambientales con limitación a 30 km/hora
Valor inicial	Indicador 1: 1
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 14



Señalización calle 30 en el interior de Rondas

ACCIÓN: 12	Mejora de la visibilidad en las intersecciones
Descripción:	Implantar elementos de protección en las intersecciones que eviten la indisciplina de estacionamiento
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	48.000 (12.000 €/año)
Financiación	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Nº de intersecciones protegidas
Valor inicial	Indicador 1:---
Valor final (escenario final)	Indicador 1:



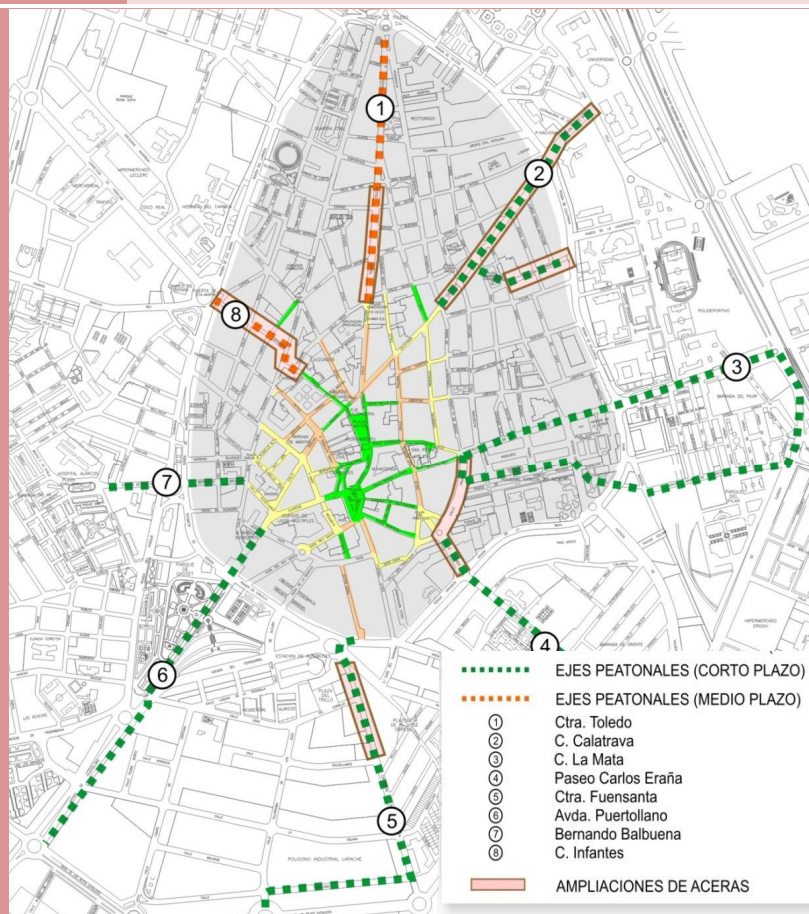
Vehículo mal estacionado en el cruce de c. Mata con Pozo Concejo

10.2. Protección vial de los colectivos más vulnerables

En el PMUS se establecen una serie de medidas para mejorar la oferta peatonal que se recogen en el presente Plan de Seguridad Vial. Se estima en más de 4 millones las actuaciones previstas en este sentido. Además se propone crear una partida específica a la realización de procesos de camino escolar. El resto de acciones se incluyen dentro de las partidas que dispone el ayuntamiento para renovación del acerado y la mejora de la accesibilidad.

2. Protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables	Presupuesto PSV	Presupuesto PMUS
ACCIÓN 1: Garantizar la continuidad peatonal y las condiciones de seguridad en las intersecciones de los principales itinerarios peatonales		500.000
ACCIÓN 2: Incrementar las zonas peatonales		3.632.000
ACCIÓN 3: Garantizar que las aceras cuenten siempre con un ancho mínimo	Partida obras	
ACCIÓN 4: Instalar semáforos de ciclos variables para adaptar el tiempo de los semáforos al flujo de vehículos y la presencia de peatones.	Contrato mantenimiento	
ACCIÓN 5: Crear caminos escolares seguros	180.000	
ACCIÓN 6: Mejorar las condiciones de accesibilidad en las aceras	Contrato mantenimiento	
TOTAL	180.000	4.132.000

ACCIÓN 1	Garantizar la continuidad peatonal y las condiciones de seguridad en las intersecciones de los principales itinerarios peatonales
Descripción:	Comprobar que los itinerarios peatonales existentes coinciden con los itinerarios naturales de los peatones. Siempre que no se pueda asegurar implantar itinerarios peatonales dentro de un itinerario natural del peatón, se deberá vallar el entorno para reconducir y guiar a los peatones a que crucen la vía por un paso seguro. Se establecen como prioritarias las actuaciones previstas en el PMUS
Dpto implicado	Movilidad/Obras municipales
Concejalías implicadas	Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	El Previsto en el PMUS: 500.000 €
Financiación	Propia
Periodo de realización	2015-2019
Indicador	Indicador: Km de vías donde se ha mejorado la acera
Valor inicial	Indicador 1: 0
Valor final	Indicador 1: 2



Ampliaciones de aceras previstas en el PMUS

ACCIÓN 2	Incrementar las zonas peatonales
Descripción:	Aumentar las zonas peatonales previstas en el PMUS
Depto implicado	Movilidad/Obras municipales
Concejalías implicadas	Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	3.632.000
Financiación	Recursos propios
Periodo de realización	2016-2019
Indicador	Indicador 1: superficie zonas peatonales (m2)
Valor inicial	Indicador 1: 63.659 m2
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 110.585 m2



Zonas peatonales previstas en el PMUS

ACCIÓN 3	Garantizar que las aceras cuenten siempre con un ancho mínimo
Descripción:	El PMUS establece una serie de directrices de amplitud de aceras en los nuevos desarrollos que deberá reflejarse en la modificación del Plan General
Departamento implicado	Planificación y operaciones estratégicas
Concejalías implicadas	Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios
Presupuesto	A cargo de los nuevos desarrollos
Financiación	
Periodo de realización	2016-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Sin indicador

ACCIÓN 4	Instalar semáforos de ciclos variables para adaptar el tiempo de los semáforos al flujo de vehículos y la presencia de peatones.
Descripción:	Aprovechando la renovación del contrato de mantenimiento de semáforos se plantea que se añada como mejora la posibilidad de que en determinados cruces con un significativo número de peatones (Ctra.de Carrión, c. Granada o Pozo Dulce por ejemplo) se establezca un sistema que adapte el tiempo de verde de los peatones a su flujo.
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Integrado en el contrato de mantenimiento
Financiación	Recursos propios
Periodo de realización	2016-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Pasos de peatones con gestión semafórica adaptada a flujos
Valor inicial	Indicador 1: 0
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 4

ACCIÓN 5	Crear caminos escolares seguros
Descripción:	Se plantea que en la gran parte de los colegios se proceda a la realización de procesos de Camino Escolar
Departamento implicado	Movilidad/Seguridad/Obras/Educación
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios Educación y Deportes
Presupuesto	Integrado en el contrato de mantenimiento
Financiación	150.000 (15.000 € colegio x 3 colegios año)
Periodo de realización	2016-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Número de procesos de Camino Escolar
Valor inicial	Indicador 1: 2
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 14

ACCIÓN 6	Mejorar las condiciones de accesibilidad en las aceras
Descripción:	o Continuar con la actuaciones encaminadas a eliminar de las aceras aquellos obstáculos que puedan impedir la movilidad de personas que se desplacen en sillas de ruedas, que sean ancianos o tengan una visión limitada o nula o Continuar con la adaptación de los pasos de peatones y los semáforos, para que dichas personas puedan cruzar las calles con menos dificultades.
Departamento implicado	Obras
Concejalías implicadas	Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios
Presupuesto	Integrado en el contrato de obras
Financiación	
Periodo de realización	2016-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Sin indicador

10.3. Difusión de las actuaciones municipales en materia de seguridad vial y continuación de las campañas de educación vial

Para llevar a cabo las acciones correspondientes a esta propuesta se plantea utilizar, a priori, los recursos propios del departamento de movilidad y de la Policía Local. En este último caso se deberían asignar más recursos personales a las tareas de educación vial.

3.Información sobre la prevención de accidentes
ACCIÓN 1: Plan de comunicación en materia de seguridad vial
ACCIÓN 2: Campañas de educación vial para niños
ACCIÓN 3: Campañas de educación vial para niños
ACCIÓN 4: Campañas de educación vial para personas mayores
ACCIÓN 5: Realizar acciones de comunicación directa sobre los colectivos de conductores profesionales urbanos
ACCIÓN 6: Colaborar con entidades relacionadas con la movilidad y la seguridad vial

ACCIÓN 1	Plan de comunicación en materia de seguridad vial
Descripción:	Comunicar mediante ruedas de prensa y paneles de información al usuario de todas las actuaciones que se lleven a cabo por parte del Ayuntamiento en materia de seguridad vial: campañas de control, procesos de camino escolar, implantación de elementos de control, informes de seguimiento del Plan de Seguridad Vial, etc.
Departamento implicado	Movilidad/ Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	25.000
Periodo de realización	2015-2019
Indicador	Indicador 1: Comunicaciones año en materia de seguridad vial
Valor inicial	Indicador 1: 0
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 6

ACCIÓN 2	Campañas de educación vial para niños
Descripción:	Continuar con las clases de educación vial realizadas por parte de la Policía en los colegios
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Número de niños que han asistido a clases de educación vial
Valor inicial	Indicador 1: Por definir
Valor final (escenario final)	Indicador 1: Por definir

ACCIÓN 3	Campañas de educación vial para jóvenes
Descripción:	Realizar clases de educación vial en los institutos por parte de monitores adscritos al área de movilidad
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Movilidad
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Número de jóvenes que han asistido a cursos de educación vial
Valor inicial	Indicador 1: Por definir
Valor final (escenario final)	Indicador 1: Por definir

ACCIÓN 4	Campañas de educación vial para personas mayores
Descripción:	Realizar clases de educación vial en los centros sociales de mayores por parte de monitores del área de Movilidad
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Número de personas mayores que han asistido a cursos de educación vial
Valor inicial	Indicador 1: Por definir
Valor final (escenario final)	Indicador 1: Por definir

ACCIÓN 5	Realizar acciones de comunicación directa sobre los colectivos de conductores profesionales urbanos
Descripción:	Se plantea realizar convenios con las principales empresas de flotas para que se realicen periódicamente cursos entre sus conductores. Se puede realizar como formación compensatoria por denuncias.
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Número de conductores profesionales que han asistido a cursos de educación vial
Valor inicial	Indicador 1: Por definir
Valor final (escenario final)	Indicador 1: Por definir

ACCIÓN 6	Colaborar con entidades relacionadas con la movilidad y la seguridad vial
Descripción:	Realización de convenios de colaboración para la realización de campañas conjuntas, difusión de materiales sobre seguridad vial, etc.
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Número de convenios
Valor inicial	Indicador 1: Por definir
Valor final (escenario final)	Indicador 1: Por definir

10.4. Mantenimiento del control policial de las infracciones

Al igual que en la propuesta anterior se plantea realizar las distintas acciones con los recursos de la Policía Local.

4. Mantenimiento del control policial

ACCIÓN 1: Control de infracciones por exceso de velocidad

ACCIÓN 2: Control de infracciones por superar los niveles de alcohol o drogas

ACCIÓN 3: Control de uso del cinturón y sillitas infantiles

ACCIÓN 4: Control de uso del móvil y GPS

ACCIÓN 5: Control de la indisciplina de estacionamiento

ACCIÓN 6: Controles del transporte escolar y de mercancías

A continuación se describen las distintas acciones planteadas

ACCIÓN 1	Control de infracciones por exceso de velocidad
Descripción:	Continuar con los controles manuales de la velocidad (excepto en la vías básica que estén controladas por dispositivos automáticos) .
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Colaboradores externos	DGT
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de denuncias por exceso de velocidad (controles manuales)
	Indicador 2: % de conductores que sobrepasan el límite establecido
Valor inicial	Indicador 1: 112
	Indicador 2:
Valor final (escenario final)	Indicador 1:
	Indicador 2: 5%

ACCIÓN 2	Control de infracciones por superar los niveles de alcohol o drogas
Descripción:	Continuar con los controles
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Colaboradores externos	DGT
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de denuncias por alcohol y drogas
	Indicador 2: % de conductores que sobrepasan el límite establecido
Valor inicial	Indicador 1: 58
	Indicador 2:
Valor final (escenario final)	Indicador 1:
	Indicador 3: 1%

ACCIÓN 3	Control de uso del cinturón y sillitas infantiles
Descripción:	Continuar con los controles
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Colaboradores externos	DGT
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de denuncias por no utilizar elementos de retención
	Indicador 2: % de viajeros que no utilizan sistemas de retención
Valor inicial	Indicador 1: 548
	Indicador 2: 15%
Valor final (escenario final)	Indicador 1:
	Indicador 2: 5%

ACCIÓN 4	Control de uso del móvil y GPS
Descripción:	Continuar con los controles
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Colaboradores externos	DGT
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de denuncias por utilizar el móvil
	Indicador 2: % de viajeros que utilizan el móvil
Valor inicial	Indicador 1:
	Indicador 2:
Valor final (escenario final)	Indicador 1:
	Indicador 2: 1%

ACCIÓN 5	Control de la indisciplina de estacionamiento
Descripción:	Continuar con los controles, utilizando el vehículo de denuncia automatizada existente en la actualidad
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de denuncias por indisciplina de estacionamiento
	Indicador 2: Veh ilegales/100 m
Valor inicial	Indicador 1: 6.497
	Indicador 2:
Valor final (escenario final)	Indicador 1:
	Indicador 2:

ACCIÓN 6	Controles del transporte escolar y de mercancías
Descripción:	Continuar con los controles de cumplimiento de la normativa vigente por parte de los vehículos de flotas
Departamento implicado	Seguridad y orden público
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de denuncias por falta de documentación
	Indicador 2: % de vehículos por falta de documentación
Valor inicial	Indicador 1:
	Indicador 2:
Valor final (escenario final)	Indicador 1:
	Indicador 2:

10.5. La seguridad vial en la movilidad a los centros de trabajo.

ACCIÓN 1	Promover planes de transporte al trabajo en empresas y administraciones públicas
Descripción:	Informar, asesorar a las empresas y centros de administraciones públicas en la realización de Planes del Transporte al Trabajo. Aplicar la actuaciones de los PTT que sean de competencia municipal
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Recursos propios
Periodo de realización	2015-2019
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: nº de planes del transporte al trabajo realizados
Valor inicial	Indicador 1: 0
Valor final (escenario final)	Indicador 1: 8

10.6. Sistematización de la recogida de información.

ACCIÓN 1	Incorporar una aplicación informática que permita una gestión eficaz de la información de accidentes
Descripción:	Implantar una aplicación informática que se utilice para el registro y control de la accidentalidad local, para que ésta incluya las variables necesarias para generar fácilmente los resultados detallados en el presente PSV. La aplicación además del tratamiento estadístico de los datos, debería permitir el tratamiento gráfico y cartográfico de los mismos.
Departamento implicado	Movilidad
Concejalías implicadas	Régimen Interior y Seguridad Ciudadana
Presupuesto	Con recursos propios
Financiación	
Periodo de realización	2016
Recursos materiales	Propios
Indicadores de seguimiento	Indicador 1: Sin indicador

11. CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL

Para garantizar el éxito del Plan de Seguridad Vial es fundamental la creación de un órgano municipal en el que se impliquen las diferentes áreas del Ayuntamiento y se de 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 Ciudad Real.

En este sentido el Consejo Municipal se creará como órgano consultivo para cualquier actividad innovadora relacionada con la Seguridad Vial que el Ayuntamiento de Ciudad Real 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 del formato y periodicidad con que se 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.

Las bases de la metodología de trabajo que se propone son sencillas y se basan, fundamentalmente en establecer de forma periódica reuniones de coordinación con los responsables de las distintas áreas, que permitan conocer los avances obtenidos. En paralelo estas reuniones servirán para definir las acciones a desarrollar en cada momento.

Para el seguimiento del desarrollo del Plan es imprescindible la figura de un **Coordinador** que sirva de referencia a todos los responsables de áreas y garantice el seguimiento de los objetivos del Plan.

Este consejo municipal de Seguridad Vial se podría integrar en el Consejo Local de Tráfico.

12. GLOSARIO

- **Accidentes de Circulación:** son objeto de estadística los que reúnen las circunstancias siguientes:
 - 1.1. 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.
 - 1.2. Resultar a consecuencia de los mismos:
 - a) Una o varias personas muertas o heridas.
 - b) Solo daños materiales.
 - 1.3. Estar implicado al menos un vehículo en movimiento.
- **Accidente con víctimas:** Aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas.
- **Accidente con sólo daños materiales:** Aquél 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 resultado muerta en un accidente de circulación, pero 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 se determinará mediante el seguimiento de todos los casos; el de los fallecidos dentro de los treinta días se determinará, hasta el momento en que esté plenamente garantizado el seguimiento real de todos los heridos durante ese periodo, aplicando a la cifra de muertos a veinticuatro horas el factor de corrección que se deduzca del seguimiento real de una muestra representativa de heridos graves que, al menos cada cuatro años, realizará la Dirección General de Tráfico, bajo la supervisión del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Estos factores de corrección se aplicaron por primera vez en el año 1993, y han sido revisados en dos ocasiones.

- **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:
 - a) Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados
 - b) Peatones
 - c) Animales
 - d) Otro obstáculo
- **Víctima:** Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.
- **Vuelco/Caída:** Acción y efecto de volcar-se o caer el vehículo.