

## ACTIVIDAD 2:

# DISEÑO DE UN PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL. MUNICIPIO DE COSLADA. MADRID

## CURSO: PLANES DE SEGURIDAD VIAL (FUNDACION MAPFRE)

Nombre: M<sup>a</sup> Teresa Moreno Carmona

DNI: 52342795-Q

Fecha: Diciembre 2013

## Índice:

### DISEÑO DE UN PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL .....1

|      |   |    |
|------|---|----|
| I.   | ELECCIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN.....   | 3  |
| 1.   | <i>Descripción general.....</i>   | 3  |
| 2.   | <i>División Administrativa.....</i>   | 4  |
| 3.   | <i>Vías de circunvalación limítrofes .....</i>  | 7  |
| 4.   | <i>Transporte público.....</i>  | 8  |
| 5.   | <i>Equipamientos de salud, educación y cultura:.....</i>  | 9  |
| 6.   | <i>Grado de Participación ciudadana .....</i>   | 9  |
| 7.   | <i>Búsqueda de fuentes de información y bases de datos.....</i>                                   | 10 |
| II.  | ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA.....   | 11 |
| a.   | <i>Datos procedentes de los estudios de siniestralidad urbana .....</i>                           | 11 |
| b.   | <i>Colectivos vulnerables: .....</i>  | 12 |
| III. | ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ANTES DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN.....                                    | 13 |
| 1.   | <i>Extracto de una Entrevista con un Agente de la Policía Local de Coslada: .....</i>             | 13 |
| 2.   | <i>Localizaciones de las cámaras de visualización del estado del tráfico rodado. ....</i>         | 14 |
| 3.   | <i>Parque de vehículos .....</i>  | 17 |
| 4.   | <i>Censo de conductores.....</i>  | 18 |
| 5.   | <i>Puntos negros desde el punto de vista de la siniestralidad .....</i>                           | 18 |
| 6.   | <i>Noticias relacionadas: .....</i>   | 19 |
| IV.  | DESARROLLO DEL PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL.....   | 21 |
| 1.   | <i>Apoyo y compromiso político .....</i>  | 21 |
| 2.   | <i>Establecimiento de marco institucional. Las competencias del Ayuntamiento de Coslada. ....</i> | 25 |
| 3.   | <i>Filosofía en relación con la Seguridad Vial .....</i>  | 27 |
| 4.   | <i>Implantación de un modelo de gestión y control. ....</i>                                       | 28 |
| 5.   | <i>Recopilación y análisis de datos estadísticos de accidentes .....</i>                          | 28 |
| 6.   | <i>Establecimientos de objetivos concretos .....</i>  | 31 |
| 7.   | <i>Financiación de medidas.....</i>   | 33 |
| 8.   | <i>Establecimiento de indicadores de seguridad vial.....</i>                                      | 33 |
| 9.   | <i>Determinación de mecanismos de seguimiento y evaluación del Plan.....</i>                      | 37 |
| 10.  | <i>Elaboración del contenido del Plan. ....</i>   | 38 |
| V.   | BIBLIOGRAFÍA.....   | 62 |

## I. Elección del ámbito de aplicación del Plan.

### 1. Descripción general

Coslada es un municipio situado en la zona este de la Comunidad de Madrid, España. Ubicado en el Corredor del Henares, con una extensión de 11,7 km<sup>2</sup> y unos 90.000 habitantes. Limita al este con San Fernando de Henares y con Madrid, y limita también con Madrid al norte, al sur y al oeste. Salvo su límite con San Fernando, se encuentra rodeado por el término municipal de Madrid.

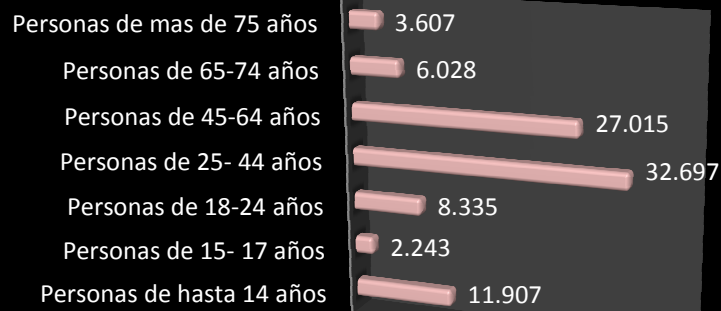
Coslada se sitúa en el Valle del Henares en su nexo con la Cuenca del Jarama. Conformaba una sucesión urbana con San Fernando de Henares, en un cruce de caminos a la salida noreste de Madrid, entre las autopistas A-2, M-40 y M-45. Localizado a escasa distancia del aeropuerto internacional de Madrid-Barajas, con accesos por ferrocarril y recientemente, por la línea 7 del Metro de Madrid. Sus límites han ido variando históricamente y lindaba con poblaciones algunas de ellas hoy desaparecidas y otras absorbidas por el municipio de Madrid (Ambroz, Vicálvaro o Canillejas entre otras). Hoy limita con los municipios de Madrid y San Fernando de Henares.

Su proximidad a Madrid hace que se encuadre en el área de influencia de la capital. No obstante, Coslada siempre se ha configurado como una ciudad independiente. Toda la franja norte de su término municipal está ocupada por zonas industriales especializadas en la logística y actividades complementarias al transporte.

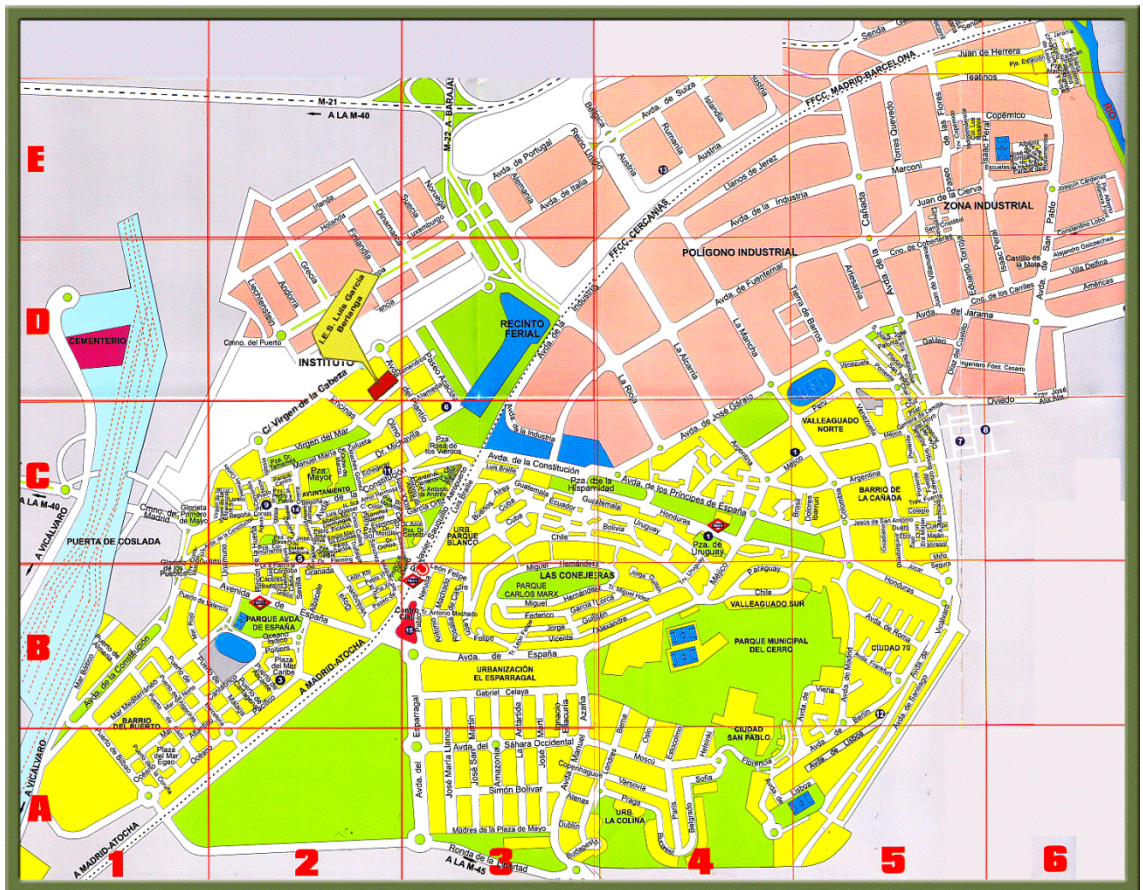
En Coslada está ubicado el Puerto Seco de la Comunidad de Madrid, lo que la convierte en un punto estratégico. La mayoría de las empresas de transporte de mercancías importantes que operan en España tienen sucursal en Coslada. El otro gran activo económico de Coslada es su proximidad con el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

La población actual es de 91.218 habitantes (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid 2012). Se trata de un municipio cosmopolita donde se convive con un 18% de extranjeros, de los cuales, predominan los rumanos.

## Distribución de la población de Coslada por edades



## 2. División Administrativa



El distrito número 1 engloba al Casco y el Barrio del Puerto con una población censada de 31.336 habitantes (representa el 36,79% con respecto al total

poblacional). El Casco es el barrio más poblado de Coslada (28.916 habitantes; 33,96%).



*Coslada un día de nieve*

### *El Casco*

Es el núcleo urbano de Coslada, barrio más antiguo que presenta un entramado de calles en relación con las vías de circulación más importantes: Avenida de la Constitución, Calle Doctor Fleming, y Avenida de España principalmente. Constituye una zona comercial tradicional, ejemplo de la Plaza del Sol y sus calles aledañas. En él se localiza el ayuntamiento, la Plaza Mayor, el centro cultural "La Jaramilla", el Estadio y Polideportivo "El Olivo", y un centro de salud, entre otros equipamientos municipales. Alberga una estación de metro al lado del Parque Av. de España, y otra más que actúa como intercambiador con la estación de Cercanías Renfe: Coslada.

### *Barrio del Puerto*

Barrio de reciente construcción próximo a la carretera de Vicálvaro, y al Humedal de Coslada, pulmón verde de la ciudad. Este barrio da nombre a la primera estación de metro del municipio al llegar desde Madrid.

El distrito número 2 engloba a El Esparragal, La Colina, Las Conejeras, La Espinilla, Ciudad 70 o Ciudad San Pablo, Valleaguado Sur y futuro Barrio Jarama con una población censada de 30.687 habitantes (representa el 36,03% con respecto al total poblacional). Ciudad 70 es el barrio más poblado de este distrito (11.241 habitantes; 13,23%), y el tercero con respecto a la población total del municipio. Le sigue La Espinilla (9.393 habitantes; 11%) y Valleaguado Sur (5.058 habitantes; 5,93%). El resto no supera el 3% de población cada uno, en referencia al total de población de la ciudad.

### *El Esparragal*

Zona de viviendas unifamiliares y chalés cercana a la M-45, que constituye una de las varias vías de entrada a Coslada.

### *La Colina*

Barrio que linda con "El Esparragal", que posee un parque con el mismo nombre. Los nombres de sus calles pertenecen a diversas ciudades de Europa.

### *Las Conejeras*

Constituye otra zona residencial unifamiliar, con calles de poetas españoles como Miguel Hernández, Pablo Neruda, Jorge Guillén, García Lorca... que confluyen a la Avenida de España.

### *La Espinilla*

Barrio que en su proximidad tiene el Polideportivo "La Vía", el antiguo cementerio, y nuevas dependencias policiales. También posee otras dotaciones: un centro cultural con biblioteca, y la estación de metro: La Rambla.

### *Ciudad San Pablo (Ciudad 70)*

Situado al sureste del término municipal de la ciudad, llamado de esta forma porque su urbanización comenzó en la década de los setenta. Tiene una considerable superficie verde: Parque de "El Cerro". También se conoce el barrio como Ciudad San Pablo, debido al nombre de la Iglesia dedicada al patrón de Coslada.

### *Valleaguado Sur*

Se encuentra próximo al Parque de La Rambla que contiene una gran superficie de agua, el Lago. Constituye una zona dinámica gracias a la presencia de un Centro Comercial con cines, restaurantes. Tiene un Centro de Salud con el mismo nombre. Las calles más importantes: Honduras, Uruguay, México, Chile...

### *Bº Jarama*

Zona surgida por la alteración de los términos de Madrid y Coslada, que alberga el Hospital del Henares, y constituye un área de nuevo desarrollo urbanístico. La última estación de la ampliación de la línea 7 del Metro se ubica cerca del Hospital.

El distrito número 3 está constituido por Valleaguado Norte y La Cañada con una población censada aproximada de 20.000 habitantes (representa el 24% con respecto al total poblacional). Valleaguado Norte es el segundo barrio más poblado de Coslada (15.022 habitantes; 17,66%). La Cañada representa casi un 6% de la población de Coslada.

### *Valleaguado Norte*

También cercano al Parque de La Rambla, sus calles más importantes: Avenida de los príncipes España, Perú, Argentina, Colombia, Venezuela... Junto a la Avenida de José Gárate se instala un polideportivo, y el Parque "Salvador Allende".

### *La Cañada*




Zona este de Coslada que limita con el municipio de San Fernando de Henares. Su eje distribuidor es la Avenida de la Cañada que hacia el sur se bifurca en las Avenidas de Berlín y de Vicálvaro respectivamente. Tiene Pistas de Tenis cerca de la zona industrial.




El distrito número 4 está constituido por el Barrio de la Estación y el Polígono Industrial con una población censada de 3.145 habitantes (representa el 3,69% con respecto al total poblacional).

### *Bº de la Estación*

Barrio denominado así por su proximidad a la estación del ferrocarril. Se localiza junto a la ribera del río Jarama y el puente de Viveros sobre dicho río. Tiene un centro de salud y el Centro Cívico "José Luis Sampedro".

## **3. Vías de circunvalación limítrofes**

-  **A-2** Autovía del Nordeste: Salidas: 15, 16
-  **M-40** Autopista M-40: Salidas: 10, 9A y 9B
-  **M-45** Autopista M-45: Salidas: 25 y 27

-  Autovía [M-21](#) Salidas: 3 y 6
-  Carretera [M-22](#) entre la zona técnica del Aeropuerto y Coslada.
-  [Autopista Radial 3](#) Salidas: 3



#### 4. Transporte público



*En Metro*

 [MetroEste](#), con cuatro estaciones:

- [Barrio del Puerto](#) 
- [Coslada Central](#)   Renfe: Coslada
- [La Rambla](#) 
- [Hospital del Henares](#) 

*En Tren*

Tren de cercanías  y  (Trenes con destino Chamartín-Las Rozas-Príncipe Pío, Cercedilla, Segovia, El Escorial y Ávila por un lado; y trenes con destino Alcalá de Henares y Guadalajara por el otro), con dos estaciones:

- Coslada 
- San Fernando  (En el B° de la Estación de Coslada)

*En avión*

Está situado a menos de 5 kilómetros del aeropuerto internacional de Madrid-Barajas.

*En autobús Líneas Urbanas :*

Línea 1 y 2 que recorren Polígono Industrial de San Fernando y Barrio de la Estación.

*En autobús Líneas Interurbanas :*

| línea   | recorrido  |
|---|--|
|  | Coslada ( <a href="#">FFCC</a> ) - <a href="#">Hospital</a> - Loeches  |
|  | Madrid ( <a href="#">Avenida de América</a> ) - San Fernando de Henares  |
|  | Madrid ( <a href="#">Avenida de América</a> ) - San Fernando de Henares - Mejorada del Campo                           |
|  | Madrid ( <a href="#">Avenida de América</a> ) - Coslada - San Fernando de Henares                                      |
|  | Madrid ( <a href="#">Avenida de América</a> ) - Velilla de San Antonio - Loeches                                       |
|  | Coslada ( <a href="#">San Fernando FFCC</a> ) - Velilla de San Antonio - Arganda del Rey                               |
|  | Madrid ( <a href="#">Ciudad Lineal</a> ) - Coslada (Ciudad 70)   |
|  | Madrid ( <a href="#">Alsacia</a> ) - ( <a href="#">Vicalvaro</a> ) - Coslada ( <a href="#">Barrio de la Estación</a> ) |
|  | Madrid ( <a href="#">Ciudad Lineal</a> ) - Coslada - San Fernando de Henares   |



|      |   |
|------|---|
| 289  | Madrid ( <a href="#">Ciudad Lineal</a> ) - <a href="#">Hospital del Henares</a>                                 |
| 822  | Madrid ( <a href="#">Aeropuerto</a> ) - Coslada - San Fernando de Henares                                       |
| N203 | Madrid ( <a href="#">Ciudad Lineal</a> ) - Coslada - San Fernando de Henares - Velilla de San Antonio - Loeches |

## 5. Equipamientos de salud, educación y cultura:

Coslada se encuentra ubicado en el Área 2 del mapa sanitario de la Comunidad de Madrid tienes seis centros de salud y un hospital público en su término municipal:

- Hospital: [Hospital del Henares](#)
- Centros de Salud: Jaime Vera, Dr. Tamames, Valleaguado ,Ciudad San Pablo, Barrio de la Estación y Barrio del Puerto.

En Coslada hay 16 guarderías ,16 colegios públicos de educación infantil y primaria, 8 institutos de educación secundaria y 2 colegios privados.

Cuenta con 3 Centros Culturales:

- **Centro Cultural "La Jaramilla"**: Avda. Constitución con Bus: 286-287, Metro: Coslada Central
- **Centro Cultural "Margarita Nelken"**: Avda. Príncipes de España s/n, Bus: 286-287, Metro: La Rambla
- **Centro Cívico "José Luís Sampedro"**: C/ Juan de Herrera, Bus: 287, Cercanías Renfe: San Fernando

Mas informacion general en la ficha municipal:

<http://www.madrid.org/desvan/almudena/FichaMunicipal.icm?codFicha=1&codMunZona=0493&tipoFicha=M&codSolapaActiva=2>

La Villa de Coslada corresponde a un municipio de gran tamaño (de más de 10.000 habitantes a 01 de enero de 2012, con lo que se incluye en el informe de las principales cifras de la siniestralidad vial 2012) que si bien posee una red de comunicaciones con la capital muy ramificada, a nivel de infraestructuras viarias y de transporte público, no obstante ostenta una densidad de tráfico muy substancial, siendo protagonista de las noticias del tráfico rodado de forma habitual en la hora punta laboral, bien por su cercanía a la Vía Arcentales de la autovía M40 de Madrid, importante circunvalación de la capital, bien por el tráfico pesado procedente del Puerto seco que alberga la localidad.

En este apartado se describen equipamientos como ejes del flujo circulatorio.

## 6. Grado de Participación ciudadana

Asociaciones de Coslada: En Coslada se han contabilizado a fecha de 2013, un total de 229 asociaciones distintas. Se reparten en vecinales, de salud, medioambiente,

juveniles, ,deportivas, sociales, de inclusión social de personas con discapacidad, educativas, , regionales y culturales y por supuesto empresariales.

Mas informacion : <http://www.asociacionesdecoslada.org/> Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación al desarrollo.

## **7. Búsqueda de fuentes de información y bases de datos**

Si bien se han descrito todas aquellas infraestructuras y equipamientos que pueden tener incidencia en las decisiones de movilidad de sus habitantes, a continuación se indican otras fuentes de información para continuar con el análisis de la problemática de la siniestralidad vía.

Se ha utilizado las conclusiones del Estudio de Accidentes en zona urbana en España en 2010, dado que para este estudio no ha sido posible localizar en las fuentes de informacion disponible, datos de siniestralidad particular para el municipio de Coslada. Estas conclusiones servirán para orientar las medidas a proponer en el Plan Integral de Seguridad para el municipio.

Se ha revisado además, las bases de datos de censo de conductores, parque de vehículos, datos demográficos y empresariales del municipio, que en los distintos capítulos se irán utilizando.

Por otra parte se ha investigado acerca del nivel de asociacionismo como la toma del pulso a la participación ciudadana, herramienta vital para el diseño y ejecución de las distintas líneas de actuación del plan.

## II. Análisis de la información recopilada

### a. Datos procedentes de los estudios de siniestralidad urbana

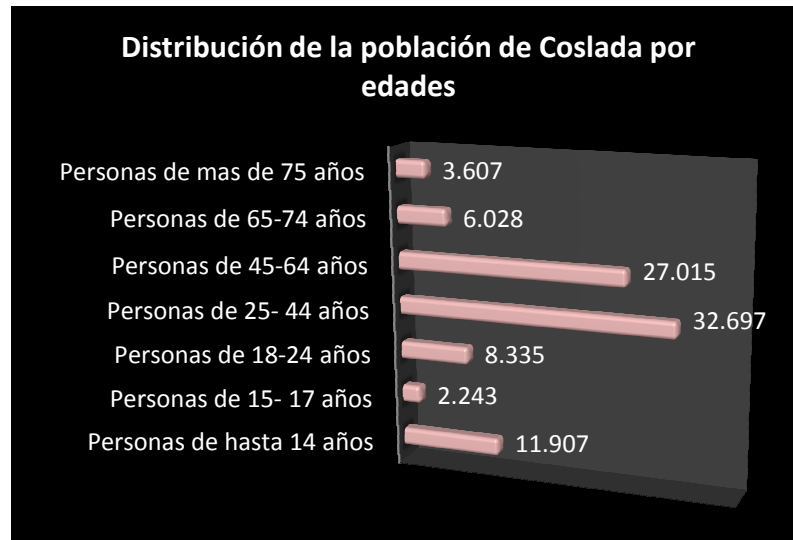
Fruto de las conclusiones del Estudio de Accidentes de zona urbana se detallan las siguientes conclusiones:

1. Los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana representaron en el año 2010 el 54% del total de accidentes de tráfico con víctimas.
2. El número de accidentes en zona urbana con víctimas entre el 2001 y el 2010 se ha reducido en un 16%. El número de heridos graves se ha reducido en un 46%, el de leves en un 15% y el de fallecidos ha disminuido en un 44%.
3. Si en carretera el descenso de víctimas mortales en el periodo 2001-2010 ha sido del 58%, en zona urbana se sitúa en un 44%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.
4. Los hombres siguen siendo el colectivo más afectado en los accidentes de circulación. El 68,7% de los fallecidos en zona urbana eran hombres frente al 30,7% de las mujeres.
5. En 2009, por primera vez, el grupo de edad de las personas mayores de 75 años ha registrado el mayor número de fallecidos en zona urbana, representando el 19,5% de los fallecidos. En 2010 este grupo de edad ha seguido la misma tendencia, suponiendo el 22% del total de fallecidos. De las 122 personas fallecidas de ese grupo de edad, 106 han fallecido como peatones (87%).
6. En los últimos años, el grupo de 15 a 24 años es el que mayor porcentaje de reducción presenta contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.
7. Importante aumento del uso de la bicicleta en nuestras ciudades. En 2010 fallecieron un 38% más de ciclistas que los registrados en 2009 aunque con respecto a 2001 suponen un descenso del 18%. En cuanto a los heridos graves, en los últimos años su número se ha mantenido en torno a 200.
8. Los peatones en zona urbana son los más vulnerables si se considera el porcentaje de fallecidos, ya que suponen el 51% sobre el total. Esta cifra se venía manteniendo constante desde el año 2000 oscilando entre el 37% y el 42% aunque el año pasado se situó en el 46%.
9. Teniendo en cuenta la edad de los fallecidos se observa que, respecto del total de fallecidos en zona urbana, los peatones presentan elevados porcentajes tanto para los niños -hasta los 14 años- como para las personas mayores. En concreto el 38% del total de peatones fallecidos tenían más de 74 años (106 de los 278 peatones fallecidos) mientras que el 15,8% tenían entre 65 y 74 años.
10. Las víctimas mortales en moto continúan descendiendo desde 2007. En 2010 la cifra de víctimas mortales de motocicleta en zona urbana se ha situado en los mismos niveles de 2001 aunque la cifra de heridos graves se ha incrementado un 40% y la de heridos leves un 68%.
11. El 51,3% de los accidentes con víctimas en los que al menos una moto estuvo implicada ocurren en las intersecciones. Hay mayor frecuencia los días laborables.
12. Por edad, el mayor número de ocupantes de motocicletas involucradas y víctimas corresponden al tramo de edad comprendido entre los 16-44 años, con un 72,7% de ocupantes implicados en un accidente y un 73,3% entre las víctimas.
13. En el caso de los fallecidos en zona urbana, se detecta una menor utilización de las medidas de protección, excepto en el caso de las motocicletas.
14. Si se analizan las víctimas mortales menores de 13 años se constata que el uso de cinturón y sistemas de retención infantil reducen de forma muy significativa la mortalidad. En el año 2010 la única víctima mortal ocupante de turismo o furgoneta dentro de este rango de edad llevaba puesto el SRI.
15. Los accidentes de tráfico en zona urbana, al contrario de lo que ocurre en carretera, se concentran en los días laborables, entre las 8 de la mañana y las 10 de la noche, mayoritariamente. Las horas punta, por lo que a los accidentes se refiere, son las 14 y las 19 horas. Sin embargo, en cuanto a la gravedad, es durante el sábado y el domingo cuando el índice es mayor.
16. En zona urbana, las colisiones fronto-laterales son el tipo de accidente más frecuente (26,7%), seguido de las colisiones por alcance (19,3%) y de los atropellos a peatón (19,1%). El 49% de las víctimas mortales fueron atropellos y el 11% colisiones fronto-laterales.

17. Los cruces acumulan un alto porcentaje de accidentes, se suelen localizar el 50% de los accidentes en zona urbana, y de víctimas. En 2010 fallecieron 206 personas, 37% del total de muertos en zona urbana, y resultaron heridas 28.958, el 48% de los heridos en zona urbana.
18. En travesía hay menos accidentes pero son más graves. El porcentaje de accidentes en travesía supone el 1,3% del total de accidentes en zona urbana, sin embargo en ellas se producen el 9% de los fallecidos.

**b. Colectivos vulnerables:**

Analizando los datos demográficos del municipio de Coslada, se pueden clasificar los siguientes colectivos vulnerables:



Las personas mayores de 75 años representan el 4% de la población, supuestamente en condición de peatones.

Junto a las personas mayores, los niños están representados en un 13% sumando conjuntamente los colectivos más vulnerables desde la condición de peatón y una cifra destacable desde el punto de vista de la siniestralidad motivada por la escasez o insuficiencia de los sistemas de retención infantil.

Los jóvenes entre 15 y 24 años representan un 12% de la población, y aunque contribuyen en los últimos años a la reducción de la siniestralidad vial global, no hay que olvidar que los usuarios de ciclomotores se encuentran mayoritariamente en esta franja de edad.

En cuanto a los ciclistas no se pueden discriminar por edad, ya que a partir de 4 años, podemos encontrar usuarios de este grupo.

Suponemos una población activa entre los 18 y 65 años, susceptibles de formar parte del grupo de colectivo laboral.

### III. Análisis de la situación antes de la elaboración del Plan.

#### 1. Extracto de una Entrevista con un Agente de la Policía Local de Coslada:

Entrevistador: Sr. X, ¿Son frecuentes los incidentes desde el punto de vista de la seguridad vial en el casco urbano de Coslada?

Agente: La Policía recibe una media de dos o tres avisos de siniestros leves al día, durante los días laborales, de los cuales se dejan constancia, pero no son de una gravedad a reseñar. Las incidencias nocturnas, sobre todo durante el fin de semana, tienen un carácter distinto.

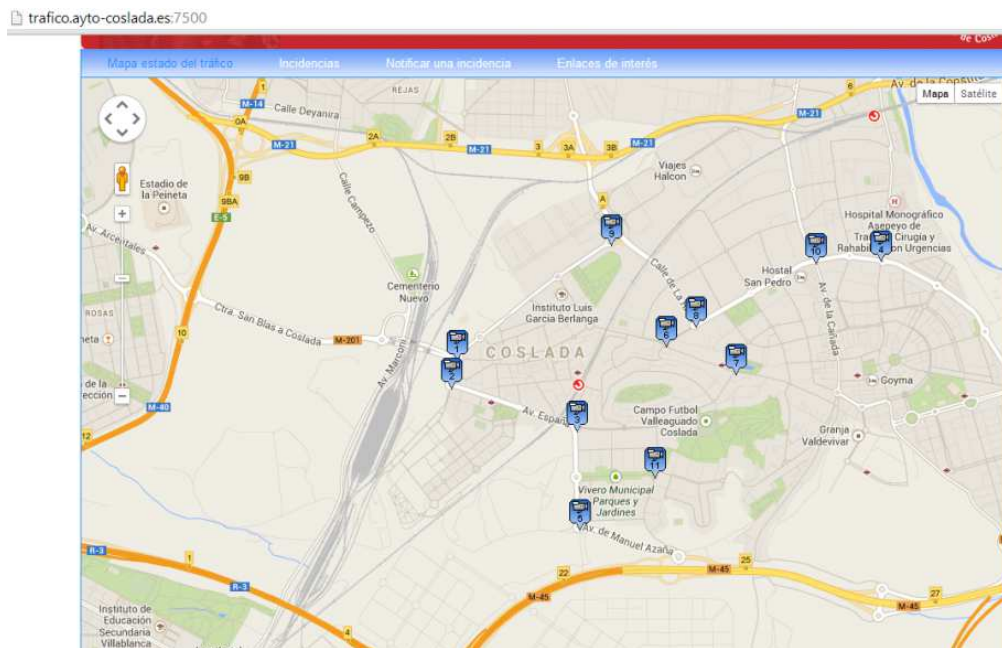
Entrevistador: ¿Donde se producen esos siniestros de poca entidad?

Agente: Normalmente, las vías de alta congestión del tráfico rodado, donde se producen los incidentes, corresponden a las vías de intensa circulación como la Avenida de España, la Avenida José Garate y las conexiones con la N II y el centro logístico de transportes, sin olvidar, las congestiones habituales en hora punta laboral y sobre todo escolar. En este último caso, los agentes nos desplazamos a las entradas de los centros escolares para regular el intenso tráfico.

Entrevistador: ¿Cuántos controles se realizan de alcoholemia por parte de la policía local? ¿son positivos los resultados?

Agente: El plan de vigilancia de alcohol al volante sufre muchas variaciones a lo largo del año en función de las festividades del municipio. No es lo mismo un fin de semana de primavera que la campaña navideña. Desgraciadamente, todavía inmovilizamos muchos vehículos por dar señales de alcoholemia y otras sustancias al volante. El perfil es mayoritariamente conductor de edad entre 18-35 años, pero no olvidemos los controles constantes en las localizaciones industriales. A veces, nos avisan las propias empresas, para tener la certeza que los transportistas autónomos están sobrios. Es una problemática real.

## 2. Localizaciones de las cámaras de visualización del estado del tráfico rodado.



Cámara nº1: Glorieta 1º de Mayo.

Localización de entrada de vehículos al municipio, procedentes de la Autovía M40 por un lado y la conexión del centro logístico de transporte. Circulación densa en hora punta laboral. Localización frecuente de controles de alcoholemia nocturna.



Cámara nº2: Avenida de España.

Glorieta de conexión entre la entrada a la almendra central urbana del municipio y la carretera de Vicálvaro, unión a Madrid y poblaciones limítrofes. Circulación densa en hora punta laboral.



Cámara nº3: Rotonda zocoslada.

Glorieta de conexión entre la avenida de España y la calle de la Estación de Cercanía Renfe. Circulación densa en hora punta laboral y sobre todo escolar, por la ubicación de 4 colegios la proximidades.



Cámara nº5: Rotonda de la Libertad.

Glorieta de conexión con la Autovía M45. Trafico sin incidencias frecuentes.



Cámara nº11: Avenida Azaña.

Glorieta de conexión con la Autovía M45. Trafico sin incidencias frecuentes.



Cámara nº 6: rotonda Plaza de la Hispanidad

Ubicación de las instalaciones de la Policía Local. Distribuidor del tráfico al centro urbano y comercial y el polígono industrial. Circulación densa en hora punta laboral y comercial.



cámara nº8: Avenida José Garate

Distribuidor de tráfico rodado en el polígono industrial. Circulación densa en hora punta laboral.



Cámara nº 9: recinto Ferial

Conexión con la Autovía M40 y centro logístico de transportes, pero a la vez concurrida zona peatonal cercana.





Cámara nº 10: avenida de la Cañada

Intersección de municipios de Coslada y San Fernando de Henares. Tráfico muy denso de comunicación de polígonos industriales, con circulación de vehículos pesados.



Cámara nº 4: Avenida San Pablo

Concurrencia de avenidas entre barrios residenciales y salida a la NII. Tráfico denso en hora punta laboral.



Cámara nº 7: calle Méjico

Zona residencial y comercial. Tráfico denso en hora punta escolar.



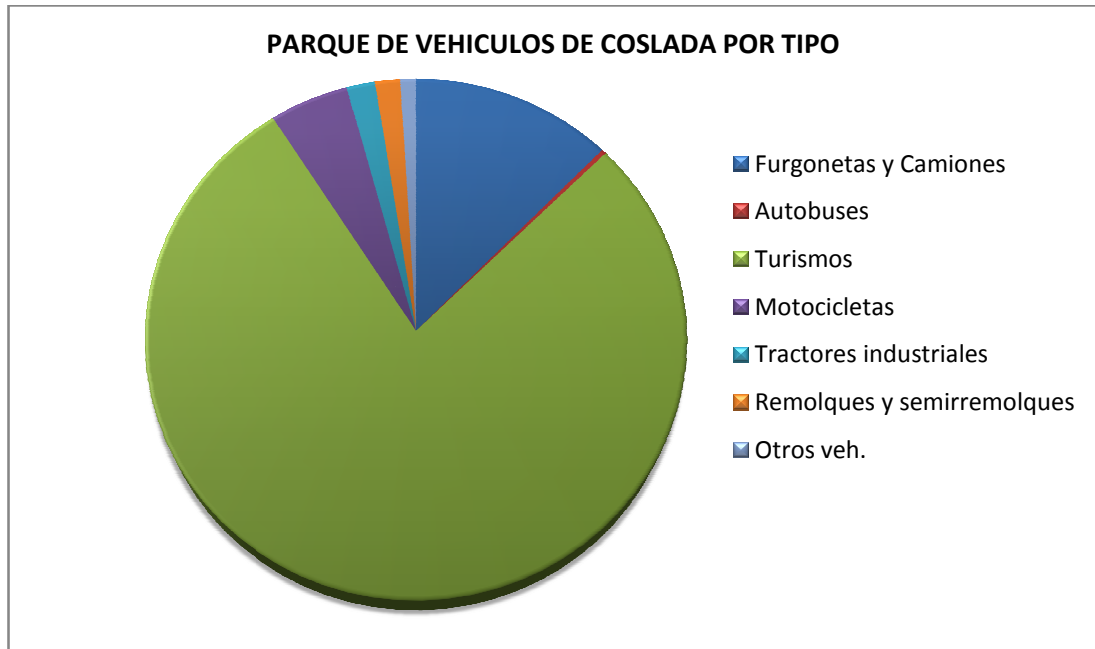
### 3. Parque de vehículos

Parque distribuido por tipo de vehículo y municipio - Octubre 2013 (Base de datos de la DGT)

Unidades: Vehículos

|                  | Furgonetas y Camiones | Autobuses | Turismos | Motocicletas | Tractores industriales | Remolques y semirremolques | Otros veh. | Total  |
|------------------|-----------------------|-----------|----------|--------------|------------------------|----------------------------|------------|--------|
| Madrid - Coslada | 6.945                 | 161       | 43.698   | 2.728        | 981                    | 860                        | 537        | 55.910 |

**Fuente:**  
Dirección General de Tráfico



Con esta información podemos considerar que el 78% del parque son turismos, mientras que el 12% supone la propiedad de camiones y furgonetas. Las motocicletas se representan en un escaso 5%.

#### 4. Censo de conductores

##### Censo distribuido por sexo y municipio de residencia - Octubre 2013

Unidades: Permisos

|                  | Permisos |        |       |
|------------------|----------|--------|-------|
|                  | Mujer    | Hombre | Total |
| Madrid - Coslada | 2.380    | 2.873  | 5.253 |

**Fuente:**  
Dirección General de Tráfico

Comparando este datos, con el censo de población total, se extrae que el 6% de la población pertenece al censo de conductores. Este dato sorprende, dada las situaciones frecuentes de congestión del tráfico en el municipio.

#### 5. Puntos negros desde el punto de vista de la siniestralidad

En la Base de datos de puntos negros en 2012, se encuentra el siguiente punto negro cercano (las principales cifras de la siniestralidad vial 2012. DGT)

**Provincia:** MADRID  
**Nombre de la vía:** M-206

**Pk inicial:** 14.5  
**Longitud del tramo:** 200  
**Sentido:** A  
**Total de accidentes:** 4  
**Muertos(24hrs):** 0  
**Heridos:** 4  
**Total víctimas:** 4  
**Vehículos implicados:** 7  
**Colisiones:** 2  
**Atropellos:** 0  
**Salidas de la vía:** 2  
**Vuelcos:** 0  
**Otros tipo de accidentes:** 0

Este dato hay que tenerlo en cuenta desde el punto de vista de la movilidad , e incluso de la posible siniestralidad vial laboral que genera. Sería útil informar a las empresas ubicadas en el trayecto de la existencia de esta localización.

## 6. Noticias relacionadas:

### *Coslada pone en marcha el plan integral de seguridad “Navidades en convivencia” .*

jueves 5 de diciembre de 2013

El concejal de Seguridad y Educación, Fernando Atienza, y el Oficial Jefe de la Policía Local de Coslada, Gabriel Cerrato, han presentado en el día de hoy, el Plan Integral de Seguridad “Navidades en convivencia Coslada 2013”. El Plan de Seguridad se desarrollará desde el 13 de diciembre hasta el día 6 de enero de 2014.

La Concejalía de Seguridad del Ayuntamiento de Coslada, a través del cuerpo de Policía Local, este Plan de Seguridad que se centra primordialmente en tres grandes áreas de trabajo.: Tráfico y Seguridad Vial, Seguridad Ciudadana y Policía Administrativa.

Para Coslada en lo que a Seguridad Ciudadana se refiere, es primordial el excelente nivel de cooperación y colaboración que existe entre la Policía Local de Coslada y el Cuerpo Nacional de Policía de la Comisaría de Coslada-San Fernando, que redundan en beneficio de los ciudadanos.

En materia de Seguridad Vial, se intensificaran los controles de alcoholemia y la fluidez del tráfico rodado, así como el respeto a la señalización y control de estacionamientos indebidos en zonas comerciales de la ciudad. También se dará cobertura a las actividades de la Campaña de Navidad, en especial, a la Cabalgata de Reyes con 40 efectivos y 20 voluntarios de Protección Civil.

Dentro del apartado de Seguridad Ciudadana, el citado Plan Integral recoge un dispositivo especial de prevención de robos y hurtos en joyerías y perfumerías, que este año, como principal novedad, se amplía a estancos, administraciones de lotería, tiendas de telefonía móvil y electrodomésticos con el fin de evitar butrones o alimizajes.

En el ámbito de Policía Administrativa, las acciones prioritarias son el control de horarios y actividades en locales y establecimientos, así como la prevención de la venta y uso inadecuado de artificios pirotécnicos, con incremento de los servicios de patrullaje a pie en las zonas de mayor actividad comercial y en los principales eventos, socio-culturales y deportivos.

El Oficial Jefe de la Policía Local, Gabriel Cerrato, señaló que “la principal novedad este año es la participación de forma directa en el Plan de Seguridad Ciudadana que elabora el cuerpo Nacional de Policía junto con Coslada y con San Fernando de Henares. Se han visitado ya 70 establecimientos comerciales en preaviso de seguridad”.

Para el concejal de Seguridad, Fernando Atienza, “este Plan de Seguridad tiene como objetivo el garantizar la seguridad de vecinos y comerciantes durante las fiestas navideñas. Tanto Policía Local como Policía Nacional vamos a trabajar para que sean unas Navidades tranquilas.

### *Coslada rinde homenaje a Raúl Campos, cosladeño elegido el mejor conductor de autobús de Reino Unido*

16 de diciembre de 2013

El Ayuntamiento de Coslada ha rendido un merecido homenaje a Raúl Campos, joven cosladeño que trabaja como conductor de autobús en Edimburgo y que recibió el pasado mes de noviembre el premio al mejor conductor de autobuses de Reino Unido.

Raúl Campos ha sido recibido esta mañana en la Plaza Mayor de Coslada, por el Alcalde, Raúl López, quien ha declarado que “es una enorme satisfacción que un conciudadano joven ponga toda su ilusión y profesionalidad y sea capaz de buscarse la vida fuera, y hacerlo de manera que sea reconocido su trabajo. Por eso, queríamos rendirle un homenaje también aquí, en su ciudad”.

Raúl Campos, de 33 años de edad, emigró hace seis años y medio al Reino Unido, dónde ha recibido el galardón más prestigioso para el gremio de conductores de autobuses de este país, el UK Bus Awards, al que pueden aspirar 200.00 conductores. En 2012 ya había sido reconocido por parte de su empresa, Lothian Buses de Edimburgo, que tiene alrededor de 2.000 empleados, como el conductor favorito de la ciudad, por su atención a los clientes. De hecho la empresa había recibido decenas de cartas de viajeros significando la labor del joven cosladeño.

Como explica, Raúl Campos, para obtener el UK Bus Award, tuvo que superar duras pruebas “como conducir por Londres en un autobús equipado tecnológicamente para medir la suavidad en la conducción y la eficiencia en el consumo. Además, pasé la prueba del viajero misterioso, que consiste en que un miembro del jurado que se hace pasar por cliente, te observa y evalúa”.

Raúl Campos reconoce que lo que más le gusta de su trabajo “es el trato con la gente y no conducir. De hecho en mi vida privada no tengo coche y me siento afortunado de no tener que conducir. Yo ya había conducido en España autobuses y trabajé también, como muchos cosladeños, en el aeropuerto de Barajas”.

Este joven cosladeño, con formación en Educación Infantil e Informática, se fue a probar fortuna a Escocia sin hablar prácticamente nada de inglés y sin conocer a nadie. Reconoce que los inicios fueron duros, pero ahora no se plantea volver a España ya que asegura encontrarse muy a gusto en Edimburgo, donde reside su novia.

## ***El Alcalde de Coslada abre el III Congreso Nacional de Movilidad y Distribución Urbana Sostenible***

jueves 10 de octubre de 2013

El Alcalde de Coslada, Raúl López, acompañado por el Director General de Transporte de la Comunidad de Madrid, Federico Jiménez de Parga y el concejal de Empleo, Mujer, Comercio y Turismo, Andrés Alonso, ha inaugurado hoy el III Congreso Nacional de Movilidad y Distribución Urbana Sostenible, que se desarrolla en el día de hoy en el centro cultural La Jaramilla de Coslada, organizado por CITET (Centro de Innovación para la Logística y el Transporte por Carretera).

Este Congreso está dirigido a empresas del sector del transporte y la logística, retailers, empresas consultoras y de tecnología, que encontrarán en esta Jornada un lugar de encuentro y debate donde compartir experiencias, conocer ejemplos de buenas prácticas y propuestas. El fin es mejorar el proceso de reparto de mercancías en entorno urbano conjugándolo con el respeto al entorno social.

El Alcalde de Coslada, Raúl López, ha reseñado en su intervención "la importancia de Coslada como plataforma logística con experiencia en donde están radicadas las mejores empresas de este sector en un enclave geográfico muy cercano al aeropuerto de Barajas y con un polígono y Puerto Seco de calidad, que hace que sea un lugar atractivo para la inversión empresarial".

Por su parte, el edil de Empleo, Mujer, Comercio y Turismo, Andrés Alonso, ha explicado que "este Congreso trata un tema muy importante, que es la distribución urbana de mercancías, que es algo que va a evolucionar en el futuro de manera sustancial teniendo en cuenta las nuevas tecnologías y los criterios de sostenibilidad. Es todo un reto".

De manera paralela a las distintas ponencias que jalonarán el Congreso, habrá una exposición de vehículos sostenibles y una exposición de productos y servicios relacionados con la logística, el transporte y la movilidad urbana. También se conocerán experiencias de distribución limpia.

## ***La Policía de Coslada enseña a los futuros padres sistemas de retención infantil en el coche***

15 de noviembre de 2012

Charlas en los centros de salud dirigidas a los que acuden a clases de preparación al parto

La Policía Local de Coslada está desarrollando una acción formativa sobre los sistemas de retención infantil en vehículos dirigida a los futuros padres y madres que realizan cursos de preparación al parto en los centros de salud de Coslada. La acción es fruto del acuerdo entre Ayuntamiento de Coslada, a través de la Concejalía de Seguridad, Protección Ciudadana y Movilidad, y el IMSALUD, Dirección Asistencial Sudeste.

El Proyecto se encuadra a su vez en la Campaña denominada "Cero niños sin sistema de retención infantil", promovida, en el ámbito estatal, por la Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior. El Ayuntamiento de Coslada, que tiene otorgada la Carta Europea de Seguridad Vial, continúa la misma línea de colaboración plena con la D.G.T., adhiriéndose a esta última campaña, cuyo objetivo es asesorar a futuros padres sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil.

Este proyecto, que ya ha sido incorporado al Programa de Actividades de la Sección de Educación Vial de la Policía Local de Coslada, ha contado desde el primer momento de su puesta en marcha con buena predisposición y acogida del personal sanitario (especialmente por las Matronas) y de los futuros padres y madres.

Los formadores de la Policía Local de Coslada hacen mención en sus clases a las medidas de seguridad pasiva específicas para cada edad y características físicas de los niños, haciendo especial hincapié en las peculiaridades del traslado de los bebés en el vehículo familiar. También se da consejo a los futuros padres a la hora de afrontar un viaje de media y larga distancia con niños de corta edad, intentando conjugar seguridad y comodidad.

#### IV. Desarrollo del Plan integral de seguridad vial.

1. APOYO Y COMPROMISO POLÍTICO
2. ESTABLECIMIENTO DE MARCO INSTITUCIONAL. LAS COMPETENCIAS DEL AYUNTAMIENTO DE COSLADA.
3. FILOSOFÍA EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD VIAL.
4. IMPLANTACIÓN DE UN MODELO DE GESTIÓN Y CONTROL.
5. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES.
6. ESTABLECIMIENTOS DE OBJETIVOS CONCRETOS.
7. FINANCIACIÓN DE MEDIDAS.
8. ESTABLECIMIENTO DE INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL.
9. DETERMINACIÓN DE MECANISMOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN.
10. ELABORACIÓN DEL CONTENIDO DEL PLAN.



## 1. Apoyo y compromiso político

### **Las actuaciones de Seguridad Vial en el Ámbito europeo.**

En julio de 2010 la Comisión Europea dirige una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada “Hacia un espacio europeo de seguridad vial. Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020”.

En este documento la Unión Europea mantiene como objetivo para el período 2011-2020 la reducción a la mitad del número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea, a partir de 2010.

La Comisión Europea pospone la adopción de un objetivo de reducción de lesiones hasta el momento en que se haya avanzado a nivel europeo en la definición común de lesión grave y leve. Tan pronto como se hayan realizado avances suficientes en este ámbito, la Comisión Europea Planteará añadir un «objetivo común de reducción de lesiones» a las orientaciones políticas europeas de seguridad vial hasta 2020.

La Unión Europea considera que los usuarios de la carretera son el primer eslabón de la cadena de la seguridad vial, por lo que, independientemente de las medidas técnicas aplicadas, su efectividad depende en última instancia del comportamiento de los mismos. Por ello, son esenciales la educación, la formación y el cumplimiento de la normativa. No obstante, el sistema de seguridad vial también debe tener en cuenta los errores humanos y los comportamientos inadecuados, con el objetivo de corregirlos al máximo. Por consiguiente, todos los componentes, en particular los vehículos y las infraestructuras, deben ser diseñados con el fin de prevenir y limitar las consecuencias de dichos errores, especialmente para los usuarios más vulnerables.

Además del objetivo genérico, la Unión Europea ha determinado siete metas para la próxima década. Para cada una de ellas, propondrá acciones a nivel nacional y comunitario.

#### *Objetivo n° 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera*

La Comisión Europea trabajará, en colaboración con los Estados miembros, cuando proceda, en el desarrollo de una estrategia educativa y formativa común sobre seguridad vial, que incluirá de manera destacada la integración del aprendizaje en el

proceso previo a la concesión del permiso, así como requisitos mínimos comunes para los instructores de autoescuela.

*Objetivo nº 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera*

La Comisión Europea presentará propuestas con objeto de:

1. Supervisar y seguir desarrollando normas técnicas para la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera;
2. Incluir los vehículos de dos ruedas en las inspecciones;
3. Aumentar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta y de otros usuarios vulnerables de la carretera, por ejemplo, promoviendo la creación de infraestructuras adecuadas.

Los Estados miembros deben desarrollar o potenciar vías de información, comunicación y diálogo entre los usuarios de la carretera y las autoridades competentes. La Comisión Europea contribuirá a este esfuerzo.

**Las Políticas Nacionales en Seguridad Vial.**

El 25 de febrero de 2011, el Consejo de Ministros adoptó el Acuerdo por el que se aprueban las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial 2011-2020.

A la vista del análisis realizado de la evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, el diagnóstico de la seguridad vial en España, la revisión de estudios e investigaciones y la identificación de buenas prácticas internacionales, se ha elaborado la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que integra todas las actuaciones de la Administración General de Estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, y promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

Las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial 2011-2020, establecen para ese período las siguientes prioridades:

1. Proteger a los usuarios más vulnerables, entre los que se incluye a los niños, mayores, peatones y ciclistas.
2. Potenciar una movilidad sostenible y segura en las zonas urbanas, mejorando la seguridad en los desplazamientos de los usuarios más vulnerables y proporcionando un espacio y entorno seguro.

3. Mejorar la seguridad de los motoristas. El significativo aumento del parque de motocicletas y el especial riesgo al que se ven expuestos sus usuarios, exige la adopción de medidas para conseguir comportamientos más seguros de los motoristas, mejorar la convivencia con los otros modos de desplazamiento, incrementar la seguridad de las carreteras y mejorar el conocimiento de la accidentalidad y movilidad de este colectivo.

4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales. En estas vías se registran el 32% de los accidentes con víctimas, el 58,7% de los fallecidos y el 45,3% de los heridos graves. Es preciso intervenir en la mejora de la seguridad de la carretera convencional a través de su diseño, especialmente para evitar salidas de la vía y colisiones frontales; al mismo tiempo, se debe conseguir comportamientos más seguros de los usuarios en las mismas.

5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo. El elevado porcentaje de accidentes que tienen lugar al ir o al volver al trabajo, exige lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones y mejorar el conocimiento de este tipo de accidentes.

6. Mejorar los comportamientos en relación al consumo de bebidas alcohólicas y a la velocidad en la conducción. La prevalencia de estos hábitos de comportamientos inseguros implica la necesidad de continuar con la reducción del consumo, por parte de los conductores, de bebidas alcohólicas y de drogas tóxicas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas, así como de profundizar en una mayor percepción del riesgo asociado a la velocidad, mediante el desarrollo de acciones preventivas y la consolidación de las acciones de control del cumplimiento de la norma.

### **Las Visión del Equipo de Gobierno Municipal.**

El respeto a los demás y el cumplimiento de las obligaciones propias en las vías públicas, han de estar presentes en la vida de una ciudad ordenada y moderna.

Esta tarea se implanta desde las administraciones públicas locales en colaboración con los agentes sociales. Así tendrán una influencia relevante las políticas culturales de los Ayuntamientos entre las principales líneas de actuación, las medidas dirigidas a la Educación se incorporan dentro de los contenidos de los programas formativos y, pretenden, ante todo, la recuperación constante de la ciudad en cuanto a las



condiciones de vida, de convivencia y de seguridad, de manera que las ciudades se conviertan en espacios dignos para vivir.

Partiendo de los recursos de la ciudad se coordinan y adecuan los recursos culturales, de infraestructuras y humanos, a las necesidades ciudadanas, dinamizando a los agentes sociales para que fomenten por su parte la participación comunitaria.

Se trata por tanto de promover la participación social en la elaboración, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial, propiciando procesos de participación, fomentando valores y sensibilización general y proporcionando instrumentos de información accesibles a los ciudadanos.

Este proyecto se considera un modelo de intervención que engloba varios aspectos encaminados a mejorar el municipio a nivel social, educativo y vial, intentando en todo momento, que sus ciudadanos sean los actores y no meros espectadores.

## **2. Establecimiento de marco institucional. Las competencias del Ayuntamiento de Coslada.**

La Constitución Española de 1978 consagra, en su artículo 19, el derecho fundamental de todos los españoles a elegir su residencia y a circular por el territorio nacional. Este derecho a la libre circulación de las personas reconocido en la Carta Magna se ve ampliado con la adhesión de España a la Unión Europea, que contempla el derecho de libre circulación de personas, mercancías y capitales en el territorio de sus Estados Miembros.

Es competencia exclusiva del Estado, conforme al artículo 149.1.21 de la Constitución, la regulación del tráfico y la circulación de vehículos a motor, sin embargo, la necesidad de regular de forma exhaustiva las actividades relacionadas con el ejercicio de la movilidad es incuestionable, toda vez que el uso y la circulación de vehículos también ha demostrado tener aspectos negativos, entre los que destacan los accidentes de circulación y las víctimas que en ellos se producen.

Mediante el ejercicio de las competencias asignadas a los municipios, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que en su artículo 7, concede a los municipios las competencias necesarias para la ordenación y control del tráfico dentro de las ciudades.

Por otro lado, los municipios, de acuerdo con el principio de autonomía local que reconoce la Constitución Española y la normativa estatal de desarrollo, cuentan con la competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, tal como establece el artículo 25.1.b) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases del Régimen Local.

En el caso de la Villa de Coslada, la Ordenanza municipal de regulación del tráfico urbano de camiones, muestra como éste fenómeno del tráfico, se va dejando sentir en nuestra ciudad con los efectos de la utilización masiva del vehículo como medio usual de transporte, y como consecuencia: tráfico poco fluido y difícil de controlar; aumento de riesgo de accidente; menor respeto a las normas de circulación; insuficiencia de zonas de aparcamiento; deterioro de la salud pública por aumento de ruidos y contaminación; pérdida del carácter tradicional de la calle como lugar de esparcimiento y de relación social.

Otro aspecto a tener en cuenta, es la singular situación de la Villa de Coslada y otros acondicionamientos históricos y económicos, que han traído a la ciudad numerosas empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, depósito de mercancías y otras empresas auxiliares. Mas, esta actividad citada, ha traído consigo una intensa circulación y aparcamiento de vehículos pesados por vías públicas de la localidad.

Al objeto de dar solución adecuada a todos estos difíciles y complejos problemas, la ciudad se ha dotado de accesos y vías que comunican las áreas industriales y el “Centro de Transportes” con las carreteras de acceso sin que sea necesario que los vehículos citados circulen por los barrios de uso residencial, a lo que habría que añadir las futuras vías de circunvalación y conexión de la ciudad con las grandes vías de circulación, lo que hace necesario, la elaboración de un estudio de circulación y tráfico que tenga en cuenta estos elementos, mejorando la ordenación, señalización y vigilancia del tráfico urbano, así como la educación vial desde la escuela; la promoción del transporte colectivo debe ser una constante que considere al vehículo particular como una opción para los desplazamientos habituales.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Coslada es consciente de la importancia que, para el desarrollo de la vida municipal, tiene la participación de los ciudadanos y ciudadanas en el control y la gestión de los asuntos públicos. Participación que

permita objetivos inmediatos, como pueden ser la racionalización y la eficacia, así como objetivos más a largo plazo, en el ejercicio de la democracia.

Desde 1998, se han venido realizando contactos con las diferentes asociaciones y agentes implicados en la línea de dotar al municipio de una herramienta que facilite nuevos y mejores cauces de participación democrática.

Gracias a una actividad Planificada e integradora que contempla la orientación del ejercicio de las diversas potestades municipales, puede preservarse la seguridad vial. Entre estas potestades destacan, en particular, las relacionadas con el tráfico y la circulación, la protección de la vida, la salud y la integridad física de los diversos usuarios de las vías de circulación, sean peatones, conductores o pasajeros, con indiferencia del tipo de vehículo que utilicen para el transporte.

Las competencias de ordenación y regulación viaria y de vigilancia del cumplimiento de la normativa de seguridad vial en la Villa de Coslada se desarrollan a través del Cuerpo de Policía Municipal, al que tradicionalmente se le ha atribuido tal cuestión, según el artículo 53.1.b) de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, compartiéndola con los Agentes de Movilidad, en virtud del artículo 53.

### **3. Filosofía en relación con la Seguridad Vial**

El Ayuntamiento de Coslada abre el Plan de Seguridad Vial 2012-2020 a la participación de todos aquellos que compartan la filosofía de promover la utilización del transporte público, fomentar un uso más racional del espacio en nuestra ciudad con más zonas para caminar y con menos tráfico en el centro, y conseguir que los desplazamientos en sean más sostenibles, más cívicos y, sobre todo, más seguros.

Teniendo en cuenta que la Educación aparece siempre como algo inherente a la sociedad actual, y por ello, como una necesidad social, vamos a considerar que la Educación de las personas se encuentra sujeta a influjos no solo individuales, sino también colectivos. Por tanto, el desarrollo, se concibe como una integración de todos los factores activos de la comunidad al servicio de la calidad de vida, de la promoción social del ciudadano, de la participación democrática y del buen uso del ambiente urbano y natural.

la actividades interactivas deben provocar el aprendizaje y los cambios conductuales, actitudinales y de valores en los ciudadanos.

La educación vial, como parte de la Educación Cívico-Social, compete a todos los sectores sociales de forma tal que una adecuada respuesta por parte de cada colectivo humano, infraestructura vial o medio ambiente permiten conseguir una seguridad vial optima o, al menos, positiva para la ciudad.

Así, si se respetan los derechos de otros usuarios, se estarán observando unas obligaciones como propias y esta respuesta adecuada será una condición indispensable para lograr una ciudad humana, ordenada y segura

#### 4. Implantación de un modelo de gestión y control.

El modelo de gestión y control se estructura en tres niveles:

- I. **Nivel estratégico.** En este nivel los órganos de gobierno en pleno municipal acordarán las líneas de la visión estratégica del desarrollo del plan. Sus funciones se centran en el seguimiento y consecución de los objetivos establecidos en el plan, validar las iniciativas, impulsar el desarrollo de las medidas y potenciar la coordinación entre las diferentes concejalías, promocionando en todo el proceso, la seguridad vial en todos los niveles.
- II. **Nivel de apoyo.** En este nivel se facilitará la comunicación entre las diversas concejalías que desarrollen actuaciones dentro del plan, por medio de la Coordinador de Gabinete de Alcaldía y Coordinador de Servicios y en su defecto por Responsable de la Oficina de atención al Ciudadano y Coordinación de Concejalía y Obras y Servicio. entre sus funciones le corresponden la coordinación y comunicaciones de los responsables jerárquicos de las Concejalías y Direcciones generales, establecer indicadores de seguimiento y elaborar documentos de investigación de la ejecución de las actuaciones, analizando el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en el plan.
- III. **Nivel operativo.** en este nivel se encuentran los agentes responsables dependientes de cada Concejalía en función de sus competencias atribuidas que pondrán en práctica las líneas estratégicas de actuación. Sus funciones, al final de la cadena será desarrollar las líneas de actuaciones planificadas, buscar puntos de encuentro en el desarrollo de las actividades, proponer medidas correctoras de actualización del plan, así como cuantificar los resultados medidos en los indicadores.

#### 5. Recopilación y análisis de datos estadísticos de accidentes

Como se observa, las estadísticas de buena calidad sobre accidentes son indispensables y tienen que ser ampliadas con los datos demográficos y los datos del modo de transporte, para generar los adecuados indicadores que muestren el seguimiento de la políticas públicas.

Para realizar un adecuado diagnóstico de la situación actual en el municipio se recomienda analizar, al menos, los siguientes aspectos:

- Víctimas mortales y heridos graves en los últimos años
- Nº de accidentes con víctimas de los últimos años
- Nº de accidentes con víctimas según las características de la vía
- nº de accidentes con víctimas en función del tipo de vehículo
- Nº de accidentes con víctimas en función del tipo de accidente
- nº de accidentes por factores concurrentes.
- Víctimas de accidentes según condición
- víctimas de accidentes según edades y sexo
- accidentes con víctimas en función del número de peatones implicados
- Vehículos, según tipo, que han intervenido en los accidentes en función de la gravedad.
- Edad de los conductores implicados en los accidentes con víctimas
- infracciones de los conductores implicados
- Factores meteorológicos en relación al tipo de accidente
- Estado y tipo de los vehículos implicados en accidentes con víctimas
- Antigüedad de los vehículos implicados

Ver ejemplo en publicaciones de la DGT: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/cifras\\_siniestralidad\\_2012.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/cifras_siniestralidad_2012.pdf)

A continuación se muestran algunos de las conclusiones establecidas por el Ayuntamiento de Madrid, de cara a diseñar sus políticas de movilidad, las cuales pueden servir de referencia por afinidad y cercanía con el municipio de Coslada, ya que como hemos comentado no ha sido posible analizar estas variables concretas para nuestro ámbito de aplicación local, al no ser posible encontrar datos.

*Fuente: Plan de seguridad vial ayuntamiento de Madrid .2007*

Los últimos años se han caracterizado en Madrid por una disminución en todos los indicadores relacionados con los accidentes. Hay menos accidentes con víctimas, menos víctimas en general, y en particular muchas menos víctimas mortales. La tendencia marcada desde el año 2007, coincidiendo con la puesta en marcha del Primer Plan de Seguridad Vial, indica que son menos los accidentes y además son menos graves.

Las personas que sufren los accidentes de tráfico en Madrid son mayoritariamente conductores, aunque uno de cada cuatro es un peatón. Sin embargo, entre los que pierden la vida como consecuencia de un accidente en nuestra ciudad, la mitad son ya peatones. De hecho en los últimos cuatro años, la mayoría de las víctimas mortales son peatones. Por el contrario, las cifras de conductores y pasajeros de vehículos fallecidos en accidente de tráfico han mejorado. Los conductores que se

ven implicados en un accidente en Madrid lo hacen mayoritariamente a los mandos de un turismo, no obstante en los últimos años se asiste a la presencia creciente de conductores de motocicletas, (uno de cada 6 conductores), y de ciclistas.

La mayoría de las víctimas son varones y los grupos de edad más afectados son los de 18 a 34 años. Los fallecidos mayoritariamente son personas de edad avanzada, mayores de 74 años, seguidos por los de 45 a 49 años de edad. Las personas mayores se ven implicadas fundamentalmente como peatones en los siniestros de tráfico. Este colectivo se presenta cada día más como uno de los más vulnerables y hacia los que hay que dedicar mayores esfuerzos de concienciación.

Por el contrario, los menores han experimentado una evolución positiva en los últimos años, descendiendo significativamente su implicación en accidentes, sobre todo entre los 6 y 14 años, edades en las que reciben formación en los colegios en materia de seguridad vial. Sólo aumentan las víctimas entre los niños de edades más tempranas, hasta los 5 años. Los siniestros de tráfico se producen cada vez más en horario diurno, habiendo descendido muy notablemente los accidentes producidos en los tramos nocturnos, accidentes en muchos casos ligados a actividades de ocio y en los que el consumo de alcohol suele estar presente. De igual forma, han descendido considerablemente los accidentes registrados en fines de semana. Las campañas de vigilancia de la alcoholemia, junto con la concienciación de los conductores hacia los riesgos asociados al consumo de alcohol y conducción de vehículos, están entre los motivos que pueden explicar este fenómeno.

Las causas más probables de los accidentes son, por parte de los conductores, las distracciones, el no ceder el paso careciendo de la prioridad, rebasar semáforos en fase roja, realizar giros prohibidos y no respetar la señalización. En cuanto a los peatones las causas más probables son el interrumpir en la calzada, cruzar fuera de los pasos de peatones y no respetar los semáforos.

El exceso de velocidad y el consumo de alcohol además de causar accidentes, acentúa la gravedad de los mismos.

En 2011 continúa la línea de descenso en víctimas mortales, un 10% menos que en 2010. No obstante, este hecho positivo impone la necesidad de seguir trabajando en los programas iniciados para consolidar la línea de descenso de la mortalidad y lograr el objetivo de reducción de víctimas para 2020.

La diagnosis realizada pone de manifiesto los ámbitos y sectores de población sobre los que conviene dedicar mayores esfuerzos, y en función de ellos se han desarrollado los ámbitos de intervención del Plan.

## 6. Establecimientos de objetivos concretos

### *Objetivos generales:*

- Conocer la situación vial del municipio, desde la percepción social.
- Concienciar a todos los ámbitos implicados.
- Actuar sobre cada ámbito o colectivo definido.
- Mejorar la seguridad vial municipal.

El objetivo de la seguridad vial es lograr generar conductores dotados de los conocimientos y destrezas suficientes, de condiciones físicas y psíquicas saludables, y de una actitud social colectiva responsable ante el riesgo vial y en definitiva, conseguir una ciudad mas saludable.

### *Objetivos específicos contra la siniestralidad:*

Junto a la meta común de las administraciones, europea y nacional y si Plan de acción 2014-2016, el Ayuntamiento de Coslada adopta de manera más específica, los siguientes objetivos:

- Alcanzar la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes (actualmente la tasa media nacional es de 59 fallecidos).
- Disminuir el número de heridos graves en un 35%.
- Reducir a cero el número de niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil.
- Bajar en un 25% el número de conductores de 18 a 24 años heridos graves y fallecidos en fin de semana.
- Reducir en un 10% el número de conductores fallecidos mayores de 64 años.
- Disminuir un 30% el número de fallecidos por atropello.
- Mantener estable la tasa de mortalidad entre los ciclistas, a la par que se aumenta en un millón de usuarios de la bicicleta en desplazamientos habituales.
- Reducir a cero el número de fallecidos en turismos en zona urbana.
- Bajar el número de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas un 20%.
- Reducir en un 30% los fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.
- Disminuir en un 30% los fallecidos en accidente ""in itinere"".
- Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios. Entre los factores más importantes ligados a la producción de

accidentes se encuentra la conducción bajo los efectos del alcohol. Además de medidas educativas y divulgativas sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, se llevan a cabo campañas de control del cumplimiento de la norma.

- Reducir en un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

| Indicadores originalmente propuestos   | I. reformulados   | Cifra basal 2009   | Cifra objetivo 2020   |
|--|---|--|---|
| Bajar de la tasa de fallecidos por millón de habitantes  | Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes   | 59   | Inferior a 37   |
| Reducción del número de heridos graves en un 35%   | =   | 13.923   | 9.050   |
| Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil   | =   | 12   | 0   |
| 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana                    | =   | 730  | 548   |
| 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años   | =   | 203  | 183   |
| 30% reducción de fallecidos por atropello  | =   | 459  | 321   |
| 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad                            | =   | 1,2  | 1,2   |
| Cero fallecidos en turismos en zona urbana   | =   | 101  | 0   |
| 20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta  | =   | 3.473  | 2.778   |
| 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional                              | =   | 520  | 364   |
| 30% menos de fallecidos en itinere   | =   | 170  | 119   |
| Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios                | Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l <sup>3</sup> | 6,7%   | Inferior al 1%  |
| Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora | =   | 12,3% (autop.)<br>6,9% (autov.)<br>15,8% (conv.90)<br>16,4% (conv.100) | 6,2% (autop.)<br>3,5% (autov.)<br>7,9% (conv.90)<br>8,2% (conv.100) |

Fuente: DGT. Plan de acción 2014-2016

#### Objetivos específicos de sostenibilidad:

Además de los objetivos dirigidos específicamente a reducir la siniestralidad, no hay que olvidar, que el ayuntamiento de Coslada, se ha fijado un objetivo a largo plazo: conseguir una ciudad con una movilidad ciudadana saludable y por tanto precisa un segundo paquete de objetivos orientados a la progreso del bienestar de sus ciudadanos:



- Reducir en un 50% la intensidad del tráfico en hora punta escolar y laboral en las principales arterias de la ciudad, las cuales presentan congestiones importantes.
- Intensificar el uso del transporte público por parte de sus ciudadanos, sobre todo en los trayectos cortos y frecuentes, aumentando la cuota de ocupación de la línea 7 de metro en un 10 %.
- Promover la estrategia del coche compartido en los trayectos a Madrid, colocando un objetivo de 500 coches con uso compartido en el periodo de 1 año. Creación del recurso web "carpooling Coslada" con la entrada de 500 residentes año.
- Concienciar a las empresas de transporte ubicadas en el centro logístico Puerto Seco, en la redacción y puesta en marcha de planes de seguridad vial empresariales.
- Reducir la velocidad máxima de circulación en las zonas de mayor tránsito peatonal a 20 km/h.

## **7. Financiación de medidas**

A cargo de los ejercicios presupuestarios de 2014-2016. Dichos presupuestos han sido aprobados en el Pleno del Ayuntamiento en el ejercicio presupuestario 2014.

## **8. Establecimiento de indicadores de seguridad vial**

El planteamiento metodológico que se utiliza para definir los ámbitos de actuación a emplear para la consecución de los objetivos planteados es la matriz de Haddon, que muestra la interacción de tres factores: humano, vehículo y entorno físico-social, durante las tres fases de una colisión: la fase previa al choque, la de la colisión propiamente dicha, y la fase posterior.

Combinando las tres fases y los tres factores, resulta una matriz de nueve celdas, en la que cada una de ellas ofrece posibilidades de intervención para reducir la siniestralidad y sus consecuencias.

## Evolución de Indicadores de Seguridad Vial 2011-2020

| Indicadores   | Cifra basal 2009   | Cifra 2011   | Cifra 2012  | Cifra objetivo 2020   |
|---|--|--|---|---|
| 1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes  | 59   | 45   | 41 ✓  | Inferior a 37   |
| 2. Reducción del número de heridos graves en un 35%   | 13.923   | 11.347   | 10.444 ✓  | 9.050   |
| 3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil   | 12   | 5  | 9   | 0   |
| 4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana  | 730  | 598  | 406   | 548   |
| 5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años   | 203  | 179  | 202 ✓   | 183   |
| 6. 30% reducción de fallecidos por atropello  | 459  | 367  | 355 ✓   | 321   |
| 7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad  | 1,2  | 1,1  | 1,6   | 1,2   |
| 8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana   | 101  | 75   | 71 ✓  | 0   |
| 9. 20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta  | 3.473  | 2.966  | 2.760   | 2.778   |
| 10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional   | 520  | 357  | 369   | 364   |
| 11. 30% menos de fallecidos en itinere  | 170  | 128  | --  | 119   |
| 12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l <sup>2</sup> | 6,7%   | No disponible.<br>Estudio periódico  | No disponible.<br>Estudio periódico                                   | Inferior al 1%  |
| 13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora                                  | 12,3% (autop.)<br>6,9% (autov.)<br>15,8% (conv.90)<br>16,4% (conv.100) | 12,8% (autop.)<br>7,0% (autov.)<br>21,2% (conv.90)<br>15,5% (conv.100)<br>(Datos 2010) | 8,0% (autop.)<br>4,3% (autov.)<br>14,0% (conv.90)<br>10,8% (conv.100) | 6,2% (autop.)<br>3,5% (autov.)<br>7,9% (conv.90)<br>8,2% (conv.100) ✓ |

Acorde con este planteamiento metodológico las líneas de actuación se orientan a estos tres objetivos: prevenir colisiones, evitando que se produzcan; evitar lesiones y disminuir la gravedad de las que se produzcan; y en tercer lugar, una vez producida la colisión y las lesiones, desplegar acciones para lograr la conservación de la vida de las víctimas.

Teniendo en cuenta estos planteamientos y las competencias del Ayuntamiento, estos ámbitos de intervención se relacionan con las siguientes fases y factores:

- Antes de la colisión, se actuará sobre el factor humano mejorando la educación vial de los escolares, los estudiantes y los mayores, así como los trabajadores transportistas que manejan vehículos ligeros y pesados así como motoristas de empresa de reparto y distribución; también, se continuaran con la vigilancia del cumplimiento de la normativa en materia de tráfico, en particular de aquellas infracciones que están entre las causa de los accidentes: no respetar la prioridad de paso, la distracción, y el consumo de alcohol.

Desde el punto de vista del vehículo y los equipamientos, se realizarán campañas de vigilancia del correcto estado de los vehículos, mediante la verificación del cumplimiento de la inspección técnica periódica.

Por lo que atañe al factor del entorno físico-social, se prevén actuaciones sobre las infraestructuras para garantizar su estado y conservación en condiciones óptimas de seguridad, y se realizarán campañas de información y comunicación sobre prevención de riesgos viales.

Además se mantiene una línea de interlocución con los ciudadanos para conocer sus sugerencias y reclamaciones sobre la producción de posibles conductas individuales peligrosas o deficiencias de la vía, susceptibles de provocar siniestros.

- Para prevenir lesiones en la colisión, se desplegarán actuaciones de vigilancia del cumplimiento de la normativa en materia de sistemas de seguridad pasiva, esto es, casco, cinturón y sistemas de retención infantil, y de infracciones que incrementan la gravedad de las lesiones, como es el exceso de velocidad. También se llevarán a cabo acciones de comunicación sobre la necesidad de utilizar correctamente estos sistemas de seguridad.

Por lo que afecta al entorno físico, en esta fase toman relieve las medidas implantadas en las vías para minimizar el riesgo de colisión contra objetos fijos.

- En la tercera fase, una vez producida la colisión y la lesión, cuando el objetivo es conservar la vida, se llevarán a cabo acciones de información y formación en primeros auxilios en caso de accidentes de tráfico y la adecuada puesta en comunicación con los servicios de emergencia, para atender a las víctimas lo antes posible y en las mejores condiciones, dando una respuesta coordinada por parte de todos los cuerpos de emergencias municipales. Para garantizar este objetivo, la gestión de las infraestructuras contribuirá a que la ayuda llegue lo antes posible. En esta fase, después de producida la colisión, es cuando entran en juego las acciones para investigar el siniestro, estudiar sus causas y en función de ellas, establecer acciones preventivas.

| FASE                   |                                       | FACTORES                          |                                 |  |
|------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|--|
|                        |                                       | SER HUMANO                        | VEHÍCULOS Y EQUIPAMIENTO        | ENTORNO FÍSICO Y SOCIAL                        |
| Antes de la colisión   | Prevenir la colisión                  | Información                       | Condiciones mecánicas           | Diseño y trazado de la vía                     |
|                        |                                       | Actitudes                         | Luces                           | Límites de la velocidad                        |
|                        |                                       | Disminución de las facultades     | Frenos                          | Elementos de seguridad peatonal                |
|                        |                                       | Aplicación de la ley              | Maniobrabilidad                 |  |
|                        |                                       |                                   | Gestión de la velocidad         |  |
| Colisión               | Prevenir lesiones durante la colisión | Uso de dispositivos de protección | Cinturones de seguridad         | Elementos protectores a los márgenes de la vía |
|                        |                                       | Disminución de las facultades     | Otros dispositivos de seguridad |  |
|                        |                                       |                                   | Diseño vehicular antichoques    |  |
| Después de la colisión | Conservar la vida                     | Noiones de primeros auxilios      | Facilidad de acceso             | Equipamiento de socorro                        |
|                        |                                       | Acceso a la atención médica       | Riesgo de incendio              | Congestión                                     |

Para el segundo paquete de medidas de movilidad sostenible, el ayuntamiento participa en actuaciones que se centran nuevamente tres fases: concienciación ciudadana, apoyo institucional aportando herramientas tecnológicas y mejorando las infraestructuras.

### Evolución de indicadores de movilidad sostenible 2014-2020

| Indicadores  | Cifra basal 2012  | Cifra Objetivo 2020   |
|--|---|---|
| Reducir en un 50% la intensidad del tráfico en hora punta escolar y laboral                          | Intensidad del tráfico medido en vehículos motorizados por unidad horaria medible entre las 8:00 y las 9:30 horas de la mañana y las 14:00 a 16:30 h. de lunes a viernes. | Dato reducido a la mitad de la estimación actual.   |
| Aumento en un 10% la tasas de ocupación de viajeros de la línea 7 de metro, al paso por el municipio | Cifra de 2011, 500.000 usuarios (fuente: Metro de Madrid)   | Nº de viajeros 550.000  |
| Creación del recurso web carpooling Coslada con la entrada de 500 residentes año.                    | No existe este recurso y no se conocen datos de esta experiencia  | más de 500 demandas y ofertas para compartir coche, en trayectos fuera y dentro del municipio |
| Reducción de la velocidad de circulación en el entorno céntrico a 20 km/h.                           | Velocidad limitada a 30 km/h.   | Velocidad limitada a 20 km/h.   |

Por tanto en primera fase , impulsara las actuaciones de concienciación y divulgación de los beneficios para la salud de una movilidad sostenible, acompañando de la puesta en marcha de herramientas de red para lanzar plataformas de comunicación ciudadana y finalmente pretende potenciar desde las infraestructuras, la construcción y mejora de los actuales carriles bici y

equipamientos de aparcamiento de bicicletas en el entorno cercano al transporte público ferroviario (estación de Renfe Coslada Central), establecimiento de líneas lanzadera de transporte, entre los barrios residenciales y los núcleos educativos y sanitarios.

## **9. Determinación de mecanismos de seguimiento y evaluación del Plan**

Un plan por objetivos debe estar sometido a un proceso de evaluación con el fin de recopilar información de su implementación y desarrollo.

el proceso de evaluación del plan de seguridad vial tiene el propósito de garantizar la efectividad del mismo a través de la corrección de las posibles desviaciones.

En este caso, el Ayuntamiento no tiene recursos ni capacidades necesarias para realizar una evaluación objetiva y fiable de la aplicación del plan.

Por tanto, se adopta la evaluación a cargo de entes independientes para la mejora de los procesos de evaluación a una entidad consultora experta en seguimiento de planes de seguridad vial.

En este modelo, la inclusión del contexto social y cultural en la investigación y en las intervenciones de seguridad vial constituyen un factor esencial para lograr una seguridad vial sostenible

La participación ciudadana aporta el respaldo social imprescindible, que suma credibilidad, identificación y un comportamiento colectivo.

Las consecuencias de la participación ciudadana son el logro de una actitud social preventiva ante el riesgo vial, el rechazo a los comportamientos viales temerarios y el establecimiento paulatino de un control social del tráfico difuso, permanente, legal y efectivo.

por lo tanto, los mecanismos del seguimiento de este plan, se servirán de herramientas de medición de la participación y respuesta ciudadana, así como su nivel de implicación en las medidas de concienciación que se vayan desarrollando.

Posteriormente, y a largo plazo se controlaran los objetivos e indicadores propios de la reducción de la siniestralidad propuestos, así como los objetivos e indicadores propios de la movilidad sostenible.

## **10. Elaboración del contenido del Plan.**

A continuación se enumeran y detallan las líneas estratégicas de actuación y las iniciativas propuestas para alcanzar las metas y objetivos establecidos en el Plan Integral de Seguridad Vial del municipio de Coslada.

1. LINEA ESTRATÉGICA: RECOGIDA DE INFORMACIÓN.
2. LINEA ESTRATÉGICA: SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.
3. LINEA ESTRATÉGICA: ACCION ANTE LA SEGURIDAD VIAL
4. LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL A EXAMEN
5. LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL EN OBRAS
6. LINEA ESTRATEGICA: AYUDAS TECNOLOGICAS DE COMUNICACIÓN.
7. LINEA ESTRATEGICA: APOYO AL TRANSPORTE PUBLICO.

---

## LINEA ESTRATEGICA: RECOGIDA DE INFORMACIÓN.

---

### INICIATIVA: Plan "CUÉNTAME CÓMO LO VES"

#### DESCRIPCIÓN:

Realización de una investigación sociológica a partir de una muestra de 1.500 encuestados, representantes de diferentes colectivos de ciudadanos, cuyo análisis de la información respalda la valoración en un informe posterior. Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Detectar la problemática vial de los diferentes colectivos implicados en la ciudad, (asociaciones de vecinos, tercera edad, asociaciones juveniles, asociación de empresarios locales, transportistas, empresas del sector de la distribución...)
- Conocer la importancia de las conductas y hábitos de comportamiento vial de los ciudadanos.
- Conocer el tipo de ciudad que se desea - peatonal, automovilística o ciudad mixta.
- Sectorizar y delimitar las zonas de riesgo en el tráfico de la ciudad para buscar las causas y establecer las estrategias oportunas.
- Mejorar el conocimiento de los accidentes ""in itinere"" y accidentes en jornada laboral vial ""in misión"".
- Mejorar el conocimiento de las actitudes de los jóvenes conductores, los peatones, los ciclistas, los motoristas, los padres y madres con niños en edad de utilizar sistemas de retención infantil, los conductores mayores y los conductores profesionales.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación para el Desarrollo
- Concejalía de Transportes
- Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio y Transporte.

#### AGENTES IMPLICADOS

- Cuerpo de Policía Municipal.
- Asociaciones de participación ciudadana.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. Meses de Enero a Mayo de 2014

#### INDICADORES DE MEDICION:

- N° de solicitudes cumplimentadas y recibidas.

PRESUPUESTO: 2.000 Euros

---

## LINEA ESTRATEGICA: RECOGIDA DE INFORMACIÓN.

---

### INICIATIVA: Plan "CUÉNTAME UN CUENTO"

#### DESCRIPCIÓN:

Realización de una investigación escolar, basada en la exposición de un cuento infantil y posterior cuestionario de conocimientos y actitudes, cumplimentado por el universo de escolares entre 4 y 14 años. Posteriormente se selecciona una muestra de 5 colegios como grupo experimental y dos colegios mas como muestra control. Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Conocer la importancia de las conductas y hábitos de comportamiento vial de los niños.
- Conocer el tipo de ciudad que imaginan - peatonal, automovilística o ciudad mixta.
- Sectorizar y delimitar las zonas de tránsito peatonal de los escolares desde sus domicilios a sus centros escolares, deportivos y culturales ubicados en el municipio, para establecer estrategias de movilidad adecuadas a las familias.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. Meses de Enero a Mayo de 2014

RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Educación.

AGENTES IMPLICADOS

- Cuerpo de Policía Municipal.
- Centros Escolares.
- Hospitales Infantiles.

INDICADORES DE MEDICION:

- N° de solicitudes cumplimentadas y recibidas de niños y jóvenes entre 5 y 16 años.
- n° de participantes en el concurso de redacción.

PRESUPUESTO: 2.000 Euros/centro educativo



---

## **LINEA ESTRATEGICA: RECOGIDA DE INFORMACIÓN.**

---

### **INICIATIVA: Plan "CUÉNTAME COMO ES EL TRAFICO DIA A DIA "**

#### **DESCRIPCIÓN:**

**Realización de una encuesta a partir de una muestra de 50 agentes de movilidad de la policía local que de manera voluntaria, se prestan al estudio y análisis de la siniestralidad vial del municipio, mostrando las situaciones más comunes e inseguras en el tránsito diario, por zonas geográficas y colectivos.**

**Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.**

---

#### **OBJETIVOS:**

- Detectar la problemática vial de los diferentes colectivos implicados en la ciudad, (asociaciones de vecinos, tercera edad, asociaciones juveniles, asociación de empresarios locales, transportistas, empresas del sector de la distribución...) desde el punto de vista de los expertos de la movilidad.
- Recoger propuestas de mejora en los ámbitos de la educación, la gestión municipal y las infraestructuras, así como todas aquellas que deseen aportar.

**PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN:** Alta. Meses de Febrero de 2014

**RESPONSABLES** dentro de sus competencias:

- Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación para el Desarrollo

**AGENTES IMPLICADOS**

- Cuerpo de Policía Municipal.

**INDICADORES DE MEDICION:**

- N° de partes diarios cumplimentados.
- n° de sugerencias de mejora aportadas.

**PRESUPUESTO:** 150 euros de premio para la mejor sugerencia.

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan "DECIDE LA MASCOTA"

#### DESCRIPCIÓN:

Creación de un concurso para elegir "mascota" llamada "Cosladeta" y diferentes eslóganes publicitarios que le acompaña. En dicha competición se dan cabida a todas las propuestas artísticas de los asociaciones culturales y deportivas del municipio, con edades comprendidas entre 3 y 99 años, resultando un ganador entre 5 finalistas por votación popular, la cual se realiza desde los centros y áreas de comercio más concurridas (mercado, centros comerciales, centros educativos y culturales). Con posterioridad se editan carteles, calendarios, dípticos, folletos, pegatinas de consejos y cartas con la mascota ganadora "Cosladeta" incluyen el eslogan que la identifica (Ej. "Si te encuentras con Cosladeta respeta su bicicleta"). También se desarrollan cursos formativos para profesores y charlas-coloquio en las principales Asociaciones, con la intención de llevar el mensaje al mayor número de colectivos, en función de su problemática frente a la movilidad, estando bien informados y motivados (ver listado en el apartado Asociaciones de Coslada).

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Dar a conocer el contenido del proyecto a todos los ciudadanos, a partir del conocimiento previo de la ciudad y de la demanda ciudadana.
- Concienciar a la ciudadanía de la necesidad de ser protagonistas de las actuaciones en seguridad vial y no meros espectadores.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. Recogida de votaciones durante el mes de septiembre de 2014. Apertura y conteo de votos, el último viernes del mes en curso.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación para el Desarrollo
- Concejalía de Cultura.
- Concejalía de Educación.

#### AGENTES IMPLICADOS

- Cuerpo de Policía Municipal.
- Centros escolares
- Talleres culturales
- Asociaciones.

#### INDICADORES DE MEDICION:

- N° de propuestas artísticas presentadas.
- N° de folletos informativos distribuidos.

#### PRESUPUESTO:

- 200 euros de premio para la mejor sugerencia.
- 3.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional.

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan "REHABILITACION DE CONDUCTORES"

#### DESCRIPCIÓN:

La formación de conductores es fundamental para la preparación de la población en la conducción segura y la concienciación sobre los posibles riesgos. La detracción de puntos del Permiso de conducir es motivada por conductas del conductor contrarias a la normativa vigente. La ley articula mecanismos que permiten la recuperación parcial de los puntos, realizando un curso de sensibilización y reeducación vial. Se apuesta por esta iniciativa desde la promoción de estos cursos por parte de las Autoescuelas, cuya razón social este ubicada en el municipio, pudiendo en Ayuntamiento ayudar en la financiación de dichos cursos en casos concretos de inserción laboral. La reeducación de los conductores irá acompañada de Evaluaciones Psicológicas para el tráfico en el caso de conductores, cuya causa de pérdida de punto se origina en la conducción bajo los efectos del alcohol y /o sustancias psicotrópicas.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Reeducar a los conductores con pérdida de puntos en su permiso de conducir.
- Detectar aquellos perfiles de conductores que rechazan la obligatoriedad de conducción sin alcohol o drogas y formular estrategias de cambio de conductas.
- Concienciar a la ciudadanía de la necesidad de respetar la normativa vigente por su seguridad.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Media. Realización de cursos a lo largo de 2014-015

RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación para el Desarrollo

AGENTES IMPLICADOS

- Cuerpo de Policía Municipal.
- Centros Autoescuelas
- Empresarios del transporte del municipio

INDICADORES DE MEDICION:

- N° de cursos realizados.
- N° de alumnos formados.

PRESUPUESTO:

- 2.500 euros para financiación de demandantes de empleo.

**INICIATIVA: Plan "ATENCIÓN PEATONES"**

**DESCRIPCIÓN:**

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y el conocimiento de la percepción de los viandantes en los distintas localizaciones de la geografía municipal, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana del peatón en Coslada", que pretende implicar a los diferentes colectivos de viandantes en conductas seguras de tránsito. Se distribuyen recursos didácticos como carteles, pegatinas y folletos, por mercados y demás centros comerciales céntricos, así como las zonas peatonales de la ciudad, como por ejemplo, la Plaza Mayor, el Barrio del Puerto, el paseo del Cerro, paseo del Humedal...

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras peatonales.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

**OBJETIVOS:**

- Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente.
- Proporcionar espacios de movilidad segura, mejorando los pasos de cebra, semáforos y reducción de velocidad en zonas de mayor tránsito.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- Dar la importancia adecuada a la precaución cuando el peatón se dirige a zonas de tránsito rodado, cuando accede desde zonas peatonales.
- acentuar la importancia del respeto a los carriles bici y su ocupación.
- Formar para el transporte público.

**PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN:** Alta. 1º semana del mes de octubre-2014 y 1º semana del mes de Enero- 2015

**RESPONSABLES** dentro de sus competencias:

- Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación para el Desarrollo
- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.

**INDICADORES DE MEDICION:**

- Nº de folletos informativos distribuidos.

**PRESUPUESTO:** 3.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan " LO IMPORTANTE ES LLEGAR AL CLASE. PADRES, NIÑOS Y JOVENES"

#### DESCRIPCIÓN:

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en las recogida de información y el conocimiento de la percepción de los escolares en sus desplazamientos habituales a centros educativos, deportivos y culturales, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana "vamos al cole" en Coslada", que pretende implicar a los diferentes escolares y jóvenes que se desplazan a pie, transporte público, autobús escolar y vehículo particular en conductas seguras de tránsito. Se distribuyen recursos didácticos como carteles, pegatinas y folletos, por centros escolares, institutos y centros de formación profesional, así como polideportivos y piscinas municipales, centros culturales y bibliotecas municipales.

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras peatonales y de tránsito de vehículos.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente.
- Proporcionar espacios de movilidad segura, mejorando los pasos de cebr, semáforos y reducción de velocidad en zonas de mayor tránsito.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- Acentuar la importancia del respeto a los carriles bici y su óptima ocupación.
- Formar para el transporte público.
- Resaltar la peligrosidad de las conductas de riesgo (exceso de velocidad, distracciones al volante, la fatiga, los efectos del alcohol y las sustancias psicotrópicas al volante, la agresividad....) y su impacto en la siniestralidad vial
- Incidir en la concienciación de un nuevo modelo de control social de la conducción basado en el máximo respeto a los demás conductores y peatones.
- Resaltar la importancia vital del uso eficiente de los sistemas de retención infantil.
- Educar a los padres en la conducción por imitación.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2º semana del mes de octubre-2014 y 2º semana del mes de Enero- 2015.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Educación.
- Concejalía de Cultura.
- Concejalía de Juventud.
- Concejalía de Deportes y Personal.

#### INDICADORES:

- Número de centros inscritos.
- Número de actuaciones ejecutadas.
- Número de controles de velocidad realizados en los entornos escolares.

#### AGENTES IMPLICADOS

- Cuerpo de Policía Municipal.
- Centros Escolares / AMPAS

#### INDICADORES DE MEDICION:

- nº de participantes en las charlas informativas
- Nº de folletos informativos distribuidos.

PRESUPUESTO: 300 euros por jornada (5 jornadas programadas) y 3.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional.

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan " LO IMPORTANTE ES SEGUIR DIVERTIENDOSE SIN ACCIDENTES "

#### DESCRIPCIÓN:

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y el conocimiento de la percepción de los jóvenes que en sus desplazamientos habituales a sus lugares de ocio diurno y nocturno, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana conduce con tus amigos", que pretende implicar a los jóvenes que se desplazan a pie, transporte público y en coche o moto particular en conductas seguras de tránsito y conducción. Se distribuyen recursos didácticos como chapas, clips, pegatinas y folletos, por centros de ocio, así como institutos y centros de formación profesional, polideportivos y piscinas municipales, centros culturales y bibliotecas municipales.

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras peatonales.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente.
- Proporcionar espacios de movilidad segura, mejorando los pasos de cebra, semáforos y reducción de velocidad en zonas de mayor tránsito.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- acentuar la importancia del respeto a los carriles bici y su ocupación.
- Formar para el transporte público.
- Resaltar la peligrosidad de las conductas de riesgo (exceso de velocidad, distracciones al volante, la fatiga, los efectos del alcohol y las sustancias psicotrópicas al volante, la agresividad....) y su impacto en la siniestralidad vial
- Incidir en la concienciación de un nuevo modelo de control social de la conducción basado en el máximo respeto a los demás conductores y peatones.
- Conocer las rutas seguras de acceso a los centros de ocio.
- Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 3º semana del mes de octubre-2014 y 4º semana del mes de diciembre- 2014, coincidiendo con las fiestas navideñas.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Educación.
- Concejalía de Cultura.
- Concejalía de Juventud.
- Concejalía de Deportes y Personal.

#### INDICADORES DE MEDICION:

- nº de participantes en las charlas informativas
- Nº de folletos informativos distribuidos.

#### PRESUPUESTO:

- 300 euros por jornada (5 jornadas programadas)
- 3.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional

---

## **LINEA ESTRATEGICA: ACCION ANTE LA SEGURIDAD VIAL**

---

### **INICIATIVA: Plan " CONDUCCIÓN CON ACOMPAÑANTE "**

#### **DESCRIPCIÓN:**

Se trata de ofrecer a los jóvenes conductores noveles un mayor nivel de experiencia antes de recibir el carnet de conducir, conduciendo durante tres meses con sus progenitores en colaboración con la Autoescuela.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### **OBJETIVOS:**

- Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes noveles.
- Aumentar la educación formal exigiendo a los jóvenes que adquieren tanta experiencia como sea posible, antes de conducir solos.
- Proporcionar a los progenitores, información y asesoramiento sobre cómo abordar la seguridad vial desde el entorno familiar.

**PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN:** Media. Plan 2014-2015

#### **RESPONSABLES dentro de sus competencias:**

- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Educación.
- Concejalía de Cultura.
- Concejalía de Juventud.
- Concejalía de Deportes y Personal.

#### **INDICADORES DE MEDICION:**

- N° de participantes en el proyecto
- N° de permisos emitidos con este sistema

#### **PRESUPUESTO:**

no se determina

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan " PEDALEA "

#### DESCRIPCIÓN:

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y el conocimiento de la percepción de los ciclistas, tanto aquellos que salen por motivos deportivos como aquellos que utilizan la bicicleta como medio de transporte, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana pedalea con nosotros", que pretende implicar a los ciclistas de cualquier edad y condición y que se desplazan en bicicleta, conductas seguras de tránsito y conducción. Se distribuyen recursos didácticos como cascos y chalecos reflectantes, pegatinas y folletos, por centros deportivos, tiendas especializadas y sedes de asociaciones ciclistas. Se apoyará la realización de la "feria de la bici", con intercambio comerciales, carreras y paseos populares para grupos y familias.

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras ciclistas.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el desplazamiento en bicicleta como modo de movilidad eficiente.
- Proporcionar espacios de movilidad segura, mejorando los carriles bici y su acondicionamiento, semáforos y reducción de velocidad en zonas de mayor tránsito.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- acentuar la importancia de la visibilidad del ciclista por parte de los demás conductores.
- mejorar la capacidad y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios.
- acentuar la importancia del respeto a los carriles bici y su ocupación.
- Formar para el traslado de la bici en el transporte público .
- Resaltar la peligrosidad de las conductas de riesgo (exceso de velocidad, distracciones al manillar, la fatiga, los efectos del alcohol y las sustancias psicotrópicas, la agresividad....) y su impacto en la siniestralidad vial.
- Incidir en la concienciación de un nuevo modelo de control social de la conducción basado en el máximo respeto a los demás conductores y peatones.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 3º semana del mes de octubre-2014 y 4º semana del mes de diciembre- 2014, coincidiendo con las fiestas navideñas.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Educación.
- Concejalía de Cultura.
- Concejalía de Juventud.
- Concejalía de Deportes y Personal.

#### INDICADORES DE MEDICION:

- nº de participantes en las ferias comerciales
- Nº de folletos informativos distribuidos.

#### PRESUPUESTO:

- 3.000 euros para financiación de bicicletas plegables, en venta por los empresarios del sector del municipio. Plan "pedalea"
- 3.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional



---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan " MANTEN LA MOTO EN PIE "

#### DESCRIPCIÓN:

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y el conocimiento de la percepción de los motoristas, tanto aquellos que salen por motivos deportivos como aquellos que utilizan la moto como medio de transporte, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana de la moto", que pretende implicar a los motoristas de cualquier edad y condición y que se desplazan en ciclomotor o moto, conductas seguras de tránsito y conducción. Se distribuyen recursos didácticos como cascos y chalecos reflectantes, pegatinas y folletos, por centros deportivos, tiendas especializadas y sedes de asociaciones motoristas. Se apoyará la realización de la "feria de la moto", con intercambio comerciales, concentraciones, exposición de modelos históricos y paseos populares.

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras viales.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el desplazamiento en moto como modo de movilidad eficiente.
- Proporcionar espacios de movilidad segura, mejorando los carriles exclusivos para moto, el acondicionamiento general de las carreteras tanto urbanas como interurbanas, semáforos y reducción de velocidad en zonas de mayor tránsito.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- acentuar la importancia de la visibilidad del motorista por parte de los demás conductores y la protección del equipamiento adecuado.
- mejorar la capacidad y actitudes de los motoristas.
- resaltar la peligrosidad de las conductas de riesgo (exceso de velocidad, distracciones al volante, la fatiga, los efectos del alcohol y las sustancias psicotrópicas, la agresividad, la meteorología, el estado del pavimento....) y su impacto en la siniestralidad vial de este colectivo.
- Incidir en la concienciación de un nuevo modelo de control social de la conducción basado en el máximo respeto a los demás conductores y peatones.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2º semana del mes de septiembre-2014 y 1º semana del mes de febrero- 2015.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Juventud.
- Concejalía de Deportes y Personal.

#### INDICADORES DE MEDICION:

- nº de participantes en las charlas informativas
- Nº de folletos informativos distribuidos.

#### PRESUPUESTO:

- 300 euros por jornada (5 jornadas programadas)
- 3.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan " CONTIGO, PAPA o MAMA VOY SEGURO "

#### DESCRIPCIÓN:

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en las recogida de información y el conocimiento de la percepción de los niños escolares, cuando son encaminados por sus padres a los centros educativos u otros desplazamientos habituales , se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana contigo papa y mama voy seguro", que pretende hacer llegar a los padres acerca de las conductas seguras de tránsito y conducción y su efecto en los modelos de actitud futura de conducción de sus hijos, así como el valor de los sistemas de retención infantil en la seguridad vial. Se distribuyen recursos didácticos como películas, pegatinas y folletos, por centros escolares, centros de educación y ocio infantil y centros de salud y promoción de la infancia . Se apoyara la realización de la "feria de la silla infantil", fomentando el intercambio comercial de este tipo de artículos, apoyados con charlas coloquio sobre la importancia de la elección adecuada de los sistemas de retención y montaje de un circuito vial infantil de motociclismo para los niños entre 2 y 4 años, acciones tutorizadas por los expertos en movilidad. Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- Resaltar la peligrosidad de las conductas de riesgo (exceso de velocidad, distracciones al volante, la fatiga, los efectos del alcohol y las sustancias psicotrópicas, la agresividad e irritabilidad....) y su impacto en la educación vial.
- Incidir en la concienciación de un nuevo modelo de control social de la conducción basado en el máximo respeto a los demás conductores y peatones y su reflejo en las actitudes de los más pequeños.
- Resaltar la importancia vital del uso eficiente de los sistemas de retención infantil.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 4º semana del mes de septiembre-2014 y 4º semana del mes de enero- 2015.

RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Infancia.

INDICADORES DE MEDICION:

- nº de participantes en los juegos de circulación
- Nº de folletos informativos distribuidos.

PRESUPUESTO:

- 2.000 euros en alquiler de instalaciones de ocio infantil y salariales de atención de agentes locales
- 1.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional
- euros para financiación de sillas de retención infantil, en venta por los empresarios del sector del municipio.

---

## **LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.**

---

### **INICIATIVA: Plan " ATENCIÓN MAYORES AL VOLANTE "**

#### **DESCRIPCIÓN:**

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y el conocimiento de la percepción de los conductores mayores de 60 años, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana del conductor mayor", que pretende implicar a los conductores de edad avanzada en conductas seguras de tránsito. Se distribuyen recursos didácticos como carteles, pegatinas y folletos informativos, por mercados y demás centros comerciales céntricos y centros de salud, así como los lugares de encuentro de los mayores y sedes de asociaciones regionales de la ciudad.

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras viales.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### **OBJETIVOS:**

- Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente.
- Proporcionar espacios de movilidad segura, mejorando los pasos de cebra, semáforos y reducción de velocidad en zonas de mayor tránsito.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- Dar la importancia adecuada a la precaución cuando el conductor accede a vías rápidas de circulación, cruces e intersecciones y cuando conduce en condiciones nocturnas o de escasa visibilidad.
- Acentuar la importancia de los periódicos reconocimientos médicos.
- Formar para el transporte público.
- Promocionar ventajas y ofertas de viajes organizados por entidades públicas y privadas.

**PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN:** Alta. 1º semana del mes de noviembre-2014 y 2º semana del mes de Enero- 2015.

#### **RESPONSABLES dentro de sus competencias:**

- Concejalía de Participación Ciudadana y Cooperación para el Desarrollo
- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Servicios Sociales y Mayores.
- Concejalía de Salud y Consumo.

#### **AGENTES IMPLICADOS**

- Cuerpo de Policía Municipal.
- Centros de Mayores.

#### **INDICADORES DE MEDICION:**

- nº de participantes en centros de mayores y centros de salud de atención primaria
- Nº de folletos informativos distribuidos.

#### **PRESUPUESTO:**

- 5.000 euros en alquiler de instalaciones de reconocimiento médico móvil para realizar chequeos
- 1.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL MOTIVADA Y CONSCIENTE.

---

### INICIATIVA: Plan " EMPRESA SIN ACCIDENTES LABORALES VIALES "

#### DESCRIPCIÓN:

A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y el conocimiento de la percepción de los empresarios de las áreas industriales y comerciales del municipio, se hace necesario programar acciones concretas de actuación, de forma individual y colectiva, pero siempre desde un enfoque sistemático, ya que la efectividad de las acciones aisladas es reducida.

Diseño, realización y evaluación de la "Semana SIN accidentes viales", que pretende implicar a los diferentes colectivos de trabajadores en conductas seguras de tránsito frente al accidente laboral "in itinere" y el accidente laboral in misión. Se distribuyen recursos didácticos como carteles, pegatinas y folletos, por empresas en polígonos industriales del municipio, estaciones de servicio, y lugares de concurrencia del pequeño comercio.

A la vez, desde el punto de vista de las infraestructuras, la información recogida será tomada en cuenta en el posterior Plan de mejoras de las infraestructuras viales del interior urbano y polígonos industriales limítrofes.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el desarrollo de Planes de seguridad vial dentro de la empresa, así como la intervención activa de las empresas en la siniestralidad vial.
- Habilitar una entrada telemática y un teléfono de información directa, para informar de las incidencias del tráfico a los trabajadores y empresarios que consulten la web del ayuntamiento o llamen al teléfono de información.
- Proporcionar espacios de movilidad segura dentro de los polígonos industriales y arterias de circulación de acceso a los mismos.
- Incidir en el respeto a las normas de seguridad en el tránsito, así como las señales de circulación.
- Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales, extremando las precauciones en la carretera.
- Dar la importancia adecuada a la siniestralidad vial laboral y su incidencia en la estrategia empresarial y la responsabilidad social corporativa.
- Formar para el transporte público.
- Incidir en la formación del trabajador en la conducción segura y eficiente, mejorando al capacidad y habilidad de los conductores profesionales para hacer frente a cualquier situación que les pueda surgir en sus trayectos de largo recorrido.
- Reiterar la importancia del mantenimiento adecuado del parque de vehículos.
- Disuadir tanto a los conductores profesionales como a los conductores que no son profesionales de la conducción, pero se desplazan por motivos de trabajo, de los comportamientos inseguros, dando especial relevancia al cumplimiento de las normas de circulación, más allá de las medidas de vigilancia y control establecidas con la DGT.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 1º semana del mes de octubre-2014 y 1º semana del mes de Enero- 2015.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Transportes
- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio y Transporte

#### INDICADORES DE MEDICION :

- Datos de siniestralidad vial "in itinere". Partes delta de Accidentes laborales.
- Datos de siniestralidad vial en jornada laboral. Accidente en misión y accidentes de transportistas profesionales.
- Nº de empresas del municipio que cuentan con un plan de prevención que incluye la seguridad vial o planes específicos de seguridad vial.
- Número de conexiones de internet de la página del ayuntamiento al portal específico.
- Campañas divulgativas de seguridad vial en los paneles de información variable.

- Número de tuits emitidos sobre seguridad vial.
- Alianzas con las asociaciones de la sociedad civil involucrados con la seguridad vial.
- nº de participantes en curso de seguridad vial a distancia.

AGENTES IMPLICADOS:

- Departamento General de Medios de Comunicación.
- Cuerpo de Policía Municipal.
- Organizaciones de la sociedad civil y centros de investigación involucrados en seguridad vial

PRESUPUESTO:

- 30.000 euros en diseño de pagina web y contenidos. Tutorización y evaluación de las campañas.
- 1.500 euros en diseño, reproducción y distribución de material promocional.
- 50.000 euros para financiar el diseño y puesta en marcha de planes de seguridad vial en las empresas del municipio.

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL A EXAMEN CONTINUO

---

### INICIATIVA: Plan "EVALUA"

#### DESCRIPCIÓN:

Durante el desarrollo de todos los Planes se realiza una evaluación sistemática, permanente y reflexiva, crítica que permite, mejorar, orientar y revalorar la participación de los destinatarios, sino también los ámbitos estudiados, los métodos utilizados y los recursos humanos y materiales implicados.

Considerando que el fenómeno circulatorio está en constante cambio, como sociedad en progreso en la que vivimos, se retroalimenta de valoraciones y sugerencias de los diferentes colectivos municipales, que permite adaptarse a la evolución de los hábitos y de la propia situación del tráfico.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover la mejora continua en las infraestructuras viarias.
- Establecer un calendario anual de actuaciones de educación vial en los diferentes colectivos, en función del seguimiento de consecuencias de los objetivos e indicadores.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: 2016 en primera revisión y 2018 en segunda.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Transportes
- Concejalía de Seguridad, Protección ciudadana y Movilidad.
- Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio y Transporte.
- Concejalía de Educación
- Concejalía de Servicios Sociales y Mayores.
- Concejalía de Salud y Consumo.

#### INDICADORES DE MEDICION :

- N° de sugerencias de mejora recibidas desde el comienzo del plan.
- progreso del N° de ítems u objetivos conseguidos.

#### AGENTES IMPLICADOS:

- Departamento General de Medios de Comunicación.
- Coordinador de Concejalía y atención al ciudadano.

#### PRESUPUESTO:

- 5.000 euros en provisión de fondos.

---

## **LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL EN OBRAS.**

---

### **INICIATIVA: Plan "MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA VEHICULOS MOTORIZADOS"**

#### **DESCRIPCIÓN:**

Durante el desarrollo de todos los Planes se realiza una evaluación sistemática, de las condiciones tanto de las infraestructuras viales como de sus equipamientos. De las quejas y sugerencias de mejora, pueden salir un Plan de obras de mejora de aquellas infraestructuras deficitarias en seguridad desde el punto de vista de los diferentes colectivos de conductores y peatones, y distribuidos por las zonas geográficas del municipio.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### **OBJETIVOS:**

- Promover la mejora continua en las infraestructuras viarias.
- Establecer auditorias de seguridad vial en los puntos críticos o tramos de concentración de accidentes e incidentes de tráfico.
- Continuar con la sustitucion de cruces ordinarios por rotondas, sobre todo en el suelo industrial.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2016-2017-2018.

#### **RESPONSABLES dentro de sus competencias:**

- Concejalía de Urbanismo
- Concejalía de Vías y Obras.

#### **INDICADORES DE MEDICION :**

- Observaciones estructurales y deficiencias detectadas en las auditorias de seguridad.

#### **AGENTES IMPLICADOS:**

- Dirección de Obras y Vías del Ayuntamiento.
- Personal de mantenimiento.

#### **PRESUPUESTO:**

- 50.000 euros en provisión de fondos.

---

## LINEA ESTRATEGICA: LA SEGURIDAD VIAL EN OBRAS.

---

### INICIATIVA: Plan "MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA CICLISTAS"

#### DESCRIPCIÓN:

Durante el desarrollo de todos los Planes se realiza una evaluación sistemática, de las condiciones tanto de las infraestructuras viales como de sus equipamientos. De las quejas y sugerencias de mejora, debe salir un Plan de obras de mejora de aquellas infraestructuras deficitarias en seguridad desde el punto de vista de los ciclistas, y más concretamente en dos actuaciones diferenciadas:

La unión con carril bici, separado físicamente de la infraestructura viaria motorizada, que une la glorieta 1º de Mayo con la Avenida Arcentales, en las inmediaciones del carril bici del Ayuntamiento de Madrid, paralelo a la M40.

La construcción del un aparcamiento de bicicletas con capacidad para 50 unidades en las inmediaciones de la estación de cercanías Renfe Coslada- Central.

Responden a objetivos específicos de siniestralidad vial y de movilidad sostenible dentro del Plan Integral del Seguridad Vial.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover la mejora continua en las infraestructuras viarias ciclistas
- Establecer auditorías de seguridad vial en los puntos críticos o tramos de concentración de accidentes e incidentes de tráfico rodado, sobre todo en los tramos de carril bici que se compatibiliza el uso ciclista de motorizado.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2016-2017-2018.

RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Urbanismo
- Concejalía de Vías y Obras.

INDICADORES DE MEDICION :

- N° de accidentes e incidentes viales ocurridos, con implicación de uno o varios ciclistas
- Observaciones estructurales y deficiencias detectadas en las auditorías de seguridad de las vías de circulación.

AGENTES IMPLICADOS:

- Dirección de Obras y Vías del Ayuntamiento.
- Personal de mantenimiento.

PRESUPUESTO:

- 30.000 euros en provisión de fondos, financiada en parte por la Comunidad de Madrid, ya que esta actuación tiene competencias complementarias.



---

## LINEA ESTRATEGICA: AYUDAS TECNOLOGICAS DE COMUNICACION

---

### INICIATIVA: Plan "CARPOOLING EN LA RED DE COSLADA "

#### DESCRIPCIÓN:

Durante el desarrollo del Plan se da cobertura también a las iniciativas que tratan de compartir vehículos particulares para realizar , sobre todo, trayectos frecuentes de distinta magnitud, tanto dentro como fuera del municipio, dando la posibilidad a los ciudadanos de consultar una plataforma online, donde se oferten y demanden vehículos y trayectos, estableciéndose un precio modelo en función del gasto de combustible asignado.

La plataforma será diseñada y gestionada por un recurso externo, aunque financiada por el Ayuntamiento, dando posibilidad a empresas del sector de apoyar económicamente la iniciativa , a cambio de publicidad.

Los ciudadanos podrán consultar trayectos, horarios y perfiles de acompañantes. Se trata por tanto de una iniciativa de ahorro de costes en combustibles y en contaminación. Tendrán un apartado especial los trayectos correspondientes a las rutas escolares.

---

#### OBJETIVOS:

Promover el uso eficiente de los vehículos motorizados.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2015 -2016.

RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- o Departamento General de Medios de Comunicación

INDICADORES DE MEDICION :

- N° de entradas a la plataforma online.
- N° de trayectos asignados donde se han compartido vehículo.

AGENTES IMPLICADOS:

- Asociaciones.

PRESUPUESTO:

- 25.000 euros en provisión de fondos, para diseño y mantenimiento informático.

---

## LINEA ESTRATEGICA: APOYO AL TRANSPORTE PUBLICO

---

### INICIATIVA: Plan "RUTA ESCOLAR"

#### DESCRIPCIÓN:

Durante el desarrollo del Plan se da cobertura a las iniciativas de ruta escolar, llamadas lanzaderas, donde se recorren de forma regular rutas escolares que parten de los barrios residenciales de Barrio del Puerto, Valleaguado y Barrio de la Estación hacia las zonas de mayor concentración de centros escolares y sanitarios, y en especial los Centros de atención primaria. Dichas rutas se establecen cada 10 minutos en horario de mañana entre las 8:00 y 9:00 y en horario de tarde desde las 14:00 a las 16:00.

Los escolares pueden utilizar este servicio acompañados o no por sus familiares y amigos. La cuota será familiar y mensual por el uso de este servicio, financiándose en un 50% por parte de Ayuntamiento. La gestión corresponderá a los AMPAS.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el uso eficiente del transporte colectivo.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2015 -2016.

RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Departamento General de Medios de Comunicación

INDICADORES DE MEDICION :

- N° de Tarjetas familiares emitidas.
- N° de viajeros totales.

AGENTES IMPLICADOS:

- AMPAS

PRESUPUESTO:

- 25.000 euros en provisión de fondos.

---

## LINEA ESTRATEGICA: APOYO AL TRANSPORTE PUBLICO

---

### INICIATIVA: Plan "USA TU METRO"

#### DESCRIPCIÓN:

Durante el desarrollo del Plan se da cobertura a las iniciativas de mayor eficiencia de uso del transporte suburbano, en concreto de la línea 7 de metro entre las estaciones de Barrio del Puerto y Hospital del Henares.

Se establece una cuota familiar y mensual por el uso de este servicio a modo de bono transporte particular, financiándose en un 20% por parte de Ayuntamiento y un 10% por parte de la Comunidad de Madrid.

---

#### OBJETIVOS:

- Promover el uso eficiente del transporte suburbano.

PRIORIDAD Y PERIODO DE EJECUCIÓN: Alta. 2015 -2016.

#### RESPONSABLES dentro de sus competencias:

- Concejalía de Transportes

#### INDICADORES DE MEDICION :

- N° de Tarjetas familiares emitidas.
- N° de viajeros totales.

#### AGENTES IMPLICADOS:

- Dirección general de metro MADRID

#### PRESUPUESTO:

- 10.000 euros en provisión de fondos.

## V. Conclusiones:

El Ayuntamiento de Coslada abre un periodo de actuaciones dentro del Plan de Seguridad Vial 2012-2020, dotado con 260.000 euros, con la intención de acercarse a todos aquellos que deseen participar en la promoción de una ciudad más sostenible y saludable, promoviendo la participación ciudadana para conocer las dificultades de congestión del tráfico y siniestralidad vial.

En un segundo parte de actuación, persigue la promoción de la utilización del transporte público y medios de desplazamiento más sostenible, como el uso eficiente de la bicicleta, el desplazamiento a pie,... sin olvidar la necesaria mejora de actitudes frente a la movilidad de peatones, ciclistas y conductores de cualquier edad y condición, fomentando así, un uso más racional del espacio en la ciudad acorde a las necesidades urbanas, con más zonas para caminar y con menos tráfico en el centro.

la Educación vial, como una necesidad Cívico-social, favorece una vez más, el buen uso del ambiente urbano y natural, perfecciona los cambios conductuales, actitudinales y al final y al cabo, fortalece los valores de los ciudadanos del respeto mutuo a la vida y la seguridad.

En este trabajo se ha descrito sucintamente las características generales de la población de Coslada y sus equipamientos e infraestructuras de servicios, con el objetivo de diagnosticar las necesidades de movilidad de sus ciudadanos y presentar medidas colectivas que permitan acercarse a los objetivos europeos de sostenibilidad vial.

Entre las medidas propuestas se encuentran actuaciones en diversos frentes:

- Medidas orientadas a la recogida de información sobre siniestralidad vial y dificultades en la movilidad.
- Medidas orientadas a la concienciación y divulgación de las ventajas de una movilidad sostenible.
- Medidas orientadas a determinados colectivos vulnerables.
- Medidas orientadas a la evaluación periódica del plan de actuaciones
- Medidas orientadas a la mejora de las infraestructuras viarias.
- Medidas orientadas al apoyo de las infraestructuras telemáticas de comunicación.
- Medidas orientadas al apoyo al transporte público.

Siendo conscientes, de que la tarea es comprometida, sobre todo con miras al corto plazo, el plan integral de seguridad vial, prevé una batería de indicadores de seguimiento, la definición de responsabilidades institucionales y una provisión de fondos en una cuantía considerable, que respalda este esfuerzo en su conjunto, animando a todas las partes implicadas a integrarse en el proyecto, mas allá de la simple observación.

Con el objetivo a examen en 2020.

## VI. Bibliografía

- Accidentes de tráfico en zona urbana en España 2010 (DGT)
- El proyecto Alcoy : un modelo de intervención socio-educativa vial, en el ámbito del municipio
- Plan de seguridad vial 2007
- estrategia española de movilidad sostenible Ministerio de fomento.
- Cursos de Experto profesional en seguridad Vial. UNED
- las principales cifras de la Siniestralidad Vial (2007 y 2011). DGT
- Informe puntos negros (2003 y 2007)
- El Manual de medidas de seguridad vial (FITSA)
- Fundación Mapfre. Salud, personas mayores y seguridad vial (2006)
- Instituto Nacional de estadística
- Instituto de estadística de la Comunidad de Madrid.
- El contexto Sociológico del transporte: el rol del conductor en la normativa de la Unión (2005). Izquierdo Juan de Dios
- Los accidentes de trabajo viales. A. Sempere (2011)
- Educación y reeducación. Ponencia STOP Accidentes 2008

## VII. Agradecimientos:

A ellos...

