



ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN  
CASTILLA Y LEÓN (2004-2008)



**S**in duda, uno de los problemas más acuciantes para las sociedades modernas es el ocasionado por los accidentes de tráfico, verdadera epidemia del siglo XXI, de graves consecuencias especialmente en lo que se refiere a efectos sobre las personas y las familias.

La gran preocupación existente por el número de accidentes que se producen cada año y por sus graves consecuencias es una constante para España y para el conjunto de la Unión Europea, lo que ha determinado la puesta en marcha de Planes de Seguridad Vial que integran medidas para la reducción de la siniestralidad en las carreteras españolas y europeas.

Dentro de este marco, la Junta de Castilla y León ha asumido, como una de sus prioridades, mejorar la seguridad vial en nuestra región mediante la elaboración de una Estrategia para la Seguridad Vial que pretende, con el horizonte temporal del año 2008, conseguir una significativa reducción de los accidentes de tráfico en las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma y, por tanto, una mejora en la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Hoy en día, somos plenamente conscientes de que la mera actuación sobre las infraestructuras viarias es insuficiente para reducir la siniestralidad. La seguridad vial es responsabilidad de todos, poderes públicos y ciudadanos.

Por ello, la Estrategia para la Seguridad Vial recoge un conjunto de medidas con el fin de lograr una conducción segura en nuestras carreteras, no sólo mediante la mejora de las infraestructuras sino también a través de la concienciación de la población con una educación vial sólida y responsable, con medidas activas de prevención que deben ser tenidas en cuenta por todos, desde los más jóvenes hasta nuestros mayores.

Porque como ya decía antes, la seguridad vial es un asunto de todos, es responsabilidad de todos los ciudadanos.

Se trata, en definitiva, de potenciar una cultura permanente de prevención que evite daños innecesarios y, con ello, muchas situaciones dolorosas para las familias y la sociedad, porque, entre todos, debemos conseguir un tráfico más seguro.

Desde la solidaridad, el respeto, la información, la educación y la responsabilidad, conseguiremos avanzar hacia una sociedad más segura y con mayores cotas de calidad de vida. Todo ello, con el esfuerzo necesario de las administraciones pero, insisto, también de todos y cada uno de los ciudadanos de nuestra Comunidad Autónoma.

Creo que es necesario ese esfuerzo común y considero que iniciativas como la "Estrategia de Seguridad Vial" contribuirán a alcanzar los objetivos que nos hemos marcado y que demanda una sociedad moderna y preocupada por su seguridad.

JUAN VICENTE HERRERA CAMPO  
Presidente de la Junta de Castilla y León









1

La necesidad de una estrategia para la seguridad vial en Castilla y León



Junta de Castilla y León



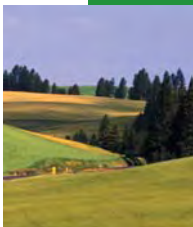
# 1. LA NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN.

La preocupación por la Seguridad Vial ha sido una constante en las actuaciones desplegadas por la Junta de Castilla y León en el ejercicio de sus competencias en materia de transportes y de carreteras.

El aumento del parque automovilístico en la Comunidad Autónoma, el crecimiento del tráfico y la evolución de la accidentalidad han motivado el desarrollo y ejecución de políticas de planificación de las grandes obras públicas de infraestructura con la seguridad vial como uno de los objetivos principales; prueba de ello son las actuaciones que con un carácter progresivamente más ambicioso, se han venido desarrollando en esta materia desde el año 1984 en los sucesivos Planes Regionales de Carreteras.

Sin embargo, la novedad de la Estrategia que ahora se presenta radica en su carácter “integral”. Son tres los factores que influyen en la accidentalidad: infraestructura y su entorno, vehículo y usuario. Aunque las políticas de seguridad vial centradas en un solo factor proporcionan resultados muy positivos, el planteamiento de la Junta de Castilla y León apostaba ya desde el año 1992 por actuaciones de carácter multidisciplinar; esta apuesta ha culminado en la presente ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN que se ha proyectado para su inmediata puesta en marcha - si puede expresarse así, dado que muchas de las acciones en ella contempladas están, de hecho, ejecutándose en los diferentes Departamentos de la Administración regional – extendiéndose en el tiempo hasta la anualidad 2008, lapso temporal en el que las diferentes acciones se irán desarrollando – las ya operativas – o poniendo en marcha – las nuevas -.

Este planteamiento multidisciplinar, unido al establecimiento de objetivos con las características que reúnen las claves del éxito, según la experiencia de los países más avanzados en la materia (objetivos a largo plazo, cuantificados y ambiciosos), y el diseño de un conjunto de indicadores para el seguimiento de los resultados alcanzados constituyen la esencia de la Estrategia.





Con este enfoque y pretensiones ve la luz este documento que pretende ser el punto de encuentro desde el que los diversos Departamentos de la Administración regional puedan desarrollar una acción eficaz y coordinada con la que hacer frente a la lacra social de los accidentes en carretera, en el entendimiento de que sólo desde una óptica multisectorial se puede ejecutar una tarea de tal envergadura.

Las premisas necesarias para calibrar el pretendido alcance de esta Estrategia son: definir un escenario para la acción común, un conjunto de programas a ejecutar con sus correspondientes indicadores y un horizonte temporal.

La concreción de cada medida se ultimaré para cada período a que se decida referir- normalmente cada año natural de los comprendidos en el quinquenio 2004-2008 – conforme lo vaya proponiendo la Comisión de Seguimiento, comisión donde estarán lógicamente representados todos los Departamentos de esta Administración y los demás órganos e instituciones implicadas. Dichas propuestas convertidas en acciones concretas a ejecutar a posteriori por el órgano administrativo competencialmente llamado a hacerlo darán a este documento de Estrategia su verdadero sentido y alcance de “integral” pues tales acciones, múltiples y heterogéneas por su naturaleza sectorial, nacerán de ese impulso de ser concebidas como acciones “para la seguridad vial” que las aglutinará a todas en esa finalidad común.

En resumen, se trata de superar una visión del problema centrada casi en exclusiva en el factor infraestructura – y en esto la Estrategia en su arranque se vertebró sobre la práctica totalidad de las acciones contenidas en el vigente Plan Regional Sectorial de Carreteras, si bien es verdad que exitosamente acompañada hasta la fecha por acciones de otra índole, destacadamente centradas en el factor usuario a través, por ejemplo, de la distribución gratuita de sillas infantiles o de la formación en educación vial con los centros docentes – para, a partir de esta experiencia previa, proyectar hacia el futuro una “óptica de seguridad vial” a estas y otras actuaciones que la Comisión de Seguimiento pueda proponer a los diferentes Departamentos de la Administración regional.



# 2

## Objetivos de la estrategia para la seguridad vial



## **2. OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL.**

Previamente a la definición de los objetivos de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León es preciso analizar la base del planteamiento que se ha propuesto, según las siguientes directrices:

- Establecer comportamientos viales basados en la tolerancia, respeto, solidaridad y responsabilidad.
- Establecer unos estándares de calidad de infraestructura, equipamiento y entorno con el máximo rendimiento en términos de seguridad.
- Plantear mejoras en los dispositivos de seguridad que llevan instalados los distintos tipos de vehículos, así como incorporación de otros nuevos que puedan ser adaptados a los que ya se encuentran en circulación.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con el desarrollo de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León se incluyen a continuación:

- Abordar el problema de la seguridad vial globalmente, planteando, por un lado, una política cuyos campos de actuación estén relacionados tanto con la vía, como con los usuarios y el vehículo; y por otro lado, contando con la participación y la colaboración de los distintos agentes que puedan propiciar que este proyecto alcance las dimensiones perseguidas inicialmente.
- Incorporar dentro de una Política de Seguridad Vial la colaboración y la participación activa de los ciudadanos, agentes imprescindibles en la búsqueda de soluciones contra la accidentalidad.
- Conseguir definitivamente que la seguridad vial tome nuevas dimensiones de sensibilidad y reflexión en la sociedad, integrándose en los demás ámbitos de convivencia ciudadana: medio ambiente, salud, etc.
- Unificar esfuerzos e iniciativas de todos los agentes sociales, públicos y privados, encauzando las actuaciones en una misma dirección, con el fin de multiplicar los efectos resultantes.

El objetivo final perseguido con el desarrollo de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León es el aumento progresivo de la seguridad, que se traduzca en un futuro en una reducción del número de accidentes y víctimas en las carreteras de esta Comunidad Autónoma, así como de las consecuencias resultantes de los mismos.



3

Innovaciones en el  
planteamiento de la estrategia  
para la seguridad vial  
en Castilla y León



### **3. INNOVACIONES EN EL PLANTEAMIENTO DE LA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN.**

#### **■ 3.1. UN NUEVO ENFOQUE DE LA SEGURIDAD VIAL**

En el Plan Regional de Carreteras de 1992 ya se contemplaba la necesidad de que las actuaciones desarrolladas en materia de seguridad vial sobre el factor “infraestructura” o sobre el factor “vehículo” fueran acompañadas por esfuerzos para modificar las conductas peligrosas en el factor “usuario”. Ya se había tomado conciencia de la importancia de inculcar al ciudadano su implicación en la seguridad vial, haciéndole partícipe activo del problema, como receptor de sus consecuencias.

Este planteamiento multidisciplinar responde a una concepción del problema de la seguridad vial como un problema social, una lacra de la sociedad moderna que debe combatirse como tal, por lo que es necesario un esfuerzo conjunto entre todos los sectores implicados.

Desde esta perspectiva, la aprobación de esta Estrategia propone la realización de un esfuerzo conjunto en favor de la seguridad de la circulación, extendiendo el ámbito de actuación a otros campos relacionados, distintos del de la infraestructura. Es, en definitiva, la consecuencia de entender la seguridad vial como algo más que la mera actuación correctora de tramos de concentración de accidentes.

Al superar esta visión centrada en la infraestructura se dan cabida, de inmediato, a acciones educativas - tan importantes en esta materia en aras de la prevención del accidente -, sanitarias, ambientales, etc.

#### **■ 3.2. INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL.**

El diseño de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León se ha basado en el cumplimiento de los tres siguientes requisitos:





- Establecimiento de unos objetivos a alcanzar.
- Definición de los procedimientos que se van a poner en marcha para conseguir dichos objetivos.
- Determinación de la forma de medir el grado de cumplimiento de cada objetivo.

La experiencia internacional ha demostrado que establecer objetivos dentro de una estrategia de seguridad vial proporciona mayores probabilidades de éxito, siempre y cuando sean ambiciosos, estén diseñados a largo plazo y estén cuantificados.

Paralelamente al establecimiento de objetivos, es necesario adoptar un procedimiento de medida del nivel de seguridad de la red de carreteras, de manera que se pueda realizar un seguimiento de las medidas implantadas y conocer el grado de cumplimiento de los objetivos planteados.

Considerar exclusivamente el número de accidentes o víctimas como indicador del nivel de seguridad de una red de carreteras constituye un planteamiento que conduce a errores porque:

- El número de accidentes que se produce cada año en un tramo está sometido a variaciones aleatorias.
- Los registros de accidentes no son siempre fiables; en ocasiones, un cambio en la tendencia puede ser el resultado de un mayor rigor a la hora de registrar los accidentes.
- El número de accidentes no proporciona ninguna información acerca de la causa que los provoca.
- Para desarrollar medidas efectivas de seguridad vial es necesario comprender el proceso que conduce a un accidente.

Para superar los errores que se han expuesto anteriormente, se propone basar la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León en el establecimiento de unos indicadores de seguridad vial, directamente relacionados con la accidentalidad y fácilmente medibles, de manera que

el seguimiento de los valores de estos indicadores permita conocer la evolución del nivel de seguridad de la red de carreteras.

La relación entre un indicador de seguridad vial y la accidentalidad puede ser causal (por ejemplo, el consumo de alcohol por parte de los conductores provoca más accidentes), o puede tratarse de una relación entre indicador y consecuencias de la accidentalidad (por ejemplo, no utilizar el casco no provoca más accidentes, pero agrava notablemente sus consecuencias, en caso de que se produzcan).

La importancia de un indicador de seguridad vial viene dada por lo estrecha que sea la relación entre dicho indicador y el número de accidentes que se producen o la gravedad de sus consecuencias y por la facilidad para medir esa relación.

La repercusión que un cambio en el valor de un indicador provoca sobre los niveles de accidentalidad es lo que se conoce como “riesgo atribuido” al indicador y debe servir para medir su importancia.

La utilización de indicadores de seguridad vial, junto con las cifras de accidentalidad, permite detectar problemas antes de que éstos deriven en accidentes. El control de estos indicadores permite, así mismo, conocer los procesos que desencadenan los accidentes.







4

Descripción de actuaciones



## 4. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES.

La Estrategia para la Seguridad Vial se ha estructurado de acuerdo a los cuatro campos de actuación que se consideran fundamentales:

- El ámbito institucional.
- El factor “infraestructura” y “el entorno”.
- El factor “vehículo”.
- El factor “usuario”.

Para cada uno de estos campos se han definido programas y actuaciones, así como un conjunto de acciones continuas que podrán reforzar las condiciones de seguridad en cada uno de ellos, dicho de otro modo, que puestas coordinadamente en marcha desde la perspectiva de esta Estrategia coadyuvarán a la finalidad de incrementar la seguridad vial.

### 4.1. ASPECTOS INSTITUCIONALES.

#### ■ 4.1.1. CONSTITUCIÓN DE UNA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DE LA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL.

La constitución de una Comisión de Seguimiento en el ámbito de la Estrategia para la Seguridad Vial constituye un reflejo del compromiso que los distintos Organismos e Instituciones en ella implicadas adquieren de cara a afrontar el problema social de la accidentalidad en carretera y la búsqueda de soluciones efectivas.

Esta Comisión desempeñará sus funciones durante todo el periodo previsto para el desarrollo de la Estrategia para la Seguridad Vial (2004-2008).

En cuanto a los miembros de la Comisión de Seguimiento, se ha de diferenciar entre miembros permanentes y no permanentes, de manera que aquellos Organismos o Instituciones cuya implicación en las



actividades de la Estrategia deba ser continua se diferencien de aquéllos que colaborarán con carácter más o menos puntual.

Las funciones de dicha Comisión de Seguimiento son:

- Concreción de los objetivos a alcanzar en el contexto de la Estrategia para la Seguridad Vial.
- Coordinar el conjunto de las actividades que se realicen, tanto las que han sido específicamente diseñadas en el contexto de esta Estrategia como aquellas que ya estaban en marcha por parte de alguna de las Instituciones implicadas.
- Proponer las actuaciones a realizar cada año, ya sea como lanzamiento de nuevas actividades o como seguimiento de actuaciones realizadas en el año anterior.
- Establecimiento de plazos para la realización de las distintas actuaciones y para la consecución de objetivos parciales y totales.
- Realizar un seguimiento de las medidas implantadas y corroborar el cumplimiento de objetivos. Para ello, deberá controlarse la evolución de los indicadores descritos para cada una de las actuaciones programadas.
- Proponer programas de trabajo alternativos si los resultados obtenidos no cumplen con las estimaciones realizadas.
- Informar de los resultados obtenidos, parciales y totales, a la Comisión Autonómica de Castilla y León del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y a la Comisión Nacional.

#### ■ 4.1.2. CONSTITUCIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN PRO-SEGURIDAD VIAL.

Se promoverá la constitución de una organización sin ánimo de lucro, cuyo objetivo sea el desarrollo de actividades de interés comunitario en materia de seguridad vial desde todos los ámbitos posibles. El propósito final es articular un escenario adecuado sin ningún tipo de control gubernativo, en el que puedan confluir sin trabas, por un lado los medios didácticos y formativos que se desarrollen en aplicación de la Estrategia y por otro la disponibilidad de tiempo de personas que de forma altruista quieran colaborar en esta iniciativa.

Como ejemplo de las actividades que podrían realizarse dentro de esta organización, cabría citar la colaboración de los jóvenes para impartir educación vial en los colegios, personas mayores para regular el tráfico en los accesos a los colegios a las horas de entrada y salida, etc.

## 4.2. ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA.

### ■ 4.2.1. SEGUIMIENTO DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES Y PROPUESTAS DE OPTIMIZACIÓN.

A partir de los resultados recogidos en los “Estudios de Accidentes en la Red Regional de Carreteras de Castilla y León”, que la Consejería de Fomento desarrolla cada año, se realiza un seguimiento exhaustivo de los niveles de accidentalidad en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en los años anteriores.

Por otro lado, en los TCA identificados se debe analizar la tipología y circunstancias de los accidentes que ocurren en estos tramos, de manera que se puedan identificar de manera fiable los aspectos más problemáticos de la vía, su entorno, o el comportamiento del usuario que han influido en el desarrollo de los accidentes para, por ejemplo, poder relacionar su existencia con las pautas de desplazamiento laboral, escolar o de ocio. De esta manera, se contará con información suficiente para determinar las medidas de mejora de la seguridad vial más apropiadas para cada caso.

Además del seguimiento de la accidentalidad, se realizará un estudio comparativo con los niveles de otras redes de carreteras de características semejantes, en otras Comunidades Autónomas, y con la Red de Carreteras del Estado, tanto en el territorio de la propia Comunidad Autónoma, como en la totalidad del territorio español.

Por otro lado, se propone realizar un estudio de las distintas definiciones de TCA que se utilizan en otras Comunidades Autónomas y en otros países, de manera que se plantee una optimización del concepto de TCA, con vistas a una mejor gestión.

Paralelamente, se pondrán en marcha la realización de estudios coste/beneficio de cada una de las actuaciones realizadas en TCA, de





manera que se pueda disponer, a medio plazo, de una base de datos de la eficacia de las distintas actuaciones, que pueda utilizarse como herramienta para la optimización de los recursos disponibles.



**ACTUACIÓN** Seguimiento de tramos de concentración de accidentes.

**OBJETIVO CONCRETO** Eliminar los tramos de concentración de accidentes identificados.


**INDICADORES** Número de tramos de concentración de accidentes eliminados.

#### ■ 4.2.2. SEGUIMIENTO DE LA ACCIDENTALIDAD.

Análogamente al seguimiento de los tramos de concentración de accidentes, se controlará la evolución del número de víctimas mortales y de personas con lesiones invalidantes que se producen en las carreteras de la Red Regional de Castilla y León. Además, se identificará las causas y las circunstancias bajo las que se producen los accidentes mortales.

Los resultados obtenidos se utilizarán en el seguimiento de los tramos de concentración de accidentes, en su caso. Así mismo, la identificación de las causas de los accidentes permitirá realizar un seguimiento de la influencia del alcohol en la accidentalidad, la repercusión del exceso de velocidad, el nivel de accidentalidad al salirse de la vía,... Es decir, conocer las pautas de accidentalidad que se presentan con más frecuencia permitirá determinar las actuaciones concretas de seguridad vial sobre las que es necesario incidir.

Por otro lado, se pondrán en marcha estudios para el establecimiento de relaciones entre accidentalidad e Intensidad Media Diaria, por lo que deberán plantearse incorporaciones o modificaciones en la nueva Estrategia de Aforos, con vistas a la consideración de los tramos más problemáticos desde el punto de vista de la accidentalidad, en caso de que no se disponga de datos suficientemente fiables.



**ACTUACIÓN** Seguimiento del número de víctimas mortales.

**OBJETIVO CONCRETO** A definir por la comisión de seguimiento.

**INDICADORES** Número de víctimas mortales en la Red Regional de Carreteras durante el año analizado.

### ■ 4.2.3. PROGRAMA DE PROTECCIÓN DE BARRERAS METÁLICAS PARA MOTOCICLISTAS.

Dada la peligrosidad de los postes de las barreras metálicas, y de las barreras en general, para los motociclistas y los ciclistas, en caso de sufrir una caída e impactar contra ellos, se propone la puesta en marcha de una campaña de protección de estos elementos, de manera que este sistema de contención sea útil y no agresivo para todos los usuarios de la vía.

La campaña podría estructurarse en los siguientes pasos:

- Identificación de los tramos peligrosos: aquellos en los que el tráfico motociclista y/o ciclista es elevado, con frecuencia existen condiciones meteorológicas adversas, etc.
- Análisis de la accidentalidad.
- Instalación de los dispositivos protectores más adecuados al problema detectado.

**ACTUACIÓN** Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas.

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir, en el año 2008, que el 90% de los tramos seleccionados como peligrosos para motociclistas dispongan de barreras con protecciones especiales para motociclistas..

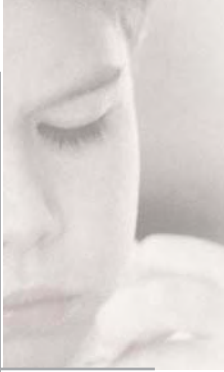
**INDICADORES** Porcentaje de postes de barreras de seguridad agresivos para motociclistas en tramos seleccionados.

### ■ 4.2.4. INCORPORACIÓN DE ANEXOS DE SEGURIDAD VIAL A LOS PROYECTOS DE RENOVACIÓN / REFUERZO Y ACONDICIONAMIENTO / MEJORA.

Se propone incorporar el punto de vista de la seguridad vial a todos los proyectos, no solamente los de carreteras nuevas o las grandes obras de acondicionamiento, sino también a los pequeños proyectos de renovación y refuerzo del firme así como los de acondicionamiento y mejora. Se trata de un planteamiento innovador, ya que hasta ahora no se ha considerado

la potencialidad de este tipo de operaciones para la mejora de la seguridad vial del itinerario afectado.

En dichos Anexos se realiza un análisis exhaustivo de todos los elementos de la infraestructura que pueden intervenir en la seguridad del usuario: trazado, márgenes, intersecciones, travesías, drenaje, equipamiento, distribución de velocidades, usuarios tipo, etc. Para identificar los puntos que necesitan algún tipo de tratamiento se realiza una revisión de la accidentalidad en todo el itinerario y un análisis de velocidades. Todo ello permite el planteamiento de medidas para solucionar los problemas de los tramos en los que se han detectado condiciones de seguridad mejorables.



**ACTUACIÓN** Incorporación de anexos de Seguridad Vial a los proyectos de renovación / refuerzo y acondicionamiento /mejora.

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir que el 100% de los proyectos de las carreteras de la Red Regional de Castilla y León incorporen anexos de seguridad vial en el año 2008.

**INDICADORES** Porcentaje de proyectos de la red de carreteras que incorporan anexos de Seguridad Vial.

#### ■ 4.2.5. IDENTIFICACIÓN DE TRAMOS BLANCOS EN LA RED REGIONAL DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN.

Se trata de realizar un tratamiento de la accidentalidad a través del estudio y la valoración del concepto “tramo blanco” inverso al tradicionalmente utilizado “punto negro”. En general, se define como “punto blanco” aquel tramo de carretera de determinada longitud en el que, durante un cierto tiempo, no se han producido accidentes con víctimas.

La metodología se divide en varias fases:

- Identificación de los tramos de la red de carreteras donde no se ha producido ningún accidente con víctimas durante los últimos ocho años (tramos blancos).

- Análisis de las características de estos tramos de carreteras (trabajo de campo y trabajo de gabinete): características geométricas, tráfico, equipamiento, meteorología, orografía del terreno,...

- Elaboración de recomendaciones para el diseño de “carreteras blancas”

**ACTUACIÓN** Identificación de tramos blancos en la Red Regional de Carreteras de Castilla y León.

**OBJETIVO CONCRETO** A definir por la Comisión de Seguimiento.

**INDICADORES** Porcentaje de la Red Regional, de características homogéneas, que dispone del equipamiento definido en el concepto de tramo blanco.

#### ■ 4.2.6. DESARROLLO Y APLICACIÓN DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL A LOS PROYECTOS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN.

Una Auditoría de Seguridad Vial es un procedimiento sistemático en el que un auditor independiente y cualificado comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto de una carretera nueva, de una carretera existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en servicio de la misma.

Son varios los objetivos que se consiguen con la realización de auditorías de seguridad vial:

- Asegurar que todas las vías operan en sus máximas condiciones de seguridad; esto significa que la seguridad se debe tener en cuenta en la planificación, el proyecto y en la construcción de la obra, así como en su mantenimiento.


- Minimizar la posibilidad de aparición de situaciones de riesgo que puedan implicar accidentes.

- Reducir los costes, no sólo los costes socioeconómicos que



implican las víctimas de los accidentes, sino también los costes que supone la implantación de medidas para reducir la accidentalidad una vez que la carretera ya ha sido abierta al tráfico.

Dentro de esta actuación, se pretende una implantación progresiva de la metodología de auditorías de seguridad vial en los proyectos de carreteras nuevas de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León, desde la fase inicial de viabilidad, a la de planificación, diseño, construcción y explotación.



**ACTUACIÓN** Aplicación de auditorías de seguridad vial en proyectos de nueva construcción.

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir que en el año 2008 el 100% de los proyectos de nuevas carreteras cuenten con auditoría de seguridad vial.

**INDICADORES** Porcentaje de proyectos de nuevas carreteras sujetos a auditorías de seguridad vial.

#### ■ 4.2.7. MEJORA DE LAS CONDICIONES DE DISEÑO Y VISIBILIDAD DE LAS INTERSECCIONES.

Las intersecciones constituyen puntos singulares que, por su propia funcionalidad, modifican las condiciones de circulación de los vehículos, por lo que en ellas la accidentalidad es, en general, más elevada que en los tramos continuos de carreteras.

Uno de los problemas más frecuentes en intersecciones es la falta de visibilidad, que lleva al usuario a tomar decisiones arriesgadas que con frecuencia desembocan en accidentes.

Además, ciertas tipologías de intersecciones, como es el caso de las rotondas partidas, han demostrado funcionar mal desde el punto de vista de la seguridad, ya que su interpretación resulta más complicada para los usuarios, y sus índices de peligrosidad son comparativamente superiores a los de otras tipologías de intersecciones.

El programa de mejora de la seguridad en intersecciones se apoya en las siguientes bases, entre otras:

- Fomentar la construcción de las tipologías de intersecciones más favorables desde el punto de vista de la seguridad.
- Tender a la homogeneidad en la búsqueda de soluciones, de manera que se reduzca al máximo el factor sorpresa en los usuarios.
- Realizar campañas de mejora de la visibilidad en todas las intersecciones de la Red Regional de Carreteras.
- Campañas de reposición de señalización vertical deteriorada, repintado de marcas viales, etc.

**ACTUACIÓN** Redactar un estudio sobre el comportamiento de las intersecciones, buscando los modelos más seguros.

**OBJETIVO CONCRETO** Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad de las intersecciones.

**INDICADORES** Descenso de la accidentalidad en las intersecciones.

#### ■ 4.2.8. PROGRAMA DE DISEÑO Y ADECUACIÓN DE TRAVESÍAS.

Las travesías son tramos singulares de la vía que presentan con frecuencia índices de accidentalidad elevados, especialmente debido a la interacción del tráfico motorizado con los elementos más vulnerables de la circulación, como son los peatones o los ciclistas.

En este sentido, la propuesta que se plantea es el diseño de travesías en las que se hagan compatibles al máximo los distintos tráfico que allí coexisten, así como un programa de dotación de los sistemas adecuados a los peatones en sus desplazamientos por estas áreas.

Se han diseñado las directrices para la mejora de la seguridad vial en entornos urbanos, con un doble objetivo de fondo :reducir el número y la velocidad de los vehículos; y una clara prioridad: proteger al peatón y a otros usuarios vulnerables.

La falta de percepción del entorno urbano por parte de los conductores de los vehículos constituye con frecuencia uno de los aspectos clave de la circulación en travesías. Por este motivo, se proponen una serie de medidas con vistas a la mejora de la percepción del entorno, a través de la introducción de cambios en la vía y en su entorno, así como en la alineación vertical, horizontal y por medio de señalización.

#### ■ 4.2.9. OBRAS PREVISTAS EN EL PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS.


La Comunidad Autónoma de Castilla y León tiene programadas diversas actuaciones en el ámbito de la seguridad vial en el marco del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, en los siguientes campos relacionados con la infraestructura:

- Actuaciones de modernización de la Red: acondicionamiento de infraestructuras, variantes de población y nuevas carreteras.
- Actuaciones de conservación de la Red: señalización, conservación contratada, refuerzos de firme, travesías.

#### ■ 4.2.10. MANTENIMIENTO DE BÁSCULAS FIJAS Y ADQUISICIÓN DE UNIDADES MÓVILES DE PESAJE.

##### 4.2.10.1 REPARACIÓN, ACONDICIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE BÁSCULAS FIJAS DE PESAJE EN LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN.

Dentro de las actuaciones de seguridad vial relacionadas con el transporte se encuentran las labores de reparación, acondicionamiento y mantenimiento operativo de las básculas fijas de pesaje existentes en la Red Regional, de manera que se pueda realizar un eficaz control del peso de la carga de vehículos de transporte de mercancías que circulan por las carreteras de Castilla y León.




**ACTUACIÓN** Reparación, acondicionamiento y mantenimiento de las básculas fijas de pesaje ubicadas en las carreteras de la Comunidad Autónoma.

**OBJETIVO CONCRETO** Mantener la operatividad de las básculas fijas.

**INDICADORES** Número de básculas no operativas y porcentaje sobre el total.

#### 4.2.10.2 ADQUISICIÓN DE NUEVAS UNIDADES MÓVILES DE PESAJE Y MANTENIMIENTO DE LAS YA EXISTENTES.

El material móvil de pesaje de vehículos en carretera de que dispone la Junta de Castilla y León ha demostrado hasta la fecha su gran valor, tanto cualitativo por sus efectos disuasorios, como cuantitativo por su efectividad para detectar las infracciones por exceso de peso que se puedan cometer en cualquier carretera de nuestra Comunidad Autónoma, complementando significativamente la función de las básculas fijas existentes, al extender el control del peso de la carga de los vehículos que transportan mercancías a la totalidad del territorio de la nuestra Comunidad, posibilitando controles concretos que no es posible realizar mediante las básculas fijas.



**ACTUACIÓN** Adquisición de nuevas unidades móviles de pesaje y mantenimiento de las ya existentes.

**OBJETIVO CONCRETO** Incrementar el número de controles ejecutados por básculas móviles.

**INDICADORES** Porcentaje del número de controles de básculas móviles en relación con el tráfico.

#### 4.3. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL ENTORNO.

##### ■ 4.3.1. SEGUIMIENTO DE ACCIDENTALIDAD CON FAUNA Y PROPUESTA DE MEDIDAS.

A partir de los “Informes sobre accidentes producidos por animales incontrolados en las carreteras de Castilla y León” que se elaboran desde





las Jefaturas Provinciales de Tráfico y se presentan a la Comisión Autónoma del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, se identificarán los tramos de carreteras y/o las zonas más problemáticas en este sentido, indicando el tipo de animal y detallando la gravedad del accidente, tanto para las posibles personas implicadas como para el animal.

La recopilación de esta información permitirá elaborar recomendaciones para la búsqueda de soluciones homogéneas para la accidentalidad con fauna, desde una doble perspectiva:

- Motivar el cambio en las pautas de desplazamiento de los animales, de manera que se eviten, en la medida de lo posible, los cruces incontrolados y, cuando éstos deban producirse, que ocurran en zonas con distancias de visibilidad adecuadas. Se propondrán medidas como el cerramiento de cotos, vallado de las carreteras más problemáticas, utilización de otros productos distintos de la sal para evitar la formación de placas de hielo en invierno, menos atractivos para los animales, etc.
- Potenciar conductas responsables en los tramos identificados como más problemáticos en cuanto a la accidentalidad con fauna, a través de la información a los conductores acerca de la localización de estas zonas y de la necesidad de extremar las precauciones, por ejemplo, reduciendo la velocidad en zonas de escasa visibilidad. La difusión de la información podría realizarse por medio de folletos en oficinas de turismo de zonas de interés natural o turístico o a través de un mapa de interpretación medioambiental.

Como medidas para avanzar en la reducción de esta siniestralidad habrán de valorarse las siguientes:

- Ante cada siniestro conocido por el Servicio Territorial de Medio Ambiente se enviará parte del mismo al gestor de la vía, fundamentalmente si no se realiza parte de accidente.
- Señalización en las vías que necesiten anunciar el peligro (tipo luz ámbar intermitente). Señalización al accionarse la luminosidad por infrarrojo al contactar con algún animal (tramos pilotos).

Señalización en vertical de baja velocidad. Señalización con paneles grandes indicando zona de caza, de abundancia, que se extremen las medidas de seguridad, número de accidentes, etc.

■ Señalización horizontal con silueta blanca sobre el fondo oscuro del asfalto sobre tramo imprescindible que recuerde el peligro (tipo ceda el paso) de animales sueltos.

■ Mejora de los pasos de fauna tanto en tamaño como en su aspecto.

■ Mayor implicación en la problemática de los cazadores y su gestión en los cotos.

Específicamente, y en conexión con el factor usuario, incidir en los siguientes aspectos:

■ Información de la abundancia de fauna en los puntos negros por lo que deberá aminorarse la velocidad.

■ Folleto y campaña de publicidad en prensa tanto a escolares, cazadores, de las zonas problemáticas y campaña de divulgación de la importancia de disminución de la velocidad.

■ Medidas de seguridad del conductor ante la presencia instantánea en la carretera de un animal.

■ Divulgación sobre la importancia de realizar un parte de accidente con la Jefatura de Tráfico.

**ACTUACIÓN** Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas.

**OBJETIVO CONCRETO** Reducción del número de accidentes con animales, en la Red Regional de carreteras.

**INDICADORES** Porcentaje de reducción del número de accidentes con animales en la Red Regional de Carreteras con respecto al año anterior.

#### ■ 4.3.2. PROGRAMA DE DISEÑO DE “LATERALES BENIGNOS”.

Existen muchas razones por las que un vehículo puede salirse de la carretera: cansancio, despiste, consumo de alcohol o drogas, velocidad excesiva, condiciones meteorológicas adversas, falta de visibilidad, maniobras evasivas, etc.

Uno de los sistemas más efectivos que puede ser utilizado para que el equipamiento de las carreteras minore la gravedad de un accidente es el despeje de los márgenes de la vía: eliminando todo obstáculo que pudiera suponer un peligro de colisión; protegiendo con barrera rígida o flexible aquellos obstáculos que no se puedan retirar; rebajando la pendiente de los terraplenes, y habilitando sistemas de contención infranqueables en zonas de potencial peligro de caída o vuelco.

Una carretera clemente compensa los posibles errores de los usuarios, permitiendo disminuir la gravedad de los accidentes que se producen cuando un vehículo se sale de la vía; para ello, debe existir una zona despejada próxima a la calzada, libre de obstáculos y con una pendiente adecuada; es lo que se conoce como “laterales benignos”; si no es posible eliminar los obstáculos, será necesario protegerlos para disminuir la gravedad de un posible choque.

Para eliminar el peligro que implica un obstáculo próximo a la vía se recomiendan, por este orden, las siguientes medidas:

- Eliminar el obstáculo.
- Rediseñar el obstáculo de manera que desaparezca el peligro que implica.
- Trasladar el obstáculo a otro lugar.
- Reducir la gravedad del impacto utilizando soportes abatibles.
- Proteger el obstáculo con una barrera de seguridad o algún dispositivo que amortigüe el golpe.



**ACTUACIÓN** Programa de diseño de "laterales benignos".

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir, en el año 2008, que el 50% de las carreteras presenten márgenes libres de obstáculos o con obstáculos protegidos.

De esta manera, se estima que se podrán reducir en un 40% los accidentes con víctimas motivados por salidas de la vía y choque, despeñamiento o vuelco.

**INDICADORES** Porcentaje de la Red de Carreteras con márgenes libres o protegidos.

#### 4.4. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL VEHÍCULO

##### ■ 4.4.1. PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES.

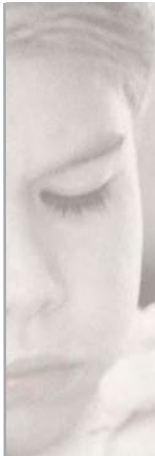
El Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León se elabora con carácter anual, enmarcándose dentro de los criterios prefijados por el Plan de Inspección del Transporte del Ministerio de Fomento, consensuado por todas las Comunidades Autónomas, si bien recogiendo y adaptándose a las peculiaridades y características del transporte en nuestra Comunidad.

En él se especifican, por una parte, los objetivos a alcanzar, entre los que se recogen el incremento de los niveles de seguridad en el Transporte Terrestre y el control de aquellas actividades que desde el punto de vista del transporte pueden ocasionar peligro para la seguridad vial, por otra, las áreas en que se centran de forma prioritaria las Actuaciones Inspectoras para lograr tales objetivos, entre las que destacan por su relación directa con la seguridad vial:

- Control del transporte de escolares y de menores.
- Control sobre el transporte de mercancías peligrosas.
- Control de excesos de peso.



- Control de tiempos de conducción y descanso.
- Control sobre las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad.



**ACTUACIÓN** Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León.

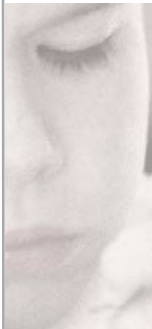
**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir que en el año 2008 se haya reducido, de forma significativa, la comisión de infracciones a la normativa reguladora de los transportes terrestres que afecta directa o indirectamente a la seguridad vial.

**INDICADORES** Número de infracciones detectadas en relación con cada una de las Áreas objeto de Inspección relacionadas con la seguridad vial.

#### ■ 4.4.2. FORMACIÓN CONTINUA Y ESPECIALIZADA DEL PERSONAL ENCARGADO DE REALIZAR LAS ACTUACIONES DE INSPECCIÓN.

La potenciación e incorporación de nuevas tecnologías a la actuación inspectora que aumente su calidad y eficacia y los cambios producidos en el sector del transporte, que hacen necesaria la continua adaptación normativa a las nuevas situaciones, obligan a una continua formación de los Servicios de Inspección y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado encargadas de la vigilancia del transporte por carretera.

Por ello, desde la Consejería de Fomento, y en el marco del Protocolo de Colaboración entre la Delegación del Gobierno en Castilla y León y la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, con el fin de facilitar los medios materiales a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que participan en las funciones inspectoras en materia de transportes terrestres por carretera, se contempla la realización de los cursos necesarios para mantener e incrementar la especializada cualificación profesional del personal designado para llevar a cabo las actuaciones de inspección recogidas en el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León.



**ACTUACIÓN** Formación continua y especializada del personal encargado de realizar las actuaciones de inspección.

**OBJETIVO CONCRETO** Optimización de la cualificación profesional del personal encargado de la inspección de transporte en sus distintos ámbitos.

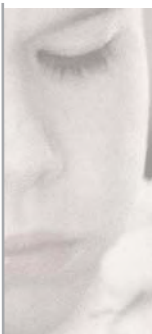
**INDICADORES** Número de asistentes a los cursos realizados.

#### ■ 4.4.3. INCENTIVACIÓN DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS.

Un vehículo que no se encuentre en óptimas condiciones de funcionamiento puede convertirse en un peligro cuando circula por carretera, tanto para sus ocupantes como para los ocupantes de otros vehículos.

En el marco de la Estrategia para la Seguridad Vial, se propone que la Administración favorezca y promueva actuaciones encaminadas a mejorar el estado general de los vehículos que circulan por su red de carreteras. En este sentido, destacan tanto las campañas de sensibilización y concienciación a los ciudadanos de que “un vehículo en buen estado es una garantía de seguridad”, como las campañas de incentivación del trámite legal para pasar la ITV, como los programas de revisión de vehículos de más de diez años.

La Administración Regional tiene prevista durante la vigencia de esta Estrategia, la construcción de quince nuevas ITV fijas de apertura temporal en poblaciones alejadas de las estaciones fijas preexistentes. Esta actuación no tiene coste directo para la Administración Regional, financiándose en el marco de la relación concesional.



**ACTUACIÓN** Incentivación de la Inspección Técnica de Vehículos y seguimiento de resultados.

**OBJETIVO CONCRETO** Presentación de vehículos a la ITV en el tiempo legal.

**INDICADORES** Porcentaje de vehículos que no se presentan a tiempo a la ITV.



#### ■ 4.4.4. REVISIÓN DEL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS Y OTROS ELEMENTOS MECÁNICOS.

El estado de los neumáticos es un aspecto clave en la seguridad del vehículo, por lo que es necesario realizar una campaña de concienciación al usuario acerca de la importancia de su adecuada sustitución cuando se ha realizado un cierto número de kilómetros, argumento perfectamente extensible a otros elementos mecánicos del vehículo como puedan ser: el circuito de frenos, los amortiguadores, la dirección, etc.

Se propone el lanzamiento de una campaña de control del estado de los neumáticos y otros elementos mecánicos, que podría realizarse en gasolineras, centros de venta de neumáticos o talleres concertados.

#### ■ 4.4.5. CAMPAÑA DE MEJORA DE LA PERCEPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS AGRÍCOLAS PARA EL RESTO DE LOS USUARIOS DE LA VÍA.

Dado que el sector agrario en la Comunidad de Castilla y León tiene un peso considerable, son habituales los desplazamientos de vehículos agrarios por carreteras secundarias. Si bien es cierto que generalmente estos vehículos llevan incorporados dispositivos luminosos, éstos no siempre son suficientes; bajo circunstancias meteorológicas adversas, durante el amanecer o el crepúsculo y en trazados complicados, estos elementos ven mermada de forma considerable la función para la que fueron instalados.

Por ello y ante las cifras de accidentalidad por alcance con vehículos agrícolas, se propone la realización de un programa de mejora de la percepción de los vehículos agrícolas por parte del resto de los usuarios de la vía, basada en las siguientes líneas:

- Vigilancia del adecuado mantenimiento de las luces de posición de los vehículos agrícolas.
- Fomento de la utilización de dispositivos reflectantes para su colocación en la parte posterior y en los laterales de los vehículos agrícolas.

■ Fomento de la utilización de equipamiento acústico, como complemento a los dispositivos luminosos ya existentes, de manera que, cuando la visibilidad de estos vehículos se vea disminuida, exista otro tipo de señal, acústica, que permita al resto de los usuarios percibir la presencia de un vehículo de características especiales y modificar su comportamiento al volante.

**ACTUACIÓN** Fomento de la utilización de elementos reflectantes y acústicos del modo en que determine la Comisión de Seguimiento.

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir, para el año 2008:

■ Que los vehículos agrícolas tengan los dispositivos de iluminación complementarios en condiciones de funcionamiento óptimo.

■ Que los vehículos agrícolas que circulan por carretera dispongan de equipamiento acústico y elementos reflectantes.

**INDICADORES** Porcentaje de vehículos agrícolas con iluminación reglamentaria defectuosa.

Porcentaje de vehículos agrícolas que disponen de elementos reflectantes.

Porcentaje de vehículos agrícolas que disponen de equipamiento acústico.

4

#### ■ 4.4.6. PROGRAMA DE REFLECTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS.

El objetivo de esta propuesta es facilitar a los usuarios una conducción lo más segura y cómoda posible en los desplazamientos en los que, tanto por unas condiciones adversas (niebla, lluvia,...) como por un trazado sinuoso, ven reducida considerablemente la distancia de visibilidad de otros vehículos, especialmente de los vehículos pesados.

**ACTUACIÓN** Fomento de la utilización de elementos reflectantes complementarios del modo en que determine la Comisión de Seguimiento.

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir que los vehículos pesados circulen con elementos reflectantes complementarios.

**INDICADORES** Porcentaje de vehículos pesados que circulan con elementos reflectantes complementarios.



#### 4.5. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL USUARIO.

---

Las actuaciones relacionadas con el factor usuario se han estructurado de acuerdo al perfil del receptor del mensaje; así, se han definido cinco grupos de perfiles de usuarios:

■ Educación infantil y primaria: se trata de programas dirigidos a escolares entre 3 y 12 años, fundamentalmente en colaboración con la Consejería de Educación.

■ Educación secundaria: programas formativos destinados a adolescentes entre 12-16 años, para impartir dentro de la asignatura optativa de “educación vial” en los centros escolares o para su realización fuera del ámbito educativo.

■ Jóvenes (hasta los 35 años inclusive): se hace especial hincapié en este sector de la sociedad, ya que los accidentes de circulación son una de las causas principales de mortalidad en los jóvenes; los programas se centran en la concienciación del peligro del binomio alcohol-conducción y el fomento del uso del casco y los elementos de seguridad preventivos en el vehículo.

■ Adultos (entre 36 y 64 años): las campañas se centran en la información acerca de la influencia del alcohol en la conducción, fomento de elementos de seguridad preventivos y utilización de sillitas especiales para bebés y niños.

■ Mayores (a partir de 65 años): se proponen programas para mejorar la seguridad de un grupo de usuarios cuyas aptitudes se han podido ver reducidas en los últimos años, a través de la promoción de controles psicotécnicos y utilización de dispositivos reflectantes.

En todos los programas se tendrán en cuenta, en función del perfil del usuario, las adaptaciones que sean precisas para colectivos específicos.

Paralelamente, se propone la puesta en marcha de un programa de carácter general, denominado “Programa de formación adaptativa en función de la percepción del riesgo de las generaciones de jóvenes”, desde el convencimiento de que es importante llevar a cabo actuaciones encaminadas a orientar el comportamiento de los futuros conductores hacia conductas más responsables.

Para ello, se propone el análisis durante un período de tiempo de una generación, desde que se convierten en peatones autónomos, pasando por la etapa del uso de la bicicleta, ciclomotores, hasta llegar a la fase en que se convierten en conductores de vehículos de cuatro ruedas. La observación de la evolución del comportamiento de los mismos servirá para planificar y programar el tipo de actuaciones que se deben llevar a cabo en cada etapa para inculcar en los jóvenes el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores, e iniciarlos posteriormente en el aprendizaje de una actitud responsable al volante.

Una de las actuaciones más importantes en cuanto al usuario es la difusión de información de tráfico, que la Junta de Castilla y León realiza por medio de teléfonos y página Web.

En todas estas actuaciones relacionadas con el usuario y que están fundamentalmente centradas en aspectos educativos, tratará de darse continuidad e impulso a la rica y variada experiencia desarrollada en nuestra Comunidad por las Direcciones Provinciales de Educación en colaboración con los Ayuntamientos y las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Para ello habrá de contarse con la colaboración de los asesores de los Centros de Formación del Profesorado e Innovación Educativa, personas que tienen el perfil complementario de educación vial y que existen en las nueve provincias de la Comunidad.

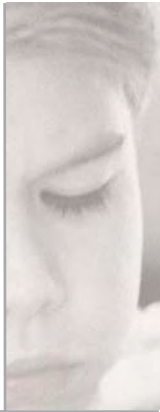
Asimismo se pretende profundizar en la colaboración, ya existente, con centros como el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, referente en la labor de formación de formadores.

#### ■ 4.5.1. DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LAS CARRETERAS.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León realiza una difusión actualizada en tiempo real del estado de las carreteras en la Comunidad Autónoma, informando acerca de cierres de tramos o situaciones peligrosas debido a obras, inclemencias meteorológicas, accidentes, etc.

La información está disponible fundamentalmente a través de los teléfonos 112 y 902 135 902 y de la página Web [www.jcyl.es/vial/](http://www.jcyl.es/vial/).





**ACTUACIÓN** Difusión de información sobre el estado de las carreteras.

**OBJETIVO CONCRETO** Promover un mayor conocimiento y utilización de la página Web y del número de teléfono.

**INDICADORES** Número de llamadas al teléfono de información.  
Número de visitas a la página Web de información del estado de las carreteras.

## ■ 4.5.2. EDUCACIÓN INFANTIL, PRIMARIA Y SECUNDARIA.

### 4.5.2.1. FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA ESCOLARES

Dentro de esta iniciativa se elaborarán programas formativos para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria en los siguientes campos:

#### ■ Programa de Educación Infantil:

- Conocimiento del entorno.
- Las funciones de las normas y señales de tráfico.
- Comportamiento peatonal.
- Distintos medios de transporte.

#### ■ Programa de Educación Primaria:

- El niño como peatón.
- El niño como viajero.
- El niño como conductor de bicicleta.

#### ■ Programa de educación a jóvenes.

- Guía del ciclista.
- Curso de conducción segura del ciclomotor.

#### ■ Programa de formación de formadores en seguridad vial.

En varios centros de Educación Secundaria de la Comunidad Autónoma de Castilla y León se oferta a los alumnos la asignatura de “Seguridad Vial” entre las optativas, por lo que se prevé la utilización del material didáctico disponible para este grupo de edad para impartir dicha asignatura.

**ACTUACIÓN** Formación en seguridad vial para estudiantes de educación infantil, primaria y secundaria.

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir que en el año 2008 estén desarrollados todos los programas formativos y extendidos a toda la Comunidad de Castilla y León.

**INDICADORES** Porcentaje de estudiantes de educación infantil, primaria y secundaria que han recibido programas y materiales formativos en seguridad vial.

#### 4.5.2.2. CAMPAÑA ITINERANTE DE FORMACIÓN A NIÑOS EN ENTORNOS RURALES.

Como complemento a las actividades de formación para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria y a la instalación del Parque Móvil de Educación Vial en localidades importantes, se propone la puesta en marcha de una campaña de charlas itinerantes de seguridad vial para niños, con la intención de llegar al mayor número de localidades, teniendo en cuenta que el parque infantil sólo puede instalarse en los grandes núcleos de población.

Para ello se utilizará material didáctico que contemple:

- El entorno.
- Conocimiento de las normas de tráfico.
- Comportamiento cuando soy peatón.
- Comportamiento cuando voy en coche.
- Comportamiento cuando conduzco mi bici.
- Comportamiento cuando conduzco mi ciclomotor.

Las charlas se impartirán preferentemente en centros docentes, dentro de un ambiente divertido y con un marcado sentido práctico.



**ACTUACIÓN** Charlas itinerantes de Seguridad Vial para niños.

**OBJETIVO CONCRETO** Duplicar, en el año 2008, el número de asistentes a las charlas itinerantes, con respecto al 2004.

**INDICADORES** Número de niños asistentes a las charlas itinerantes.

### ■ 4.5.3. EDUCACIÓN PRIMARIA.

#### 4.5.3.1. CONCURSO “DISEÑA UNA SEÑAL PARA IR AL COLE SEGURO”.

Con la intención de concienciar a los castellanos y leoneses de la importancia de la seguridad vial desde la más temprana edad, dentro del marco de la Estrategia para la Seguridad Vial, se propone la celebración de un concurso que, bajo el lema “DISEÑA UNA SEÑAL PARA IR AL COLE SEGURO”, convoque a todos los alumnos de educación primaria a diseñar el dibujo y el mensaje que aparecerá en esa señal.

Involucrar activamente a la población infantil en los programas de seguridad vial garantiza una mayor conciencia del problema y, por lo tanto, una conducta más segura que marcará las pautas de comportamiento futuras.

En el marco del desarrollo de la Estrategia se planteará la extensión de esta acción de sensibilización a otros colectivos como el de personas mayores y personas con discapacidad.



**ACTUACIÓN** Concurso "Diseña una señal para ir al cole seguro".

**OBJETIVO CONCRETO** Reducir la accidentalidad por atropellos de escolares en las proximidades de los colegios.

**INDICADORES** Número de atropellos a niños en edad escolar en las proximidades de los colegios.

#### 4.5.3.2. CAMPAÑA: “DIVIÉRTETE MIENTRAS APRENDES”.

Con la intención de promover conductas seguras entre los escolares de educación primaria, se propone la instalación del parque infantil de seguridad en grandes núcleos de población de Castilla y León. En el parque, además de actividades prácticas de comportamientos seguros como peatón, ciclista y pasajero, se impartirán charlas de seguridad vial en un contexto divertido para captar la atención de los más pequeños.

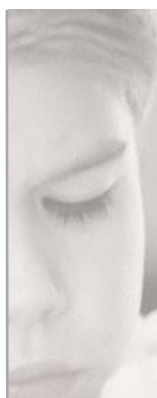
### ■ 4.5.4. EDUCACIÓN PRIMARIA Y SECUNDARIA

#### 4.5.4.1. CAMPAÑA: “EN BICI, HAZTE VER”

La campaña “En bici, hazte ver”, destinada a niños y adolescentes usuarios de bicicleta en entornos rurales, entre los que se distribuirán pegatinas reflectantes para instalarlas en su bicicleta y así garantizar su percepción por parte de otros usuarios de la vía.

El objetivo principal es evitar situaciones de peligro en las que se puedan ver involucrados este tipo de usuarios.

Con el cumplimiento de estos objetivos se pretende reforzar la seguridad de usuarios que realizan constantes desplazamientos por la población en la que habitan.

	<p><b>ACTUACIÓN</b> "En bici, hazte ver".</p> <p><b>OBJETIVO CONCRETO</b> Conseguir una utilización de los elementos reflectantes en ciclistas durante el crepúsculo y el período nocturno en los desplazamientos fuera de población.</p> <p><b>INDICADORES</b> Porcentaje de uso de elementos reflectantes en ciclistas.</p>
--	---



## ■ 4.5.5. EDUCACIÓN SECUNDARIA.

### 4.5.5.1. CAMPAÑA: “EN BICI, PEDALEA SEGURO”.

En el contexto de esta Campaña se organizará una carrera ciclista para estudiantes de Educación Secundaria, con el objetivo de poner de manifiesto la importancia de respetar las normas de circulación, darlas a conocer y asegurar las máximas condiciones de seguridad cuando se circula en bicicleta.

El uso de la bicicleta en el entorno urbano es frecuente entre la población adolescente, que no siempre es consciente del peligro que corre al circular por una vía junto con vehículos motorizados; comportamientos erróneos desde el punto de vista de la seguridad obedecen en ocasiones a un desconocimiento de las normas de circulación que deben observarse.

El objetivo principal es evitar situaciones de peligro en las que se puedan ver involucrados este tipo de usuarios.

Con el cumplimiento de estos objetivos se pretende reforzar la seguridad de usuarios que realizan constantes desplazamientos por la población en la que habitan.

### 4.5.5.2. CAMPAÑA: “USA LA CABEZA, PONTE EL CASCO”.

Desde el convencimiento de que para el motorista “el casco es la vida”, se pretende fomentar su uso desde los sectores más jóvenes de la población, es decir, desde los jóvenes usuarios de ciclomotor. La campaña consiste en realizar un control del uso del casco, extendiéndose a los ciclistas.

El objetivo principal es concienciar a los jóvenes que utilicen este medio de transporte de que es imprescindible en cualquier desplazamiento que realicen protegerse la cabeza con un casco homologado.

Con el cumplimiento de estos objetivos se reducirían las graves lesiones que se producen en la cabeza cuando el conductor de una motocicleta ha sufrido un accidente y no lleva puesto el casco.



**ACTUACIÓN** Concienciación entre la población de la necesidad de usar el casco.

**OBJETIVO CONCRETO** Utilización del casco en usuarios de motocicletas, ciclomotores y ciclistas en entornos interurbanos y urbanos.

**INDICADORES** Porcentaje de uso del casco en motoristas y ciclistas.

#### 4.5.5.3. CAMPAÑA: “DIVIÉRTETE MIENTRAS APRENDES.

La campaña podría consistir en la distribución de un CD formativo entre los estudiantes de educación secundaria de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en el que, a través de conocimientos teóricos, test de autoevaluación y juegos de conducción se fomentará el conocimiento de las normas de circulación y pautas de comportamiento seguras.

Inculcar conceptos básicos de seguridad vial a unas edades tempranas avalan el desarrollo de comportamientos responsables en los futuros usuarios.

La inexperiencia de este tipo de usuarios que se inician en el uso de la bicicleta y el ciclomotor pueden tener consecuencias graves.

El objetivo que se persigue con el desarrollo de esta actividad es facilitar una herramienta a través de la que se familiaricen con las normas de circulación establecidas. De esta forma se refuerza la seguridad de unos usuarios que se caracterizan por su vulnerabilidad, su falta de experiencia y de dominio del vehículo.

#### ■ 4.5.6. JÓVENES.

##### 4.5.6.1. CAMPAÑA: “USA LA CABEZA, PONTE EL CASCO”.

Como complemento a la campaña homónima en Educación Secundaria, se propone esta campaña destinada a otro segmento de la población, los jóvenes usuarios de motocicleta donde, por medio de un juego de conducción en Internet, se pretende mostrar las consecuencias de una





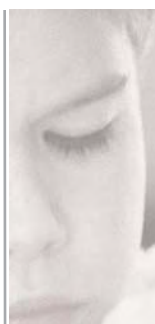
conducción arriesgada y la importancia de utilizar el casco, tanto en entornos urbanos como interurbanos.

Programas de esta naturaleza han de coadyuvar a la eficacia de otros como el titulado “Servicio de atención al joven” gestionado por la Consejería de Sanidad.

Aunque las cifras de utilización del casco son relativamente altas, lo cierto es que existe un cierto número de usuarios de motocicleta que no lo utilizan nunca o casi nunca, especialmente en entornos urbanos. Las consecuencias de un accidente, sin la protección de un casco, son enormes y la posibilidad de morir o sufrir graves heridas aumenta considerablemente al no llevarlo.

El objetivo principal es concienciar a los jóvenes que utilicen este medio de transporte, de que deben respetar las normas de circulación establecidas y de que dada su inexperiencia deben tomar todas las precauciones que estén en su mano.

Con el cumplimiento de estos objetivos se pretende fomentar la educación vial para usuarios muy vulnerables.

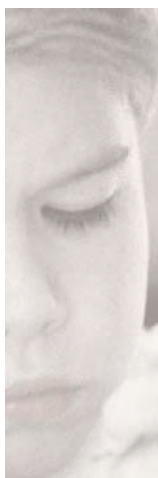


ACTUACIÓN	"Usa la cabeza, ponte el casco".
OBJETIVO CONCRETO	La utilización del casco en usuarios de motocicletas, ciclomotores y ciclistas en entornos interurbanos y urbanos.
INDICADORES	Porcentaje de uso del casco en motoristas y ciclistas.

#### 4.5.6.2. CAMPAÑA: “¿QUIERES SABER QUÉ REFLEJOS TIENES DESPUÉS DE UNA NOCHE DE JUERGA?”.

La campaña podría consistir en la instalación de un simulador de conducción en lugares de ocio, de manera que los jóvenes puedan comprobar sus aptitudes al volante tras haber ingerido alcohol o drogas, y cómo se va produciendo la disminución de los reflejos. De esta manera, se pretende concienciar a los jóvenes acerca de la peligrosidad de mezclar alcohol y/o

drogas con conducción de vehículos.



**ACTUACIÓN** "¿Quieres saber qué reflejos tienes después de una noche de juerga?"

**OBJETIVO CONCRETO** Que los conductores circulen sin alcohol ni drogas y, con ello, se consiga la eliminación del número de víctimas mortales que se producen por alcohol o drogas.

**INDICADORES** Porcentaje de controles de alcoholemia positivos.

Número de accidentes en los que se detecta consumo de alcohol o drogas.

#### ■ 4.5.7. JÓVENES Y ADULTOS.

##### 4.5.7.1. CAMPAÑA: "EL ALCOHOL, LAS DROGAS Y EL VOLANTE SON INCOMPATIBLES".

En la actualidad se produce un considerable número de accidentes en los que se ven implicados usuarios jóvenes o adultos que conducían bajo los efectos del alcohol o drogas. El impacto en la sociedad de esta tipología de accidentes es enorme, puesto que se caracteriza, en numerosas ocasiones, por afectar a grupos de 4 ó 5 personas y por unas consecuencias graves, a veces mortales.

El objetivo de esta actuación es inculcar a los jóvenes conductas responsables en la conducción y recordarlo a los adultos.

Con el cumplimiento de dicho objetivo se evitaría un número considerable de accidentes con graves consecuencias, que se producen durante el período nocturno, en el que se ven implicados usuarios de este segmento de población.

Por otro lado, se utilizarán los folletos divulgativos "el alcohol, las drogas y el volante son incompatibles", en los módulos relacionados con la seguridad vial y los específicos para la obtención del permiso de conducción, con la intención de concienciar a un colectivo cada vez más



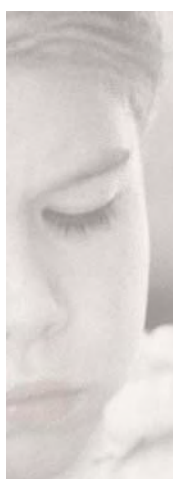
grande de la influencia del alcohol en la accidentalidad viaria.

Según las estimaciones de la Comisión Europea, si se eliminara el binomio conducción-alcohol permitiría reducir un 5-40% el número de víctimas mortales.

A los efectos de profundizar en el conocimiento real de la influencia que sobre la accidentalidad tienen el consumo del alcohol y otras drogas se tendrá especial cuidado, en ejecución de éste y otros programas conexos, de facilitar todo tipo de intercambio de información y datos estadísticos al Comisionado Regional para la Droga.

Así, entre otros extremos, se coadyuvará, desde la acción coordinada que esta Estrategia plantea, en el posible despliegue de acciones o programas de reducción de daños asociados al abuso juvenil del alcohol y a la prevención de accidentes de circulación relacionados con el consumo de drogas durante las noches de los fines de semana, todo ello en el marco de la Red de Planes sobre Drogas de Castilla y León (Decreto 233/2001, de 11 de octubre) o, en general, del propio Plan Regional sobre Drogas.

La acción informativa en autoescuelas habrá de suponer una continuidad de las actividades en ejecución con asociaciones como Nueva Gente en Salamanca, Beda y Proyecto Hombre en León y otras llevadas a efecto en nuestra Comunidad.



**ACTUACIÓN** "El alcohol, las drogas y el volante son incompatibles".

**OBJETIVO CONCRETO** Que los conductores circulen sin alcohol ni drogas y, con ello, se consiga la eliminación de víctimas mortales que se producen por tales circunstancias.

**INDICADORES** Porcentaje de controles de alcoholemia positivos.  
Número de accidentes en los que se detecta consumo de alcohol o drogas.

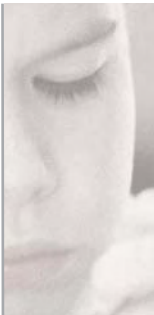
#### 4.5.7.2. CAMPAÑA: "ANTES DE SALIR, ASEGÚRATE BIEN".

Se trata de una campaña diseñada para su puesta en marcha en entornos urbanos e interurbanos, con la intención de fomentar el uso de los sistemas de seguridad preventivos, especialmente el cinturón de seguridad, casco, etc.

El objetivo de esta actuación es fomentar el uso del cinturón de seguridad entre los usuarios jóvenes de turismos. Es necesario concienciar a los jóvenes de que en caso de accidente, el uso de los elementos de seguridad preventivos de que disponen los vehículos puede significar una reducción considerable de sus consecuencias.

Para conectar con este segmento de la población se va a desarrollar una actuación basada principalmente en el elemento sorpresa.

Se impartirán charlas de seguridad vial en los Centros de Formación Profesional, Institutos, Centros Universitarios,... con la intervención, sin previo aviso, de una persona que haya experimentado en su propio cuerpo las fatales secuelas resultantes de un accidente de tráfico. Se tendrá, en todo caso, especial cuidado en que con ello no se genere un efecto adverso en las actitudes hacia las personas discapacitadas.



**ACTUACIÓN** Campaña "Antes de salir, asegúrate bien".

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir que los ocupantes de los vehículos utilicen el cinturón de seguridad.


**INDICADORES** Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan el cinturón de seguridad.

#### 4.5.7.3. CAMPAÑA: “ANTES DE SALIR ASEGURA A LOS QUE MÁS QUIERES”.

La campaña habría de consistir en una ampliación de la campaña de préstamo de sillas para bebés en Castilla y León, ya en marcha en colaboración con las Consejerías de Sanidad y Familia e Igualdad de Oportunidades (Programa “El niño viaja seguro”). Además de continuar con esta iniciativa, se pretende ampliar el ámbito de actuación, de manera que el préstamo no se limite a sillas para bebés, sino que se extienda a las sillas para niños.

Esta actuación se complementa con programas como “La salud desde el principio” en el que se educa en estilos de vida saludables a los padres para con sus hijos destacando aspectos como los de educación vial.

Según el European Transport Safety Council (ETSC), los beneficios de la utilización de sillas especiales para bebés y niños se cifran en un 60-90% de reducción de la gravedad de las heridas.



ACTUACIÓN	Campaña “Antes de salir asegura a los que más quieres”.
OBJETIVO CONCRETO	Conseguir la utilización de sillas especiales para bebés y niños, reduciendo el número de bebés y niños heridos.
INDICADORES	Porcentaje de utilización de sillas especiales para bebés y niños.

#### ■ 4.5.8. MAYORES

##### 4.5.8.1. CAMPAÑA: “PEATÓN, ABRAZA TU SEGURIDAD” (CONTROLES PSICOTÉCNICOS).

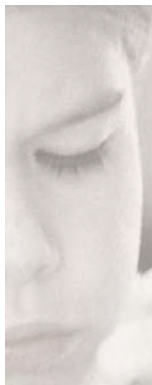
Con esta campaña se pretende concienciar a la tercera edad de la importancia de extremar las medidas de seguridad ante la disminución de los reflejos, pérdida de la capacidad visual y auditiva,... no sólo cuando circulan como peatones, sino también cuando lo hacen como ciclistas, como conductores de vehículos o al utilizar el transporte público. Los controles psicotécnicos en lugares de fácil acceso, como centros comerciales, constituyen una buena medida para conseguir el objetivo.

Dicha actuación se llevaría a cabo en algún centro comercial, o de forma itinerante, recorriendo distintas áreas de las principales poblaciones castellano y leonesas.

##### 4.5.8.2. CAMPAÑA: “PEATÓN, ABRAZA TU SEGURIDAD” (BRAZALETES REFLECTANTES).

Dada la peligrosidad de los desplazamientos peatonales en el ámbito interurbano durante la noche y el crepúsculo, se propone una campaña para fomentar el uso de dispositivos reflectantes, dirigida a peatones mayores, ya que entre ellos son frecuentes los desplazamientos de estas características.

Distribuir con la colaboración de voluntarios y desde las residencias, centros culturales, Ayuntamientos y centros de esparcimientos de las poblaciones rurales, brazaletes de material reflectante.



**ACTUACIÓN** "Peatón, abraza tu seguridad".

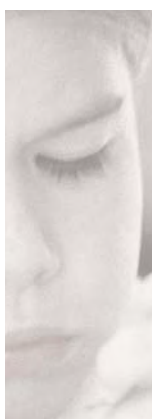
**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir una utilización de los elementos reflectantes en peatones durante el crepúsculo y el período nocturno, en los desplazamientos fuera de población.

**INDICADORES** Porcentaje de uso de elementos reflectantes en peatones.

#### 4.5.8.3. CAMPAÑA: "SI QUIERES LLEGAR A LA META, EXTREMA LAS PRECAUCIONES".

Destinada a los usuarios de bicicleta, esta campaña pretende promover el uso de elementos reflectantes cuando se circula durante la noche o el crepúsculo, de manera que se eviten los riesgos de no ser vistos por parte del resto de los usuarios de la vía.

Distribuir con la colaboración de voluntarios y desde las residencias, centros de ocio, centros de formación y Ayuntamientos, chalecos reflectantes.



**ACTUACIÓN** "Si quieres llegar a la meta, extrema las precauciones".

**OBJETIVO CONCRETO** Conseguir la utilización de elementos reflectantes en ciclistas durante el crepúsculo y el período nocturno en los desplazamientos fuera de población.

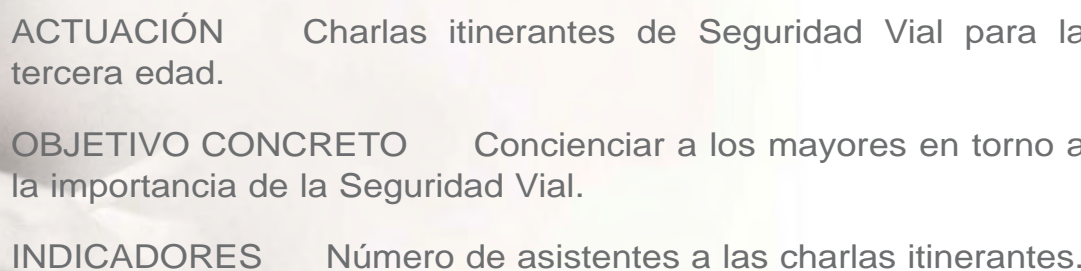
**INDICADORES** Porcentaje de uso de elementos reflectantes en ciclistas.



#### 4.5.8.4. CAMPAÑA: “CHARLAS ITINERANTES DE SEGURIDAD VIAL PARA LAS PERSONAS MAYORES”.

Las personas mayores constituyen un grupo de riesgo en cuanto a la accidentalidad viaria. Son frecuentes sus desplazamientos como peatones en entornos urbanos, travesías o en las proximidades de los pueblos, así como el uso de bicicletas para desplazamientos cortos en ámbitos interurbanos. A la peligrosidad habitual se une el hecho de que es frecuente que sus reflejos, la vista, la audición y otras aptitudes se vean disminuidas debido a su edad, por lo que se convierten en usuarios vulnerables de las vías, sobre cuya seguridad se debe incidir.

Se propone elaborar un programa de contenidos para “charlas itinerantes” sobre seguridad vial que se impartirán en los Ayuntamientos o Centros de Día de personas mayores y Centros Residenciales de personas mayores de localidades de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, donde se incidirá en los aspectos clave de la seguridad de la tercera edad, tanto como peatón como conductor, en línea con las actuaciones que ya desde la Gerencia de Servicios Sociales dependiente de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades se han venido realizando (conferencias informativas en Centros de Día, contenidos de seguridad vial en la Agenda para personas mayores 2004, etc.).



ACTUACIÓN	Charlas itinerantes de Seguridad Vial para la tercera edad.
OBJETIVO CONCRETO	Concienciar a los mayores en torno a la importancia de la Seguridad Vial.
INDICADORES	Número de asistentes a las charlas itinerantes.

#### ■ 4.5.9. FORMACIÓN DE CONDUCTORES.

##### 4.5.9.1. FORMACIÓN DE CONDUCTORES PROFESIONALES.

Entre los problemas con los que se enfrenta el sector del transporte por carretera se encuentra la insuficiencia de personal con la cualificación

profesional adecuada para el desempeño de las labores de conducción, consecuencia del crecimiento de la actividad económica que ha provocado en los últimos tiempos un incremento notable del volumen de transporte, tanto de personas como de mercancías, y en consecuencia un aumento en la demanda de conductores profesionales.

Así mismo, las continuas modificaciones normativas, cada vez más exigentes en el sector, de las que constituye buen ejemplo la exhaustiva regulación del transporte de mercancías peligrosas, requiere un incremento constante en el nivel de formación de los conductores y, en definitiva, una mayor profesionalización de los mismos, que ha de redundar muy positivamente en la seguridad del tráfico.

Por ello cabe considerar fundamental el potenciar la formación de conductores profesionales mediante subvenciones a las Asociaciones Profesionales, Organizaciones Sindicales u otras entidades sin ánimo de lucro, para la realización de cursos de conducción directamente relacionados con la seguridad (cursos de conducción de autobuses en condiciones de riesgo y climatología adversa, cursos de seguridad en la conducción de vehículos pesados, mercancías peligrosas, etc.).

**ACTUACIÓN** Formación de conductores profesionales.

**OBJETIVO CONCRETO** Duplicar, en el año 2008, el número de conductores profesionales que reciben formación específica, con respecto al 2004.

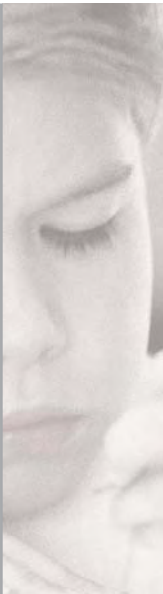
**INDICADORES** Número de asistentes a cursos de formación.

#### 4.5.9.2. ELABORACION Y DIVULGACIÓN DE UN CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD.

La sensibilización social que despierta el tema de la seguridad del transporte por carretera, especialmente el de viajeros, que en la actualidad alcanza niveles de siniestrabilidad muy inferiores al vehículo privado, hace necesario incidir en nuevas acciones que mejoren los estándares de seguridad, siempre de acuerdo con el conjunto de iniciativas que ya existen sobre esta materia.



Para ello se plantea la elaboración de un catálogo de buenas prácticas en materia de seguridad, así como campañas de difusión de las mismas y formación específica en materia de mejora de seguridad, que, partiendo de un planteamiento sistemático y un adecuado análisis de riesgo, contribuyan a la “internalización” de este concepto por empresarios y trabajadores del sector del transporte.



**ACTUACIÓN** Elaboración de un catálogo de buenas prácticas en materia de seguridad.

**OBJETIVO CONCRETO** Mejorar los niveles de seguridad en la prestación del servicio de transporte por carretera.

**INDICADORES** Número de empresas y personal del sector de transportes por carretera que se forma en programas específicos de seguridad.

Evolución del número de infracciones y sanciones en materia de seguridad.

Evolución del número de accidentes y de víctimas en el sector por causas imputables al mismo.

#### 4.5.9.3. PROGRAMA DE FORMACIÓN ADAPTATIVA EN FUNCIÓN DE LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO DE LAS GENERACIONES DE JÓVENES.

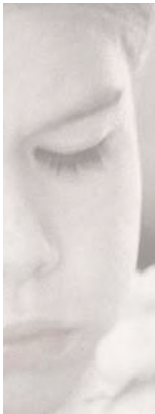
Además del conjunto de actuaciones que se proponen dentro de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León, todas ellas con un horizonte a corto o medio plazo, se ha incluido un programa de seguimiento a largo plazo que se considera muy favorable, porque permitirá disponer de una información del perfil del usuario de la vía desde distintos puntos de vista.

Por ello, se propone el análisis durante un período de tiempo de una generación, desde que se convierten en peatones autónomos, pasando por la etapa del uso de la bicicleta, ciclomotores, hasta llegar a la fase en que se convierten en conductores de vehículos de cuatro ruedas. La observación de la evolución del comportamiento de los mismos servirá

para planificar y programar el tipo de actuaciones que se deben llevar a cabo en cada etapa para inculcar en los jóvenes el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores, e iniciarlos posteriormente en el aprendizaje de una actitud responsable al volante.

#### 4.5.10. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO DE LA FORMACIÓN VIAL DE EXTRANJEROS.

Sin perjuicio de que, según ya se dijo en la introducción del conjunto de actuaciones relacionadas con el usuario, todos los programas tendrán en cuenta las adaptaciones que sean precisas para colectivos específicos, la presente actuación está directamente dirigida a ellos con los objetivos e indicadores que se exponen en el cuadro siguiente:



<b>ACTUACIÓN:</b>	Formación a extranjeros.
<b>OBJETIVO CONCRETO</b>	Conseguir que los alumnos extranjeros en cursos para obtener el permiso de conducción reciban formación especial en seguridad vial a través de las campañas diseñadas para ello.
<b>INDICADORES</b>	Porcentaje de extranjeros matriculados en cursos de formación que cursan enseñanzas en seguridad vial.







# 5

## Financiación



## 5.FINANCIACIÓN.

En los apartados previos se han descrito los objetivos de la presente Estrategia de Seguridad Vial 2004-2008, y se han detallado las líneas de actuación y los indicadores que permitirán medir el grado de consecución de los objetivos.

Según se expresa en el punto primero, la Estrategia es o pretende ser un documento que venga a recoger de forma integral las acciones que los diferentes Departamentos de la Administración regional vienen desarrollando en materia de seguridad vial; planteando, pero difiriendo a una posterior propuesta de la Comisión de Seguimiento la adopción, por el órgano administrativo correspondiente, de otras actuaciones.

Siendo esto así, el análisis de la previsión y gasto debe ceñirse a aquéllas de las primeras acciones que suponen un coste para la Administración regional claramente identificado con las medidas que forman parte del contenido de la Estrategia. Los recursos económicos destinados al efecto para el ejercicio 2004, están contemplados en las dotaciones de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Castilla y León, dirigidas tanto a inversión como a gasto corriente.

Es importante resaltar que la mayor parte de estos costes se derivan en actuaciones de infraestructura relacionadas con la seguridad vial y que están incluidas en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, aprobado por Decreto 52/2003, de 30 de abril, complementándose con acciones formativas, de prevención, de difusión o de inspección, cuyos costes no siempre son fácilmente cuantificables en la medida en que forman parte de los gastos generales de funcionamiento de los servicios administrativos.

En función de las conclusiones y medidas propuestas en el seno de la Comisión de Seguimiento, y de la disponibilidad de los recursos económicos, se definirán los distintos proyectos a acometer en el futuro. Igualmente deberá definirse la aplicación de recursos financieros, que permita actuar en todos los factores vinculados a la seguridad vial que se consideren necesarios, sin perjuicio de que ya se cuenta con el Plan Regional Sectorial de Carreteras, cuyo escenario financiero abarca hasta el

ejercicio 2007.

Las dotaciones aportadas por la Junta de Castilla y León como fondos propios, son complementados con recursos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado y de los Fondos Estructurales de la Unión Europea, susceptibles de cofinanciar los distintos proyectos derivados de la aplicación de la Estrategia para la Seguridad Vial.

## **1. LA NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN . . . . .p.7**

## **2. OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL . . . . .P.11**

## **3. INNOVACIONES EN EL PLANTEAMIENTO DE LA ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN . . . . .P.15**

3.1 Un nuevo enfoque de la seguridad vial . . . . .p.15

3.2 Indicadores de seguridad vial . . . . .p.15

## **4. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES . . . . .P.21**

4.1 Aspectos institucionales . . . . .p.21

4.1.1 Constitución de una comisión de seguimiento de la estrategia para la seguridad vial . . . . .p.21

4.1.2 Constitución de una organización pro-seguridad vial . . . . .p.22

4.2 Actuaciones relacionadas con la infraestructura . . . . .p.23

4.2.1 Seguimiento de tramos de concentración de accidentes y propuestas de optimización . . . . .p.23

4.2.2 Seguimiento de la accidentalidad . . . . .p.24

4.2.3 Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas . . . . .p.25

4.2.4 Incorporación de anexos de Seguridad Vial a los proyectos de renovación / refuerzo y acondicionamiento / mejora . . . . .p.25

4.2.5 Identificación de tramos blancos en la red regional de carreteras de Castilla y León . . . . .p.26

4.2.6 Desarrollo y aplicación de auditorías de seguridad vial a los proyectos de nueva construcción .p.27

4.2.7 Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad de las intersecciones . . . . .p.28

4.2.8 Programa de diseño y adecuación de travesías . . . . .p.29

4.2.9 Obras previstas en el plan regional sectorial de carreteras . . . . .p.30

4.2.10 Mantenimiento de básculas fijas y adquisición de unidades móviles de pesaje . . . . .p.30

4.2.10.1 Reparación, acondicionamiento y mantenimiento de básculas fijas de pesaje en las carreteras de la comunidad autónoma . . . . .p.30

4.2.10.2 Adquisición de nuevas unidades móviles de pesaje y mantenimiento de las ya existentes . .p.31

4.3 Actuaciones relacionadas con el entorno . . . . .p.31

4.3.1 Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas . . . . .p.31

4.3.2 Programa de diseño de “laterales benignos” . . . . .p.34

4.4 Actuaciones relacionadas con el vehículo . . . . .p.35

4.4.1 Plan de inspección de transportes . . . . .p.35

4.4.2 Formación continua y especializada del personal encargado de realizar las actuaciones de inspección . . . . .p.36

4.4.3 Incentivación de la inspección técnica de vehículos y seguimiento de los resultados . . . . .p.37

4.4.4 Revisión del estado de los neumáticos y otros elementos mecánicos . . . . .p.38



4.4.5 Campaña de mejora de la percepción de los vehículos agrícolas para el resto de los usuarios de la vía . . . . .	p.38
4.4.6 Programa de reflectorización de vehículos pesados . . . . .	p.39
4.5 Actuaciones relacionadas con el usuario . . . . .	p.40
4.5.1 Difusión de información sobre el estado de las carreteras . . . . .	p.41
4.5.2 Educación infantil, primaria y secundaria . . . . .	p.42
4.5.2.1 Formación en seguridad vial para escolares . . . . .	p.42
4.5.2.2 Campaña itinerante de formación a niños en entornos rurales . . . . .	p.43
4.5.3 Educación primaria . . . . .	p.44
4.5.3.1 Concurso “Diseña una señal para ir al cole seguro” . . . . .	p.44
4.5.3.2 Campaña: “ Diviértete mientras aprendes” . . . . .	p.45
4.5.4 Educación primaria y secundaria . . . . .	p.45
4.5.4.1 Campaña: “ En bici, hazte ver” . . . . .	p.45
4.5.5 Educación secundaria . . . . .	p.46
4.5.5.1 Campaña: “ En bici, pedalea seguro” . . . . .	p.46
4.5.5.2 Campaña: “ Usa la cabeza, ponte el casco” . . . . .	p.46
4.5.5.3 Campaña: “ Diviértete mientras aprendes” . . . . .	p.47
4.5.6 Jóvenes . . . . .	p.47
4.5.6.1 Campaña “ Usa la cabeza, ponte el casco” . . . . .	p.47
4.5.6.2 Campaña: “¿Quieres saber qué reflejos tienes después de una noche de juerga” . . . . .	p.48
4.5.7.1 Campaña: “El alcohol, las drogas y el volante son incompatibles” . . . . .	p.49
4.5.7.2 Campaña: “Antes de salir, asegúrate bien” . . . . .	p.50
4.5.7.3 Campaña: “Antes de salir asegura a los que más quieres” . . . . .	p.51
4.5.8 Mayores . . . . .	p.52
4.5.8.1 Campaña: “Peatón, abraza tu seguridad” (controles psicotécnicos) . . . . .	p.52
4.5.8.2 Campaña: “Peatón, abraza tu seguridad” (brazaletes reflectantes) . . . . .	p.52
4.5.8.3. Campaña: “Si quieres llegar a la meta, extrema las precauciones” . . . . .	p.53
4.5.8.4 Campaña: “Charlas itinerantes de seguridad vial para las personas mayores” . . . . .	p.54
4.5.9 Formación de conductores . . . . .	p.54
4.5.9.1 Formación de conductores profesionales . . . . .	p.54
4.5.9.2 Elaboración y divulgación de un catálogo de buenas prácticas en materia de seguridad . . . . .	p.55
4.5.9.3 Programa de formación adaptativa en función de la percepción del riesgo de las generaciones de jóvenes . . . . .	p.56
4.5.10 Programa de seguimiento de la formación vial de extranjeros . . . . .	p.57

**5. FINANCIACIÓN . . . . .p.61**