

# **PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL**

## **2007 - 2010.**

Índice.	Página
1. Presentación. ....	2
2. La Seguridad Vial en Oviedo.....	3
2.1. La siniestralidad en el año 2005.....	3
2.2. La necesidad de más y mejor información.....	3
2.3. Especial referencia a los atropellos.....	3
2.4. Otras situaciones de riesgo vial.....	4
2.4.1. Problemática del alcohol.....	4
2.4.2. Uso de sistemas de seguridad y retención.....	5
2.4.3. Velocidad.....	5
2.4.4. Zonas peatonales.....	5
2.4.5. Accesibilidad.....	6
3. Objetivos del Plan.....	8
a) Movilidad.....	8
b) Entorno de seguridad.....	8
4. Líneas estratégicas y de actuación.....	9
4.1. Plan de Modernización Operativa de la Policía Local.....	9
4.1.1. Innovación Tecnológica.....	9
4.1.2. Metodología Operativa.....	9
4.1.3. Formación.....	9
4.2. S.E.I.S. y Protección Civil.....	10
4.2.1. Mejora en la información sobre vehículos.....	10
4.2.2. Modernización de protocolos de trabajo.....	10
4.3. Estudio de la velocidad de circulación por tramos.....	10
4.4. Mejora cualitativa de los controles de alcoholemia.....	11
4.5. Detección de conductores bajo la influencia de drogas.....	11
4.6. Atención a polígonos industriales y Área Metropolitana.....	11
4.7. Ampliación del campo de actuación de la Educación Vial.....	12
4.8. Campañas Locales de Educación Vial.....	12
4.9. Procedimiento sancionador.....	12
4.10. Actividades de estudio e investigación.....	13
4.11. Señalización de vías públicas.....	13
4.12. Accesibilidad.....	13
4.13. Normativa Municipal.....	13
5. Evaluación de la eficacia del Plan Municipal de Seguridad Vial.....	14

## 1. Presentación.

El Plan Local de Seguridad Vial (2007-2010) se define como una herramienta clave en la gestión de la seguridad Vial y la movilidad en Oviedo. La concentración humana que se da en los núcleos urbanos, y se traduce en circulación de peatones, ciclistas, transporte público y privado, debe compartir un espacio limitado, que a pesar de estar regulado por normas de distinto rango, supone un riesgo elevado de ser el escenario de algún tipo de accidente vial.

La reducción de la accidentalidad no es tarea fácil, máxime cuando año tras año aumenta el parque móvil de la ciudad y la distancia recorrida en los desplazamientos por los ciudadanos.

### Padrón de vehículos (1999-2005)

Vehículos	1999	% Crec.	2000	% Crec.	2001	% Crec.	2002	% Crec.	2003	% Crec.	2004	% Crec.	2005
Turismos	73.828	2,88%	75.953	1,36%	76.984	-6,08%	72.303	-3,50%	80.769	16,98%	81.616	2,89%	83.971
Camiones	7.746	4,13%	8.066	1,62%	8.197	-8,56%	7.485	1,33%	7.595	14,94%	8.730	3,75%	9.057
Tractores	1.001	10,19%	1.103	8,79%	1.200	4,75%	1.257	22,91%	1.545	-52,43%	735	129,52%	1.687
Autobuses	265	-0,75%	263	-1,90%	258	1,94%	263	-4,56%	251	29,06%	324	-19,75%	260
Ciclomotores	271	556,83%	1.780	104,04%	3.632	-2,67%	3.535	2,49%	3.623	5,56%	3.825	1,41%	3.879
Motocicletas	2.789	-0,18%	2.784	0,07%	2.788	-9,40%	2.524	10,26%	2.783	29,93%	3.618	7,99%	3.905
<b>Total</b>	<b>85.900</b>	<b>4,71%</b>	<b>89.949</b>	<b>3,46%</b>	<b>93.057</b>	<b>-6,10%</b>	<b>87.377</b>	<b>-2,07%</b>	<b>85.566</b>	<b>15,52%</b>	<b>98.846</b>	<b>3,96%</b>	<b>102.759</b>

La reducción a corto plazo de la siniestralidad, favoreciendo el decrecimiento constante del número de siniestros, y un rechazo social del comportamiento de riesgo en el tráfico, es el objetivo común de todas las actuaciones previstas.

El Plan Trienal es una herramienta valiosa que pretende colocar a Oviedo en el camino que nos lleve a una movilidad segura y sin riesgos. Así, y de acuerdo con el contenido del Libro Blanco sobre Política de Transporte de la Unión Europea, el Programa de Acción de Seguridad Vial y la Recomendación de la Comisión sobre la aplicación de las normas de seguridad vial de la Comisión Europea, y la Carta Europea de la Seguridad Vial, la Ciudad de Oviedo y su Ayuntamiento se suman a la consecución del objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la U.E. entre 2000 y 2010.

## 2. La Seguridad vial en Oviedo:

### a. La siniestralidad en el año 2005.

En el año 2005 se produjeron en Oviedo un total de 1.437 accidentes, en los cuales se registraron daños personales en 599.

Esto quiere decir que del total de accidentes, en el 41.60 % se registran lesiones de mayor o menor gravedad, o incluso fallecimientos.

### Atestados por tipo y mes

Tipo Accidente	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Totales
Acc. sin heridos	83	74	75	72	68	77	56	57	58	84	64	70	838
Acc. con heridos	31	37	40	38	43	44	29	34	46	37	38	48	463
Atropellos	13	9	11	7	12	10	7	10	10	21	14	12	136
Alcoholemias	12	9	11	13	14	14	15	6	10	11	9	13	137
Totales	139	129	137	130	137	145	107	107	124	153	123	143	1.574

### b. La necesidad de más y mejor información.

La actual metodología de recogida, tratamiento y explotación de información sobre siniestralidad vial no permite la realización de estudios tendentes a la actuación por objetivos estratégicos, mediante la realización de planes de prevención. Es preciso, por tanto, el dotar a la ciudad de una tecnología capaz de gestionar la información obtenida, de manera que sirva para optimizar recursos y lograr una mayor efectividad en las actuaciones.

### c. Especial referencia a los atropellos.

Del total de los 599 accidentes con resultados lesivos para las personas, 136 corresponden a atropellos, de modo y manera que de las 848 víctimas registradas en estos accidentes, 147 lo son consecuencia de atropellos. Esto quiere decir que el 9,46 % de los accidentes (los atropellos) generaron en el año 2005 el 17,33% de las víctimas. Ahora bien, si realizamos un estudio cualitativo, resulta que ese 9,46 % de siniestros generó el 41 % de las víctimas de carácter grave, y el 100 % de los fallecimientos.

A continuación se reproduce la grafica obtenida de la memoria del Área de Seguridad Ciudadana correspondiente al año 2005 donde se puede observar la evolución de la accidentalidad antes comentada.

## Victimas por tipo de accidente

Tipo de Accidente	Leves	Graves	Muertos	Total
Alcance	179	-	-	179
Alcoholemia sin accidente	-	-	-	-
Atropello	124	21	2	147
Atropello animal	-	-	-	-
Caida ciclo o motociclo	28	2	-	30
Colision frontal (topetazo)	39	3	-	42
Contra árbol, poste, farola, señal (salida)	17	-	-	17
Contra edificio o muro (salida)	5	2	-	7
Contra valla metalica u obstaculo (choque)	7	-	-	7
Despeñamiento (salida)	1	-	-	1
Frenazo bus o vehículo, caída viajero en bus	-	-	-	-
Fronto-lateral (embestida)	232	16	-	248
Hacia cuneta o bordillo (salida)	13	2	-	15
Lateral (raspado negativo)	34	1	-	35
Lateral (raspado positivo)	1	-	-	1
Múltiple o caravana	84	1	-	85
Perdida de equilibrio (peatón)	1	-	-	1
Sin accidente	-	-	-	-
Solo contra vehículo. Estacionado (choque)	28	3	-	31
Vuelco	2	-	-	2
Otros	-	-	-	-
<b>Totales</b>	<b>795</b>	<b>51</b>	<b>2</b>	<b>848</b>

d. Otras situaciones de riesgo vial:

### 2.4.1. Problemática del alcohol.

En los datos de 2005, resulta que en 123 de los accidentes estaba presente el alcohol en alguno de los conductores implicados, de manera que del total de víctimas, 57 lo son consecuencia de estos accidentes, de las cuales 7 lo son de carácter grave. Esto quiere decir que los accidentes con alcoholemia aportaron durante 2005 el 13,72 % de los heridos graves. Por otra parte, las diligencias instruidas por alcoholemias sin que se registrase accidente, corresponde al 8,70 % del total de las diligencias instruidas por tráfico. (137 de un total de 1.574)

### Victimas en accidentes con alcoholemias

Tipo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Totales
Leves	0	0	14	0	5	3	3	5	9	4	0	7	50
Graves	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	1	7
Muertos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totales</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>57</b>

#### 2.4.2. uso de sistemas de seguridad y retención (casco, cinturones, sillas infantiles).

En los últimos años ha aumentado el uso de los accesorios de seguridad pasiva, tanto del casco en vehículos de dos ruedas, como el cinturón y los sistemas de retención infantil en los vehículos ligeros.

No obstante, la ausencia de información en un alto porcentaje de las víctimas respecto al uso de estos dispositivos, hace necesaria la mejora en la metodología en la recogida de información.

#### 2.4.3. Velocidad.

Tanto las estadísticas como los estudios realizados hasta el momento indican que existe una relación directa entre velocidad de circulación y riesgo y gravedad de los accidentes. El riesgo aumenta con la velocidad al disminuir el tiempo de reacción, y por tanto aumentando la distancia de frenado. La Unión Europea estima que las infracciones relacionadas con la velocidad está presente en un 54% de los accidentes. Ahora bien, las características distintas que presenta la accidentalidad urbana frente a la interurbana impide una traslación exacta de conclusiones, ya que hasta la actualidad gran parte de los esfuerzos destinados a la seguridad vial se han concentrado en el ámbito interurbano. Con la mejora de los datos básicos de accidentalidad prevista con este plan, se pretende paliar la problemática existente en el momento en el que el agente policial rellena el cuestionario estadístico actual, ya que a menudo los motivos por los que se ha producido un accidente son confusos o se desconocen en los instantes inmediatamente posteriores al siniestro, lo que impide constar su valor real. La diferenciación entre velocidad excesiva e inadecuada en la génesis de los accidentes es importante a la hora de la realización de actuaciones preventivas, y/o paliativas, e incluso para lograr una seguridad vial funcional.

#### 2.4.4. Zonas peatonales.

De los ámbitos de actuación definidos por la U.E. en materia de Seguridad Vial, el referido a la Mejora de la conducta de los usuarios mediante Educación y formación, disciplina y civismo, y Comunicación e Información, tiene su más fiel reflejo en el uso de las zonas peatonales. La alta incidencia de actuaciones

sancionadoras y de uso de grúa en estas zonas hace preciso el que sean objeto de atención preferente, a fin de que cumplan su función.

Del total de 43.466 denuncias formuladas por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico en 2005, 4.832 lo fueron por estacionar sobre las aceras, y 6.027 por estacionar en zonas peatonales. Es decir, el 24,98 % del total de denuncias formuladas por la Policía Local lo es por infracciones relacionadas con uso indebido de aceras y zonas peatonales.

## Artículos infringidos mas denunciados

Artículos	Conceptos	Total
39-2B	ESTACIONAR EN ZONA AZUL SIN TICKET	994
63-01-10.1	NO OBEDECER UNA SEÑAL DE PROHIBICIÓN	1.586
39-02-K.1	ESTACIONAR EN LAS PARADAS DEBIDAMENTE SEÑALIZADAS A SERVICIOS PUBLICOS	1.609
72-01-01	NO IDENTIFICAR AL CONDUCTOR RESPONSABLE DE LA INFRACCIÓN, EL TITULAR DEL VEHÍCULO DEBIDAMENTE REQUERIDO PARA ELL	1.812
11-03-01.1	CONDUICIR USANDO CASCOS, AURICULARES ... (USO DE TELEFONÍA MÓVIL)	2.068
63-01-4A	NO RESPETAR EL CONDUCTOR DE UN VEHICULO LA LUZ ROJA NO INTERMITENTE DE UN SEMAFORO	2.468
63-1-12A	NO RESPETAR LA SEÑAL DE ESTACIONAMIENTO RESERVADO PARA DETERMINADA CLASE DE VEHICULOS	2.792
39-02-M	ESTACIONAR EN LOS LUGARES RESERVADOS PARA CARGA Y DESCARGA	4.571
39-02-F.1	ESTACIONAR SOBRE LAS ACERAS	4.832
39-02-F.2	ESTACIONAR SOBRE ZONAS PEATONALES	6.027
Otros art.	Varios conceptos	14.989
		43.466

### 2.4.5. Accesibilidad.

La necesidad de desplazamiento de los ciudadanos no entiende de barreras ni impedimentos. Por eso es preciso que desde la administración se pongan los medios para tratar de minimizar las limitaciones derivadas de alguna discapacidad. En este sentido la actuación debe realizarse en dos sentidos.

De un lado facilitando el uso de las infraestructuras publicas a personas con limitación a su movilidad, concediendo autorizaciones especiales.

# Grupo Técnico de Planeamiento y Señalización Viaria

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Informes y Providencias al Ayuntamiento	21	35	37	33	32	31	10	14	14	20	27	17	281	
Informes y Escritos sobre señalización	Escritos a Particulares	8	7	22	8	14	8	3	8	5	8	4	8	102
	Escritos al Ayto.	7	11	8	3	9	7	8	1	9	10	4	2	89
	Archivados / Ejecutados	12	7	8	13	4	5	8	7	7	5	6	5	87
Órdenes de señalización cursadas	32	32	61	33	30	37	30	90	100	91	83	67	888	
Partes de Trabajo recepcionados	40	54	55	57	59	68	51	53	45	33	53	38	818	
Otros Escritos	7	12	18	12	14	10	4	3	7	3	11	8	109	
Informes sobre Daños	A vallas	2	2	3	1	9	4	4	1	5	2	3	41	
	A señales	6	2	9	5	3	5	2	5	4	3	4	5	62
Informes Devengo Tasas Servicios Especiales	-	7	14	11	14	20	18	13	15	11	10	12	148	
Otros	Salida Peticiones	2	3	-	-	-	-	1	-	3	2	2	13	
	Peticiones Desestimadas	-	1	-	-	-	-	1	-	2	1	-	7	
Reservas de Espacio	En zona Azul / Verde	-	28	14	17	9	14	18	11	7	6	4	8	134
	En otras Zonas	11	7	4	14	10	10	8	8	3	3	4	8	81
Ocupaciones de vía Pública	4	2	1	4	10	12	5	5	10	7	7	2	89	
Autorizaciones de corte de calle o carril	10	10	4	8	5	7	13	13	8	4	24	15	103	
Autorizaciones de trabajos en Calzada	-	3	1	1	2	5	4	5	5	2	9	8	48	
Autorizaciones de Vehículos	Circular	31	72	121	126	117	31	23	23	31	58	22	47	702
	Estacionar	13	32	59	70	35	30	25	25	46	40	28	28	481
	Mudanzas (Anual)	4	4	-	13	13	-	-	-	-	-	-	-	34
	Provisionales	5	2	11	14	15	10	2	2	37	3	13	8	102
	Denegadas	4	5	5	5	12	3	8	8	5	7	7	3	73
<b>Totales</b>	<b>218</b>	<b>348</b>	<b>458</b>	<b>460</b>	<b>418</b>	<b>517</b>	<b>245</b>	<b>299</b>	<b>888</b>	<b>322</b>	<b>325</b>	<b>282</b>	<b>4.063</b>	
<b>AUTORIZACIONES MINUSVALIAS</b>				<b>Renovadas</b>		<b>Estimadas</b>		<b>Desestimadas</b>		<b>Escritos</b>				
				383		93		62		31				
				383		93		62		31				
<b>Total relacionado con Minusvalias</b>												<b>569</b>		

De otro, teniendo en cuenta a esas limitaciones a la hora del diseño de entornos urbanos y proyectos de señalización y urbanización. En este sentido cobra especial protagonismo el consejo Municipal de Accesibilidad.

La información actualizada es vital para un correcto uso de las infraestructuras. El uso de las tecnologías de la información debe orientarse en este sentido. Así, mediante la actualización constante de la pagina institucional de internet se puede mantener informado la ciudadano de las incidencias que afectan a la movilidad, tales como cortes de calles por obras y otras circunstancias, limitaciones al tráfico por actos oficiales, modificaciones de líneas y/o paradas de transporte urbano, etc.

### 3. Objetivos del plan:

- a. Movilidad. La repercusión en la calidad del medio ambiente urbano de los efectos negativos derivados del aumento de la movilidad urbana, entre otros, afectan directamente a la calidad de vida de los ciudadanos. La movilidad sostenible se define como la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro (World Business Council for Sustainable Development. Mobility 2001). El fomentar la utilización del transporte público, habilitar espacios en los que se priorice al peatón, ofrecer vías alternativas y espacios efectivos de circunvalación y distribución del tráfico, favorecer otros medios de transporte distintos al vehículo privado, conseguir una distribución de mercancías ágil y una carga y descarga ordenada, son medidas tendentes a conseguir que el ciudadano sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad, haciendo un uso más racional de la misma.
  
- b. Entorno de seguridad. Para que el ciudadano sea el principal protagonista tanto de las políticas de movilidad urbana como interurbana, esta debe desarrollarse en un entorno seguro, contribuyendo así a una mejor calidad de vida. El sentimiento de inseguridad, derivado tanto de las experiencias personales como de las experiencias contadas por otros, incluyendo las aparecidas en los medios de comunicación, puede llegar a constituir un obstáculo insalvable que impide el libre y pacífico uso de vías públicas. Es preciso por tanto el crear ese ambiente de seguridad, contando para ello con la participación ciudadana.

## **4. Líneas estratégicas y de actuación.**

### **4.1. Plan de Modernización Operativa de la Policía Local.**

#### **4.1.1. Innovación tecnológica:**

- Objetivo: Dotar a la policía Local de los medios técnicos necesarios para: a) una mejor recogida y posterior explotación de información sobre siniestralidad vial, b) una mejor gestión interna que libere efectivos dedicados ahora a tareas administrativas y c) una mejor investigación de accidentes y realización de Informes Técnicos Policiales, d) una comunicación más ágil y eficaz con la Dirección General de Tráfico.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Policía Local.
- Programación. (única, y/o continua).

#### **4.1.2. Metodología Operativa: Puesta en marcha de la Policía Comunitaria.**

- Objetivo: Puesta en marcha de la Estrategia Policial Comunitaria, como servicio público de policía basado en la comunicación e intercambio de información Policía-Ciudadano. Elaboración del Plan Estratégico por Objetivos del Servicio.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Policía Local, Participación Ciudadana.
- Programación. (única).

#### **4.1.3. Formación. Elaboración de un plan anual de formación.**

- Objetivo: Planificación anual de la formación atendiendo a las necesidades formativas derivadas de los Planes Estratégicos por Objetivos.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Policía Local.
- Programación. (Anual).

## 4.2. SEIS y Protección Civil:

### 4.2.1. Mejora del acceso a la información sobre vehículos mediante el plan anual de formación

- Objetivo: Elaboración del plan Anual de Formación, donde se incluye formación específica relativa a características técnicas de los vehículos, a fin de mejorar la eficacia en los reacates.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, S.E.I.S. y protección Civil.
- Programación. (Anual).

### 4.2.2. Nuevo diseño y modernización de los protocolos específicos de trabajo para situaciones de riesgo potencial y/o efectivo.

- Objetivo: Reducción de tiempos de llegada y asistencia en caso de accidentes.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Policía Local, S.E.I.S. y Protección Civil.
- Programación. (continua).

## 4.3. Estudio de la velocidad de circulación por tramos, con la finalidad de la creación de “Tramos de Velocidad Limitada Objetivamente – TVLO”. Las medidas de limitación de velocidad se entienden como medidas pacificadoras del tráfico. Según ponen de manifiesto los estudios realizados en todo el mundo, si se respetara el límite de velocidad disminuirían un 25% los muertos en accidentes de tráfico. Hay pruebas en Estados Unidos, Suecia y Finlandia de que, si se reduce la velocidad, inmediatamente se produce un descenso del número de accidentes. La velocidad a la que se produce el impacto es clave para continuar con vida o no.

- Objetivo: señalización de tramos de velocidad limitada según la necesidad funcional (20 km/h, 30 km/h) y objetiva.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana.
- Programación. (continua).

#### 4.4. Mejora cualitativa de los controles de alcoholemia.

- Objetivo: Incrementar cualitativamente los controles de alcoholemia, maximizando el número de resultados positivos respecto del total, reduciendo el riesgo que supone conducir bajo los efectos del alcohol.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Policía Local.
- Programación. (continua).

#### 4.5. Detección de conductores que circulen bajo la influencia de drogas.

- Objetivo: Creación de metodología indiciaria que permita la detección de drogas en conductores y su posterior validación en sede judicial. Para ello será precisa la firma de un Convenio de colaboración con el Área de Medicina legal y Forense de la Universidad de Oviedo.
- Agentes implicados: Área de Seguridad ciudadana, Policía Local, Universidad de Oviedo.
- Programación. (única y continua).

#### 4.6. Atención especial a los Polígonos Industriales y al Área Metropolitana (Trubia, Olloniego, Tudela Veguín, Colloto, San claudio).

- Objetivo: Realizar estudios de accesibilidad de los núcleos de población del Área Metropolitana de Oviedo, así como de los Polígonos Industriales.
- Agentes Implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Alcaldes de Barrio, Asociaciones Empresariales.
- Programación. (única).

4.7. Ampliar el campo de actuación de la Educación Vial, llegando a aquellos colectivos que se vean implicados, de forma significativa, en accidentes de tráfico. (Jóvenes y Personas mayores).

- Objetivo: Incluir en la programación de Educación Vial a los alumnos de educación secundaria, y colectivos de personas mayores, utilizando para ello la Red Municipal de Centros Sociales.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Centros Sociales, Alcaldes de Barrio, Educación.
- Programación. (Anual).

4.8. Realización de Campañas Locales de Educación Vial específicas de orden preventivo.

- Objetivo: Realización de campañas preventivas en medios locales orientadas hacia las causas de los accidentes y las situaciones que generan riesgo y/o molestias graves a la movilidad. En el Año 2007 se realizara una campaña orientada a la tercera edad como víctimas de atropellos.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Vial.
- Programación. (Anual).

4.9. En lo que se refiere al procedimiento sancionador en caso de infracción de tráfico, envío de información sobre la repercusión negativa para la seguridad y/o movilidad de la conducta que motiva la sanción. Información en mano.

- Objetivo: Evitar que los conductores y conductoras perciben las sanciones como elementos de recaudación mediante a) el envío de información complementaria respecto al riesgo y las consecuencias para la seguridad vial y/o la movilidad de la infracción concreta cometida y b) aumentado la información y notificación en el acto de las denuncias.
- Agentes implicados: Área de Seguridad ciudadana, Policía Local.
- Programación. (continua).

4.10. Fomentar, favorecer y participar en aquellas actividades de estudio e investigación tendentes a la mejora de la movilidad y seguridad vial.

- Objetivo: Organizar jornadas de estudio e intercambio de experiencias en materia de Movilidad y Seguridad Vial. En el año 2007 se celebrará el “I Forum Ciudad de Oviedo sobre Movilidad y Seguridad Vial”, en Octubre/Noviembre.
- Agentes implicados: Área de Seguridad ciudadana.
- Programación. (Anual).

4.11. Señalización de las vías públicas:

- Objetivos: En lo referente a la señalización, mejora de la metodología de instalación primera y modificación de la señalización vial. Justificación técnica de la señalización. En lo relativo a la señalización circunstancial, se impulsará el desarrollo de tecnologías que permitan la mejora de la eficacia de esta para aquellos colectivos con movilidad limitada. (Convenios y/o acuerdos con ASPAYM, ONCE, etc.).
- Agentes implicados: Área de Seguridad ciudadana, asociaciones de discapacitados, TELVENT.
- Programación. (continua).

4.12. Accesibilidad.

- Objetivo: Presentar especial sensibilidad a las deliberaciones del Consejo Municipal de Accesibilidad. Utilizar la pagina de internet como elemento de información actualizada sobre movilidad.
- Agentes implicados: Área de Seguridad ciudadana.
- Programación: Continua.

4.13. Normativa Municipal.

- Objetivo: Adaptar la situación actual a la Ordenanza Municipal de Circulación, y aprobar la nueva Ordenanza Municipal de Transporte Público.
- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana.
- Programación: única.

## **5. Evaluación de la eficacia del Plan.**

- Objetivo: Comprobar la eficacia de la ejecución del Plan en dos niveles:

a) Siniestralidad vial: explotación de la información mediante las herramientas adecuadas, de acuerdo al Plan de Innovación Tecnológica.

b) Índice de confianza: Mediante la elaboración de un cuestionario sobre satisfacción en el servicio que será entregado a todas las personas que hayan demandado y/o solicitado la actuación de alguno de los servicios del Área, o bien se hayan visto en la necesidad de ser atendidas. También se solicitara información a ciudadanos mediante cuestionarios aleatorios, de acuerdo a la metodología que se diseñe.

- Agentes implicados: Área de Seguridad Ciudadana, Tráfico, Transporte.

- Programación. (Anual a partir del 2008).

Excelentísimo Ayuntamiento de Oviedo.  
Área de Seguridad Ciudadana.