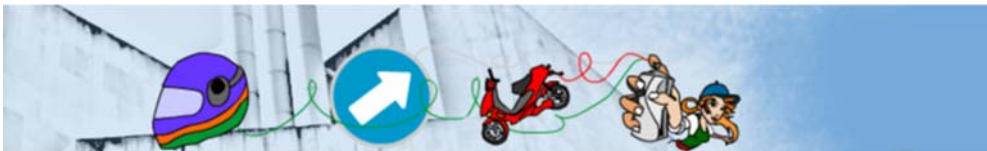


Guía de prevención

de accidentes de tráfico
accesible a jóvenes sordos y
con discapacidad auditiva



Subvenciona:



Elabora:



1. INICIO

Las tasas de accidentes de tráfico de los jóvenes son más elevadas que otros grupos de población. El factor juventud tiene un riesgo añadido en el tema de la seguridad vial.

El Perfil de accidentabilidad en territorio andaluz, según el Plan Integral de Accidentabilidad de Andalucía 2007-2012, indica que *“los colectivos de jóvenes y de población adulta joven representan más de la mitad de las víctimas por accidentes de tráfico y aglutinan, aproximadamente, el 50% de la mortalidad”*.

La primera causa de muerte entre los jóvenes menores de 30 años son los accidentes de tráfico. La falta de experiencia, conductas arriesgadas, la velocidad inadecuada y el consumo de alcohol, entre otras sustancias, están entre las principales causas de las tasas de accidentalidad y mortalidad en el grupo de jóvenes.

Ante este problema tan grave que ocasiona tantos costes, especialmente los humanos: la propia víctima joven; los gobiernos de todo el mundo están tomando medidas para afrontar esta situación, con objeto de mejorar la movilidad segura de nuestros jóvenes.

Con el objetivo de proporcionar a los jóvenes sordos una información accesible y práctica que les ayude a adquirir conocimientos y actitudes ante su situación como conductores, se presenta esta “Guía de prevención de accidentes de tráfico accesible a jóvenes sordos y con discapacidad auditiva”.

Esta guía ha sido promovida por la **Fundación Andaluza Accesibilidad y Personas Sordas** y subvencionada por **la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía**.

1. JÓVENES Y ACCIDENTES

El grupo de jóvenes conductores de 16 a 24 años tiene un riesgo superior al de otros conductores, tanto para sí mismos como para sus acompañantes y el resto de usuarios de la carretera. Es el grupo que más destaca en las estadísticas de colisiones y accidentes mortales de tráfico.

La accidentalidad en el grupo de jóvenes se trata específicamente porque...

- es un problema con un enorme coste social y económico sobre los individuos, las familias y las sociedades.
- Aunque en muchos países, los índices de **mortalidad de los jóvenes conductores** noveles ha disminuido en las últimas décadas; los índices para el grupo de 18 a 24 años continúa siendo el doble al de conductores de más edad, seguido del grupo de edad de entre 25 y 34 años.
- Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en el año 2002 los accidentes de tráfico a nivel mundial fueron:
 - segunda causa de muerte entre personas de 15-29 años
 - primera causa de muerte entre los hombres en esa misma franja de edad.

Muchos de los gobiernos de la Unión Europea, han asumido el objetivo de reducir al 50% las muertes de jóvenes provocadas por accidentes de tráfico en el periodo 2000-2012.

En España en el periodo 2003-2009, los índices de accidentabilidad se han reducido en torno al 60%; para la población de entre 15 y 34 años¹.

¹ 1.64,6% en el tramo entre 15 y 24 años y del 56,3% en los jóvenes de entre 25 a 34 años.

Si bien este dato demuestra la sensibilidad y aumento de responsabilidad de los jóvenes en seguridad vial, hay que continuar con actuaciones para reducir el número de accidentes y de muertes. Las cifras son elevadas: en 2009 murieron en España por accidentes de tráfico 1.897 personas, lo que hace una media de 5,2 personas al día.

2. JOVEN CONDUCTOR

La relación de factores como la experiencia y la edad, agravados por la diferencia del sexo, hace de la situación de los jóvenes conductores una situación muy específica².

1. La experiencia

Aprender a conducir exige tiempo y mucha práctica. La falta de experiencia de los conductores noveles y no tener suficiente habilidad para conducir en situaciones peligrosas, puede llevar a un accidente.

2. La edad

Los datos muestran que conforme mayor es la edad de obtención del carnet de conducir, los conductores noveles están menos implicados en accidentes.

Hay gran número de accidentes de jóvenes, con casos de pérdida de control y donde solo está implicado un solo coche, el del propio joven. También hay gran índice de accidentes donde el joven está acompañado de otros jóvenes.

² [Informe Jóvenes Conductores: El camino hacia la seguridad](#) , publicado por el Centro Conjunto de Investigación del Transporte de la OCDE, publicado por el Centro Conjunto de Investigación del Transporte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) . 2006

La inmadurez física y emocional, sobreestimar sus capacidades, la presión del grupo, deseo de exhibirse y buscar sensaciones... junto con ciertas conductas arriesgadas tiene como resultado: graves lesiones, adquirir una discapacidad y muerte de los jóvenes en los caso de accidente.

3. El sexo

La tasa de mortalidad en Andalucía, para el grupo de edad de entre 15 y 24 años es de 4:1 para los hombres.

En el caso de accidentes de hombres jóvenes se detectan conductas más arriesgadas con colisiones a altas velocidades, nocturnas, con pasajeros de edades similares, con alcohol y, frecuentemente sin cinturones de seguridad.

También se producen más accidentes entre los jóvenes varones cuando se dirigen al trabajo.

[Estadísticas e indicadores de la Dirección General de Tráfico](#)

4. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES (205)

En el momento de un accidente de tráfico hay que tener en cuenta la relación de tres factores:

- **Humano:** donde conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, adelantar en lugares prohibidos, conducir a exceso de velocidad, pueden provocar un accidente.
- **Mecánico:** que el vehículo tenga alguna avería, que no responda adecuadamente.
- **Ambientales:** la lluvia, la niebla, una deficiente iluminación, el estado de las carreteras, señalizaciones incorrectas... pueden influir para ocasionar un accidente.

Sin embargo, no todos estos factores tienen la misma importancia en la causa de los accidentes, ya que a pesar de los fallos técnicos del vehículo y los derivados de factores ambientales, el factor humano es directamente responsable del 70% de los accidentes de tráfico.

Entre algunas de las medidas adoptadas por la [Comisión Europea, en materia de Seguridad Vial](#)³ relacionadas con estos factores están:

- Regulación de los límites de velocidad
- Educación vial
- Mejora de las infraestructuras viarias.
- Medidas sobre dispositivos de seguridad activa de los vehículos.

La Dirección General de Tráfico (DGT) acaba de poner en marcha la [Estrategia de Seguridad Vial 2010 - 2020](#)⁴, con medidas destinadas a 14 colectivos-temas principales y 7 áreas de actuación.

En Andalucía, se cuenta con el [Plan Integral de Accidentabilidad de Andalucía 2007-2012](#) de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía. Este Plan de carácter intersectorial, incluye líneas y medidas de actuación para la prevención y atención sanitaria de las víctimas y personas lesionadas por accidentes de tráfico.

5. FACTORES DE RIESGO

5.1 ALCOHOL

En el 60% de los accidentes producidos los fines de semanas mueren una media de 20 personas menores de 30 años y en el 37% se detecta un nivel de

3 .Comisión Europea. Seguridad vial.
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm

4. Estrategia de Seguridad Vial 2010 – 2020. <http://www.salcoa.es/>

alcohol superior al permitido, siendo la velocidad, el cansancio, la música elevada y las drogas, elementos asimilados a la diversión y a la libertad, entre otros.

El 30% de los jóvenes de 18 años ha conducido bajo los efectos del alcohol, o ha subido a un vehículo conducido por alguien bebido.

En España el límite establecido es de 0.5 gr/litro, ó 0,25 mg por litro en aire espirado; excepto en los casos de conductores con menos de 2 años de carnet o los profesionales (camioneros y conductores de autobuses), en que la cifra es de 0,3 g/L del alcohol en sangre, que equivale a 0,15 mg/L en aire.

El alcohol afecta al organismo:

- Disminuye el campo visual.
- Afecta al sentido del equilibrio.
- Los movimientos se hacen menos precisos.
- Disminuye la resistencia física.
- Aumenta la fatiga.
- Afecta a la visión; se dificulta la acomodación de la vista a los cambios de luz.
- Se calcula mal la distancia.
- Disminuyen los reflejos.
- Aumenta el tiempo de reacción.

[Enlace externo a la infografía de la DGT: "Alcohol y conducción"](#)

5.2 DROGAS Y FÁRMACOS

La ONU afirma que en el mundo hay actualmente 180 millones de personas que consumen drogas, lo que supone el 4,2% de la población mayor de 15

años. Pero no siempre son igual de intensos en unas personas que en otras.

Según cifras de la Dirección General de Tráfico, el 10-15% de los fallecidos por accidentes de circulación había consumido drogas y/o medicinas.

Los principales efectos secundarios de las drogas y los medicamentos en el momento de conducir son:

- el efecto sedante (somnolencia, disminución de la alerta...)
- alteraciones oculares (visión borrosa, trastornos de acomodación...)
- alteraciones auditivas (zumbidos, ruidos...)
- vértigos, temblores, alteraciones neuromusculares y en el sentido del equilibrio.
- retraso en el movimiento de las extremidades. El resultado es descoordinación y la falta de reflejos para reaccionar.

[Enlace externo a la infografía de la DGT: "Así afectan las drogas al conductor"](#)

5.3 SUEÑO Y FATIGA

La fatiga es la cuarta causa de siniestralidad con víctimas mortales en las carreteras españolas. El sueño, es otro factor de riesgo ya que altera la percepción de las señales, las luces... se reduce la atención y la capacidad para reaccionar, aumenta las distracciones, el mal humor, el nerviosismo y la agresividad.

Entre las causas de la fatiga están:

- Conductor: Mala postura, cansancio físico y mental, sueño
- Vehículo: ruido excesivo del motor, defectuosa ventilación
- Externas: monotonía en la conducción, atascos, firme defectuoso.

Algunos síntomas que alertan sobre un alto nivel de fatiga son:

- pesadez de los ojos
- parpadeo constante
- zumbidos en los oídos
- sensación de brazos y pies dormidos
- necesidad de moverse en el coche

Además, si una persona trabaja más de 60 horas durante la semana aumenta este riesgo un 40 por ciento. Está demostrado que quienes no paran para descansar durante un largo viaje tienen hasta un 14% más de probabilidades de sufrir un accidente.

Algunas recomendaciones para combatir la fatiga:

- Beber agua frecuentemente
- Tener el vehículo con una ventilación adecuada
- Realizar comidas ligeras
- Parar en el viaje cada 200 km o cada 2 horas.
- Descansar y dormir las horas apropiadas.

5.4 VELOCIDAD Y ESTRÉS

El 37% de los accidentes mortales de tráfico se producen por causa de la velocidad.

Ir a más velocidad significa tomar decisiones en menos tiempo y cualquier distracción, por pequeña que sea, puede provocar un accidente.

Si añadimos otras situaciones como conducir bajo los efectos de la fatiga, el sueño, el alcohol, drogas o algunos fármacos..., pueden hacer que el conductor no se de cuenta de la velocidad a la que circula o la aumente.

Los efectos negativos cuando hay velocidad:

- Afecta al proceso de percepción visual: reduce el campo visual y dificulta la identificación de las señales y otros estímulos de la vía.
- repercute negativamente en la anticipación, dificulta rectificar la

trayectoria y permite menor control del vehículo.

Otro de los factores de riesgo sobre la conducción es el estrés. Entre sus causas están:

- Ritmo de vida acelerado.
- Marcarse metas difíciles de realizar.
- Sobrecarga de trabajo.
- Inseguridad o frustración.
- El ruido, la contaminación y la densidad de tráfico en las grandes ciudades.
- Cambios repentinos en el estilo de vida.
- El abuso del alcohol, café y tabaco.
- La falta de ejercicio, la nutrición inadecuada, etc...

Se sabe que muchos accidentes de tráfico, muchas conductas arriesgadas y un elevado número de comportamientos inadecuados al volante están causados por los efectos que genera el estrés sobre los usuarios de vehículos a motor. Para combatir el estrés podemos realizar actividades que eviten lo reduzcan, como:

- ✓ No tomar drogas o alcohol.
- ✓ Evitar atascos, buscar otras vías con menos circulación.

[Enlace externo sobre velocidad a la infografía de la DGT: “¿Qué pasa a 260 km/h.”](#)

5.5 DISTRACCIONES

Las distracciones causan el 39% de los accidentes de tráfico en España.

El conductor distraído tiene un perfil muy concreto. Destaca por tener una edad entre 18 y 25 años, o bien, es mayor de 70 años.

Algunos factores de distracción que pueden producir un accidente son:

- Hablar con otras personas que están al lado o bien detrás.
- Buscar cosas debajo del asiento.

- Mirar un plano o documento.
- fumar, comer o beber.
- Manipular mandos, como el GPS, usar el teléfono móvil..
- Mirar el paisaje, la publicidad...
- Insectos en el vehículo.

La distracción se incrementa en los desplazamientos que se realizan en **periodo vacacional** y durante los **finés de semana**.

Con respecto a las franjas horarias, el 45% de los despistes al volante se producen por la mañana, generalmente entre las 7 y las 11 horas, y durante el mediodía -de 12 a 15 horas-. **Siendo el accidente más común de un despiste de estas características la salida de la vía.**

Cuando nos distraemos porque nos hablan o conducimos pensando en otras cosas, disminuye la atención en los espejos retrovisores, la periferia y el velocímetro.

[Enlace externo a la infografía de la DGT: "EL peligro de distraerse"](#)

6. DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ACTIVOS Y PASIVOS

6.1.- SEGURIDAD ACTIVA

Actualmente los vehículos cada vez son más rápidos, pero también más seguros. Los dispositivos de seguridad activa tienen como objetivos:

- ✓ garantizar el buen funcionamiento del vehículo en movimiento y responder a las órdenes del conductor.
- ✓ reducir el número de accidentes a través de un buen equipamiento.

Dentro de la seguridad activa están los siguientes elementos:

- **Sistema de frenado:** detiene el vehículo y evita el bloqueo de las ruedas (ABS).

- **Sistema de suspensión:** garantiza la estabilidad durante la conducción.
- **Sistema de dirección:** hace girar las ruedas de acuerdo al giro del volante.
- **Sistema de climatización:** proporciona la temperatura adecuada durante la marcha.
- **Neumáticos:** su dibujo es garantía de agarre, incluso en situaciones climatológicas adversas.
- **Sistema de iluminación:** permite al conductor ver y ser visto.
- **Motor y caja de cambios:** hacen posible adaptar la velocidad a las circunstancias de la carretera.
- **Sistema de control de estabilidad:** evita el vuelco del vehículo gracias al denominado sistema ESP.

Pero en definitiva, la habilidad del conductor y la precaución son claves para evitar un accidente, siempre y cuando el vehículo tenga un buen mantenimiento y responda como le pide el conductor.

6.2. SEGURIDAD PASIVA

6.2.1 Reposacabezas:

El reposacabezas como uno de los elementos de seguridad pasiva, es un soporte de apoyo para la cabeza que llevan los respaldos de los vehículos.

Su función principal es evitar lesiones en la columna vertebral, y principalmente los latigazos cervicales, que suponen la mitad de las lesiones de espalda que se producen en los accidentes.

Hay estudios que indican que el 75% de los conductores españoles no sabe cómo utilizar correctamente el reposacabezas.

¿Como ajustar correctamente el reposacabezas?

- El respaldo del asiento no debe estar muy inclinado, cuanto más vertical: mejor.
- La altura del reposacabezas se debe regular quedando su centro geométrico con el centro de gravedad de la cabeza del ocupante. Esto se consigue cuando el borde superior del reposacabezas queda aproximadamente a la misma altura que la parte alta de la cabeza.
- La distancia de separación entre la cabeza y el reposacabezas ha de ser lo más pequeña posible, unos 4 cms.
- En ningún caso el reposacabezas debe quedar por debajo de la línea de los ojos, es decir, a más de 10 cm aproximadamente desde el borde superior de la cabeza.

[Enlace externo a infografía: "Reposacabezas para coches"](#)

6.2.2 AIRBAG:

Son unas bolsas de aire que se inflan rápidamente en caso de accidente. Este dispositivo reduce el impacto del conductor y los ocupantes contra el volante, el salpicadero y parabrisas; y además disminuye el riesgo de lesiones cervicales.

Existen varios tipos de airbag:

- ✓ Airbag frontal: colocado en el interior del volante en el caso del conductor y en el tablero para el copiloto. Protege de lesiones graves en cabeza, cervicales y el tórax.
- ✓ Airbags laterales: se instalan en los asientos o bien en las puertas del vehículo. Su función es proteger la cabeza y partes laterales de los ocupantes, evitando el impacto con las puertas del vehículo.
- ✓ Airbags para la cabeza: se ubica en la parte interior del marco del

vehículo, recubriendo el lateral a la altura de las ventanillas. También se le llama airbag cortina.

Algunas recomendaciones:

- ✓ Utilizar siempre el cinturón de seguridad
- ✓ Sentarse a una distancia mínima de 30 cm del volante.
- ✓ Es obligatorio cambiarlo si se ha activado, sea cual sea la causa.
- ✓ No colocar nunca un bebé en su silla de seguridad invertida si el asiento cuenta con airbag frontal. Los bebés deben ser transportados en sillas de seguridad en los asientos traseros del vehículo.

Enlace externos a Infografía: Airbags

http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/formacion_educacion/consejos/airbag.swf

http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2005/12/20/147943.php

6.2.3 CINTURÓN DE SEGURIDAD:

Cuando se produce una colisión, el cuerpo humano tiende a irse hacia delante. La función del cinturón de seguridad es impedir que el pasajero salga despedido fuera del vehículo y evitar en lo posible que se golpee contra el volante, salpicadero, parabrisas o asiento delantero. Por ejemplo, un choque a 50 km/h es como caer desde un segundo piso.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, la mayoría de usuarios utilizan el cinturón cuando salen a la carretera, pero descuidan su uso en vías urbanas y en trayectos cortos. También los pasajeros de asientos traseros son los que menos usan el cinturón, aunque es obligatorio.

Para que el cinturón sea eficaz debe estar homologado, bien anclado y correctamente abrochado. Para ello:

- Comprueba que no esté enrollado. La cinta debe pasar por la clavícula, entre el cuello y el hombro; y en su parte inferior, debe quedar ajustado por debajo del abdomen.
- No utilices pinzas, ni pongas el asiento muy reclinado hacia atrás, restan seguridad.

El uso del cinturón de seguridad para embarazadas es obligatorio, tanto si conduce como si va de pasajera. Algunas recomendaciones son:

- En los últimos meses de embarazo, **desplaza el asiento hacia atrás** para aumentar la distancia con respecto al volante o al salpicadero.
- Si el **volante es ajustable** en altura o posición, hay que dirigirlo hacia el pecho cuando conduce, nunca hacia la cabeza ni el abdomen.
- **Ponte el cinturón de seguridad de manera correcta**: la cinta superior debe colocarse entre los senos y la inferior en los muslos, a la altura de las ingles, **siempre** por debajo del abdomen.
- No se debe colocar el cinturón de tres puntos, usando sólo la banda inferior, o solo la superior.
- Evita el uso de almohadillas entre el cinturón y tu cuerpo.

[Enlace externo a infografía: "Uso correcto del cinturón de seguridad"](#)

[Enlace a infografía: "El peligro de los pasajeros sin cinturón"](#)

6.2.4 CASCO:

La diferencia entre la vida y la muerte en un accidente de moto a 50 Km/h es llevar el casco⁵. El impacto en la cabeza es la primera causa de muerte entre los usuarios de los vehículos de dos ruedas

5.Revista Tráfico, mayo-junio 2003. En línea <http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num160-2003-motoristas.pdf>

Sin casco el riesgo de lesión cerebral se multiplica por 3.

El 85% de las muertes en moto son por lesiones cerebrales.

El casco puesto reduce las posibilidades de morir en un 39% y la gravedad de las lesiones en un 72%⁶.

Su uso es obligatorio para los conductores y pasajeros, tanto en vías urbanas, interurbanas y travesías.

Antes de comprar un casco de moto:

- ✓ Comprueba que está homologado. En España su etiqueta es "E9".
- ✓ Es mejor comprar un casco integral que cubra el rostro, los ojos, la nuca y las orejas.
- ✓ Es bueno que tenga orificios de ventilación.
- ✓ Procura que tenga colores vivos y claros, mejor si lleva materiales o pegatinas reflectantes.
- ✓ Comprueba que es de tu talla. Asegúrate que la hebilla de seguridad queda bien cerrada y que es imposible sacar el casco aunque tires con fuerza.
- ✓ Si tienes gafas, prueba que se ajusta bien el casco con las gafas puestas.
- ✓ Prueba la visibilidad con la visera bajada. La normativa actual obliga a que sean antivaho y antirayas.

En el caso de **casco para ciclista**, debe cumplir la homologación europea EN1078. El Reglamento obliga a que los ciclistas usen cascos protectores homologados cuando circulen por vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes, extremo calor o razones médicas.

[Enlace a infografía: "Casco. el perfecto aliado"](#)

6 .Revista Tráfico y Seguridad Vial nº 196/2009. DGT. En línea
<http://www.dgt.es/revista/num196/pdf/num196-2009-casco.pdf>

[Enlace a infografía: "Cascos para motoristas"](#)

[Enlace a infografía: "Ciclista a la vista"](#)

6.2.5 SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

El objetivo de las sillas infantiles dentro de los vehículos, como dispositivos de seguridad, es ofrecer una excelente sujeción en el niño y evitar que salga despedido en caso de colisión, cumpliendo la misma función que el cinturón de seguridad en los adultos.

El 75% de las lesiones infantiles por accidentes son evitables si los sistemas de retención infantil (SRI) se utilizan de modo correcto.

Para que funcionen perfectamente, lo ideal es comprar un dispositivo homologado, colocarlo y utilizarlo correctamente en función del peso y talla del niño y no por la edad.

Según el Reglamento General de Circulación, está prohibido circular con menores de doce años en los **asientos delanteros** del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados. Excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 135 centímetros, los menores de doce años podrán utilizar el cinturón de seguridad para adultos.

En **asientos traseros**, las personas cuya estatura no alcance los 135 cm, deberán utilizar dispositivos homologados adaptados a su talla y peso y aquellas cuya estatura sea igual o superior a 135 cm y no superen los 150 cm, podrán utilizar el dispositivo homologado o el cinturón de seguridad para adultos.

Los SRI se clasifican en 5 grupos según el peso del niño, tal y como se indica en la siguiente tabla.

GRUPO / PESO/ TIPO	PROPIEDADES	TIPO
Grupo 0 de 0 a 10 kg	<ul style="list-style-type: none"> ✓ lo utilizan los niños desde su nacimiento hasta que pesan diez kilos ✓ Se debe colocar en los asientos traseros en posición transversal, anclado a los cinturones de seguridad. El propio interior del capazo cuenta con un cinturón ventral para sujetar al bebé. 	capazos
Grupo 0 y 0+ de 0 a 13 kg	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Se utilizan en la parte trasera o delantera del coche. El dispositivo protege al niño mediante los arneses del portabebés que, a su vez, se fija con el cinturón de seguridad. Si se coloca en el asiento del copiloto y éste tiene airbag, hay que desactivarlo. 	portabebés
Grupo 1 y 2 de 9 a 18 kg	<ul style="list-style-type: none"> ✓ El sistema se ancla con el cinturón de seguridad. Es posible colocar el dispositivo en ambos sentidos de la marcha. Es fundamental evitar que el arnés esté demasiado suelto, retorcido o muy apretado. A medida que el niño crezca, se deben ajustar su posición y la holgura. 	Silla a través de un arnés.
Grupo 2 y 3 de 15 a 25 kg	<ul style="list-style-type: none"> ✓ adaptan el recorrido de los cinturones de seguridad convencionales a la altura de los más pequeños. 	elevadores con respaldo
Grupo III de 22 a 36 kg (de 6 a 12 años)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ asientos con un regulador de altura, que permiten acoplar a la talla del niño el cinturón de seguridad del coche. 	elevadores con o sin respaldo

[Enlace externo a infografía de la DGT: "Sistema de retención infantil"](#)

[Enlace externo a infografía: "Sistemas de retención infantil"](#)

7. MOVILIDAD SEGURA, RESPONSABLE Y SOSTENIBLE

La movilidad segura implica minimizar el número y la gravedad de los accidentes.

Actualmente muchos municipios cuentan con **Planes de Movilidad Urbana (PMUS)**, para reducir los efectos negativos asociados al transporte y la contaminación y contribuir al desarrollo sostenible de las ciudades y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Estos Planes cuentan con actuaciones para favorecer el uso del transporte público y el desplazamiento peatonal, con el objetivo de ahorrar combustible y respetar el medioambiente.

También existen **Planes de Transporte para los Trabajadores (PPT)**, que fomentan el uso de otras alternativas al vehículo privado ocupado por una sola persona, mejorando las condiciones de los empleados a la hora de acceder a su centro de trabajo. Entre las medidas están:

- ✓ compartir el automóvil entre compañeros que vivan en la misma zona
- ✓ líneas de transporte exclusivas para los trabajadores,

Algunas ciudades para fomentar el transporte público, disponen de numerosos y eficaces carriles bus, aparcamientos a las afueras de la ciudad, para que las personas dejen sus coches y accedan al centro a trabajar, hacer sus compras... por medio de un servicio eficaz de transporte público.

Otra de las medidas son los **carriles bici**, que conectan distintos puntos de la ciudad, favoreciendo el uso de un **medio de transporte alternativo, barato, sano y ecológico**.

8. JÓVENES SORDOS CONDUCTORES

Según el Reglamento General de Conductores⁷, las personas afectadas por hipoacusia de más del 45% con o sin audífono, deben llevar espejo retrovisor exterior a ambos lados del vehículo e interior panorámico. Estas son las adaptaciones principales que reconoce dicho Reglamento.

Asimismo dicho Reglamento, indica que en los ámbitos regulados por éste, se cumplirán los requisitos exigidos en materia de accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Por lo que se entiende, la enseñanza de la conducción, las pruebas de aptitud y otros procedimientos para obtener el permiso de conducción, entre otras cuestiones deben ser accesibles a las personas con discapacidad.

Por lo demás, los jóvenes conductores sordos tienen los mismos riesgos y las mismas recomendaciones al volante que el resto de la juventud. Como son:

- Hacer un buen uso y mantenimiento de los elementos de seguridad activa de su vehículo (luces, frenos, motor....).
- Respetar las normas de circulación.
- Seguir las recomendaciones de la seguridad pasiva de la que son responsables. Entre otras como ir a una velocidad adecuada, no distraerse con el móvil, con el GPS o signando con otras personas en el interior del vehículo, reducir el cansancio, la fatiga, el estrés y no consumir drogas o alcohol.

⁷ .Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

9. CONDUCTA ANTE UN ACCIDENTE

La Ley obliga a todos los conductores a detenerse y ayudar ante un accidente. Su incumplimiento se considera un delito de omisión y está penado en el Código Penal, especialmente si hay heridos.

La Dirección General de Tráfico (DGT) recomienda seguir la pauta **PAS**:

Proteger-Alertar-Socorrer

Proteger

Hasta que lleguen los servicios de emergencia, debemos:

- Dejar nuestro vehículo en un lugar seguro y con las luces de emergencia encendidas y ponerse el chaleco reflectante.
- Señalizar la zona del accidente colocando los triángulos delante y detrás a unos 50 metros y poner luces de emergencia. Si es de noche, encender los faros dirigidos hacia el siniestro.
- Apagar el contacto del vehículo accidentado para evitar riesgo de incendio.

Avisar

Solicitar ayuda al teléfono único de emergencias nº112 o en los postes SOS de carreteras.

Sin embargo, dichos teléfonos no están adaptados a las personas sordas y personas con problemas de mudez.

En el caso de llamar al 112 habría que acceder a servicios de intermediación o de videointerpretación para personas sordas. También se puede llamar al [Centro de Intermediación](#) enviando un SMS y este Centro llamaría al 112. Hay que dar toda la información posible sobre el accidente y dar nuestro teléfono y nombre por si quieren contactar después con nosotros.

Socorrer

Mientras llegan los servicios de emergencia se debe socorrer a los accidentados.

Para ello:

- No mover a los accidentados. Sólo para sacarlos del vehículo en caso de incendio o riesgo de explosión del vehículo.
- Si el herido es un motorista, jamás quitarle el casco.
- Arrojar a los accidentados y desabrocharles el cinturón de seguridad.
- Taponar heridas o hemorragias.
- Comprobar si están conscientes o inconscientes y si hay heridos que hayan salido despedidos del vehículo.
- Acompañar y tranquilizar a los heridos hasta que lleguen los servicios de urgencia.
- Informar a los equipos de emergencia de todo lo que hemos hecho y detectado.
- Si nuestra ayuda no es necesaria, retirarnos para que los profesionales de emergencias trabajen adecuadamente.

[Enlace a infografía Accidentes: "Depende de ti" Fuente: E-ntérate.Web divulgativa de la DGT. En línea](#)

[Infografía: "Cómo actuar en caso de accidente de tráfico"](#)

[Animación sobre emergencia sanitaria ante un accidente de tráfico. Consejería de Salud, Empresa Pública de Emergencias Sanitarias \(EPES\). Junta de Andalucía.](#)