

ESTRATEGIA GLOBAL SOBRE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL ENTORNO ESCOLAR

M^a Lourdes Pineda Villegas
Jefa de Sección de Seguridad Vial
JPT GRANADA



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Magnitud del problema

ACCIDENTES DE TRÁFICO:

- Primera causa de muerte en la población joven.
- Segunda causa de muerte, tras enfermedades tumorales, en adultos entre 35 y 44.

✓ Se producen alrededor de 80.000 discapacidades permanentes.

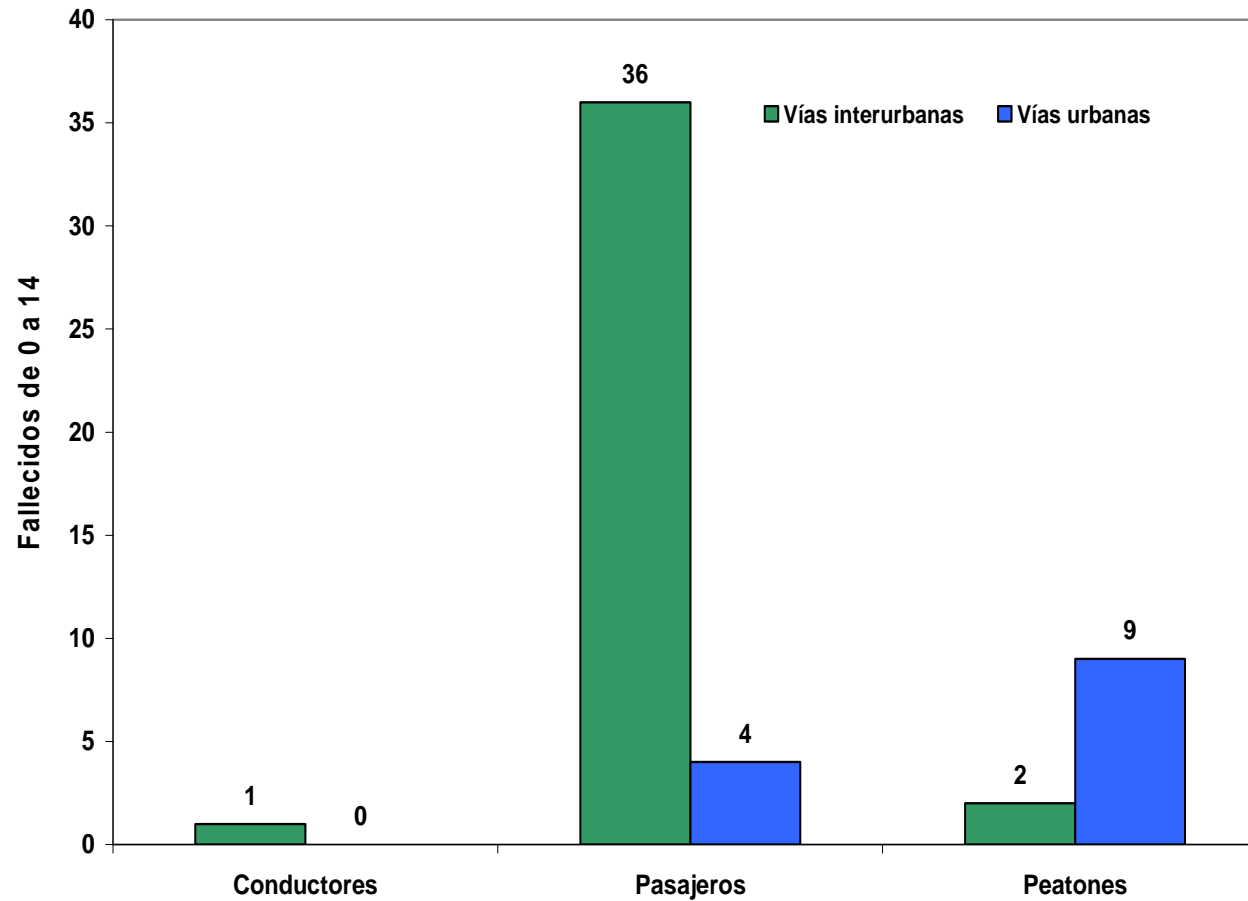
✓ El 37% de las lesiones son lesiones medulares.

Más del 1% del PIB en costes directos e indirectos.

Accidentes niños vías urbanas e interurbanas (2012)

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos *	Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	475	22%	39	151	40%	2.135	43%
Vías urbanas	1.696	78%	13	222	60%	2.847	57%
Total	2.171	100%	52	373	100%	4.982	100%

Fallecidos de 0 a 14 años en función de la vía y tipo de usuario (2012).



Objetivos de seguridad vial

General: Visión “cero”.

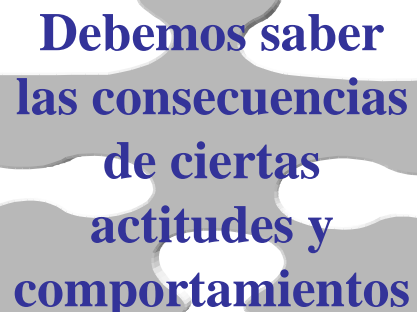
Específico: Reducir al máximo la accidentalidad y sus secuelas.




El factor humano,
es el más
implicado y debe
ser el más
comprometido



La SV es una
responsabilidad
compartida



Debemos saber
las consecuencias
de ciertas
actitudes y
comportamientos



La SV debe
abordarse desde la
prevención

Nuestras herramientas

**Educación,
Formación,
Divulgación y
Comunicación**

Legislación

**Vigilancia
y
Control**

Investigación

Aspectos psico-evolutivos del niño

VISIÓN: La agudeza visual del niño es semejante a la del adulto, pero con visión periférica más limitada y campo visual menor debido a su estatura.

VELOCIDAD: Hasta los 8 años no comprenden plenamente el concepto.

DISTANCIAS: Entre los 6 y 13 años no son fiables al juzgar el espacio entre ellos y los coches que se aproximan.

AUDICIÓN: Los menores de 7 años tienen problemas para localizar la dirección del sonido de un coche que se aproxima por la izquierda o la derecha. Necesitan la confirmación visual.

Control de la atención

✓ **Hasta los 5 años:**

Les atrae otra información irrelevante para su seguridad.

✓ **Hacia los 6 o 7 años:**

Distinguen situaciones en las que deben buscar elementos de seguridad vial y en las que pueden jugar.

✓ **La atención dividida** (visual y motora) se construye progresivamente entre los 5 y los 12 años.



Usuarios de la vía

Infantil (0-6 años)

- Peatón acompañado.
- Usuario de los transportes: públicos/privados.

Primaria (6-12 años)

- Peatón autónomo.
- Usuario de los transportes: públicos/privados.
- Conductor de bicicleta.

Secundaria (12-16)

- Conductor de bicicletas y ciclomotores.

Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020

CONCEPTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA:

“Derecho de los ciudadanos a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible”.

Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020

MENORES: OBJETIVOS OPERATIVOS

REDUCIR LAS SITUACIONES DE RIESGO DEL COLECTIVO INFANTIL COMO USUARIOS DE LAS VÍAS

- Impulsar la SV en el curriculum escolar.
- Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros.
- Mejorar la utilización eficiente de los SRI.

Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020. ÁREAS DE ACTUACIÓN.

1. Educación y formación en el entorno educativo.

2. Comunicación:

- Campañas de información y concienciación.
- Implicación de la sociedad civil.

3. La norma y su cumplimiento:

- Las reformas normativas.
- Vigilancia y control de la disciplina.

4. Zona urbana:

- Hacia una movilidad urbana sostenible y segura.
- El diseño urbano bajo criterios de SV.
- La disciplina en el ámbito urbano.

Impulsar la seguridad vial en el curriculum escolar. Educación y formación en el entorno educativo.

MISIÓN: Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro.

Educación y formación: herramientas que permiten modificar a medio-largo plazo el comportamiento de los usuarios de las vías para que voluntariamente desarrollen comportamientos seguros, siguiendo las normas y extremando la prudencia en sus desplazamientos.

"Educad a los niños y no será necesario castigar a los
hombres.

(Pitágoras)

Impulsar la seguridad vial en el curriculum escolar. Educación y formación en el entorno educativo.

La **Ley Orgánica de Educación** (2006) y la **Ley Orgánica para la Mejora de la Calidad Educativa** (2013) determinan los aspectos básicos del currículo (objetivos, competencias básicas, contenidos y criterios de evaluación).

La EV aparece como un objetivo propio de diferentes etapas educativas, y por tanto debe aparecer en el Proyecto Curricular de Etapa y de Área, así como en la Programación Didáctica.

Actualmente se ha aprobado el RD 126/2014, de 28 de febrero, por el que se establece el **currículo básico de la Educación Primaria**, quedando pendientes los RD de las otras Etapas Educativas.

La EV se incluye en los programas dirigidos a las **personas con discapacidad**, como una parte más de habilidades sociales básicas y de desenvolvimiento en el medio físico y social.

Impulsar la seguridad vial en el curriculum escolar. Educación y formación en el entorno educativo.

- ❖ Elaborar y difundir materiales didácticos en materia de EV, coordinando con las autoridades educativas la puesta a disposición de los mismos (JPT y www.dgt.es).
- ❖ Formar a los educadores y colaboradores en SV, facilitándoles información y materiales.



Educación Vial: otras acciones de apoyo

PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO:

Puesta en práctica de los conocimientos adquiridos teóricamente en el aula.

CLASES:

a) Parques fijos:

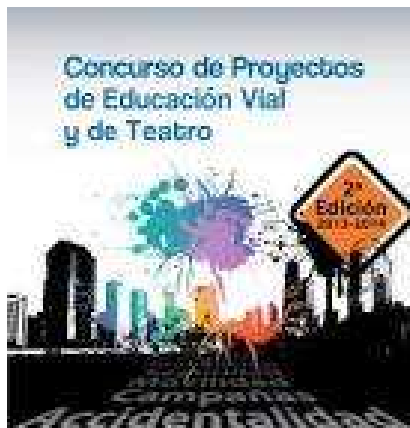
- Granada.
- Motril.
- Exma. Diputación Provincial de Granada.

b) Parques móviles: Limitados.

Educación Vial: otras acciones de apoyo

“Concurso de Proyectos de Educación Vial en el ámbito escolar”

Presentación de proyectos y/o memorias de EV con el objetivo de potenciar la implantación de la EV en los Proyectos Educativos de todos los Centros estatales.



“Concurso de Teatro”

Presentación de un guión de teatro sobre EV cuyos autores han de ser necesariamente personas con discapacidad.

Se intenta potenciar en los destinatarios las capacidades y habilidades de: comunicación, expresión oral, expresión corporal, de relación con los demás, de respeto, de convivencia. Se sienten protagonistas para que los demás valoremos que son capaces de transmitir y de hacer muchas cosas.

Educación Vial: otras acciones de apoyo

MESAS REDONDAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

- ❖ Charla multidisciplinar.
- ❖ Alumnos de 3º y 4º de la ESO y Bachillerato.
- ❖ Bajo petición de Ayuntamientos, Policías Locales y Centros Docentes.



Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros

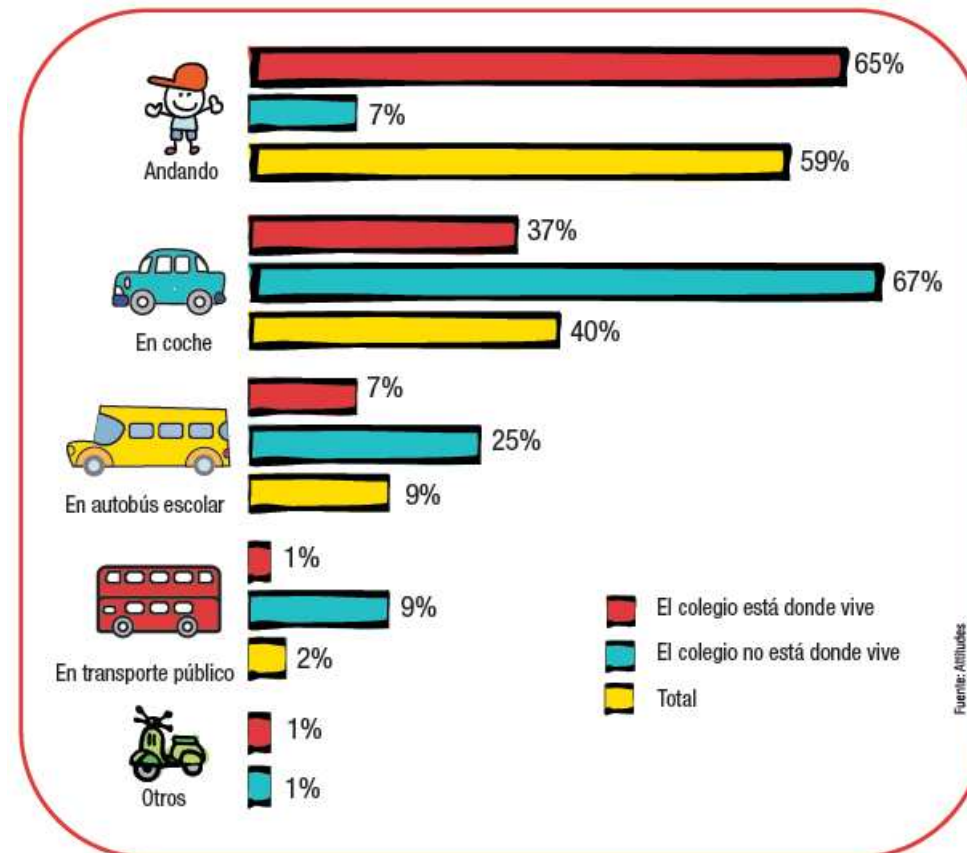
Las horas anteriores o posteriores a la salida de los niños del centro escolar presentan picos de accidentalidad.

La seguridad en los trayectos escolares ha de ser abordada desde **diversas perspectivas**: los trayectos al colegio como peatones, en vehículo privado y en autobús escolar.

Debe fomentarse la **movilidad sostenible**: a pie, en bicicleta, compartir vehículos... minimizando la utilización del transporte privado.

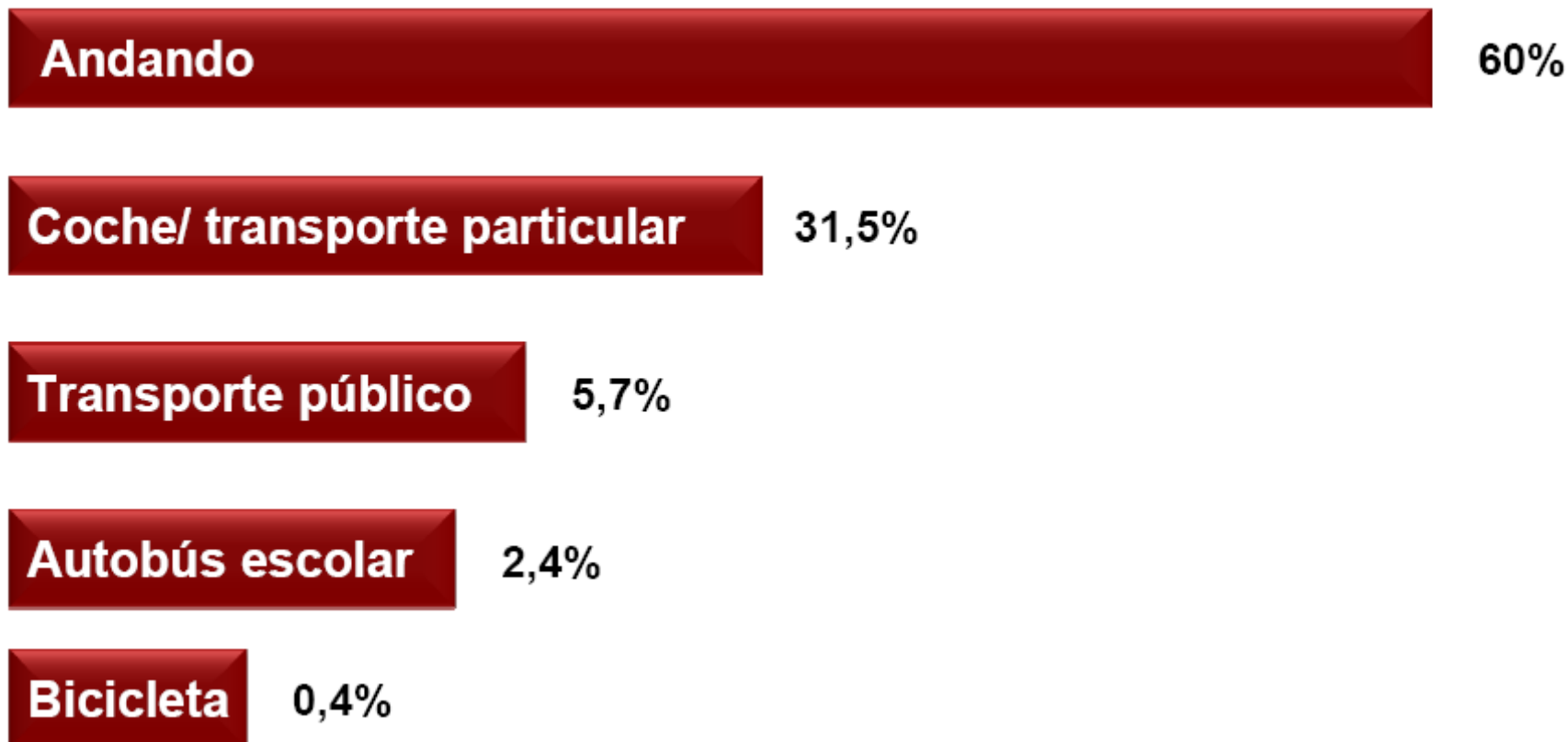


Medios de transporte para ir al colegio



Medio de transporte con el que el niño va al colegio
 Los porcentajes no suman 100 dado que se admite respuesta múltiple

Medios de transporte para ir al colegio



Agentes educadores e influencias



Movilidad sostenible: trayecto A PIE

- ❑ El primer ejemplo: “EN CASA”.



- ❑ El Centro docente:

- ❑ Campañas de promoción: sostenibilidad y salud.

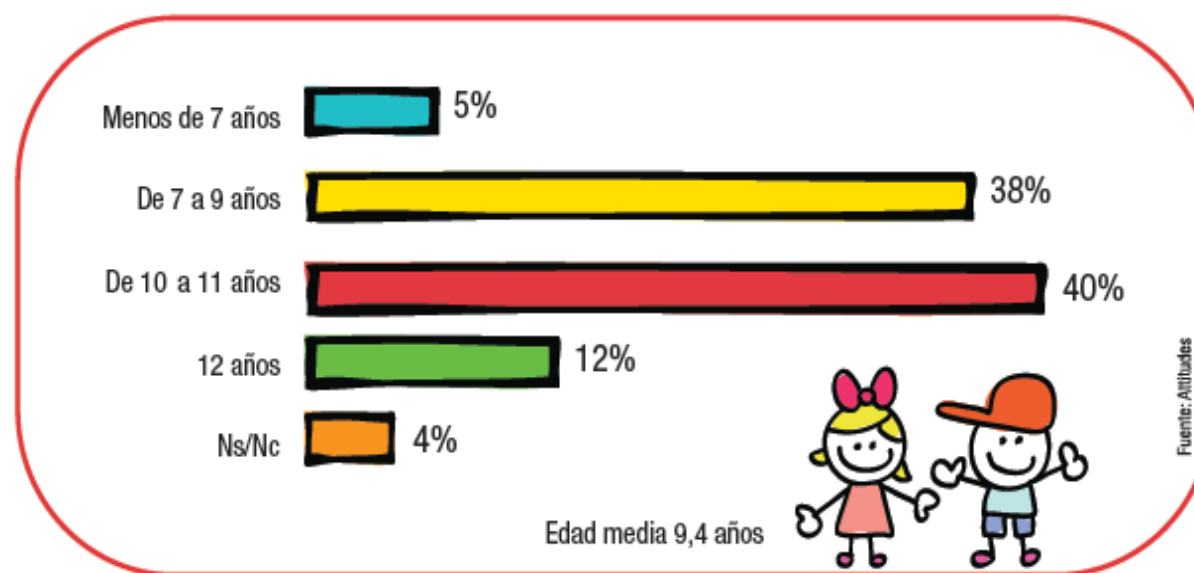


Movilidad sostenible: trayecto A PIE

Estudio “Los Niños, las Ciudades y la Seguridad Vial: Una visión a partir de la investigación”, (Realizado por Attitudes. Año 2009).

- ✓ **El 70% de los niños españoles nunca van solos al colegio.**
- ✓ **La edad media en la que los niños comienzan a ir solos al colegio en España es a los 9,4 años.**
- ✓ **Según los expertos, su dependencia de los padres entorpece el aprendizaje de la autonomía vial y de su desarrollo psicomotor y psicosocial.**
- ✓ **En general, los niños de 8 a 12 años tienen una capacidad teórica para moverse solos por su localidad, pero en la práctica los padres no favorecen esta capacidad de autonomía.**
- ✓ **El 69% de los niños españoles se sienten seguros cuando van por su localidad frente a un 13% que no se sienten seguros.**
- ✓ **En un 94% de los casos, los niños demuestran un nivel de conocimiento muy elevado sobre las normas y señales.**

Movilidad sostenible: trayecto A PIE



Edad a la que el niño empezó a ir solo al colegio

Movilidad sostenible: trayecto en BICICLETA

- ❑ El uso de la bicicleta requiere el conocimiento de un mínimo de normas de circulación y señales para una movilidad segura tanto en el entorno urbano como en carretera y montaña. Campañas de respeto.
- ❑ Obligatoriedad de uso de casco en vías urbanas para menores de 16 años. Reflectantes. Campañas informativas.
- ❑ Beneficioso para el Medio Ambiente y la salud: campañas de promoción.
- ❑ Material específico:
- ❑ PITS.



Uso de vehículo particular

La correcta utilización de los sistemas de retención es clave para reducir las consecuencias de los accidentes: **“cero” niños fallecidos por no llevar SRI.**

LOS SRI SON EL MEJOR SEGURO DE VIDA DEL NIÑO

- Un niño sin sujeción multiplica por 5 las posibilidades de sufrir lesiones mortales o graves.
- 9 de cada 10 lesiones infantiles graves o mortales se habrían evitado si se hubieran utilizado SRI.
- Reduce hasta en un 75% las lesiones en caso de accidente.
- Una sillita mal colocada multiplica por 4 el riesgo de muerte infantil en caso de accidente de tráfico. El 70% de los niños que viajan en coche no utilizan correctamente la sillita.
- El cinturón o arnés debe quedar ajustado, sin holguras y sobre el hombro. Han de estar cómodos y seguros.

Uso de vehículo particular: LSTV y RGCir.

	Asientos delanteros	Asientos traseros	Responsable
Menores de 12 años	Queda prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.	Los menores de 12 años cuya estatura no alcance los 1,35m, deberán utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención adaptado a su talla y peso	El conductor
Menores de 12 años de estatura igual o superior a 1,35m	Excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 1,35 m, los menores de 12 años podrán utilizar el cinturón de seguridad para adultos de que estén dotados los asientos.	Se podrá utilizar indistintamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso o el cinturón de seguridad para adultos	El conductor

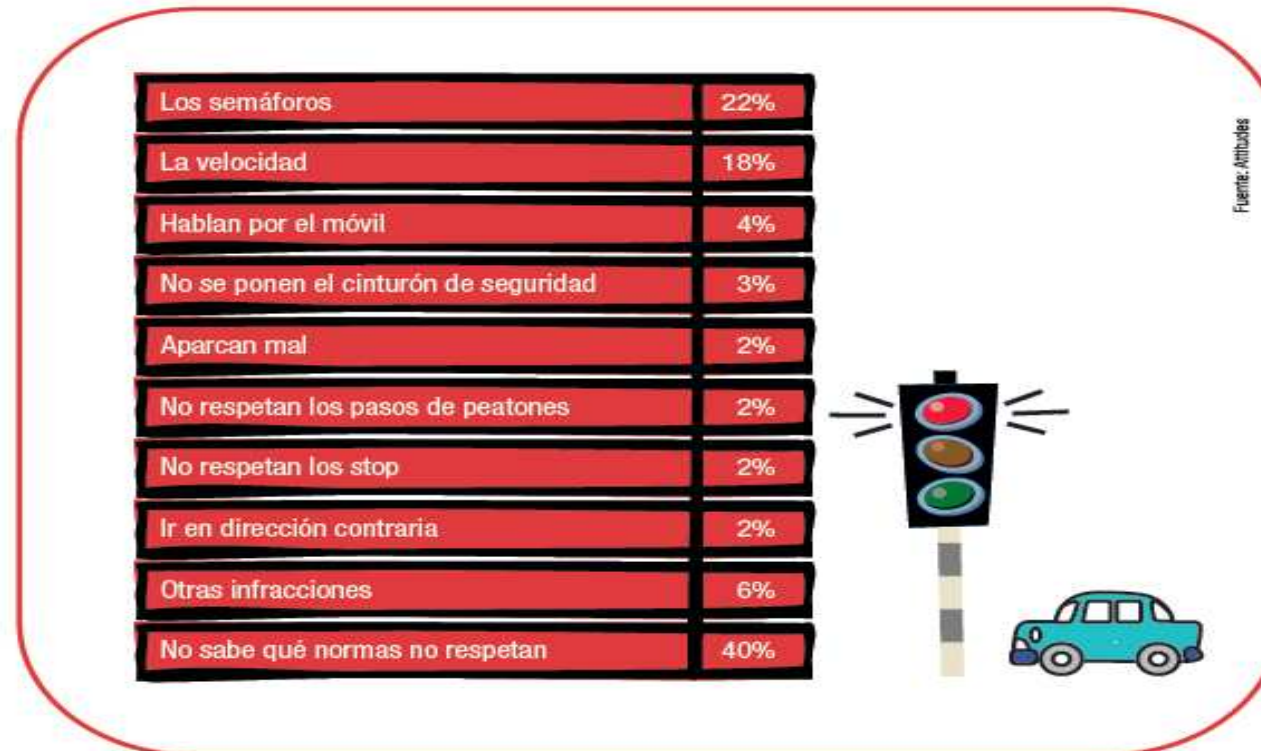
Uso de vehículo particular

SRI: Incrementar su uso y mejorar su utilización eficiente.

- Campañas de información y concienciación (comunitarias, mujeres embarazadas, formación a matronas etc.)
- Personal docente y AMPAS.
- Campañas de vigilancia y control: 100% CS - 75% SRI.

Uso de vehículo particular

Normas de conducir que no respetan los padres (según los menores encuestados):



Qué normas de conducir son las que no respetan sus padres

Uso de vehículo particular

Material específico:



Uso de transporte escolar

- **Implicación de los padres:** llegar con tiempo suficiente, no estacionar o parar en doble fila, comprobar que la subida y bajada la efectúa el niño adecuadamente etc.
- **Implicación del Centro Docente y del AMPA:** Exigir que el bus disponga de cinturones de seguridad.
- **Implicación del acompañante del transporte escolar:** personal debidamente cualificado. Colaboración DGT en su formación.

Campañas de vigilancia y control.

Promover el camino escolar seguro

CAMINO SEGURO

Crear una red de itinerarios seguros para que los niños se desplacen a pie o en bicicleta.

CAMINO SALUDABLE

Promover caminar como una forma activa de luchar contra el colesterol, la obesidad, la ansiedad o el abatimiento.

CAMINO SOSTENIBLE

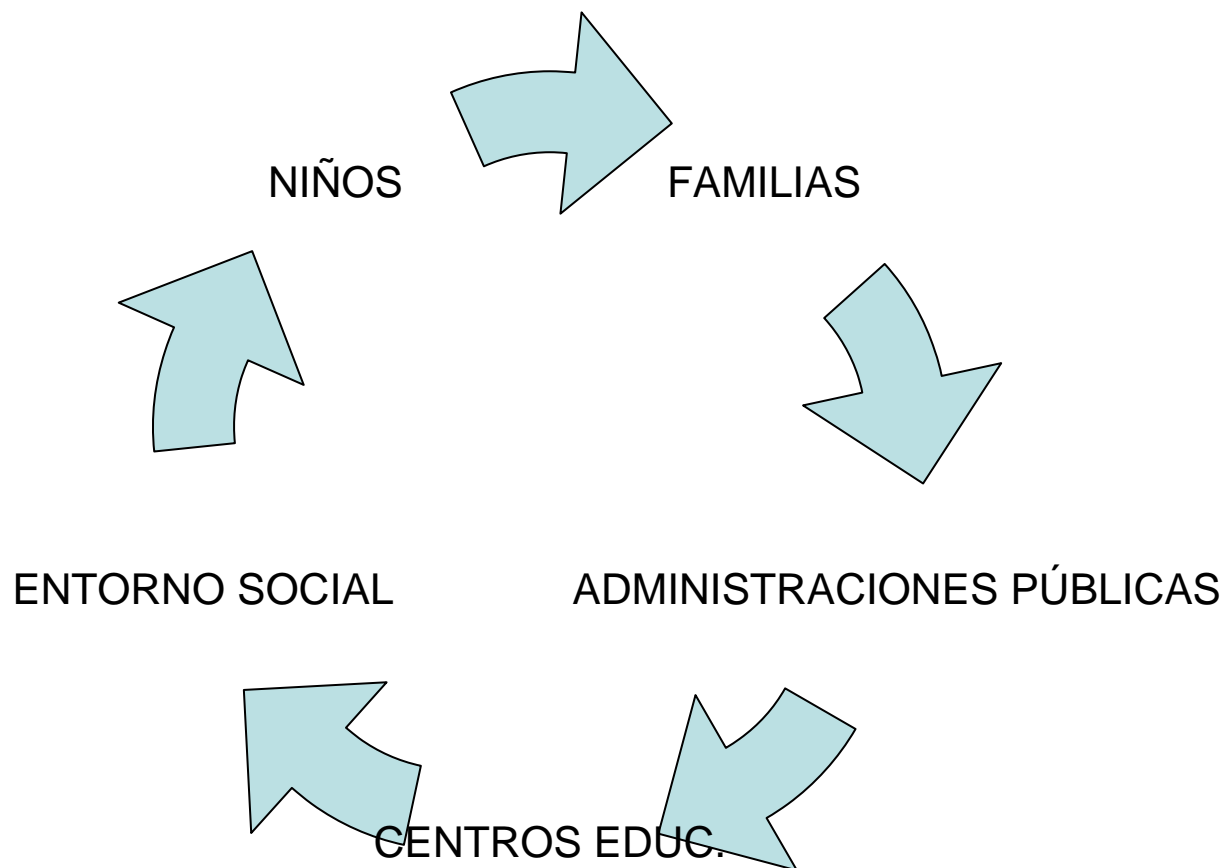
Reducir el número de vehículos privados que trasladan a los menores hasta el Centro Docente.

Se actúa a favor de la calidad del aire, la mejora del Medio Ambiente y la seguridad vial infantil.

CAMINO QUE PERMITE LA AUTONOMÍA

Fomentar la autonomía de los niños en sus trayectos cotidianos, creando condiciones de seguridad.

El camino escolar seguro es cosa de todos



El camino escolar seguro es cosa de todos

NIÑOS:

- ❖ Aprenden a desplazarse con seguridad adquiriendo autonomía progresivamente.
- ❖ Tienen la oportunidad de participar y opinar en la mejora de su barrio.
- ❖ Quemán energías de forma sencilla y económica al desplazarse a pie o en bicicleta.

El camino escolar seguro es cosa de todos

FAMILIAS:

- o Se organizan entre las familias sistemas de acompañamiento colectivo de menores.
- o Se organizan jornadas para llegar caminando o en bicicleta al colegio.
- o Se organizan encuentros para que las familias conozcan el proyecto y comprendan la necesidad de cambiar hábitos.

El camino escolar seguro es cosa de todos

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS:

- Se sitúa a la infancia como eje transversal de las intervenciones públicas con competencias en el espacio urbano y la seguridad.
- Se analiza la ciudad desde la perspectiva de los peatones y se interviene en el entorno de los colegios y en los caminos de acceso.
- Se organizan procesos de participación con niños y se reconocen sus demandas específicas.

El camino escolar seguro es cosa de todos

CENTROS EDUCATIVOS:

- ✓ El colegio colabora con el Ayuntamiento y asume un papel activo en la mejora del barrio.
- ✓ La movilidad segura y sostenible es un tema que puede ser incorporado y trabajado en el aula. “La educación vial es una educación en valores”.

El camino escolar seguro es cosa de todos

ENTORNO SOCIAL:

- Se establecen acuerdos con los comerciantes para que ejerzan un sano control social sobre la seguridad del barrio.
- Se puede promocionar la participación ciudadana en la vigilancia de la SV en los entornos escolares bajo la dirección de las políticas locales y como complemento de su actuación. Se propone la participación de las AMPAS, jubilados y voluntarios en la vigilancia de la SV del entorno escolar.

El proyecto de camino escolar seguro

FASE 1: ACTUACIONES PREVIAS

- Definición del proyecto.
- Objetivos.
- Creación de una Comisión Técnica.

FASE 2: DIAGNÓSTICO

- Análisis de la movilidad: hábitos de desplazamiento y recogida de información.
- Elaboración de mapas con itinerarios.
- Identificación de problemas y causas.

FASE 3: ELABORACIÓN DEL PLAN Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

- En el ámbito formativo y educativo y en el espacio público.
- Calendario y recursos.

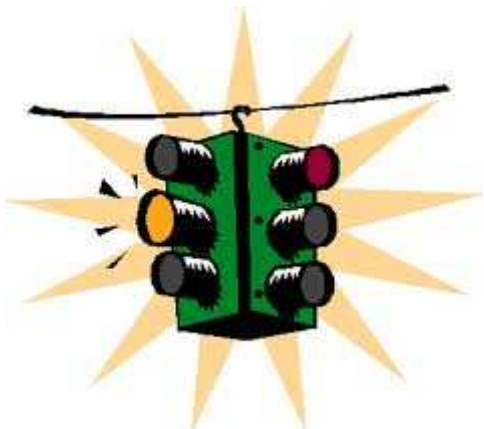
FASE 4: SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.

El proyecto de camino escolar seguro

Se trata de seleccionar **itinerarios básicos de ida y vuelta del colegio**:

➤ A través de la revisión de los elementos que conforman la movilidad urbana a pie, en bicicleta o en transporte público.

➤ Dejando el vehículo privado para un uso subsidiario en este tipo de desplazamientos.



▪ **Aceras amplias**, con semáforos que duren lo suficiente para que les de tiempo a pasar.

▪ **Semáforo** sin luz ámbar.

▪ **Parada** donde los padres dejen a los niños y de ahí con un adulto, van andando al colegio.

▪ **Los comerciantes** ayudan a los que van solos al colegio.

▪ **Prohibición de aparcar** a la entrada y salida del colegio, evitando aglomeraciones.

▪ **La señalización** indicará que la velocidad máxima será de 30 km/h.

▪ **Parking para bicicletas**.

▪ **Policía** para regular la entrada al colegio

CAMINO ESCOLAR PASO A PASO



www.dgt.es

La zona urbana en el Plan E. de SV 2011-2020

MISIÓN: conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables.

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN:

- **Hacia una movilidad urbana sostenible y segura:** Impulsar planes urbanos de SV; mejorar la información sobre los accidentes en el ámbito urbano etc.
- **El diseño urbano bajo criterios de SV:** velocidad en travesías, zonas peatonales, zonas 30 etc.
- **La disciplina en el ámbito urbano:** incorporar las ciudades a las grandes campañas nacionales de vigilancia y control; uso del cinturón de seguridad y SRI; disciplina en los semáforos etc.

CONVENIOS BÁSICOS BILATERALES

Convenio Básico Bilateral DGT-FEMP (25 noviembre 2009)

Cuerpo del Convenio:

Objeto, obligaciones de las partes, comisión de seguimiento etc.

Anexos:

❖ Documento de Seguridad: canales de comunicación, control de acceso etc.

❖ Actuación en infraestructuras y ejecución de instalaciones de SV y gestión del tráfico urbano: contenido económico/fiscalización previa de la Intervención de la AGE

❖ Cesión de vehículos y equipos medidores de potencia, velocidad y alcohol: Plenamente operativo.

❖ Colaboración para la elaboración de planes urbanos de SV: 10 seleccionados a nivel nacional (Ayuntamiento de Granada).

Situación actual Granada:

29 suscritos

Convenios Básicos Bilaterales: obligaciones

POR PARTE DE LA DGT:

Dar acceso a los Registros de Vehículos y Conductores e Infractores.

Comunicar periódicamente al Ayuntamiento los datos del registro de vehículos sobre nuevas matriculaciones, cambios de titularidad y de domicilio y bajas.

Colaborar en la puesta en marcha de aplicaciones informáticas para la transmisión de datos de accidentes al Registro de Víctimas y al Registro de Conductores e Infractores.

Facilitar información sobre accidentalidad y resultados campañas.

Publicar anualmente el calendario de campañas básicas y poner a disposición material divulgativo y de comunicación.

Convenios Básicos Bilaterales: obligaciones

POR PARTE DEL AYUNTAMIENTO:



Comunicar sanciones graves y muy graves: Puntos.

Comunicación de accidentes con víctimas.

Comunicar vehículos que adeudan Impuesto Circulación.

Participación en las campañas de vigilancia y control.

Comunicación resultados de las campañas.

Remisión datos actividad vehículos y aparatos cedidos.

Conclusiones

La prevención de los accidentes de tráfico y sus consecuencias pasa ineludiblemente por una **actuación de todos los agentes participantes**, respetando su contexto y las posibilidades de cada uno, pero siempre bajo el paradigma de la **coordinación** de la acción a desarrollar.

Todo ello en beneficio de la **Seguridad Vial y de la Educación Vial como una educación en valores.**

**MUCHAS GRACIAS POR SU
ATENCIÓN**

mlpineda@dgt.es

[**jptgr@dgt.es**](mailto:jptgr@dgt.es)