

“La gestión del vehículo en zona urbana”

XV Encuentro ciudadano con la movilidad

17/11/2016

Ramón Ledesma Muñiz
Asesor de PONS Seguridad Vial.

1.- Reflexiones , objetivos.

2.- Medidas y acciones.

3.- Conclusiones.

1.- Reflexiones , objetivos.

2.- Medidas y acciones.

3.- Conclusiones.

INTRODUCCIÓN



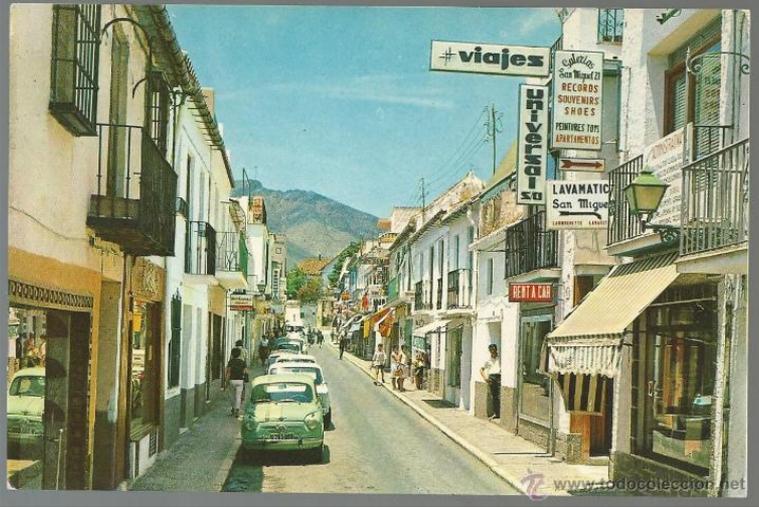
**1er OBJETIVO:
CONVIVENCIA
URBANA**

Del campo a la ciudad

Desarrollo de IDEAS, más CIVILIZACIÓN

INTRODUCCIÓN

2º OBJETIVO: CELERIDAD



Ya en la ciudad, aparece el automóvil



Todo se traza para darle celeridad y rapidez.

INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN

GAME OVER

CELERIDAD

CONVIVENCIA

Pérdida espacio de convivencia —→ Ciudad por y para el automóvil

NUEVA FILOSOFÍA VIAL

Ahora queremos recuperar los dos objetivos



Fuente:Turismo-Spot.com



Fuente: Google Maps

1.- El cambio social.

2.- La calle: el espacio físico del cambio.

3.- Del “pasar” al “estar”.



1.-Es irreversible, es trabajo, es imaginación, es convivencia, es política, es bicicleta – peatón – coexistencia.

2.- No es fácil, no es rápido, no es imposible, no es cómodo.

La realidad jurídica actual.....

La realidad actual.

Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

Artículo 121. Reglamento General de Circulación



1.- Reflexiones y objetivos.



Los conductores de (...) ciclos (...), en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada

Artículo 36 Reglamento General de Circulación.



1.- Reflexiones y objetivos.

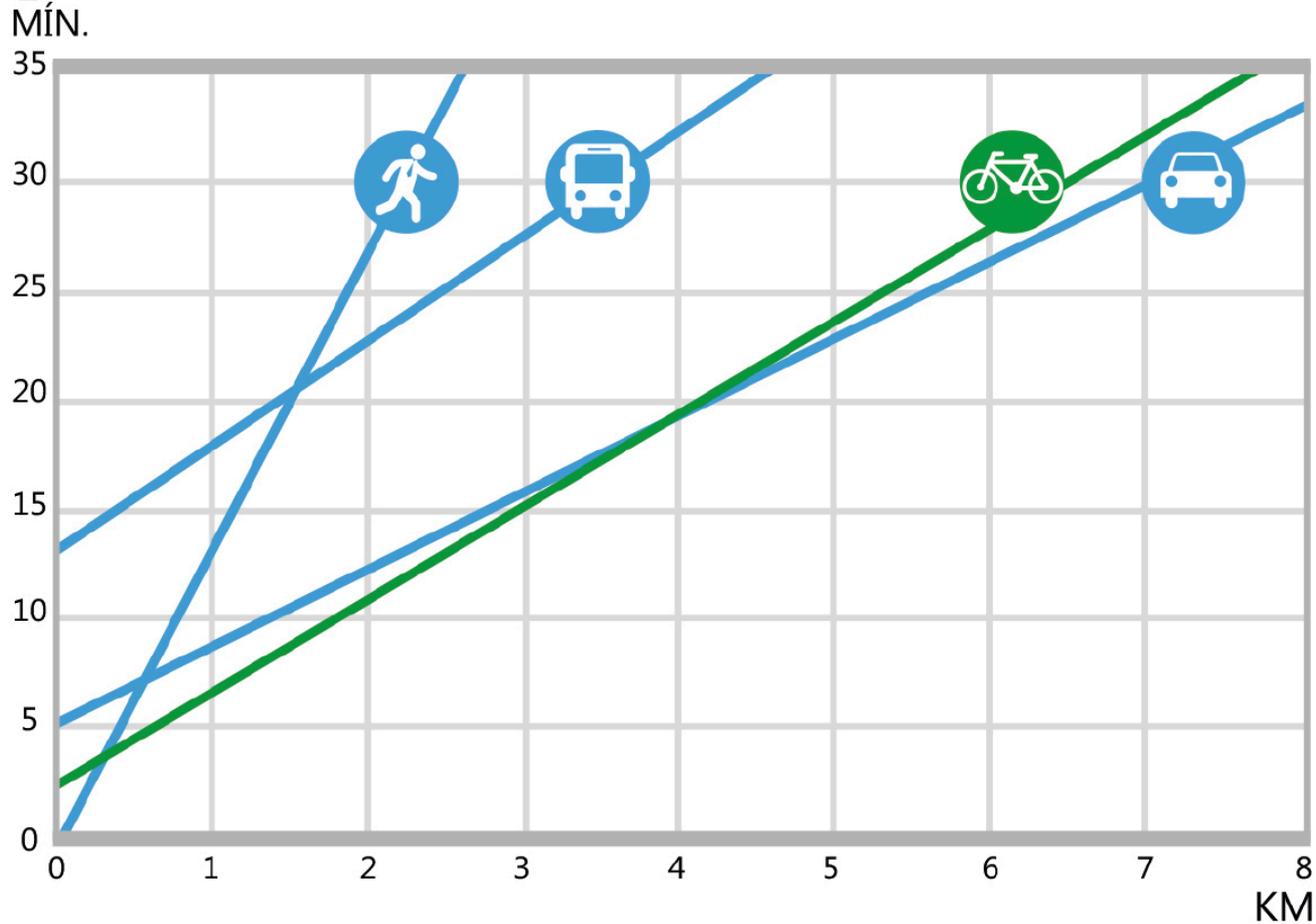
Hacia una nueva filosofía vial

1.- Reflexiones y objetivos.



Los dos actores

LA BICICLETA: UNA SOLUCION



Fuente: Dekoster & Schollaert

1.- Reflexiones , objetivos.

2.- Medidas y acciones.

3.- Conclusiones.

A close-up photograph of a bicycle's rear cassette and chain mechanism. The image shows the silver metal sprockets of the cassette and the black chain links. The background is blurred, showing the red frame of the bicycle and the spokes of the rear wheel. A dark blue rounded rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text '¿Qué HACEMOS?'.

¿Qué HACEMOS?

A LA SOCIEDAD CIVIL



Presentación del libro de ConBici Ciudades y Bicicletas El papel de las ordenanzas municipales

15 de septiembre a las 11 h.
en la FUNDACIÓN PONS
C/ Serrano, 138 (Madrid)

ConBici, fijándose en modelos de éxito, pretende ofrecer respuestas y soluciones viables a la situación urbanística y legislativa actual en relación a la bicicleta, sin que ello suponga que renuncie a proponer otras más globales y ambiciosas para acercarnos a un modelo de ciudad muy diferente del que ahora conocemos.

Fuente: Svqenbici

1.- PENSAR

2.- EXPONER

3.- EMPUJAR

A LA ADMINISTRACION



Fuente: Svqenbici

- 1.- ESCUCHAR Y ENTENDER
- 2.- GARANTIZAR SEGURIDAD
- 3.- LEGISLAR POSICION
- 4.- FOMENTAR E INCENTIVAR

A close-up photograph of a bicycle's rear cassette and chain mechanism. The image shows the silver-colored sprockets of the cassette and the black chain links. The background is blurred, showing the red frame of the bicycle and the spokes of the rear wheel.

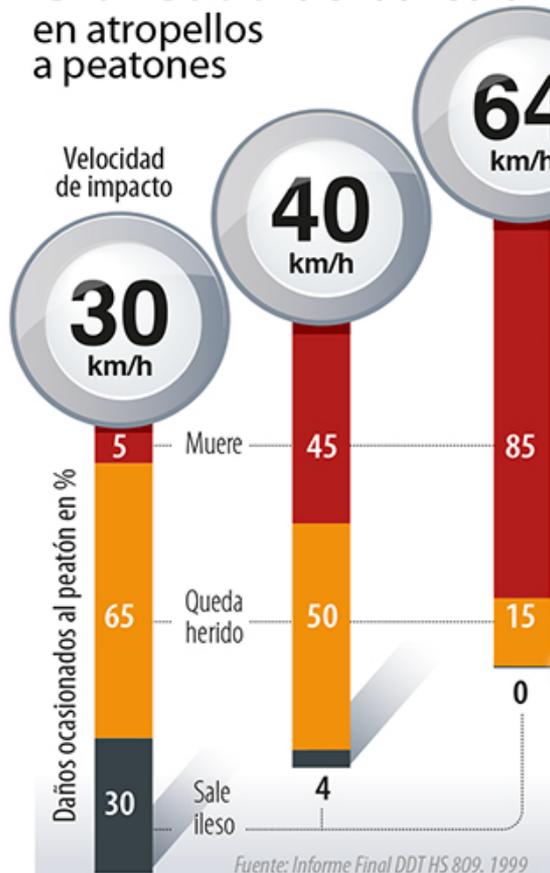
**¿Qué hacemos con el
vehículo?**

A close-up photograph of a bicycle's rear gear cassette and chain. The gears are silver and the chain is black. The background is blurred, showing red and white elements, possibly parts of the bicycle frame or a person's clothing.

**GESTIONAR VELOCIDAD
Y
RESTRICCIONES DE
CIRCULACIÓN**

GESTIONAR VELOCIDAD

Gravedad de las lesiones en atropellos a peatones



Probabilidad de muerte para un peatón atropellado



Fuente: Grupo de Trabajo Interdisciplinario sobre Accidentes Mecánicos (1986); Waltz et al. (1983) y Ministerio Sueco de Transporte (2002)

Fuente: Informe Final DDT HS 809. 1999

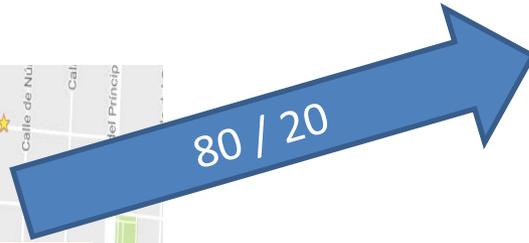
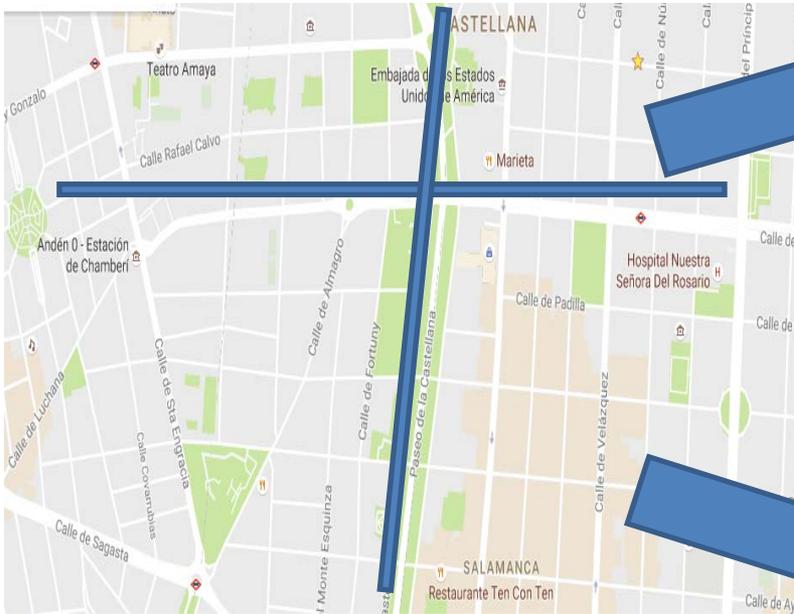
A close-up photograph of a bicycle's rear cassette and chain mechanism. The image shows the metallic sprockets of the cassette and the chain links. The bicycle frame is red, and the background is blurred. A dark blue rounded rectangle is overlaid on the center of the image, containing white text.

**¿Cómo se gestiona la
velocidad urbana?**

A close-up photograph of a bicycle's drivetrain, showing the chain, gears, and a red handlebar grip. The image is slightly blurred, focusing on the mechanical components.

**Del principio de “celeridad” del vehículo
al
principio “vida protegida”**

ESTRATEGIA LOCAL DE CONTROL DE VELOCIDAD 2016 - 2020



“CORREDORES”

CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA.

OBJETIVO VELOCIDAD: EL FALLECIMIENTO

DESTERRAR LA SENSACION DE IMPUNIDAD

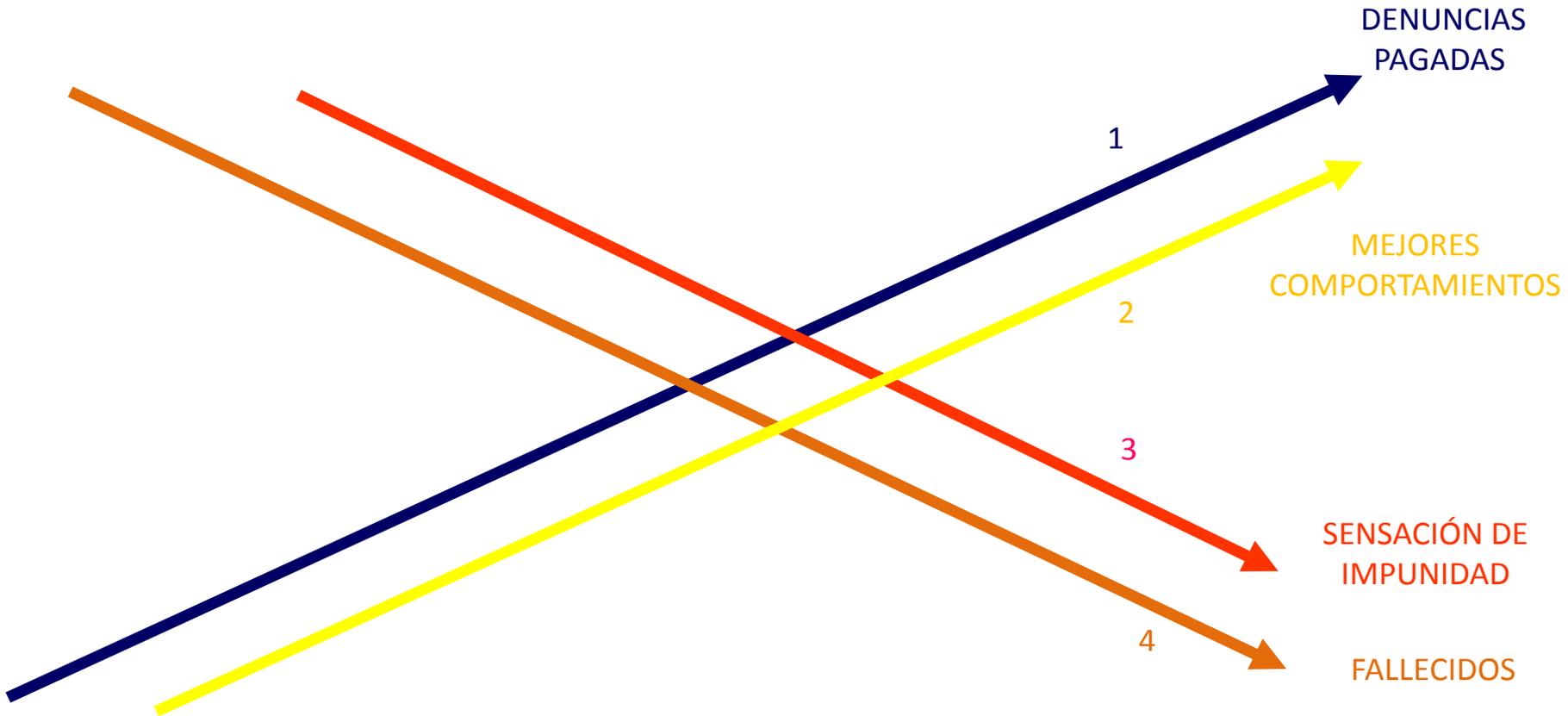
GESTIÓN POLÍTICA DEL RADAR: CONSTANCIA ESTRATÉGICA, COMUNICACIÓN PREVIA Y POSTERIOR, INDICADORES.

DENUNCIAS: % PAGO Y TIEMPO DE NOTIF.



“CORREDORES”

La “fórmula”.



“ BARRIO TRAFICO ”

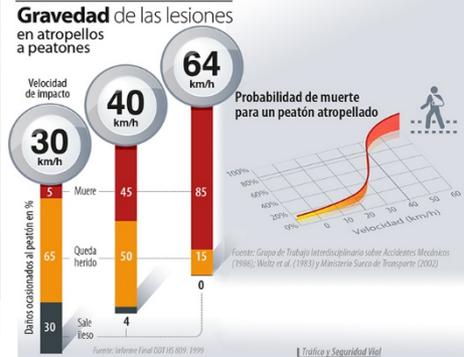
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA.

OBJETIVO VELOCIDAD: GRANDES LESIONES

CONTROL “FISICO” DEL VEHICULO. DEL PASO DE PEATONES AL PASO DE VEHICULOS. DEL “VEHICULO CON DERECHOS” al “VEHICULO INTRUSO”

GESTIÓN POLÍTICA DEL RESALTO: SOLUCIONES FISICAS EFECTIVAS PERO RACIONALES.

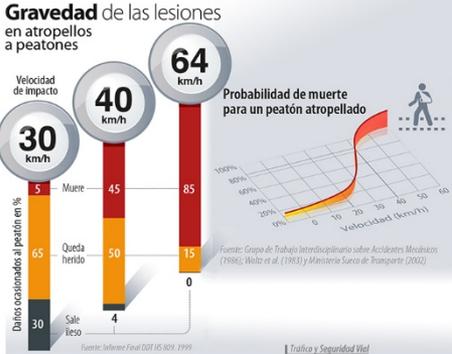
DE LOS PASOS PARA PEATONES A LOS PASOS PARA VEHICULOS.



“CALLES ESTANCIA”



CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA.
OBJETIVO VELOCIDAD: SIN LESIONES
EL VEHÍCULO “ANOMALÍA”
LA PLATAFORMA UNICA “CALMA”.
EXENCIÓN DE SEÑALIZACIÓN.
GESTIÓN POLÍTICA DEL USO
ESPORÁDICO



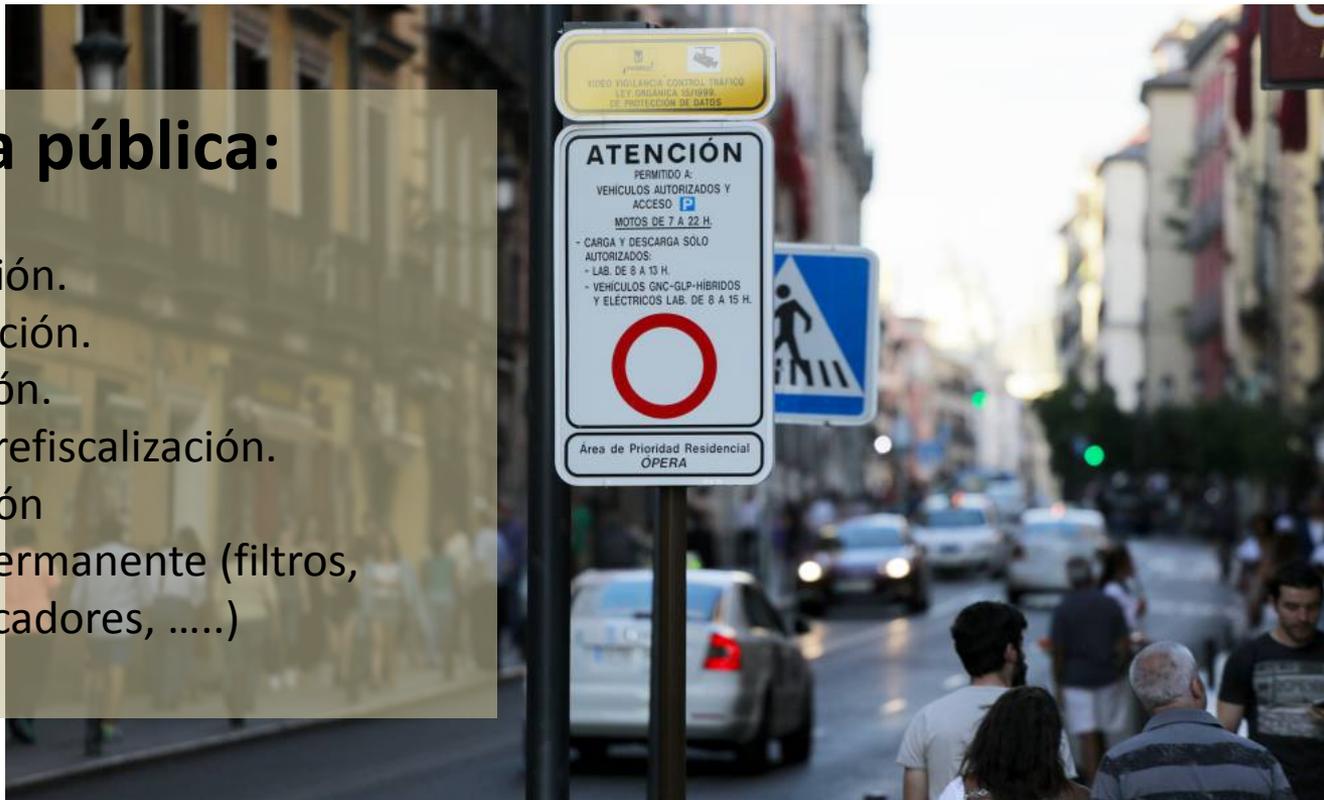
CUADRO INDICADORES

	 INDICADORES DE GESTIÓN	 INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD
AREA CORREDORES	<ul style="list-style-type: none"> - Nº denuncias velocidad - Notificadas - Tiempo de notificación - Pagadas - % vehículos exceden límite 	<ul style="list-style-type: none"> - Fallecidos. - Lesionados graves - Lesionados leves.
AREA ESTANCIA	<ul style="list-style-type: none"> - Nº de kilómetros “pacificados” - Nº de pasos de peatones elevados. - Nº kilómetros de plataforma única de calzada y acera 	<ul style="list-style-type: none"> - Fallecidos. - Lesionados graves - Lesionados leves.

GESTIONAR RESTRICCIONES

Gerencia pública:

- 1.- Participación.
- 2.- Comunicación.
- 3.- Información.
- 4.- Periodo prefiscalización.
- 5.- Fiscalización
- 6.- Gestión permanente (filtros, revisión, indicadores,)
- 7.- Revisión.



1.- Reflexiones , objetivos.

3.- Conclusiones.

- ✓ El cambio: hacia una nueva “filosofía” vial.
- ✓ Los roles: la sociedad civil decide. La Administración escucha.
- ✓ La tarea: de calles de “pasar” a calles de “estar”.
- ✓ El vehículo: gestión de velocidad y restricciones.
- ✓ Las herramientas: fiscalización electrónica y fiscalización física.
- ✓ La gestión pública: participación, gestión y comunicación.

DATOS DE CONTACTO

Ramón Ledesma Muñiz
seguridadvial@pons.es



+34 91 700 75 52
+ 34 607 500 909



@pons_Svial



PONS Seguridad Vial

www.ponsseguridadvial.com