

## 10. SEGURIDAD VIAL

## ÍNDICE

10. SEGURIDAD VIAL .....	3
10.1. SEGURIDAD VIAL EN TRÁFICO RODADO.....	3
10.1.1. INFRACCIONES .....	3
10.1.2. SINIESTRALIDAD .....	5
10.1.3. SEÑALIZACIÓN DEL TRÁFICO RODADO .....	10
10.2. SEGURIDAD VIAL EN TRÁFICO PEATONAL .....	13
10.2.1. PASOS DE PEATONES .....	13
10.2.2. SINIESTRALIDAD .....	16
10.2.3. PUNTOS CONFLICTIVOS.....	17
10.3. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO .....	17
10.3.1. ASPECTOS FUNDAMENTALES.....	17
10.3.2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES.....	17
10.3.3. AMENAZAS Y OPORTUNIDADES.....	18
10.3.4. CONCLUSIONES.....	18

## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. Comparativa de denuncias por causas de estacionamiento entre los años 2014 y 2018. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>4</i>
<i>Tabla 2. Comparativa de denuncias por causas de circulación entre los años 2014 y 2018. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>5</i>
<i>Tabla 3. Distribución de víctimas según su gravedad por años. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>9</i>
<i>Tabla 4. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en Alcalá la Real. Fuentes: INE y Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>9</i>
<i>Tabla 5. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en España. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>
<i>Tabla 6. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en Andalucía. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>
<i>Tabla 7. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en la provincia de Jaén. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>
<i>Tabla 8. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en municipios de España con una población entre 20.001 y 60.000. Fuente: INE y DGT. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>
<i>Tabla 9. Comparativa de tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>
<i>Tabla 10. Distribución de víctimas por atropellos según la gravedad de los daños. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>16</i>
<i>Tabla 11. Tasa de víctimas debidas a atropellos por cada 100.000 habitantes en Alcalá la Real. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>17</i>
<i>Tabla 12. Tasa de fallecidos y heridos graves por atropellos por cada 100.000 habitantes en los municipios de entre 20.001 y 60.000 habitantes a nivel nacional. Fuente: DGT. Elaboración propia.....</i>	<i>17</i>

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1. Evolución de las infracciones. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>3</i>
<i>Ilustración 2. Distribución por tipología de infracciones debidas al estacionamiento. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>4</i>
<i>Ilustración 3. Distribución por tipología de infracciones debidas a la circulación. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 4. Accidentes totales por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 5. Distribución mensual del total de accidentes. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 6. Distribución de accidentes por tipo. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 7. Accidentes debidos a colisiones por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 8. Distribución mensual de accidentes debidos a colisiones. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 9. Accidentes debidos a salidas de vía por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 10. Distribución mensual de accidentes debidos a salidas de vía. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>7</i>

Ilustración 11. Atropellos por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....	7
Ilustración 12. Distribución mensual de atropellos. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....	8
Ilustración 13. Concentración vial de accidentes totales y por tipología en las calles de Alcalá la Real. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....	8
Ilustración 14. Víctimas totales por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....	9
Ilustración 15. Distribución anual según gravedad de las víctimas. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.....	9
Ilustración 16. Estado de la señalización. Elaboración propia.....	12
Ilustración 17. Calle Álamos, una de las principales calles. Presenta una buena señalización.....	12
Ilustración 18. Cruce con la Avenida Iberoamérica. Es una de las calles principales del municipio. Las marcas viales presentan un buen estado.....	12
Ilustración 19. Zona amplia de la Calle Llanete del Mercado. Carece de señalización horizontal.....	12
Ilustración 20. Calle Maestro Garrido. El "ceda" carece de señalización vertical.....	13
Ilustración 21. Cruce calles Córdoba, Miramota y Llanete del Mercado. El cruce carece de señalización.....	13
Ilustración 22. Calles en las que existe al menos un paso de peatones.....	14
Ilustración 23. Criterios de diseño de pasos sobreelevados. Fuente: Orden FOM/3053/2008.....	14
Ilustración 24. Vado peatonal según Art. 16 del Decreto 293/2009. Fuente: Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad.....	15
Ilustración 25. Paso peatonal según Art. 17 del Decreto 293/2009. Fuente: Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad.....	15
Ilustración 26. Paso de peatones sobreelevado. Sí existe continuidad acera-paso. En vez del pavimento táctil direccional se ha colocado baldosas de botones.....	15
Ilustración 27. Paso de peatones regulado por semáforo. Se aprecia continuidad acera-paso. Falta el pavimento táctil direccional.....	15
Ilustración 28. El paso de la izquierda es un paso sobreelevado al que le falta el pavimento táctil direccional. El paso de la derecha, a pesar de tener el vado rebajado, se aprecia una discontinuidad entre la acera y la calzada. Además, carece de la señalización vertical necesaria y del pavimento táctil direccional.....	16
Ilustración 29. Paso con rebaje en acera. Falta el pavimento táctil direccional y la señalización vertical.....	16
Ilustración 30. Pasos en la calle Álamos. A pesar de tener el rebaje del acera y buena señalización, en los vados se carece del pavimento táctil así como direccional.....	16

## 10. SEGURIDAD VIAL

La circulación de vehículos a motor y el movimiento o tránsito de personas y mercancías forma parte de la vida cotidiana de nuestra sociedad. Esta movilidad se realiza de forma masiva y simultánea, por lo que lleva consigo una serie de problemas que precisan la ordenación y regulación para que su ejercicio no vaya en detrimento de intereses individuales ni colectivos que deben ser objeto de protección pública.

El máximo exponente de las consecuencias negativas de esa movilidad masiva son los accidentes de circulación, los cuales suponen un alto coste para la sociedad y obligan a los poderes públicos a intervenir para el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial.

El objetivo de la seguridad vial es conseguir una movilidad segura, viéndose afectada por diversos factores como el estado de las carreteras, climatología, señalización, comportamiento de los usuarios, vigilancia, etc.

La movilidad urbana es la circulación de vehículos y el movimiento y tránsito de personas y mercancías que tiene lugar dentro de los cascos urbanos de los pueblos y ciudades para la realización de las actividades cotidianas. Es un tipo de movilidad particular en el que interaccionan multitud de formas de desplazamiento y de sujetos. La zona urbana está marcada por la convivencia de los colectivos más vulnerables, peatones y ciclistas, con los vehículos a motor. La correcta regulación de esta movilidad y del comportamiento de todos los sujetos implicados determina el nivel de seguridad vial existente en los cascos urbanos.

La Estrategia española de seguridad vial 2011-2020 desarrollada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial plantea como objetivos, con relación a los colectivos más vulnerables, la mejora de la seguridad de los itinerarios y espacios peatonales, la profundización en el conocimiento de las causas de la accidentalidad, la mejora de la capacitación y las actitudes de peatones y ciclistas, así como la promoción de la movilidad a pie o bicicleta.

En el presente documento se realiza el diagnóstico de la seguridad vial dentro del casco urbano de Alcalá la Real, a partir de los datos obtenidos de diferentes fuentes.

### 10.1. SEGURIDAD VIAL EN TRÁFICO RODADO

#### 10.1.1. INFRACCIONES

Los datos de infracciones han sido facilitados por la Policía Local de Alcalá la Real. Estos datos abarcan el periodo 2014 – 2016 y el año 2018, no teniendo datos del año 2017. En el Anexo 5. Relación de infracciones. Estadística policía local se pueden consultar estos datos en bruto.

En primer lugar, se ha analizado la evolución total de infracciones en el periodo considerado. En el gráfico de la "Ilustración 1" se representa esa evolución total, así como la evolución de las infracciones relacionadas con el estacionamiento y la evolución de las relacionadas con la circulación.

Del análisis de este gráfico se deduce que ha habido una reducción global de las infracciones cometidas en el periodo de estudio, siendo este descenso del 50,29 %. Analizando los datos por intervalos, se observa que el descenso es especialmente acusado en el año 2015, cuya disminución fue del 59,52 % con respecto al año anterior. Sin embargo, desde el 2015 hasta el 2018 se ha incrementado el número de denuncias un 19,38 %.

Se comprueba en el gráfico también que el número total de infracciones está directamente relacionado con las debidas al estacionamiento, ya que son las más habituales. En el año 2014, las infracciones por cuestiones de estacionamiento supusieron el 79,00 % del total, siendo el 82,95 % del global del 2018. La tendencia de descenso y aumento de las denuncias por infracción en el estacionamiento es similar a las totales.

Las denuncias debidas a cuestiones relacionadas con la circulación sí han experimentado un descenso continuo desde el año 2014, habiéndose reducido un 59,63 % en el periodo estudiado.

De estos datos se puede concluir que la principal causa de infracción vial en el casco urbano de Alcalá la Real es el mal estacionamiento. Aunque se redujo mucho el número de denuncias por esta causa en el año 2015, desde entonces la tendencia está yendo al alza, suponiendo un porcentaje muy importante del total. En cuanto a las denuncias por motivos de circulación, éstas sí siguen una tendencia descendente a lo largo del tiempo, suponiendo un porcentaje pequeño del total de las infracciones.

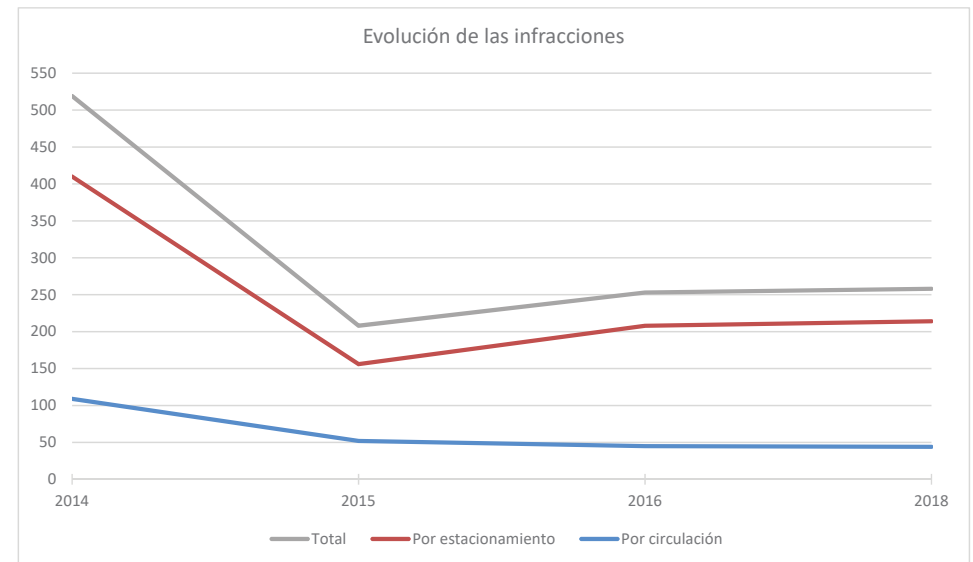


Ilustración 1. Evolución de las infracciones. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

En los siguientes gráficos se representan las infracciones por estacionamiento y por circulación, divididas por tipología.

Los motivos más comunes de infracción por estacionamiento a lo largo de la serie histórica son el estacionamiento en zona prohibida por marca vial o señal vertical, el estacionamiento en vado permanente y el estacionamiento en zona de carga y descarga, con un 23,28 %, un 22,67 % y un 22,57 % del total respectivamente. Entre estos tres tipos de infracciones suman el 68,52 % de las denuncias por motivos de estacionamiento en el periodo analizado. A estos motivos les siguen el estacionamiento obstaculizando la circulación, con un 12,35 %, el estacionamiento en aceras y zonas peatonales, suponiendo el 9,51 %, estacionar en zona azul sin el ticket correspondiente, con el

4,86 %, el estacionamiento impidiendo la salida de un inmueble, con el 3,24 %, y el estacionamiento en zonas reservadas a discapacitados, con un 1,52 % el total.

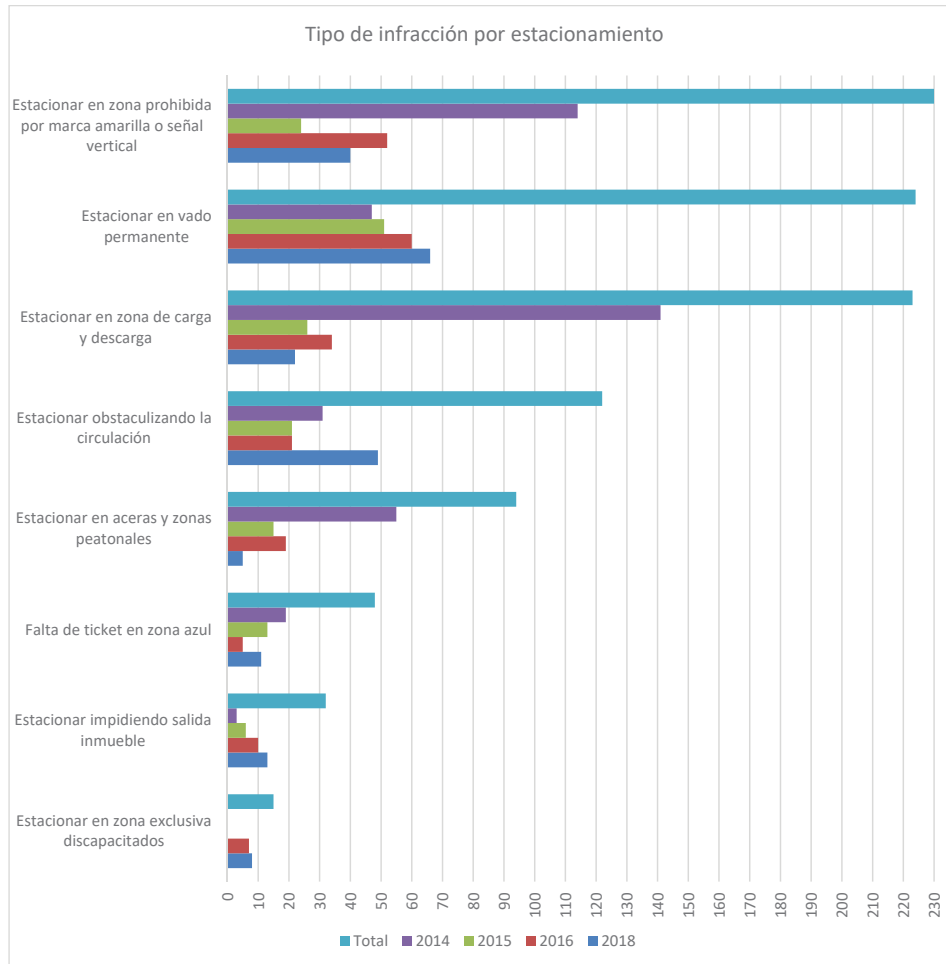


Ilustración 2. Distribución por tipología de infracciones debidas al estacionamiento. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Las causas más comunes de infracción por estacionamiento en el año 2014 fueron debidas al estacionamiento en zona prohibida por marca amarilla o señalización vertical y al estacionamiento en zona de carga y descarga, suponiendo un 27,80 % y un 34,39 % del global de dicho año. Ambas causas se han reducido enormemente a lo largo del periodo, suponiendo una reducción en el año 2018 del 64,91 % y del 84,40 % con respecto al año 2014. La tercera causa de infracción más común en el año 2014 fue el estacionamiento en aceras y zonas peatonales,

suponiendo el 13,41 % del global de dicho año. Esta causa también se ha reducido drásticamente a lo largo de los años, cayendo en el 2018 un 90,91 % con respecto al 2014, y suponiendo tan solo 2,34 % del total del año 2018.

Por el contrario, las causas de denuncia que han aumentado con respecto al año 2014 han sido el estacionamiento en vado permanente, el estacionamiento obstaculizando la circulación, el estacionamiento impidiendo la salida de un inmueble y el estacionamiento en zona exclusiva de discapacitados.

Las infracciones más comunes del año 2018 fueron el estacionamiento en vado permanente, el estacionamiento obstaculizando la circulación y el estacionamiento en zona prohibida señalizada, suponiendo un 30,84 %, un 22,90 % y un 18,69 % del total de dicho año respectivamente.

En la siguiente tabla se presenta una comparativa del número de infracciones por tipología, el porcentaje de denuncias debidas al estacionamiento que supusieron en su año y el porcentaje de incremento o descenso entre los años 2014 y 2018.

	Nº total		% del total		% de incremento o descenso global	
	2014	2018	2014	2018	Incremento	Descenso
Total	410	214			-	47,80%
Estacionar en vado permanente	47	66	11,46%	30,84%	28,79%	-
Estacionar obstaculizando la circulación	31	49	7,56%	22,90%	36,73%	-
Estacionar en zona prohibida por marca amarilla o señal vertical	114	40	27,80%	18,69%	-	64,91%
Estacionar en zona de carga y descarga	141	22	34,39%	10,28%	-	84,40%
Estacionar impidiendo salida inmueble	3	13	0,73%	6,07%	76,92%	-
Falta de ticket en zona azul	19	11	4,63%	5,14%	-	42,11%
Estacionar en zona exclusiva discapacitados	0	8	0,00%	3,74%	100,00%	-
Estacionar en aceras y zonas peatonales	55	5	13,41%	2,34%	-	90,91%

Tabla 1. Comparativa de denuncias por causas de estacionamiento entre los años 2014 y 2018. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

En cuanto a las infracciones debidas a la circulación, las más habituales en todo el periodo son las debidas a la no obediencia de señales de obligación o dirección prohibida, la conducción temeraria o negligente y al uso de la telefonía móvil, con un 30,40 %, un 24,80 % y un 15,20 % del global de denuncias respectivamente. Entre estas tres causas suman el 70,40 % del total de infracciones debidas a la circulación. A estas causas les siguen la conducción con tasa de alcohol superior a la permitida (8,40 %), no usar el cinturón de seguridad (6,00 %), no respetar los semáforos (6,00 %), el exceso de velocidad (3,20 %), no respetar un STOP (3,20 %) y no obedecer las órdenes de un agente (2,80 %).

En el año 2014 la principal causa de denuncia por circulación fue, con diferencia, la no obediencia de la señalización de obligación o dirección prohibida, suponiendo el 49,54 % de las interpuestas dicho año. Esta causa de denuncia se ha reducido drásticamente en el 2018, suponiendo un descenso del 94,44 % con respecto al 2014, y siendo tan solo el 6,82 % de las infracciones cometidas en el 2018 por circulación.

La causa que provocó un mayor número de denuncias en el año 2018 fue la debida a la conducción temeraria o negligente, siendo el 38,64 % del total por conducción de dicho año. Esta causa se ha incrementado a lo largo del periodo estudiado, aumentando su incidencia en un 11,76 % con respecto al año 2014.

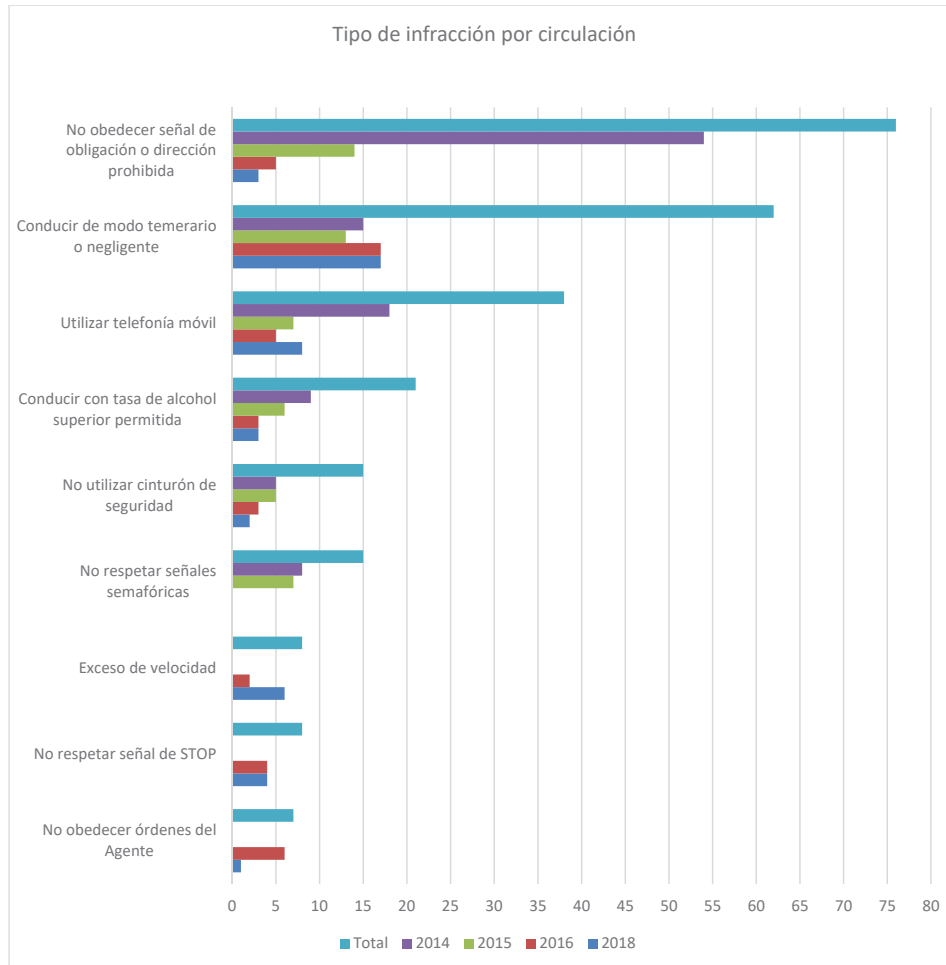


Ilustración 3. Distribución por tipología de infracciones debidas a la circulación. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

En la siguiente tabla se presenta una comparativa del número de infracciones por tipología, el porcentaje de las denuncias debidas a la circulación que supusieron en su año y el porcentaje de incremento o descenso entre los años 2014 y 2018.

	Nº total		% del total		% de incremento o descenso global	
	2014	2018	2014	2018	Incremento	Descenso
Total	109	44			-	59,63%
Conducir de modo temerario o negligente	15	17	13,76%	38,64%	11,76%	-
Utilizar telefonía móvil	18	8	16,51%	18,18%	-	55,56%
Exceso de velocidad	0	6	0,00%	13,64%	100,00%	-
No respetar señal de STOP	0	4	0,00%	9,09%	100,00%	-
Conducir con tasa de alcohol superior permitida	9	3	8,26%	6,82%	-	66,67%
No obedecer señal de obligación o dirección prohibida	54	3	49,54%	6,82%	-	94,44%
No utilizar cinturón de seguridad	5	2	4,59%	4,55%	-	60,00%
No obedecer órdenes del Agente	0	1	0,00%	2,27%	100,00%	-
No respetar señales semafóricas	8	0	7,34%	0,00%	-	100,00%

Tabla 2. Comparativa de denuncias por causas de circulación entre los años 2014 y 2018. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

### 10.1.2. SINIESTRALIDAD

Para el estudio de la siniestralidad en el casco urbano de Alcalá la Real se ha partido del registro de accidentes acaecidos en el término municipal, facilitado por la Policía Local de Alcalá la Real, para el periodo 2014 – 2019. Este registro se puede consultar en el Anexo 4. Relación de accidentes. Estadística policía local. A partir de este registro se ha obtenido el número de accidentes, su tipo, su ubicación dentro del término municipal, la fecha del suceso, así como información sobre los vehículos implicados y las víctimas afectadas.

En un primer lugar se analizarán los aspectos clave de dichos datos y posteriormente se compararán con los datos de víctimas en vías urbanas en la provincia de Jaén, en Andalucía, en España y en los municipios de entre 20.001 y 60.000 habitantes, obtenidos de la DGT, para poder contrastar el nivel de seguridad de Alcalá la Real con respecto al resto del territorio nacional.

En el gráfico de la "Ilustración 4" se muestra el número total de accidentes por año a lo largo del periodo estudiado. Se observa que la cantidad de accidentes del último año registrado es un 9,90 % superior con respecto al año 2014, sin embargo, a lo largo de la serie histórica, se aprecian varios ascensos y descensos. Para un análisis más preciso se ha añadido al gráfico una línea de tendencia, resultando ésta ascendente a lo largo del tiempo. Esto apunta a que, a pesar de los aumentos y descensos en el número de accidentes, la siniestralidad en términos globales sí se ha ido incrementando a lo largo del tiempo. Esta línea de tendencia indica que el incremento de la siniestralidad global a lo largo de todo el periodo ha sido del 14,35 %.

En el gráfico de la "Ilustración 5" se analiza la distribución del total de los accidentes a lo largo de los meses del año, con el objetivo de detectar si existe alguna época del año donde la siniestralidad sea mayor. Al analizar la gráfica se identifica que existe una mayor concentración de accidentes los meses previos al verano y los meses previos a la Navidad. El mes con menor número de accidentes es septiembre y los meses con mayor siniestralidad,

con los mismos datos, son mayo y noviembre. La diferencia entre el mes con la mayor y la menor siniestralidad es del 27,03 %.

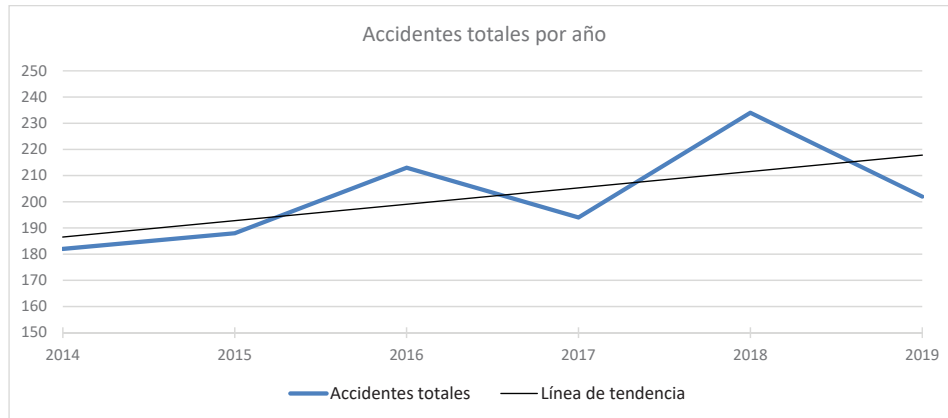


Ilustración 4. Accidentes totales por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

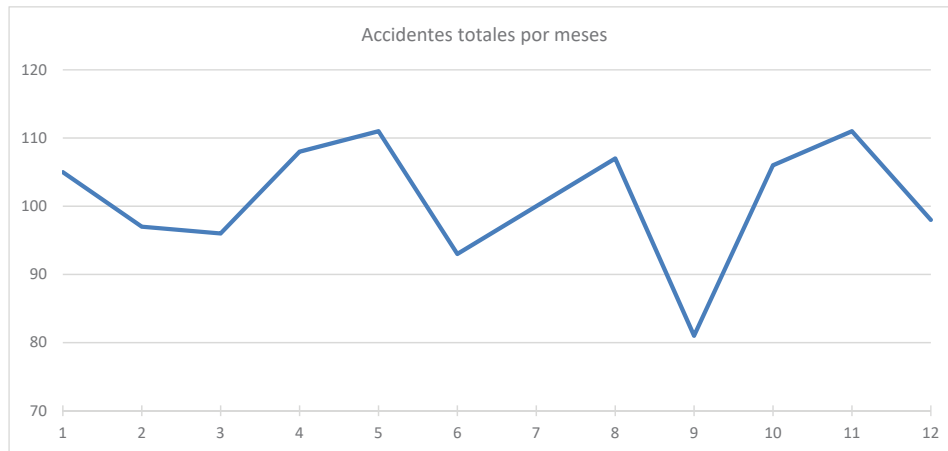


Ilustración 5. Distribución mensual del total de accidentes. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Visto el número global de accidentes registrados, a continuación, se va a analizar la tendencia de los siniestros según su tipología. Se han considerado los accidentes ocasionados por colisión, los accidentes debidos a salidas de vía y los atropellos.

En el siguiente diagrama de barras se observa que las colisiones son la causa más frecuente de siniestralidad en todos los años. Este tipo de accidente supone un 73,78 % del total. Los accidentes producidos por salidas de vía son el 20,86 %. Los atropellos son la causa menos común, siendo un 5,36 % del total.

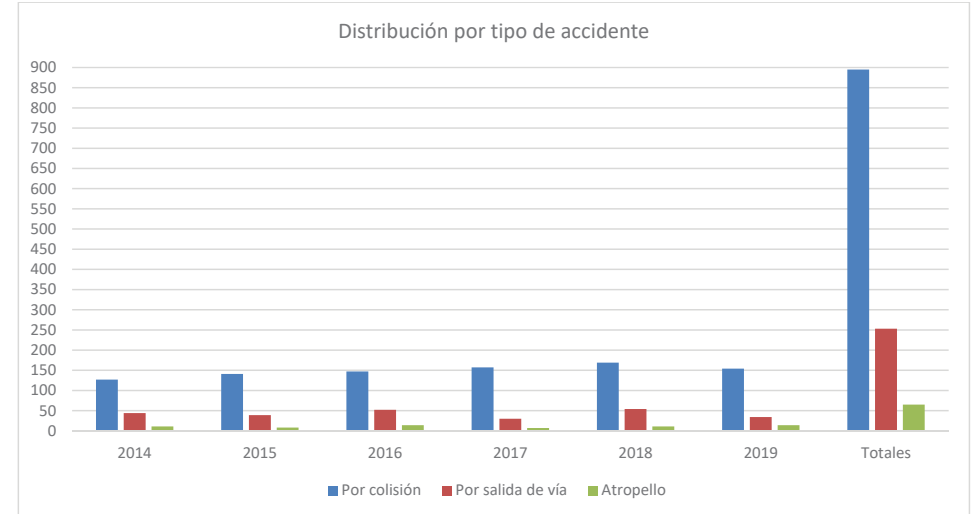


Ilustración 6. Distribución de accidentes por tipo. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

En los accidentes debidos a colisiones entre vehículos se detecta una tendencia ascendente más clara que con respecto al global de accidentes. El incremento de este tipo de siniestros en el año 2019 con respecto al año 2014 es del 17,53 %. En cuanto a la tendencia a lo largo del periodo, se observa un incremento global del 21,72 %.

En la distribución mensual de este tipo de accidentes se detecta una concentración mayor en los meses previos al invierno y una concentración menor a lo largo de los meses de verano. El mes con mayor número de este tipo de siniestros es noviembre, siendo el de menor incidencia, septiembre. La diferencia entre ellos es del 38,30 %.

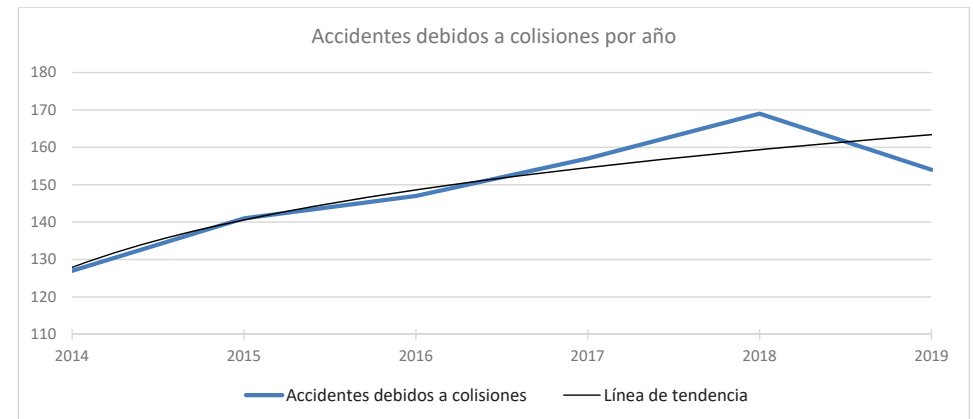


Ilustración 7. Accidentes debidos a colisiones por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

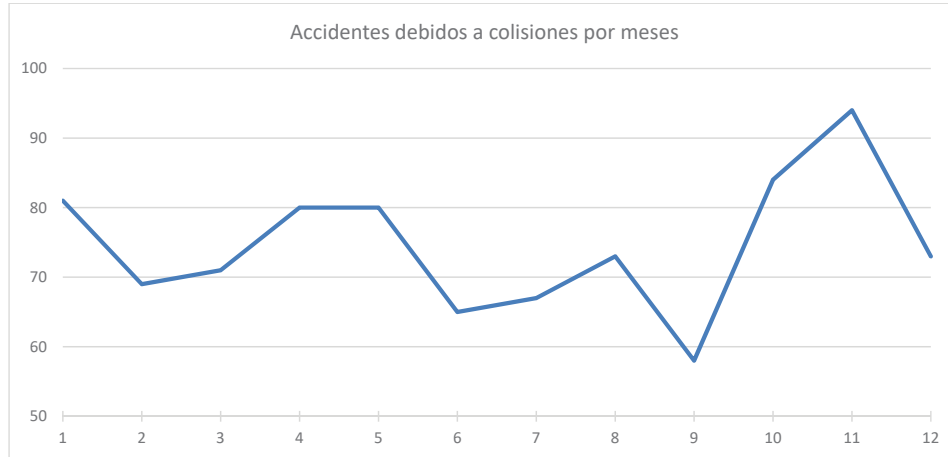


Ilustración 8. Distribución mensual de accidentes debidos a colisiones. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

En los accidentes debidos a salidas de vía se detecta una ligera tendencia descendente a lo largo del periodo 2014 – 2019. El número de salidas de vías ha experimentado ascensos y descensos pronunciados a lo largo de los años, siendo el descenso global de la tendencia a lo largo del tiempo del 8,75 %.

En cuanto a la distribución mensual de este tipo de siniestros, permanece relativamente constante entre todos ellos, a excepción de agosto, habiendo una concentración muy superior al resto de meses, y noviembre, cuya concentración es la menor. La diferencia entre estos meses es del 65,63 %.

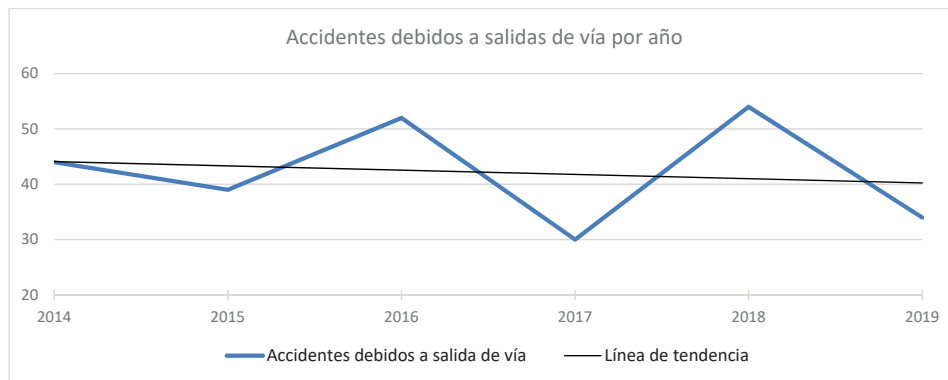


Ilustración 9. Accidentes debidos a salidas de vía por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

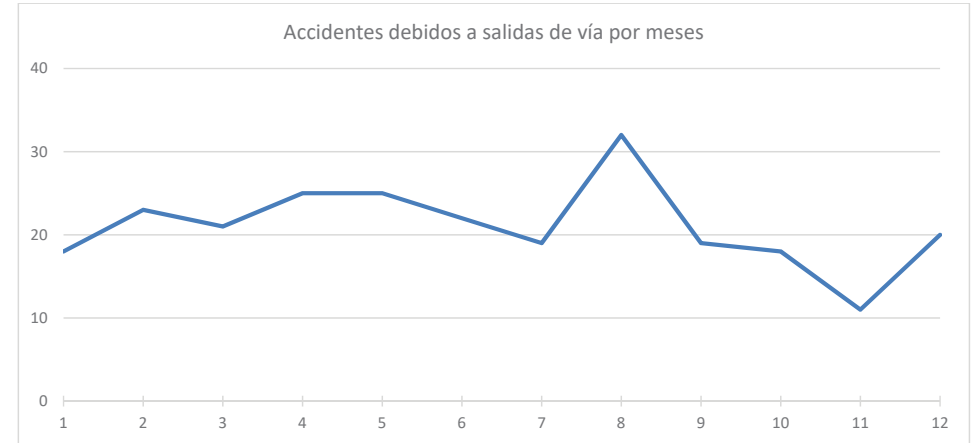


Ilustración 10. Distribución mensual de accidentes debidos a salidas de vía. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Al contrario de lo que sucede con los accidentes por salida de vía, en el caso de los atropellos se detecta una tendencia ascendente a lo largo de la serie histórica, suponiendo ésta un incremento del 20,16 %.

En el caso de los atropellos sí se identifica claramente un periodo del año en el que se concentra la mayoría de estos siniestros. Se corresponden a los meses finales de la primavera y, especialmente, la primera mitad del verano, siendo agosto, sin embargo, el mes con menor concentración de atropellos. Esto se puede deber a que el buen tiempo meteorológico propio de estos meses y las diversas actividades culturales aumentan la densidad de peatones, incrementándose el riesgo de atropellos.

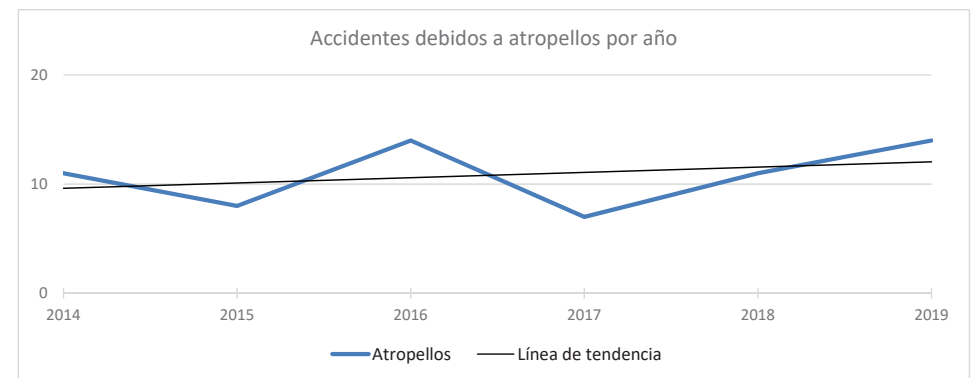


Ilustración 11. Atropellos por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.



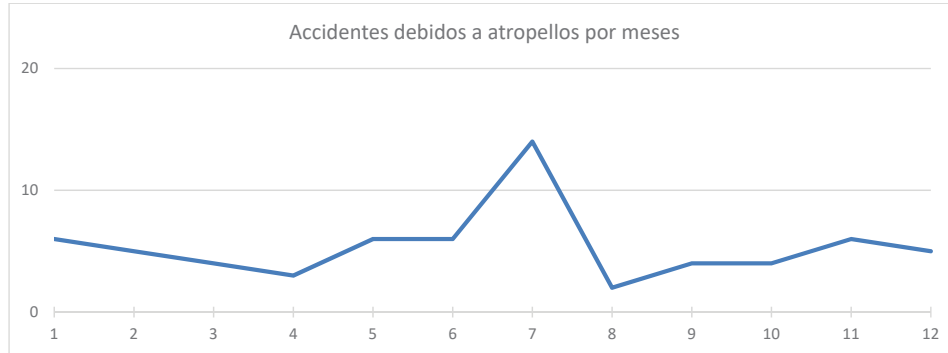


Ilustración 12. Distribución mensual de atropellos. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Otro aspecto muy importante en el estudio de la siniestralidad del casco urbano es conocer la concentración de accidentes que tienen las distintas calles. De esta forma se pueden identificar las vías en las que es necesario poner el foco para mejorar su seguridad vial.

A partir de los datos de la policía local se han realizado los planos con la distribución de accidentes por calles, siendo éstos el Plano 10.1. Accidentes totales, Plano 10.2. Colisiones, Plano 10.3. Salidas de vía y Plano 10.4. Atropellos

En las imágenes que se adjuntan a continuación, extraídas de los planos indicados anteriormente, se pueden identificar visualmente las calles con mayor siniestralidad, siendo éstas las siguientes:

- Accidentes totales:

- Entre 61 – 90 accidentes: Avenida Iberoamérica y Avenida de Andalucía (tramo distrito 3).
- Entre 31 – 60 accidentes: Avenida de Andalucía (tramo distrito 5), Avenida de Europa, Calle Álamos y Carrera de las Mercedes.

- Colisiones:

- Entre 61 – 90 colisiones: Avenida Iberoamérica.
- Entre 31 – 60 colisiones: Avenida de Andalucía, Avenida de Europa y Calle Álamos.

- Salidas de vía:

- Entre 11 – 15 salidas de vía: Avenida Iberoamérica, Avenida de Andalucía (tramo distrito 3) y calle Utrilla.
- Entre 6 – 10 salidas de vía: Calle San Francisco, Avenida de Andalucía (tramo distrito 5), Avenida de Europa, Calle Juan de Aranda, Calle Abad Palomino, Camino Nuevo y Calle Tejuela.

- Atropellos:

- Entre 7 – 9 atropellos: Calle Miguel Hernández y Carrera de las Mercedes.
- Entre 4 – 6 atropellos: Avenida de Andalucía (tramo distrito 5), Calle Fuente Nueva y Calle Tejuela.

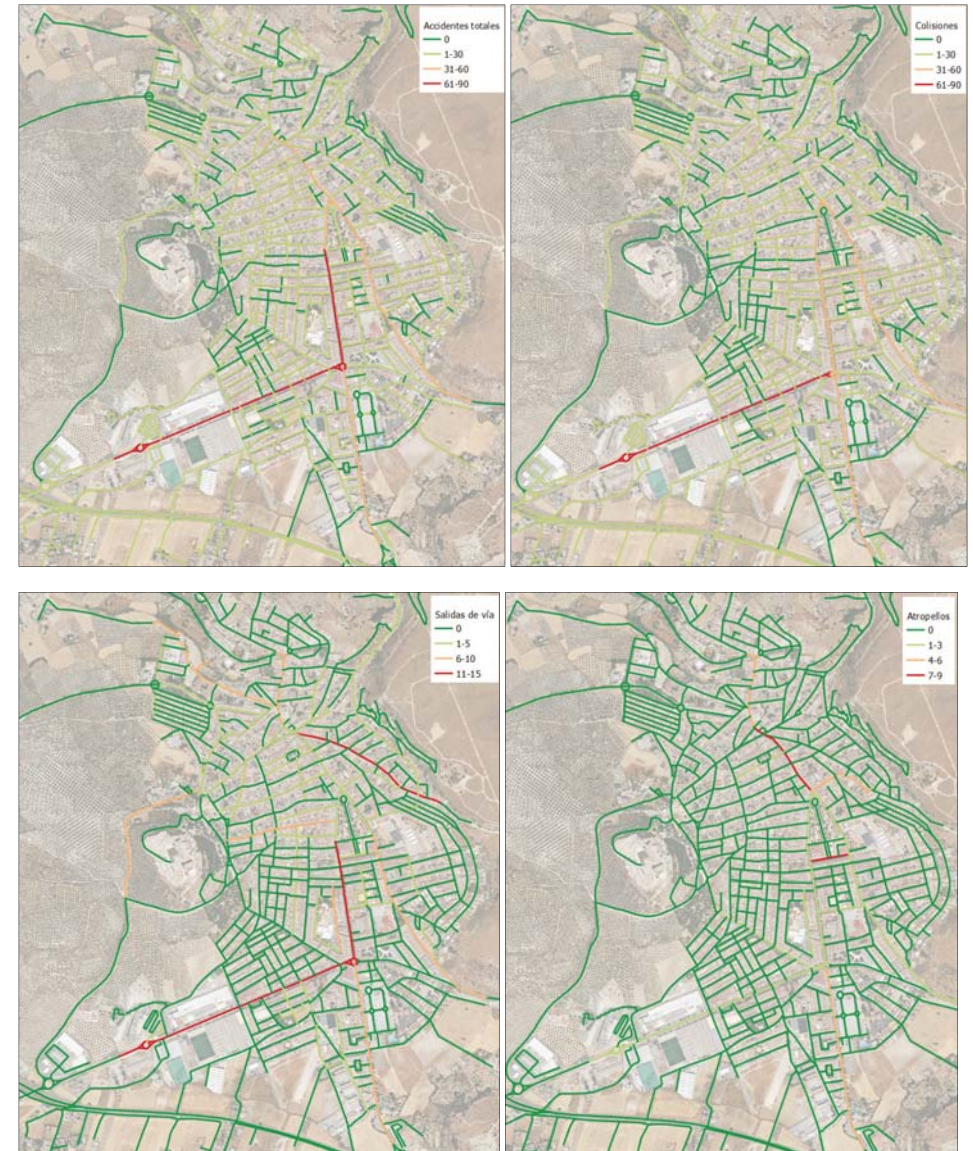


Ilustración 13. Concentración vial de accidentes totales y por tipología en las calles de Alcalá la Real. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Por último, se procede a analizar los datos de víctimas relacionadas con la circulación vial en Alcalá la Real. En el siguiente gráfico se representa el número total de víctimas con algún tipo de lesión por año a lo largo del periodo del que se tienen datos. Se observa que de la serie histórica de la que se dispone, hubo un pico de víctimas en los años 2016 y 2017, aunque, en líneas generales, parece indicar un ligero descenso en la tendencia en los últimos años. El descenso de víctimas del año 2019 con respecto al año 2014 es del 4,44 %.

Haciendo una clasificación de las víctimas según la gravedad de las lesiones, se observa que la gran mayoría de víctimas fueron heridos leves, suponiendo el 96,36 % del total. Los heridos graves supusieron el 3,27 % de los heridos. Los fallecidos suponen el 0,36 % del total, registrándose tan solo uno en el año 2019, debido a un atropello en la calle Juan de Aranda.



Ilustración 14. Víctimas totales por año. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

	Fallecido	Grave	Leve	Total
2014	0	3	42	45
2015	0	1	44	45
2016	0	2	48	50
2017	0	0	50	50
2018	0	1	41	42
2019	1	2	40	43
Total	1	9	265	275

Tabla 3. Distribución de víctimas según su gravedad por años. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

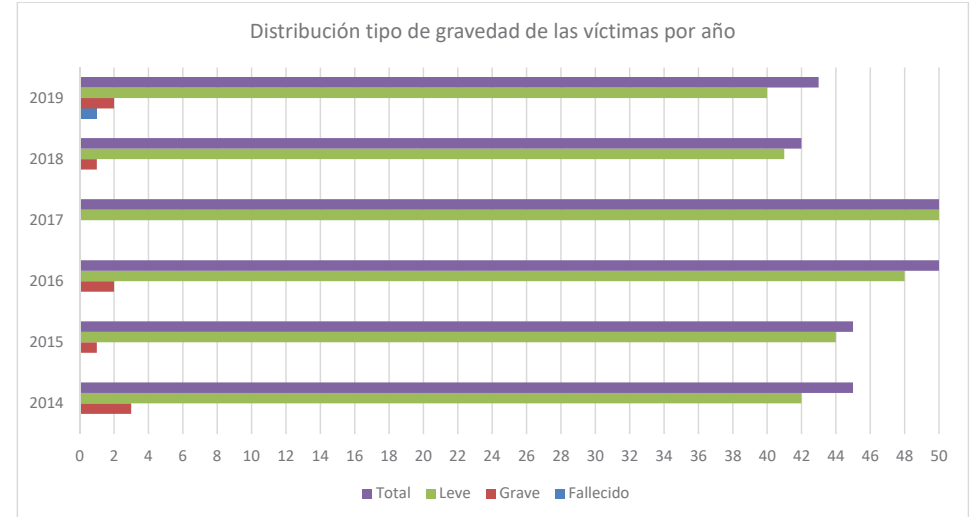


Ilustración 15. Distribución anual según gravedad de las víctimas. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Conocidos los datos globales, se procede a obtener la tasa de víctimas por cada 100.000 habitantes, con el objetivo de tener un indicador que permita comparar su incidencia con la media de los municipios entre 20.001 y 60.000 habitantes, de la provincia de Jaén, de Andalucía y del conjunto del país. Dado que los datos son del término municipal completo, no solo del casco urbano de Alcalá la Real, se obtendrá la incidencia con el total de la población del municipio.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
2014	22324	0,00	13,44	188,14	201,58
2015	22036	0,00	4,54	199,67	204,21
2016	21758	0,00	9,19	220,61	229,80
2017	21758	0,00	0,00	229,80	229,80
2018	21708	0,00	4,61	188,87	193,48
2019	21605	4,63	9,26	185,14	199,03
Tasa media		0,77	6,84	202,04	209,65

Tabla 4. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en Alcalá la Real. Fuentes: INE y Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Para comparar la tasa de incidencia de Alcalá la Real con la de los municipios de un tamaño parecido, con la de la provincia, la de la comunidad autónoma y España, se ha calculado la incidencia de éstas a partir de los datos del censo obtenidos del INE y las estadísticas de siniestralidad de la DGT para vías urbanas. Los datos disponibles en la DGT llegan hasta el año 2018, por lo que no se puede calcular para el año 2019. En el caso del conjunto de municipios de entre 20.001 y 60.000 se dispone de datos del año 2017.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
2014	46512199	0,95	10,19	146,98	158,12
2015	46449565	0,95	10,23	165,61	176,79
2016	46440099	1,12	10,13	170,66	181,91
2017	46527039	1,09	10,27	166,09	177,46
2018	46658447	1,05	9,61	164,06	174,72
Tasa media		1,03	10,09	162,68	173,80

Tabla 5. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en España. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
2014	8388875	0,88	7,07	144,52	152,48
2015	8399618	0,94	6,82	173,29	181,06
2016	8403774	1,15	8,07	159,96	169,19
2017	8408825	1,03	7,79	154,15	162,97
2018	8410094	1,03	7,34	171,45	179,82
Tasa media		1,01	7,42	160,68	169,10

Tabla 6. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en Andalucía. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
2014	656132	1,22	5,33	119,95	126,50
2015	652132	0,77	4,60	130,34	135,71
2016	646500	1,55	5,72	105,65	112,92
2017	641816	0,62	5,61	110,78	117,01
2018	636586	1,10	5,66	90,64	97,39
Tasa media		1,05	5,38	111,47	117,91

Tabla 7. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en la provincia de Jaén. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
2017	8782358	1,08	7,31	101,78	110,18

Tabla 8. Tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas por cada 100.000 habitantes en municipios de España con una población entre 20.001 y 60.000. Fuente: INE y DGT. Elaboración propia.

En la siguiente tabla se contrastan las incidencias entre las diferentes entidades analizadas, facilitando así el análisis comparativo.

Año	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
España	1,03	10,09	162,68	173,80
Andalucía	1,01	7,42	160,68	169,10
Provincia	1,05	5,38	111,47	117,91
Municipios	1,08	7,31	101,78	110,18
Alcalá la Real	0,77	6,84	202,04	209,65

Tabla 9. Comparativa de tasa de incidencia de víctimas en vías urbanas. Fuentes: INE y DGT. Elaboración propia.

La incidencia de víctimas con algún tipo de lesión en los accidentes sucedidos en el viario urbano de Alcalá la Real es considerablemente superior al resto de entidades territoriales analizadas. La tasa es 35,85 puntos superior a la del conjunto del país, y 40,55 puntos superior con respecto a la de la comunidad autónoma. Esta diferencia es especialmente pronunciada con respecto a los datos provinciales o a la media de los municipios de un tamaño parecido, llegando casi a doblarla.

En cuanto a la incidencia por tipología de gravedad de las víctimas, se observa que el municipio tiene la menor tasa de fallecimientos. Además, también tiene una incidencia menor de heridos graves con respecto a España, a Andalucía y a los municipios de tamaño similar, no así con la provincia. Es en la tasa de heridos leves donde Alcalá la Real supera con diferencia al resto de entidades, doblando la media de los municipios de 20.001 a 60.000 habitantes.

Se concluye que la siniestralidad de Alcalá la Real es elevada, especialmente si se compara con los municipios similares en población. Esta elevada tasa de incidencia de víctimas no repercute en una tasa elevada de heridos graves o fallecidos, que se encuentran en la media o incluso por debajo.

### 10.1.3. SEÑALIZACIÓN DEL TRÁFICO RODADO

La señalización vial es un factor esencial a tener en cuenta en el análisis de la seguridad vial. La señalización persigue cuatro objetivos fundamentales:

- Aumentar la seguridad de la circulación.
- Aumentar la eficiencia de la circulación.
- Aumentar la comodidad de la circulación.
- Facilitar la orientación de los conductores.

Los principios básicos para una buena señalización son:

- Claridad: consiste en transmitir los mensajes de forma comprensible para los usuarios, sin necesidad de recargar la atención del conductor reiterando mensajes evidentes.
- Sencillez: el menor número posible de elementos.
- Uniformidad: que los elementos utilizados y su implantación sean los descritos en las respectivas normativas técnicas.

– Continuidad.

Los gráficos mostrados a continuación indican los porcentajes de calles cuya señalización es buena o deficiente, tanto en el total del casco urbano como por secciones censales. Con el calificativo de deficiente se pretende indicar la necesidad de realizar una revisión de las condiciones de la señalización existente, no significando necesariamente que exista una señalización insuficiente o errónea. En este sentido, se ha detectado como principal problemática el deterioro en la señalización horizontal, consistente en el borrado parcial de las marcas viales, o la necesidad de ciertas señales verticales que refuercen las indicaciones actuales.

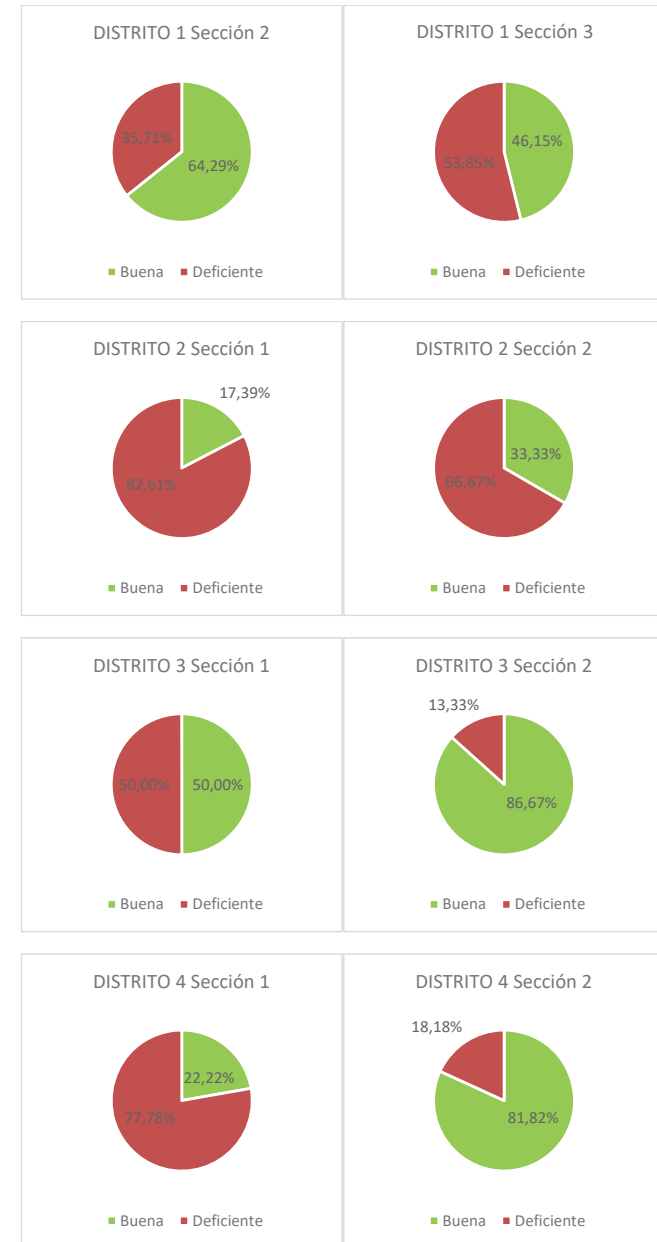
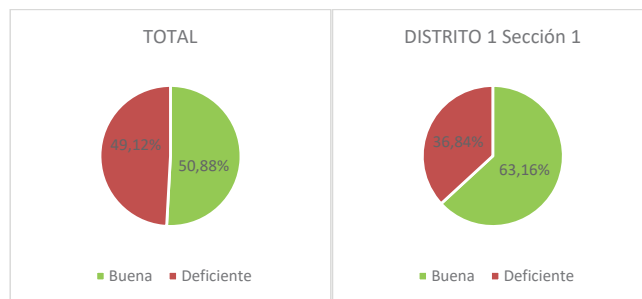
Se puede comprobar que la señalización en el total del casco urbano es buena en el 50,88 % de las calles, siendo deficiente en el resto. Esto indica la necesidad de revisión, descrita anteriormente, en prácticamente la mitad de las calles.

Las zonas que presentan un mejor estado de la señalización son la Sección 2 del Distrito 3, la Sección 2 del Distrito 4 y la Sección 1 del Distrito 5 con un 86,67 %, un 81,82 % y un 72,00 % de sus calles con buena señalización respectivamente. Por el contrario, las zonas que requieren una especial atención son principalmente la Sección 5 del Distrito 4, la Sección 1 del Distrito 2 y la Sección 1 del Distrito 4, con un 88,24 %, un 82,61 % y un 77,78 % de sus calles con señalización escasa o deteriorada.

La ubicación de la señalización vertical debe ser revisada en algunas calles, especialmente en las calles cuyo acerado es estrecho, ya que en algunas ocasiones suponen el principal obstáculo existente en el acerado, provocando inconvenientes en los itinerarios peatonales y en su accesibilidad.

Cabe destacar que, aunque se haya estimado que la mitad de las calles presentan señalización deficiente, en general ésta es adecuada para la ordenación del tráfico, ya que las deficiencias detectadas son principalmente debidas al deterioro, no a la falta o incongruencia de ésta. Las calles principales, las que vertebran el tráfico del casco urbano, presentan en general las mejores condiciones de señalización.

Se adjuntan, tras los gráficos, algunas fotos del estado de la señalización.





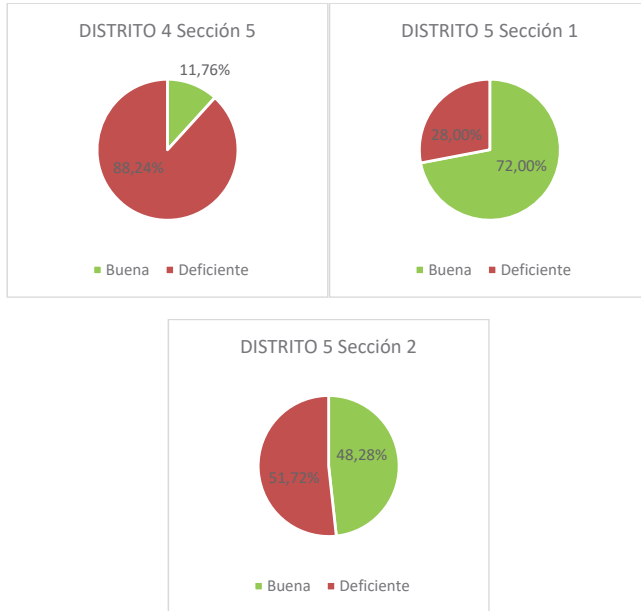


Ilustración 16. Estado de la señalización. Elaboración propia.



Ilustración 18. Cruce con la Avenida Iberoamérica. Es una de las calles principales del municipio. Las marcas viales presentan un buen estado.



Ilustración 17. Calle Álamos, una de las principales calles. Presenta una buena señalización.



Ilustración 19. Zona amplia de la Calle Llanete del Mercado. Carece de señalización horizontal.



Ilustración 20. Calle Maestro Garrido. El "ceda" carece de señalización vertical.



Ilustración 21. Cruce calles Córdoba, Miramota y Llanete del Mercado. El cruce carece de señalización.

## 10.2. SEGURIDAD VIAL EN TRÁFICO PEATONAL

En este apartado se analiza el nivel de seguridad vial existente para los peatones. Para ello se ha realizado un estudio de los elementos de señalización que les afectan, especialmente los pasos de peatones, así como la calidad de los itinerarios peatonales, su accesibilidad y el nivel de siniestralidad. En el apartado anterior se ha analizado en profundidad los niveles de siniestralidad globales en Alcalá la Real. En éste se va a estudiar con profundidad la siniestralidad debida exclusivamente a los atropellos, ya que éstos son los que involucran a los peatones. Esta siniestralidad se comparará con las mismas entidades territoriales del apartado anterior.

### 10.2.1. PASOS DE PEATONES

La existencia de pasos de peatones en Alcalá la Real es relativamente baja, ya que existe al menos uno de ellos en tan solo el 35,44 % de las calles.

Hay que tener en cuenta que en Alcalá la Real hay un número elevado de calles de plataforma única, siendo aproximadamente el 28% del total. Éstas se concentran especialmente en la zona del casco antiguo, donde la fisonomía del trazado urbano da como resultado calles estrechas y empinadas con poco tráfico. Estas calles son menos susceptibles de instalar pasos de peatones, por lo que la mayoría de las calles que carecen de éstos se concentran en las secciones de los distritos correspondientes al casco antiguo. Sin embargo, casi el 64 % de las calles son de tráfico mixto diferenciado por acerado y calzada. Es en estas calles donde son más necesarios los pasos de peatones, siendo el porcentaje de las que tienen al menos uno claramente insuficiente.

La ubicación de los pasos existentes es en general adecuada. Ante la falta de éstos en un número elevado de calles se recomienda la planificación de ejecución de más pasos de peatones, de forma que se incremente el número de recorridos peatonales señalizados y seguros.

En las gráficas siguientes se muestran los porcentajes de calles que presentan al menos un paso de peatones en el total del casco urbano, así como en cada sección de los distritos.

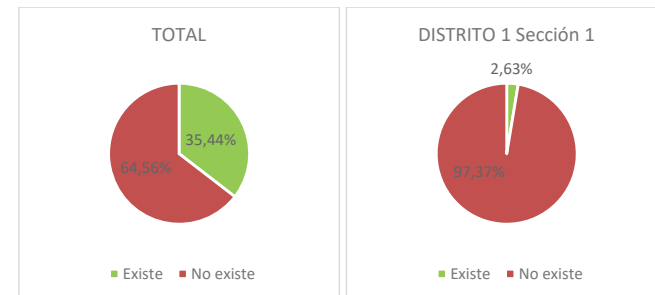




Ilustración 22. Calles en las que existe al menos un paso de peatones.

La disposición de los criterios de accesibilidad de los pasos de peatones está regulada por el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Este reglamento es de aplicación en la redacción de los instrumentos de planeamiento y de los restantes instrumentos de ordenación urbanística y proyectos de urbanización que afecten a los itinerarios peatonales. En el "Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad" se dan una serie de recomendaciones técnicas y de diseño con el objetivo de cumplir la legislación enunciada.

Los pasos de peatones pueden ser al nivel de la calzada, para lo que será necesario el rebaje del acerado, o pasos sobreelevados. Los criterios de diseño y equipamiento de éstos últimos se recogen en la Orden FOM3053/2008, en la que se aprueba la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad.

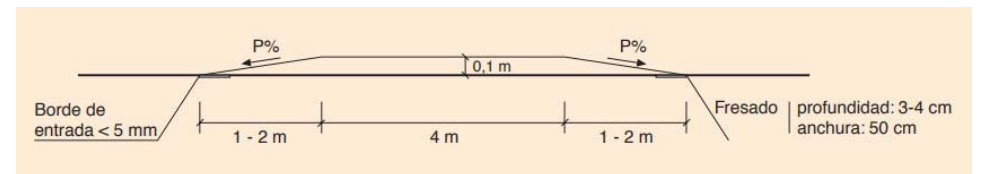


Ilustración 23. Criterios de diseño de pasos sobreelevados. Fuente: Orden FOM/3053/2008.

Siguiendo la documentación referenciada, los pasos de peatones y los vados peatonales deben cumplir con los criterios de accesibilidad que se indican en los artículos 16 y 17 del Decreto 293/2009, las cuales se resumen en



las siguientes imágenes, incluidas a modo explicativo en el “Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad”.

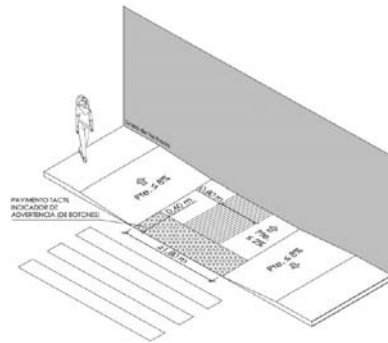


Ilustración 24. Vado peatonal según Art. 16 del Decreto 293/2009. Fuente: Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad.



Ilustración 26. Paso de peatones sobreelevado. Si existe continuidad acera-paso. En vez del pavimento táctil direccional se ha colocado baldosas de botones.

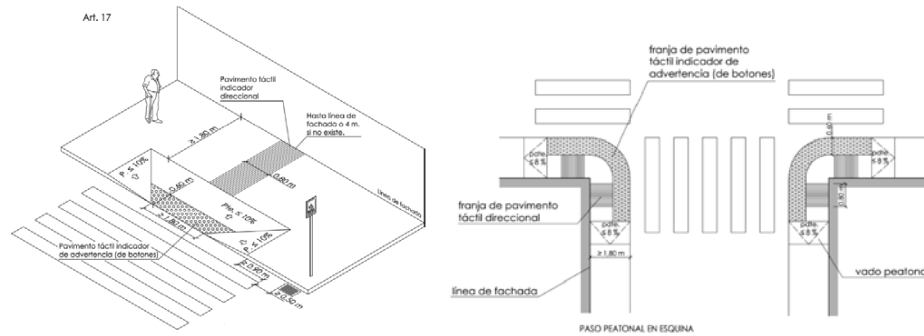


Ilustración 25. Paso peatonal según Art. 17 del Decreto 293/2009. Fuente: Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad.

En Alcalá la Real no existe uniformidad en la tipología de pasos de peatones, no cumpliendo la normativa indicada una parte considerable. La mayoría cumple ciertos criterios del diseño impuesto por el Decreto, y presentan defectos fácilmente subsanables con medidas consistentes, por ejemplo, en la colocación de franjas de pavimento direccionales, instalación de baldosas de botones en los vados o la eliminación total de resaltes en el encuentro entre el vado y el paso peatonal. Como se decía anteriormente, en un 35 % de las calles existe al menos un paso de peatones. Las calles que presentan un paso que cumple parcialmente la normativa son aproximadamente el 31 %. El porcentaje de los pasos que cumplen totalmente la normativa no es suficiente, aunque consta que se están haciendo obras adaptación y mejora en los mismos de hace unos años.

Se recomienda hacer un estudio pormenorizado de los pasos de peatones con el objetivo de planificar posibles actuaciones conducentes a la adecuación total de éstos.



Ilustración 27. Paso de peatones regulado por semáforo. Se aprecia continuidad acera-paso. Falta el pavimento táctil direccional.





Ilustración 28. El paso de la izquierda es un paso sobreelevado al que le falta el pavimento táctil direccional. El paso de la derecha, a pesar de tener el vado rebajado, se aprecia una discontinuidad entre la acera y la calzada. Además, carece de la señalización vertical necesaria y del pavimento táctil direccional.



Ilustración 29. Paso con rebaje en acerado. Falta el pavimento táctil direccional y la señalización vertical.



Ilustración 30. Pasos en la calle Álamos. A pesar de tener el rebaje del acerado y buena señalización, en los vados se carece del pavimento táctil así como direccional.

### 10.2.2. SINIESTRALIDAD

En el apartado 10.1.2 de este capítulo se ha analizado la siniestralidad del tráfico rodado en términos globales, incluyendo todo tipo de siniestros y comparando la cantidad de víctimas totales con respecto a otras entidades territoriales.

En este apartado se va a analizar con más profundidad la siniestralidad que afecta particularmente a los peatones, concretamente los atropellos. En la siguiente tabla se muestra el número de víctimas en función de la gravedad de los daños debidas a atropellos.

	Fallecido	Grave	Leve	Total
2014	0	1	10	11
2015	0	1	7	8
2016	0	2	15	17
2017	0	0	7	7
2018	0	0	11	11
2019	1	2	12	15
Total	1	6	62	69

Tabla 10. Distribución de víctimas por atropellos según la gravedad de los daños. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

Con los datos recopilados anteriormente se calcula la tasa de incidencia por cada 100.000 habitantes.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000	Tasa de leves / 100.000	Tasa de víctimas / 100.000
2014	22324	0,00	4,48	44,79	49,27
2015	22036	0,00	4,54	31,77	36,30
2016	21758	0,00	9,19	68,94	78,13
2017	21758	0,00	0,00	32,17	32,17
2018	21708	0,00	0,00	50,67	50,67
2019	21605	4,63	9,26	55,54	69,43
Tasa media		0,77	4,58	47,31	55,66

Tabla 11. Tasa de víctimas debidas a atropellos por cada 100.000 habitantes en Alcalá la Real. Fuente: Policía Local de Alcalá la Real. Elaboración propia.

La tasa de fallecidos y la tasa de heridos graves se comparará con la media registrada en los municipios de entre 20.001 y 60.000 habitantes, con el fin de conocer el nivel de seguridad vial de los peatones de Alcalá la Real con respecto al resto de municipios de características demográficas similares. Los datos usados de referencia se corresponden con el año 2017. Dado que este dato se ha obtenido de la media de todos los municipios de estas características a nivel nacional, se considera válido para la comparativa con la tasa media del periodo analizado en Alcalá la Real.

Año	Censo	Tasa de fallecidos / 100.000	Tasa de graves / 100.000
2017	8782358	0,48	2,96

Tabla 12. Tasa de fallecidos y heridos graves por atropellos por cada 100.000 habitantes en los municipios de entre 20.001 y 60.000 habitantes a nivel nacional. Fuente: DGT. Elaboración propia.

Comparando las incidencias obtenidas, se observa que en Alcalá la Real, éstas son considerablemente más elevadas que en los municipios de población similar. Se detecta, por tanto, que la seguridad vial de los peatones en Alcalá la Real es más baja de la deseable, concretamente en las tasas que describen las peores consecuencias para los peatones.

### 10.2.3. PUNTOS CONFLICTIVOS

Según lo analizado en el apartado 10.1.2 de siniestralidad, y como se puede ver en el Plano 10.4. Atropellos, las calles que presentan el mayor número de atropellos son la Carrera de las Mercedes y la calle Miguel Hernández, seguidas de la Avenida de Andalucía (tramo distrito 5), la calle Fuente Nueva y la calle Tejuela.

Es en estas calles donde se deberá prestar especial atención en los planes futuros de mejora de la seguridad de los peatones.

## 10.3. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Una vez analizados todos los datos recabados, se pueden detectar los aspectos fundamentales a tener en cuenta para extraer las conclusiones. Se determinarán también las fortalezas y debilidades, así como las amenazas y oportunidades.

### 10.3.1. ASPECTOS FUNDAMENTALES

Los aspectos fundamentales que se deben tener en cuenta para las conclusiones son los siguientes:

- Las principales causas de infracción cometidas en Alcalá la Real son las debidas al estacionamiento, las cuales, a pesar de tener un pronunciado descenso en el año 2015, han ido incrementándose desde entonces.
- Las denuncias debidas a motivos de circulación han seguido una tendencia descendente a lo largo de la serie histórica analizada, aunque las debidas a conducción negligente o temeraria están aumentando.
- La cantidad de accidentes registrados en el municipio de Alcalá la Real está siguiendo una tendencia ascendente, aumentando de esta forma la siniestralidad.
- La tasa de víctimas registradas a causa de la siniestralidad es muy elevada en comparación con la media de los municipios de población similar y de la media de España, Andalucía y de la provincia de Jaén.
- A pesar de la alta siniestralidad, la tasa de fallecidos y heridos graves no es superior a la media de las entidades indicadas anteriormente, revistiendo la gran mayoría de las víctimas daños de leve consideración.
- La señalización del tráfico rodado es adecuada en general, aunque la mitad de las calles de Alcalá la Real necesitan una revisión para subsanar deficiencias detectadas debidas al deterioro, especialmente en la señalización horizontal, y a la necesidad del refuerzo de la señalización vertical.
- Tan solo el 35 % de las calles presentan al menos un paso de peatones, de los cuales, en su gran mayoría, no cumplen con todas las especificaciones técnicas marcadas en la normativa correspondiente, especialmente la de accesibilidad.
- La tasa de siniestralidad de peatones en cuanto a fallecimientos y heridos graves es muy superior a la registrada por los municipios de características similares.

### 10.3.2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Los diversos aspectos que forman parte de la realidad analizada referida a los aspectos energéticos y medioambientales afectados por la movilidad constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos, a los cuales denominamos FORTALEZAS, o barreras que dificultan la consecución de estos objetivos, en cuyo caso los denominamos DEBILIDADES. Los más destacados son:

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El número de infracciones de conducción se ha reducido con respecto al primer año de la serie analizada.</li> <li>• Las zonas de expansión del núcleo cuentan con espacios peatonales amplios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se ha detectado un abuso en cuanto a la utilización del coche para desplazamientos cortos.</li> <li>• En hora punta se registran intensidades de tráfico muy elevadas, lo que disminuye la seguridad vial.</li> </ul>

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La tasa de fallecidos y heridos graves por accidentes en vías urbanas es inferior que la media del país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La tasa de accidentabilidad general en Alcalá la Real es muy elevada.</li> <li>• No existen vías de carril bici, lo que supone que los usuarios de estos vehículos o de patinetes tengan que transitar por la calzada, con el consiguiente riesgo.</li> <li>• La configuración de algunas intersecciones y calles generan riesgos de atropello.</li> <li>• Las calles del casco antiguo son estrechas y de plataforma única que, unido a la existencia de obstáculos que obligan a los peatones a discurrir por la calzada, generan espacios de riesgo para los viandantes.</li> <li>• Se han detectado bastantes deficiencias en cuanto a la accesibilidad de los pasos de peatones existentes.</li> </ul>

### 10.3.3. AMENAZAS Y OPORTUNIDADES

Los diferentes aspectos que forman parte de la realidad analizada referida a los aspectos energéticos y medioambientales afectados por la movilidad de Alcalá la Real son elementos o medios oportunos para conseguir los objetivos de movilidad, por lo que los denominamos OPORTUNIDADES, mientras que otros aspectos que suponen una posible causa de riesgo o perjuicio para su consecución, denominándolas AMENAZAS. Los más destacados son:

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las mejoras tecnológicas en cuanto a las bicicletas o patinetes eléctricos ofrecen una alternativa sostenible para la movilidad, reduciendo el tráfico de vehículos por el núcleo.</li> <li>• El éxito que tienen las políticas sancionadoras en la modificación de los hábitos.</li> <li>• La reciente modificación de la velocidad máxima permitida en vías urbanas a 30 km/h favorece la seguridad vial en vías urbanas.</li> <li>• La mayor implantación del teletrabajo tras pandemia de Covid-19 favorece la reducción de desplazamientos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los hábitos de movilidad adquiridos por la ciudadanía son complicados de modificar.</li> <li>• Las distracciones por el uso de tecnologías móviles tanto para conductores como peatones suponen un riesgo en la movilidad.</li> <li>• Los principales centros de trabajo de Alcalá la Real se ubican fuera del casco antiguo, lo que favorece el incremento del volumen de tráfico motorizado.</li> </ul>

### 10.3.4. CONCLUSIONES

Del diagnóstico realizado en materia de seguridad vial y habiendo detectado los aspectos fundamentales a tener en cuenta, se extraen como conclusiones:

- Es necesario un diagnóstico del estado del aparcamiento en el núcleo urbano, que se realiza en este documento, para detectar la problemática existente que está ocasionando el aumento de infracciones debidas a este motivo.
- Se debe valorar la posibilidad de aumentar el control policial sobre la circulación ante el aumento de conductas peligrosas en la conducción que se ha detectado y, sobre todo, al aumento de la siniestralidad.
- Se deberá elaborar un Plan de Seguridad Vial con el objetivo de reducir la incidencia de víctimas a causa de la circulación vial.
- Se debe programar una serie de actuaciones para la restauración de la señalización deteriorada, especialmente la señalización horizontal, y para el refuerzo de la señalización en aquellas zonas donde sea necesario.
- Se considera esencial realizar un programa de actuaciones para la mejora de los pasos de peatones existentes y para la implantación de nuevos pasos en todo el casco urbano, de manera que cumplan con la normativa de accesibilidad. Se aumentarían y mejorarían los itinerarios peatonales seguros y accesibles para todos.
- En la programación de mejora de pasos peatonales y en el Plan de Seguridad vial se deberá prestar especial atención a aquellas calles donde haya mayor incidencia de atropellos, con el objetivo de reducir la tasa de fallecidos, heridos graves y especialmente de leves, la cual es muy superior a la media del resto de entidades territoriales.