



peatones

**Módulo de Educación Vial para
Educación Secundaria de Personas Adultas**

Guía para educadores





LOS PEATONES

INTRODUCCIÓN

Los peatones son personas que transitan a pie por las vías públicas. Se les considera sujetos activos de la Seguridad Vial. También se incluyen aquellos que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, o los minusválidos, que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él.

Las estadísticas anuales y las noticias periodísticas nos muestran, por un lado, una alta tasa de mortalidad, siniestralidad entre los peatones y ciclistas, y por otro, una mayor seguridad del transporte público frente al privado. Los hábitos y usos culturales transmiten conductas y comportamientos inadecuados en el uso de la vía pública, tanto en el tránsito como en el cruce de las mismas.

Es por eso que está valorándose cada vez más la necesidad de una movilidad sostenible y, como un aspecto fundamental de la misma, el desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público, resaltando las virtudes de este tipo de desplazamientos frente al transporte privado motorizado.

El uso del transporte motorizado, y el abuso del mismo para desplazamientos cortos, hace que el sedentarismo se consolide como forma de vida entre amplias capas de las sociedades desarrolladas. Estos hábitos se relacionan con un aumento global de la morbilidad y la mortalidad, al favorecer el desarrollo de diversas patologías.

Por otro lado, y tal como nos dicen la estadística y los informes especializados, la opción por la práctica regular de la actividad física hace que se adopten posturas más positivas en relación al alcohol, al tabaco y a la alimentación, a la vez que mejoran estadios de bienestar, especialmente relacionados con enfermedades cancerígenas y cardiovasculares.

El desplazamiento peatonal, además de vigorizar el ocio, la convivencia y el uso social de la ciudad, evita la congestión de tráfico, la contaminación atmosférica y acústica, la ocupación de la vía pública e inseguridad vial y la reducción de los costes energéticos y de infraestructuras.

Por último, hay que destacar la autonomía reducida de fragmentos de la población -población infantil, tercera edad, personas discapacitadas, etc.- que requieren un tratamiento específico en la movilidad vial.

OBJETIVOS

1. Sensibilizar a los peatones sobre su papel vial y concienciarlos sobre los riesgos que corren por el mal uso de las normas de circulación vial que les atañen.
2. Conocer aquellos datos que ofrecen las estadísticas y la información diaria sobre el alto índice de accidentes que sufren los peatones y sus causas.
3. Modificar actitudes y hábitos erróneos en el uso del espacio vial.
4. Dotar al peatón de pautas adecuadas de seguridad vial, tanto en la prevención de riesgos como en la atención a accidentados.
5. Concienciar sobre la repercusión positiva del uso peatonal de las vías sobre la salud de las personas y sobre el medio ambiente.
6. Fomentar el uso de los transportes públicos y alternativos, especialmente la bicicleta, por la importancia de un estilo de vida activo en la sociedad sedentaria actual.
7. Desarrollar hábitos saludables derivados del placer del paseo, como la conversación, el saludo, el disfrute de los paisajes o el uso de una "ciudad tranquila", donde primen los espacios de encuentro y convivencia ciudadana.

CONTENIDOS

1. Análisis sobre los datos estadísticos y noticias de actualidad que reflejen la alta incidencia de accidentabilidad del peatón.
2. Normas básicas viales para peatones y conductas de riesgo:
 - a. Circulación por aceras y calzadas.
 - b. Cruce de calles.
 - c. Los agentes y los peatones.
 - d. Animales domésticos.
 - e. Señales y peatones.
 - f. Los niños.
 - g. Los minusválidos.
3. Los usuarios del transporte público.
4. Repercusiones del uso peatonal de las vías sobre la salud y el medioambiente.

LOS PEATONES

Concepto de peatón

Conductas y comportamientos adecuados.

Aprendizaje de Normas y Señales.

- Circulación:
 - > Por aceras.
 - > Por arcenes.
- Pasos:
 - > De cebra.
 - > Semafóricos.
 - > Por agentes.
 - > Otros cruces
 - > Cruces sin señalización.
- Calles peatonales
- Circulación de animales.

Calidad de vida. Mejor andando

Para uno mismo: Cuerpo y mente sana.

- Reducción de:
 - > Mortalidad.
 - > Morbilidad.
- prevención de enfermedades:
 - cancerígenas.
 - cardiovasculares.
- Mejora del tono muscular.
- Trato social.
- Otra visión estética

Tratamiento específico de la movilidad vial

Para los demás: Ciudad saludable. Ahorro energético.

- Reducción de:
 - > Tráfico, atascos.
 - > Contaminación atmosférica y sonora.
- Liberación de suelo público para otros usos.
- Uso social, cultural y de ocio de la vía.

- Ahorro:
 - Energético.
 - En infraestructuras.
 - En coste de transporte.

Tarea: Comentario de artículos periodísticos sobre la seguridad de los peatones: “¿Caminamos con seguridad?”.

Objetivos

- Lectura y análisis de noticias de actualidad.
- Desarrollar capacidades de comprensión de la prensa escrita.
- Identificar los riesgos de hábitos y conductas realizadas por peatones.
- Introducir contenidos de educación vial centrados en este tema.
- Concienciar al lector sobre la importancia de prevenir riesgos que entraña nuestro comportamiento como peatones.

Contenidos

De educación vial: <ul style="list-style-type: none">- Normas de circulación vial para peatones.- Prevención de riesgos sobre peatones.- Estrategias sobre las buenas conductas de los peatones.		
Del ámbito de la comunicación <ul style="list-style-type: none">- Lectura y comentario de prensa.	Del ámbito social <ul style="list-style-type: none">- Identificación de normas y comportamientos.	Del ámbito científico-tecnológico

Desarrollo de la tarea:

Plantea la lectura de diferentes artículos publicados en la prensa y que tengan relación con el tráfico y la seguridad vial.

Entrega un guión de trabajo para la comprensión y comentario de las noticias. A partir del mismo, elaboración de esquemas, resúmenes y respuestas guiadas. Para finalizar, puesta en común y debate en grupo.

A continuación, algunas reflexiones que te pueden ayudar a trabajarlo con el grupo o a completar la puesta en común que hagan del mismo:

¿Qué te sugieren estas noticias?

[Sensibilización ante el tema y observación desde la realidad de los participantes]

- España supera a la media europea en accidentes de peatones.
- Hay peatones que no atienden a las normas de circulación.
- Hay conductores que no respetan los pasos de cebra o los semáforos en rojo.

¿Por qué se producen estos accidentes?

[Análisis de situaciones, conductas, mensajes recibidos relacionados con el uso de las vías]

Infracciones cometidas:

- No atravesar la vía por cruces autorizados (paso de cebra, semáforo).
- Atravesar la calzada con semáforo en rojo.
- Andar o atravesar autopistas o autovías.
- Conducir sin respetar los pasos de peatones o los semáforos en rojo o naranja.

¿Cómo podríamos evitar estos accidentes?

[Propuestas de mejora de nuestro comportamiento vial]

- Aumentar las sanciones a los conductores que no repeten a estos usuarios de la vía tan vulnerables,
- Realizar una mejora de la señalización de los lugares donde deben cruzar los peatones.
- Llevar a cabo campañas de sensibilización.

Mensajes clave a interiorizar y transmitir a la luz de lo aprendido: El peatón también debe de cumplir "normas de circulación" y debemos de dotarnos, como peatones, de conductas y sistemas de seguridad apropiados.

Temporalización **Materiales necesarios**

Una sesión.

- Artículos propuestos en la actividad u otros más recientes o del entorno inmediato.
- Art. propuestos: "Madrid: más peatones atropellados que la media nacional", "El peligro de ser peatón en España" y "Muere un hombre atropellado a la entrada por la A-1". El país 30-01-08.
- Guión de trabajo.
- Material de apoyo: *Estudio sobre pasos de peatones en Europa*, RACC, Enero 2008.

Tarea: “Venimos al Centro”.

Un análisis del entorno del Centro. Ventajas e inconvenientes de llegar andando.

Objetivos

- Identificar los riesgos de hábitos y conductas realizadas por peatones.
- Introducir contenidos de educación vial centrados en este tema.
- Desarrollar la capacidad de análisis y crítica ante el diseño viario y la señalización del entorno.
- Concienciar sobre las ventajas del desplazamiento peatonal y la importancia de prevenir los riesgos que entraña nuestro comportamiento como peatones.

Contenidos

<p>De educación vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normas de circulación vial para peatones. - Prevención de riesgos sobre peatones. - Estrategias sobre las buenas conductas de los peatones. - Geografía y urbanismo: el entorno del Centro. 		
<p>Del ámbito de la comunicación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de encuestas. - Realización de un informe-artículo para el periódico del centro. 	<p>Del ámbito social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificación de normas y comportamientos. - Introducir el análisis del entorno – planos urbanos- y estimular la participación en el diseño de circulación vial. 	<p>Del ámbito científico-tecnológico</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluación de consumos energéticos. - Elaboración de panel explicativo.

Desarrollo de la tarea:

Se pretende desarrollar en el alumnado, a través de un estudio sobre su entorno inmediato, el análisis crítico sobre la planificación urbana y los hábitos saludables/no saludables en su desplazamiento. Para ello deberán documentarse sobre las normas viales que les atañen como peatones.

Con el resultado de los trabajos de investigación y encuestas que se realicen, se harán propuestas a otros compañeros del centro, a la dirección del mismo y a las autoridades municipales.

Primera sesión: se facilita la documentación donde se indican las normas básicas que se señalan para el desplazamiento peatonal y un plano del entorno del centro. Se les explican los objetivos del trabajo y se seleccionan, al menos, dos grupos: uno para el estudio del entorno urbano y otro sobre hábitos y comportamientos peatonales. A continuación se les distribuyen las encuestas para ser elaboradas por cada grupo.

Análisis del entorno urbano: Sobre el plano, se facilitará la lectura e interpretación del mismo adecuándose a su nivel de conocimientos previos: los espacios públicos –viales, servicios públicos- y privados, las vías principales y secundarias...

Entregados los modelos de encuesta a los dos grupos, se leerá para aclarar dudas y problemas a la hora de llevar a cabo el trabajo de investigación.

Segunda sesión:

Grupo 1: salida al entorno con el guión de trabajo para recabar la información.

Grupo 2: pase de la encuesta a personas del centro.

Conviene que tras esta sesión y antes de la tercera ambos grupos puedan hacer el vaciado de los resultados obtenidos para facilitar el trabajo de interpretación de los mismos.

Tercera sesión: primero debatir sobre las dificultades en la interpretación de los contenidos facilitados, la toma de datos en el trabajo de campo y su vaciado y resolver dudas. A continuación, elaborar las conclusiones de cada uno de los grupos.

Cuarta sesión: se dedicará a la puesta en común de las conclusiones de los dos grupos, la elaboración de propuestas, tanto para el centro educativo como para las autoridades municipales, y la realización de paneles, que se colocarán en los pasillos del centro educativo.

Algunas ideas que puedes tener en cuenta para ayudar al grupo en la elaboración de propuestas al Ayuntamiento o a la Junta de Distrito:

- Sobre las aceras:
 - o Diseñar las aceras lo más anchas posibles.
 - o Con el número mínimo de badenes de entrada a garajes, aparcamientos y otros accesos viarios a las fincas colindantes.
 - o Con mobiliario urbano diseñado junto a la vía pública o las paredes. A ser posible no instalando bolardos innecesarios ni otro tipo de obstáculo para las personas invidentes.
 - o Con bordillo rebajado para los cruces señalizados y con marca rugosa para su utilización por invidentes.
- Sobre caminos, carreteras interurbanas y otras vías no urbanas.
 - o Indicar si hay espacio para la circulación peatonal (aceras o arcenes), o si hay estrangulamiento de la calzada que impida su correcto uso por peatones (puentes, pasos estrechos).
- Sobre los semáforos:
 - o Si observamos su falta, instalar aparatos sonoros para indicar el paso a las personas invidentes.
 - o Sobre su correcta conservación técnica y espacio visual frente a los vehículos.

- Sobre pasos elevados:
 - o Cuando constatamos que en una vía hay circulación densa o complicada, hemos de indicar la posibilidad de construir un paso elevado o subterráneo.
 - o Si hay pasos elevados o subterráneos en nuestro entorno, hemos de observar si tienen rampas de acceso para minusválidos, en caso contrario hay que indicarlo para que se realicen las correspondientes obras de adecuación.

Para poder incluir en los paneles datos sobre consumos energéticos en función de la forma de desplazamiento elegida, se pueden realizar ejercicios matemáticos del tipo del que se recoge en la ficha de trabajo. Además, puedes contar con la actividad recogida en el bloque de medioambiente para obtener datos sobre los consumos de diferentes marcas de automóviles y establecer la comparación con ellos.

Temporalización

Cuatro sesiones.

Materiales necesarios

- Plano urbano del entorno del Centro.
- Fichas de actividades.
- material para la elaboración de los Paneles explicativos.



peatones

Madrid: más peatones atropellados que la media nacional

“Dos de cada cinco muertos en accidentes de tráfico en la capital en 2007 iban a pie -23 de los 57 muertos, según datos municipales-. Madrid supera la media nacional, en la que una de cada tres víctimas es un peatón. El Ayuntamiento y la Fundación Real Automóvil Club quieren rebajar la cifra con la campaña de concienciación ¡Atención! Todos somos peatones, hasta el 30 de mayo. Por un lado, habrá señales de recuerdo, como el paso de cebra de la esquina de la calle de la Princesa con Alberto Aguilera (en la imagen). Además, la Policía Local "vigilará" a los peatones. "Se podrán llegar a sancionar conductas que la ordenanza considere incorrectas", según Pedro Calvo, concejal de Seguridad y Movilidad. La multa máxima asciende a 90 euros”.

El País, 30 de enero de 2008.



El peligro de ser peatón en España

Es el país europeo con la mayor tasa de atropellos mortales - Sólo el 8,5% de las víctimas cruzaba por un paso de cebra.

Madrid - 30/01/2008.

La mayoría murió cuando cruzaba la calzada incorrectamente. De los 680 peatones arrollados mortalmente durante 2005, sólo 48 fueron atropellados en un lugar de paso para peatones. El dato confirma la tendencia que ya apuntaba hace poco más de un año un estudio de la revista

Consumer Eroski en 18 capitales de provincia, tras estudiar el comportamiento de 99.000 peatones, y que concluía que los viandantes no eran conscientes de que sus imprudencias podían costarles la vida.

Cruzar los semáforos en rojo, no comprobar si se aproxima algún vehículo aunque tenga prioridad y, sobre todo, cruzar la calzada en zonas no habilitadas para ello son comportamientos habituales entre los usuarios de calles y carreteras. Las víctimas mortales son, en la mayoría de los casos, ancianos y niños.

Si en España más del 91,5% de los peatones muertos cruzaban incorrectamente la vía, ese porcentaje desciende al 77% si se hace la media de los otros nueve países analizados en el estudio Eurotest: Bélgica, Austria, Italia, Finlandia, Alemania, Suiza, Reino Unido, Holanda y Noruega. El informe, en el que han participado las asociaciones de conductores españolas RACE y RACC, también concluye que España es el país con mayor tasa de atropellos por cada millón de habitantes, con un índice de 15,7. En el lado opuesto se sitúa Holanda, con 4,6.

La receta para invertir la tendencia, según estas asociaciones, pasa por aumentar las sanciones a los conductores que no repiten a estos usuarios de la vía tan vulnerables, y una mejora de la señalización de los lugares donde deben cruzar los peatones.

Recientemente, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso aprobó una proposición de ley instando al Gobierno a mejorar la señalización de estos "verdaderos puntos negros", fomentando la colocación de señales luminosas. El director técnico del RACC, Pedro Sauret, criticó ayer que en determinadas ciudades los pasos de cebra estén muy lejos entre sí, lo que obliga a los viandantes a cruzar por lugares prohibidos. Sin ser buenas, las estadísticas reflejan un descenso del 28% de los muertos por atropello entre 2001 y 2006.

Muere un hombre atropellado a la entrada de Madrid por la A-2

Herida grave la copiloto del coche que ha arrollado al peatón.- Se desconoce si estaba intentando cruzar. Madrid - 30/01/2008

Un hombre, de nacionalidad colombiana y de 48 años, ha muerto a primera hora de esta mañana al ser atropellado por un vehículo en el kilómetro 5 de la autopista A-2, sentido entrada a Madrid. Además, uno de los ocupantes del coche que lo ha arrollado ha resultado herido grave. Por el momento, no se sabe si la víctima se encontraba cruzando en la vía cuando ha ocurrido el suceso.

Un portavoz de Emergencias Madrid han informado de que, a consecuencia del atropello, que se ha producido alrededor de las 6.30, ha permanecido cortada la carretera, aunque sobre las 7.50 la Policía ha abierto al tráfico uno de los carriles de entrada a Madrid.

Hasta el lugar se ha desplazado una ambulancia del SAMUR, que ha encontrado al hombre con politraumatismos y en parada cardiorrespiratoria. Los facultativos han intentado re-

animar durante media hora a la víctima, que se encontraba en parada cardiorrespiratoria, pero no han podido salvarle la vida.

Una mujer de unos 50 años, que viajaba en el asiento del copiloto del turismo autor del atropello, ha resultado herida en el siniestro. La mujer presenta un traumatismo facial grave y ha sido trasladada por el SAMUR al hospital Gregorio Marañón. El conductor del turismo ha sido también atendido por psicólogos del SAMUR, según las fuentes, que han añadido que, de momento, no se sabe si la víctima se encontraba cruzando en la vía cuando ha ocurrido el suceso.

Este suceso se produce al día siguiente de que el Ayuntamiento de Madrid lanzara una campaña para concienciar a los peatones de los peligros de la carretera. Dos de cada cinco muertos en accidentes de tráfico en la capital en 2007 iban a pie -23 de los 57 muertos, según datos municipales-. Madrid supera la media nacional, en la que una de cada tres víctimas es un peatón.

¿ANDAMOS CON SEGURIDAD?

¿Qué te sugieren estas noticias?

¿Por qué se producen estos accidentes?

¿Cómo podríamos evitar estos accidentes?



NORMAS BÁSICAS VIALES PARA PEATONES Y CONDUCTAS DE RIESGO

a. Circulación por aceras.



Los peatones caminarán por el centro de la acera y no por el borde de la misma, sin impedir el paso a los demás, cuidando las salidas de garajes, entradas a aparcamientos y estaciones de servicio. Cuando ésta no exista, podrán hacerlo por el arcén o por la calzada, tomando las debidas precauciones como caminar lo más próximo posible a las casas y prestar atención a los vehículos que circulan.

Podrán circular por el arcén derecho, los peatones que:

- Lleven algún objeto voluminoso o arrastren un vehículo de pequeñas dimensiones que no sea de motor.
- Los grupos de peatones dirigidos por una persona.
- El peatón que vaya en silla de ruedas.

En carreteras o caminos, en caso de no haber acera, se circulará por la izquierda lo más alejados posible del borde de la vía –así observamos mejor a los vehículos que circulan en dirección contraria-, en caso de no haber arcén a la izquierda se circulará por la derecha con la máxima precaución.

Si existe una zona peatonal, parada de autobús u otro espacio, ningún peatón debe permanecer en la calzada ni en el arcén. Para subir al transporte público o a un vehículo solo se podrá invadir la calzada cuando estén a su altura y por el lado de la acera.

Para circular por la noche o cuando haya falta de visibilidad (puesta de sol, amanecer, niebla, lluvia) se deberá llevar algún elemento luminoso o reflectante como brazaletes, cinturones, camisas..., visibles a una distancia mínima de 150 metros. Si se utiliza una linterna, siempre iluminando el suelo, y si se tiene ocasión, se viste preferentemente con ropa clara. Si circulan grupos de personas, el color luminoso será blanco o amarillo delante y rojo detrás. En caso de ir en bicicleta, además de los elementos luminosos obligatorios, se pueden colocar reflectantes amarillos en los pedales y radios.

No se deben llevar animales sueltos ya que pueden escaparse y producir situaciones de peligro a otros usuarios de la vía o molestar a los demás peatones.

Los peatones no pueden caminar por lugares señalizados con la señal de entrada prohibida a peatones. Si las calles están señalizadas como residenciales, tienen prioridad para circular por ellas. Los juegos y deportes están permitidos en ellas, pero no deben estorbar inútilmente a los conductores de los vehículos.



b. Cruce de calles.

Cruzar la calle o calzada puede ser peligroso, ya que por ellas circulan los vehículos, por ello debemos elegir el sitio más seguro. Los lugares que más garantía nos ofrecen son los pasos para peatones regulados por:

- Semáforos.
- Marcas viales (Líneas anchas transversales de color blanco), llamadas popularmente “pasos de cebra”.
- Agentes de tráfico.



Si no existen, caminaremos por los lugares donde haya mayor visibilidad, procurando no cruzar entre vehículos estacionados. Una vez elegido el lugar adecuado, debemos pararnos junto al bordillo, pero sin pisarlo. A continuación miraremos a izquierda y a la derecha, para volver a mirar a la izquierda; una vez hemos comprobado que no viene ningún vehículo cruzaremos en línea recta y con paso rápido, pero sin correr ni detenernos para hablar.

Si cruzamos una glorieta o plaza, deberemos hacerlo rodeándola, y nunca cruzándola por medio. Si durante el cruce aparece inesperadamente un vehículo, es mejor detenerse sin vacilar en el centro de la calzada que estamos cruzando, si es posible. Para cruzar una carretera debemos hacerlo por aquellos lugares más seguros y con mayor visibilidad, como son los tramos sin curvas ni rasantes, o lugares donde no hay árboles u otro obstáculo que impida que nos vean las personas que conducen.

Los lugares más idóneos para cruzar una vía sin pasos señalados son las esquinas, ya que es donde hay mayor visibilidad, los vehículos circulan más despacio y los peatones tienen preferencia. Si bajamos de un autobús y queremos cruzar, tenemos que esperar a que se vaya o caminar hasta el paso para peatones más cercano. Si nos introducimos entre vehículos estacionados hay que observar si están dando marcha atrás, especialmente si son autobuses o camiones.

En un paso semafórico, si está en fase verde pasaremos, si empieza a parpadear, significa que va a cambiar a rojo. Si no hemos empezado a cruzar debemos esperar a que se vuelva a poner en verde. Si ya hemos iniciado el cruce, es necesario que aligeremos el paso para terminar de cruzar lo antes posible.

En un paso regulado por marcas viales, aunque tienen preferencia los peatones sobre los vehículos, debemos indicar con la mano a las personas que conducen nuestra intención de cruzar y no penetraremos en la calzada hasta que los vehículos estén detenidos.

A veces, la circulación densa y complicada aconseja no interrumpirla para atravesar la calzada, por lo que se construyen pasos elevados o subterráneos y se ponen barreras que impiden el paso peatonal. El peatón debe esforzarse y pasar por los citados pasos elevados o subterráneos.

c. Los agentes y los peatones.

El peatón deberá obedecer las órdenes de los agentes en todo lo relacionado con la seguridad vial. Así, si en un paso semafórico, aunque la señal nos indique lo contrario, siempre haremos caso a las indicaciones del agente.

d. Animales domésticos.

Deben ir siempre bajo el control del peatón, cogidos con correas o debidamente señalizada su presencia. En caso de ir en cajones con ruedas, han de estar homologados para ello.

e. Señales y peatones.

- 1) Señales de los agentes –ópticas, acústicas o brazos-.
- 2) Semáforos para peatones: luz verde, roja, ámbar. La intermitencia.
- 3) Marca de paso para peatones.
- 4) Señales verticales.
 - a. De peligro.
 - b. De prohibición.
 - c. De indicación.
 - d. De información.



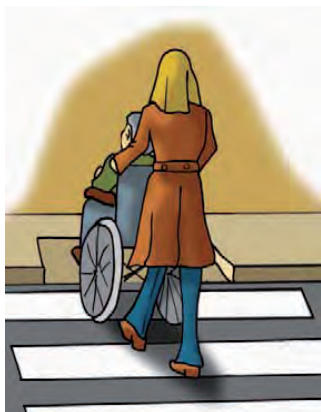
Los niños.

Los niños pequeños irán al cuidado de los adultos, procurando que no jueguen en la acera.

Los peatones que utilicen monopatines, patines o patinetes circularán por zonas destinadas para ello. Las bicicletas lo harán por carril-bici o senda ciclable.

f. Los discapacitados.

- Para los invidentes:
 - o Pasos de peatones con indicación sonora de paso.
 - o Aceras con rugosidad en zonas de paso.



- Para personas con movilidad reducida:
 - o Aceras rebajadas.
 - o Pasos inferiores y superiores con rampas de acceso.

Para ambos casos eliminación de obstáculos innecesarios en aceras o diseño de los mismos en lugares específicos –junto al borde o a las paredes-.

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN: Un análisis del entorno del centro.

Vais a hacer una investigación en el entorno próximo al centro. Antes de patear lo, leed este guión y después de vuestro paseo, indicad sobre el plano urbano los siguientes datos:

A) Los pasos de peatones que existen en el área próxima al centro:

- Pasos regulados por marcas viales.
- Pasos regulados por semáforos.
- Pasos superiores.
- Pasos inferiores.
- Aquellos pasos donde intervienen los agentes de tráfico.

Anota sobre los mismos:

1) El estado actual de los Pasos regulados:

Si están bien señalizados los pasos que existen, tanto para vehículos como para peatones.

El estado de conservación:

- a. Visibilidad por conductores o peatones.
- b. Estado de conservación de la pintura (pasos regulados por marcas viales) o la mecánica (semáforos).
- c. Estado de conservación de pasos inferiores o superiores, si existen.

2) Si tienen adecuada accesibilidad para discapacitados (invidentes, personas con movilidad reducida...).

B) Las vías de mayor circulación de vehículos:

Mirad si hay suficientes pasos de peatones –y si están bien señalizados-, y si el volumen de tráfico y la velocidad de los vehículos hacen necesario algún tipo de protección en las aceras.

Si el centro está en área suburbana o en zona no muy urbanizada, si hay carreteras, caminos o zonas viarias sin aceras. Fijaos si tienen suficiente arcén en ambos lados o algún lugar donde hay dificultad de paso simultáneo de vehículos y peatones.

C) Las señales

Fijaos en las señales viales que existen para peatones. Indicar si son suficientes o si se necesitan nuevas propuestas para mejorar nuestra circulación peatonal.

Anotad en qué lugares es necesario instalar nuevos pasos regulados y que modalidad es la más adecuada para cada caso. En el caso de que sea necesaria la intervención de un agente de circulación para regular puntualmente el paso de peatones a la salida o entrada al centro, indicad dónde se deben poner para, si lo consideráis necesario, realizar la propuesta al Ayuntamiento o Junta de Distrito.

Conclusiones del trabajo de investigación

Recogidas todas las conclusiones de vuestra observación del entorno, vamos a plasmar las conclusiones sobre un mural o panel.

Podéis elaborar los siguientes paneles:

- Uno que, sobre un plano, indique los pasos regulados de peatones que existen en el entorno del centro educativo. Podéis señalar, al tiempo, el sentido de circulación de los vehículos y las señales de tráfico que afectan a los peatones.
- Otro semejante que recoja visualmente las propuestas que se pueden hacer al Ayuntamiento o Junta de Distrito: pasos de peatones, elementos de información y protección del peatón, señales viales etc.
- Una vez puestos en común vuestros datos con aquellos que aportan los compañeros que han realizado las encuestas, elaborar en común un panel con los itinerarios recomendados para ir desde el centro a las paradas de transporte público más cercanas.

A continuación, valorar si existen vías rápidas en las que sería necesario utilizar barreras de seguridad entre los peatones y la calzada. Si es así, estudiar cuál serían las más convenientes: seto verde, valla metálica, elementos disuasorios...

Por último, y conjuntamente con el grupo que ha trabajado el vaciado de encuestas, elaborad las propuestas para el Ayuntamiento o Junta de distrito. Por ejemplo, indicando las señales de tráfico que afectan a la circulación vial de los peatones y que habéis notado que faltan en vuestro entorno.



TRABAJO DE CAMPO, ENCUESTA:

Ventajas e inconvenientes de llegar al centro escolar andando.

Antes de realizar el trabajo de campo –realizar las encuestas a vuestros compañeros del centro-, debemos saber los objetivos que persigue la realización de las mismas:

- Obtener datos sobre el tipo de transporte que utilizamos para venir al centro desde nuestras casas.
- Hacer un estudio de flujos atendiendo al número de compañeros que se trasladan desde un punto determinado del plano urbano hasta el centro.
- Saber la distancia media utilizada por cada uno de los encuestados (en metros).

Organizaos en el grupo para realizar las encuestas a compañeros de otros grupos. No hagáis demasiadas, para poder hacer un vaciado de los datos.

Cuando hayáis pasado las encuestas, juntaos en clase para agrupar las respuestas y poder sacar conclusiones de las mismas. Podéis plasmar los resultados en gráficos, con porcentajes...



ENCUESTA DEL PEATÓN. “Venimos al centro”

1. ¿Desde que lugar te desplazas al centro? 1.1. Otro barrio (distante) 1.2. Calle a una distancia media 1.3. Lugar muy cercano	2. ¿Cómo te desplazas? 2.1. Transporte privado. 2.2. Transporte público. 2.3. En bicicleta. 2.4. Andando.
--	---

3. ¿Cuántos metros, aproximadamente, recorres todos los días?

4. Si te acercas al centro a pié:

4.1. ¿Qué calle utilizas?

4.2. ¿Cuál es el último paso de peatones que has utilizado?

5. En tu desplazamiento cotidiano:

5.1. ¿Das rodeos innecesarios para cruzar alguna calle?
En caso afirmativo, indica cuál y dónde.

5.2. ¿Encuentras obstáculos innecesarios en las aceras?
En caso afirmativo, indica cuál y dónde.

6. Si tienes una minusvalía o conoces a alguien con minusvalía. ¿Has encontrado o han encontrado problemas especiales para llegar al centro? En caso afirmativo, Indica, si puedes, cuáles.

Muchas gracias por tu colaboración.

Encuestador/a:

Fecha:

Tras el vaciado de las encuestas, y como conclusión de las respuestas obtenidas, vamos a elaborar unos paneles.

En un panel podéis reflejar los resultados de la encuesta, mediante gráficos o sobre planos, indicando el tipo de vehículo utilizado por el alumnado de nuestro centro, o los metros que se recorren para llegar al centro... Mediante dibujo de flujos, se pueden señalar sobre el plano las vías más utilizadas para llegar al centro.

Además, se pueden añadir paneles sobre el siguiente contenido:

- Vías saludables.
 - o Calcular el gasto de energía/dinero que se consume en el transporte en vehículo privado.
 - o Introducir elementos de mortalidad, morbilidad (disminución de enfermedades cancerígenas, cardiovasculares y mejora del tono muscular.
 - o Indicar los factores que se favorecerían por la práctica de los desplazamientos a pié: trato social, otra visión estética del entorno...
 - o Señalar los efectos negativos del exceso de vehículos en la vía pública:
 - Crece exponencialmente la contaminación.
 - Aumento de los atascos.
 - Más gasto energético.
 - Mayor gasto en infraestructura.
 - Coste del transporte mecanizado.

- Para conseguir cuerpos peatonales saludables, indicar la oportunidad de:
 - o Revisar la vista, puedes observar, para tenerlo en cuenta:
 - La falta de agudeza visual.
 - Si hay daltonismo –confundes el color rojo y el azul-.
 - o Revisar el oído, es importante para percibir la cercanía de vehículos.
 - o Medir los índices de tensión para evitar sorpresas desagradables.

A los compañeros que han investigado sobre el entorno urbano les debemos aportar los datos de interés de nuestras encuestas. Por ejemplo, pasos de peatones que señalan como necesarios, señales a instalar u obstáculos que encuentran en el itinerario que les conduce al centro.

GASTO ENERGÉTICO

La energía que consumimos en nuestros desplazamientos depende del modo de transporte que hayamos elegido para realizarlos.

Vamos a calcular el gasto energético que realizamos en nuestro desplazamiento cotidiano al centro:

- **Si vamos en automóvil**, nuestro consumo será de, aproximadamente, 6 l. de combustible cada 100 km. Sólo tienes que saber la distancia de tu casa al centro y podrás calcular cuánto combustible gastas:

- **Si nos desplazamos caminando**, utilizaremos la siguiente tabla para calcular el gasto calórico de nuestro organismo en una hora, con la gran ventaja de que se activan, al tiempo, nuestros sistemas cardiorrespiratorio, muscular y óseo:

Caminar a ritmo moderado.....	170 calorías,
Caminar a ritmo rápido	290 "
Carrera suave (7km)	700 "
Carrera media (5 km).....	870 "

Mide la distancia que hay entre tu residencia y el centro educativo y el tiempo que tardas en recorrerla.

Calcula el gasto de combustible o de caloría realizado en 100 días y compáralo.

¿Qué conclusiones sacas?

Módulo de Educación Vial para Educación Secundaria de Personas Adultas

Madrid, 2008.

Autores:

M^a Carmen Andrés Caballero

Beatriz García García

Francisco García Martín

Rosa Goig Martínez

Begoña Palomo Aguilar

Marichel Paredes Aguilar

Auxi Tacoronte Torres

M^a Teresa Vega Mesa

Maquetación y coordinación: FAEA

