

CIUDADES AMIGABLES  
Y SEGURAS CON LOS  
SENIOR:  
VALLADOLID

## INDICE DEL PROYECTO

## Contenidos

1	Exposición del proyecto y objetivos .....	1
2	Red de ciudades amigables.....	3
2.1	Protocolo de Vancouver.....	3
2.2	OBJETIVOS GENERALES DE LA RED DE CIUDADES AMIGABLES .....	4
2.2.1	Fases del desarrollo .....	4
2.2.2	Áreas de trabajo .....	5
3	La situación de los mayores en las ciudades.....	6
3.1	La evolución de la población mayor de 65 años en España.....	6
3.2	La movilidad urbana de los senior .....	7
3.2.1	Caracterización del peatón .....	7
3.3	Siniestralidad en accidentes de tráfico en los mayores.....	9
4	La implicación en las ciudades amigables: Valladolid .....	10
4.1	Situación de Partida.....	10
4.2	Proceso .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
4.3	Desarrollo del Plan .....	12
4.4	Plan de acción. ....	13
4.4.1	Demandas de los ciudadanos en cuanto a la movilidad.....	13
4.5	Medidas urbanísticas de actuación referentes a la movilidad segura.....	15
4.5.1	Peatonalización .....	15
4.5.2	Urbanización de las vías públicas.....	16
4.5.3	Señalización de la vía.....	16
4.5.4	Movilidad en transporte público. ....	17
4.5.5	Movilidad en bici y patinete.....	18
5	Análisis de las acciones urbanísticas llevadas a cabo en Valladolid .....	20

5.1	Metodología.....	20
5.1.1	Peatonalización .....	22
5.1.2	Mejoras urbanísticas y señalización .....	25
5.1.3	Convivencia peatón y carriles bici.....	28
5.1.4	Accesibilidad al transporte público.....	29
6	Conclusiones .....	32

## 1 Exposición del proyecto y objetivos

Desde 2013, el Real Automóvil Club de España y Liberty Seguros, aúnan sus fuerzas para poner en valor la importancia de la seguridad vial en el grupo de edad de mayores de 65 años.

La necesidad de poner el foco en este grupo demográfico viene dada por un lado, por el peso que tiene actualmente dentro de la sociedad con un 18% del total, con unas previsiones de crecimiento de hasta el 30% en las próximas décadas: Por otro lado la relevancia en las cifras de siniestralidad en accidentes de tráfico donde los 496 fallecidos que se produjeron en el 2018 suponen un tercio de víctimas del total.

La gravedad en la tipología de los accidentes se produce como conductor en las vías interurbanas y como peatón en las urbanas con valores de 177 y 156 víctimas mortales respectivamente (fuente: DGT).

Estas cifras definen como grupo vulnerable en temas de seguridad vial a los mayores de 65 años y por lo tanto es necesario tener presente el problema actual y evitar que crezca con las previsiones demográficas.

La movilidad senior tiene unas características particulares debido a la pérdida de habilidades cognitivas y el locomotrices que se producen en el transcurso del paso de los años en todos los seres humanos.

Estas características justifican la preocupación que debe existir sobre la protección de este grupo en los desplazamientos cotidianos dentro de la ciudad. Es por ello que, desde RACE y Liberty Seguros se lanzan a una acción orientada a mejorar la seguridad vial la población senior en sus desplazamientos peatonales, en el ámbito urbano.

La iniciativa de la campaña Movilidad senior el camino de todos ha pasado a una versión 2.0 que se inició con la formación itinerante por las principales ciudades españolas de la población con especial atención a los mayores y ahora se le añade el análisis de la implicación de los ayuntamientos en el ámbito urbanístico.

Para ello, se ha buscado el apoyo en el proyecto de la OMS de la Red de ciudades amigables con los mayores que en España está gestionada a través de CEAPAT (Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas) perteneciente al IMSERSO y se encarga de orientar a todos los municipios que quieren formar parte de esta red con el objetivo de conseguir un plan de mejora continua en el envejecimiento activo de sus ciudadanos.

El proyecto de la Red de ciudades Amigables tiene como eje de desarrollo el Protocolo de Vancouver, donde partiendo de las circunstancias de 33 ciudades del todo el mundo se han definido los aspectos que deben tenerse en cuenta a la hora de mejorar las condiciones de la población mayor de 65 años y que se definen en 8 puntos de actuación.

El punto 1 de ellos es el referente a **espacios al aire libre y edificios**, el cual define las necesidades entre otras de la movilidad de nuestros mayores dentro del ámbito urbano. Tomando este punto del protocolo como lugar de partida hemos querido realizar una aportación en la movilidad segura y aprovechando las medidas que se han llevado a cabo para mejorar la movilidad de los mayores en cada ciudad hemos querido evaluar si se han tenido en cuenta la seguridad vial de los mismos en dichas actuaciones.

Este análisis de las actuaciones urbanísticas de cada municipio permitirá valorar el grado de movilidad segura que existe en sus calles permitiendo que sus actuaciones positivas sean expuestas como ejemplo de buenas prácticas para otros ayuntamientos, así como se reconocida con el sello del RACE – Liberty de ciudad amigable y segura con los mayores.

Un segundo objetivo de esta iniciativa consiste en que le resto de ciudades integrantes de la Red de Ciudades Amigables realicen un esfuerzo y den un empujón a sus proyectos para mejorar su entorno urbanístico aprovechando los ejemplos de buenas praxis de otras ciudades españolas expuestos en nuestro informe y aprovechar la difusión de sus resultados.

## 2 Red de ciudades amigables

La Red de ciudades amigables es un proyecto mundial promovido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), cuyo objetivo es el de crear entornos y servicios que promuevan el envejecimiento activo y saludable de la población.

Esta idea parte de la concienciación de una realidad demográfica, por parte de la OMS, como es el progresivo envejecimiento de la población mundial debido al aumento de la esperanza de vida en la sociedad actual.

Este proyecto está dirigido a todos los ayuntamientos que están en mejorar sus entornos para fomentar el envejecimiento activo a través de su planificación urbanística.

### 2.1 Protocolo de Vancouver

El Protocolo de Vancouver es una metodología de investigación para aplicar de manera general a las ciudades que están adheridas al Proyecto “Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores” promovido por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Este protocolo tiene su origen en un proyecto donde participaron 33 ciudades de todas las regiones del mundo y donde caracteriza la adaptación a las necesidades de las personas mayores.

La participación de estas es esencial en el proyecto ya que permite conocer de primera mano su visión y necesidades dentro de la ciudad. Por otra parte, se promueve la participación de otros miembros de la comunidad en ocasiones que tienen una relación directa con los mayores como cuidadores, educadores, etc., que tienen un conocimiento de los mayores vistos desde el otro lado. De la misma manera, se promueve la participación del resto de la sociedad para que sean conscientes del peso de este grupo de edad y de las necesidades de integración a las nuevas condiciones de vida.

Todas estas acciones tienen que tener el compromiso por parte de la administración local de promover la mejora continua en las condiciones de vida de los mayores que quede reflejada en el ámbito urbanístico de la ciudad.

La investigación propuesta en el Protocolo de Vancouver, ofrecerá un diagnóstico que servirá para elaborar un Plan de Acción y unos indicadores que permitan evaluar el impacto de la puesta en marcha y ejecución de dicho Plan de Acción que tendrá que tener revisiones periódicas para garantizar las mejoras continuas.

## 2.2 OBJETIVOS GENERALES DE LA RED DE CIUDADES AMIGABLES (IMSERSO)

El proyecto se basa en la premisa del promover el envejecimiento activo que consiste en el proceso de optimización de oportunidades para salud, participación y seguridad con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas a medida que envejecen (OMS, 2002).

Una ciudad amigable según los criterios del IMSERSO con las personas de mayor edad debe:

- Reconoce la gran diversidad entre las personas mayores
- Promueve su inclusión y contribución en todos los ámbitos de la vida comunitaria
- Respeta sus decisiones y elecciones de estilo de vida,
- Anticipa y responde con flexibilidad a las necesidades y preferencias relacionadas con el envejecimiento.

El proyecto de Ciudad Amigable con las Personas Mayores adopta explícitamente un enfoque controlado localmente y “ascendente”, que comienza con la experiencia vivida para las personas mayores en relación a lo que es y lo que no es amigable con la población mayor y qué podría hacerse para mejorar la adaptación de una localidad a las necesidades de estas personas. El conocimiento y la experiencia de proveedores de servicios comerciales, públicos y de voluntariado, se combina con la información de las personas mayores para proporcionar una visión más completa de los puntos fuertes y débiles de la comunidad en relación con las facilidades y dificultades para la población de más edad.

### 2.2.1 *Fases del desarrollo*

Los ayuntamientos interesados en adherirse a la Red se comprometen a promover la participación de las personas mayores durante todo el proceso:

**Fase 1:** Diagnóstico inicial de la “amigabilidad” del municipio a través de los grupos focales de personas mayores y la elaboración del Plan de Acción a partir del diagnóstico realizado. Esta fase debe incluir la generación de indicadores para analizar el seguimiento del proyecto y la evaluación de las propuestas.

**Fase 2:** Ejecución y seguimiento del Plan de Acción.

**Fase 3:** Evaluación del impacto de las medidas y actuaciones del Plan de Acción, contando con la opinión de las personas mayores.

**Fase 4:** Elaboración de nuevas propuestas de actuación en el marco de un proceso de mejora continua de lo- calidad.

### 2.2.2 Áreas de trabajo

Los campos de actuación sobre los que se trabaja son 8:

#### 1. EDIFICIOS Y ESPACIOS AL AIRE LIBRE:

En este apartado se analizan las zonas de desplazamiento, accesibilidad, iluminación, acceso a zonas verdes de paseo, zonas de convivencia exteriores: dotación de bancos, zonas de sombra, recorridos seguros que promuevan su movilidad.

#### 2. TRANSPORTE.

Se analiza las redes de comunicación entre distintos núcleos urbanos para servicios y suministros así como dentro del mismo municipio.

#### 3. VIVIENDA

Adecuación de la vivienda, accesibilidad, confort y seguridad

#### 4. RESPETO E INCLUSIÓN SOCIAL

Relaciones de sociales con el entorno habitual en las distintas épocas del año

#### 5. PARTICIPACIÓN SOCIAL

Creación de espacios y/o actividades de ocio organizado (según las distintas estaciones del año)

#### 6. COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

Acceso a la información tanto a nivel nacional, internacional como a la más próxima (provincial y municipal) a través de los distintos medios como prensa, tv, radio, etc., así como a las nuevas tecnologías con acceso a internet, mediante banda ancha universal.

#### 7. TRABAJO Y PARTICIPACION CIUDADANA

Actividades de apoyo social y voluntariado organizadas e informales

#### 8. SERVICIOS SOCIALES Y DE SALUD • Acceso a servicios de salud. Facilidad y rapidez

Como se ha comentado en el punto número 1, es donde el proyecto del RACE y Liberty Seguros pondrá especial ya que según nuestro criterio es donde las mejoras de la seguridad vial deben tenerse en cuenta y aplicarse de manera implícita para mejorar la movilidad en general y la de los mayores en particular

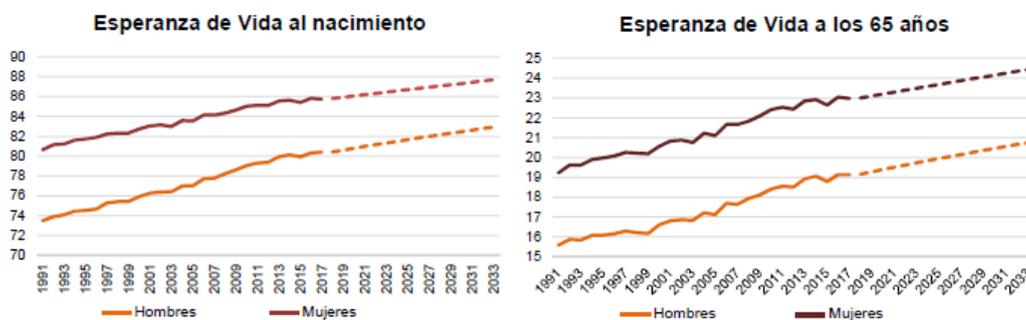
### 3 La situación de los mayores en las ciudades

#### 3.1 La evolución de la población mayor de 65 años en España

La población mayor de 65 años en España, supone el 19,2% del total y según los estudios de proyección que en 2018 realizó el Instituto Nacional de Estadística se espera que este porcentaje aumente hasta llegar al 25,2% lo que supone casi 12,3 millones de personas frente a los 3,4 millones que existen actualmente.

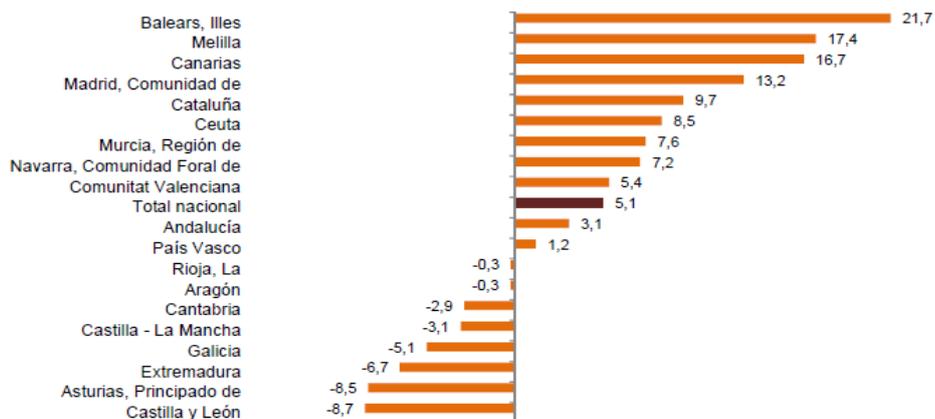
Esta situación viene dada por la mejora en la esperanza de vida en nuestro país, que es de 83 años para los hombres y de casi 88 para las mujeres. Según las previsiones para el 2033 estas cifras aumentarían hasta los 85,7 años en hombres y en 89,4 en mujeres

**Gráficos de evolución de esperanza vida (INE 2018)**



Esta situación queda reflejada de manera distinta en los crecimientos de los senior en las Comunidades Autónomas como puede verse en la siguiente proyección del INE 2018.

**Crecimiento relativo de la población proyectado por CCAA 2018-2033**



### 3.2 La movilidad urbana de los senior

Desde el RACE y Liberty Seguros hemos llevado a cabo, durante nuestro periodo de análisis de la movilidad, un estudio cada 4 años para conocer las características de la movilidad senior en las ciudades españolas.

Las conclusiones del estudio reflejan que existe un alto nivel de movilidad con casi tres desplazamientos por persona de media en día laborable. Esta actividad también se mantiene, aunque ligeramente inferior en los fines de semana siendo estos de una mayor longitud.

Los motivos de estos desplazamientos varían también entre los días laborables y los fines de semana ya que para los primero el motivo principal es ir de compras o al médico (63% de los casos) y para pasear el 27%. Mientras que para los fines de semana el ocio y el paseo conforman el 80% de los motivos del desplazamiento.

La movilidad es principalmente peatonal, así 8 de cada 10 desplazamientos de los mayores se realizan a pie.

La caracterización de esta movilidad queda representada por unos viajes con orígenes y destinos semejantes, de los cuales el 70% se lleva a cabo utilizando el mismo viario.

#### 3.2.1 *Caracterización del peatón*

El paso del tiempo siempre genera una pérdida de habilidades en las personas y a partir de los 65 años, éstas se pueden producir de manera muy rápida debido a enfermedades, accidentes o uso de medicación.

Por ello, hemos querido caracterizar al peatón senior que se desplaza diariamente en la ciudad. Los resultados han sido que el 58% de ellos se declara con algún tipo de dificultad que influye en su movilidad como es la pérdida de agilidad, lentitud de reflejos, (39%), visión (34%) o audición (11%).

Sin embargo, estas cuestiones no son aspectos que limiten la movilidad de estos individuos ni realmente supongan una barrera para su autonomía, aunque si es relevante la toma de conciencia por parte de los encuestados de dichas limitaciones.

Por otro lado, el 22% de la población senior se declara con problemas físicos que dificultan su movilidad. Esto es un aspecto muy relevante a la hora de planificar la movilidad de una ciudad amigable con los mayores donde además de la amabilidad tienen que tener en cuenta la accesibilidad.

Por último, la percepción de los mayores es que son muy respetuosos con las normas de seguridad vial cuando son peatones, tanto en la forma de cruzar las calles como en el respeto de las señales semafóricas.

Una vez caracterizada la movilidad de la población senior, hemos realizado una inmersión en las demandas generales de los mayores de 65 años sobre las condiciones de adaptabilidad de las ciudades para ellos, y encontramos que el 62% de los mayores

consideran que su ciudad se encuentra bastante adaptada a sus necesidades y donde 2 de cada 3 piensan que son pocas las barreras arquitectónicas que tienen la ciudad para poder desplazarse a pie.

Las demandas de los mayores de 65 años a las ciudades es que además de no existir barreras arquitectónicas para sus desplazamientos, exista:

- Correcta señalización
- Amplias aceras
- Iluminación
- Seguridad
- Buen mantenimiento de las aceras.
- Eliminación de obstáculos en las aceras (mobiliario urbano, árboles, vehículos, etc.)

Este último aspecto está siendo muy significativo ya que si hace unos años la queja de presencia de vehículos en las aceras eran por coches o motos que estaban aparcados encima de estas reduciendo el espacio para pasear, esta situación ha variado un poco ya que si bien el problema sigue siendo el mismo el tipo de vehículos ha cambiado y la protesta va dirigida a la existencia de Bicicletas y monopatines de alquiler que se encuentran en las ciudades distribuidos de manera anárquica en las aceras de las urbes.

Estas demandas de los mayores quedarán refrendadas por los grupos focales de cada ciudad analizada.

### 3.3 Siniestralidad en accidentes de tráfico en los mayores

En la actualidad en las sociedades desarrolladas 75% de las personas mayores de 65 años residen en la ciudad, esto supone un aspecto a tener en cuenta a la hora de evaluar la seguridad vial en la movilidad senior ya que el paso del tiempo hace que se pierdan actitudes cognitivas y locomotrices que pueden provocar accidentes.

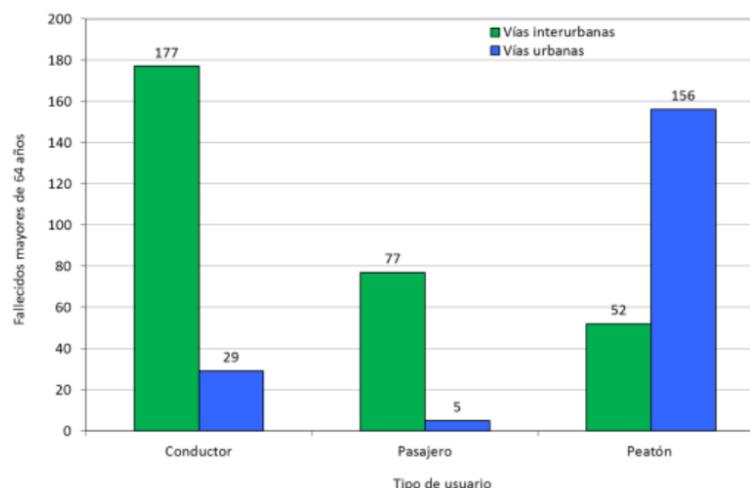
Según los últimos datos obtenidos de la siniestralidad en las carretas en 2018, 496 fallecidos en accidente de tráfico tenían más de 65 años lo que supone una tercera parte del total.

Hay que tener en cuenta que el índice de letalidad es de 3,8 lo que implica más del triple que el resto de la población víctima de un accidente. Dicho índice tiene un crecimiento exponencial según la edad de los implicados llegando a tasas de 7,0 para aquellos que superan los 85 años de edad.

Respecto al ámbito donde se han producido estas víctimas mortales tenemos que decir que el 62% se producen en vías interurbanas mientras que el 38% se producen en el entorno urbano.

En cuanto al tipo de usuario los fallecidos en accidente de tráfico los peatones y conductores encabezan las listas con un 42% de los casos para cada uno de los segmentos.

En este aspecto las cifras más altas como víctimas mortales como conductor se encuentra en el ámbito de las vías interurbanas mientras que la siniestralidad en peatones se encuentran en concentrada en las ciudades como puede verse en el siguiente gráfico donde se distribuyen las víctimas mortales según ámbito del accidente y tipo de usuario (fuente: DGT 2018).



Esta circunstancia de la concentración de fallecidos como peatones en atropellos urbanos es una de las que nos mueve a llevar a cabo este proyecto con el fin de mejorar la seguridad vial desde la formación y la planificación urbanística.

## 4 La implicación en las ciudades amigables: Valladolid

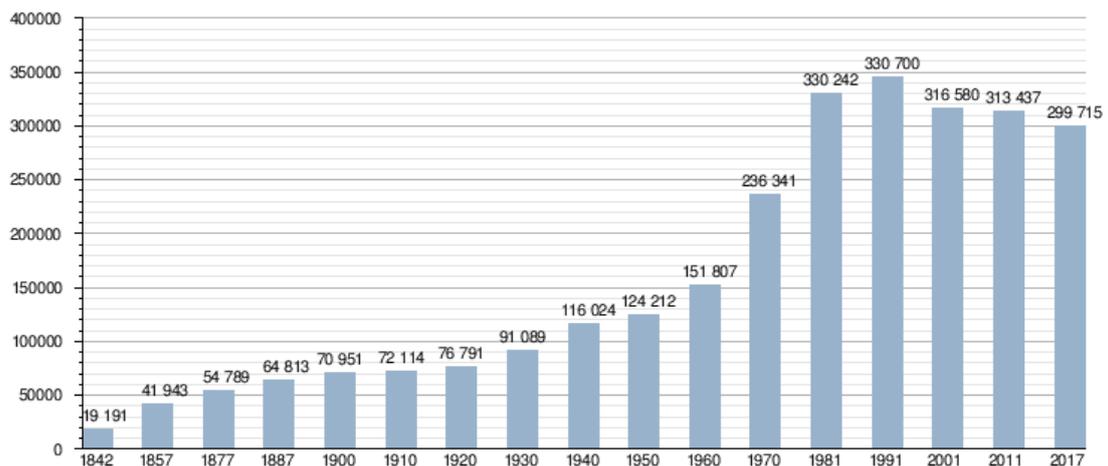
### 4.1 La situación de Valladolid

La estructura de la ciudad se encuentra marcada por dos barreras que limitan el crecimiento y generan dificultades de movilidad como son el río Pisuegra y la línea del ferrocarril.

El crecimiento de la ciudad se ha producido gracias a expansiones urbanísticas, donde no todas se han producido de manera ordenada lo que en ocasiones producen problemas de movilidad y existen diferencias entre los espacios que se encuentran en el centro histórico y los barrios de nuevo planeamiento.

La ciudad de Valladolid apenas llega actualmente a los 300.000 habitantes, resultado de una pérdida paulatina de población desde 1991 debido a la migración de sus habitantes hacia la zona metropolitana, como ha sucedido en otras ciudades españolas.

#### **Evolución demográfica de Valladolid (INE: 2017)**



El índice de envejecimiento de la ciudad de Valladolid supone que 1 de cada 4 vallisoletanas tiene más de 65 años, lo que indica un envejecimiento de la población que se va acentuando debido a la migración a las zonas metropolitanas.

Esta situación y la preocupación de las políticas municipales por crear un entorno más adecuado con niveles de los servicios y a una adaptación a las necesidades cambiantes de la edad de la ciudadanía, hacen que el municipio decida formar parte de la Red de ciudades amigables de la OMS.

## 4.2 Inmersión en la Red de Ciudades Amigables

Como cualquier otra ciudad que pertenece a la Red de Ciudades amigable Valladolid se decide a plantear un trabajo basado en las 8 áreas definidas en el protocolo de Vancouver desarrolladas fundamentalmente en la investigación y en la acción configurando en la primera un diagnóstico de la ciudad y la investigación cuantitativa.

La acción viene definida por la creación de un comité de expertos, la organización de foros de opinión y participación ciudadana y propuestas de fases de mejora.

El apartado de la investigación se lleva a cabo a través de grupos focales que permitan conocer de primera mano las opiniones actitudes y motivaciones de esta población.

En este proceso se generan 20 grupos de trabajo conformados por entre 8 y 15 personas que aseguran la máxima representación de la población mayor, teniendo en cuenta:

- La participación de hombres y mujeres.
- El nivel socioeconómico teniendo en cuenta la división en barrios y distritos
- La inclusión de personas mayores con discapacidades leves y moderadas.

Los grupos han quedado formados de la siguiente manera

- 11 grupos de mayores de 65 años
- 2 Grupos de cuidadores
- 1 grupo de técnicos del ayuntamiento
- 2 grupos de asociaciones de mayores
- 2 grupos de proveedores de servicios (Asociaciones y ONGs)
- 1 grupo de jóvenes
- 1 Grupo internacional

Estos dos últimos grupos han sido definidos por el propio ayuntamiento para sensibilizar a toda la población.

Este conjunto de grupos focales ha permitido tener una visión de la ciudad de Valladolid desde el punto de vista de los mayores de primera mano arrojando un resultado de una de satisfacción de 8,5 sobre 10.

Pero por otro lado, también salieron a la luz puntos donde los seniors detectaron ciertas deficiencias sobre las cuales el ayuntamiento trabajará a través del diseño y puesta en marcha de un plan de acción para mejorar la calidad de vida de los mayores y por ende del resto de ciudadanos vallisoletanos.

### 4.3 Desarrollo del Plan (Ayuntamiento de Valladolid)

El Plan de actuación está diseñado en cuatro etapas bien diferenciadas y cíclicas que permitirán la evaluación de los progresos y la mejora continua de los mismos.

El desarrollo de este plan consta de 4 etapas:

- Planificación
- Implementación
- Evaluación de progreso
- Mejora continua

La **planificación** es una de las etapas más importantes ya que la buena gestión de esta etapa permitirá una buena fluidez en el resto del proyecto. Dentro de ella se definen los mecanismos de participación de los mayores y su involucración en el proyecto, llevando a cabo una evaluación integral de cómo es la amabilidad de la ciudad respecto a este grupo de edad y desarrollando un plan de acción según las demandas de mejora obtenidas.

La **implementación** de dicho plan se llevará a cabo durante un periodo de 3 años ya que es necesario gestionar los cambios en la ciudad.

Una vez completada la implementación del plan es necesario, **una evaluación de las actuaciones** llevadas a cabo, y será necesario implantar indicadores que cuantifiquen de manera objetiva la consecución de los objetivos que quedarán reflejados en un informe que se enviará a la OMS.

Después de 5 años de proceso será necesario volver a analizar la situación y llevar a cabo nuevas medidas que mejoren el envejecimiento activo dentro de la ciudad, mediante la **mejora continua** de la amabilidad de la ciudad con los mayores.

#### 4.4 Plan de acción.

Las demandas medidas llevadas a cabo por el ayuntamiento de Valladolid cubren las 8 áreas definidas en el protocolo de Vancouver.

Para el proyecto de RACE y Liberty Seguros, vamos a poner el foco en las que están relacionadas con la movilidad de las personas y su seguridad vial. Esto significa que nuestras áreas de estudio sería dentro del área 1 la parte de espacios al aire libre y algunos aspectos referentes al área 2 de transporte.

##### *4.4.1 Demandas de los ciudadanos en cuanto a la movilidad*

Tras llevar a cabo las reuniones de participación de los grupos focales, se proponen diversas demandas para mejorar las condiciones de envejecimiento de la ciudad de Valladolid en las distintas áreas de trabajo definidas en el protocolo de Vancouver.

En este caso nos vamos a centrar especialmente en el punto 1 (Edificios y espacios al aire libre) y parte del punto 2 (Transporte) en lo referente a la accesibilidad en las paradas de autobús.

##### **4.4.1.1 Espacios al aire libre y edificios**

El bienestar en los espacios al aire libre se genera a través de una ciudad donde los desplazamientos a pie sean cómodos y el entorno sea amigable con los peatones.

La existencia de zonas verdes donde descansar y poder charlar con los amigos es un aliciente a la hora de clasificar a una ciudad como adaptada a las necesidades de los mayores.

En el caso de Valladolid dispone de una gran cantidad de zonas verdes con una proporción media de 16 metros cuadrados por habitante, así como una longitud de más de 21 km de calles peatonales que permiten una importante movilidad a pie de los ciudadanos.

Esta disponibilidad de la ciudad y su movilidad en modos blandos invita al uso de la bicicleta. Esta convivencia entre peatones y ciclistas debe ser regulada ya que siempre es un riesgo para los mayores ya que en esta interacción el peatón siempre es el más vulnerable

La valoración de los parques y zonas verdes por los grupos focales es positiva, aunque indican que es necesario que exista una limpieza de las hojas en otoño para evitar el peligro de resbalones y caídas que son tan peligrosos en estas edades, ya que pueden producir fracturas de huesos, como por ejemplo las caderas, que limitarían mucho la autonomía de los mayores e incluso pueden generar miedos a salir de casa, perdiendo esa tan ansiada autonomía.

En cuanto a la situación del viario, se identifica como muy positivo resaltando la limpieza y cuidado de la ciudad con las diferencias lógicas de un diseño más complicado en el centro de la ciudad, debido a la historia de la misma frente al viario más amplio y rectilíneo en las zonas nuevas debido a la planificación urbana.

Existe una demanda de mejora en el mantenimiento de las aceras, debido a la existencia de socavones y raíces que producen levantamientos de baldosas que ponen en peligro los desplazamientos peatonales de los mayores.

Se tiene una buena percepción de la calidad del alumbrado pero se demanda que se aumente el tiempo en el aumento el tiempo en el periodo de amanecer y anochecer.

En cuanto a la señalización vial se entiende como correcta pero existen algunas demandas sobre el aumento de los tiempos semafóricos para los peatones, que en ocasiones no son suficientes para cruzar la calzada.

#### **4.4.1.2 TRANSPORTE**

El transporte público principal para los senior en las ciudades es el autobús debido a su fácil accesibilidad y la visibilidad en el recorrido.

La red de autobuses en Valladolid es muy amplia, con una cobertura de parada a 300 metros de distancia del 97%.

Se ha puesto especial atención a los mayores con el piso bajo y rampas de acceso, así como espacios reservados para ellos dentro del autobús.

Las paradas disponen de marquesinas en la mitad de ellas y 2 de cada 10 disponen de información para los usuarios referente a la frecuencia de paso y tiempos de espera.

En cuanto a la valoración que hacen los senior sobre la red de autobuses es positiva y las principales demandas de mejora se realizan sobre las marquesinas y la poca protección ante las condiciones climatológicas así como la falta de comodidad de los asientos en la espera.

Dentro del autobús hay discrepancias en cuanto al respeto de la población en general de la cesión de los asientos reservados para los mayores.

#### 4.5 Medidas urbanísticas de actuación referentes a la movilidad segura aplicadas por el ayuntamiento.

En los últimos años la ciudad de Valladolid ha definido una línea de trabajo con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos, especialmente en lo que tiene que ver con la salud, accesibilidad y movilidad de las personas de una manera transversal en todas sus concejalías.

Las medidas desarrolladas han estado encaminadas a la creación de entornos cómodos y amigables especialmente dirigidos a mejorar con la accesibilidad en general y en especial a un colectivo vulnerable como son las personas mayores, como segmento de población cada vez con más peso.

Consecuencia de esta idea es la tramitación de la nueva Ordenanza de Movilidad, que pretende aunar tanto las normativas ya existentes como la ordenación de las nuevas situaciones de movilidad intentando solucionar los posibles conflictos que pueden llevarse a cabo a la hora de compartir el espacio público entre peatones, ciclistas, patinetes, vehículos, etc.

La nueva Ordenanza pretende **otorgar un papel preponderante al peatón**, mediante la regulación de la circulación de los peatones resaltando la prioridad de éstos en la circulación urbana, recopilando normas sobre diversas zonas y espacios urbanos a ellos reservados, protegiendo y controlando su uso y disfrute con seguridad y estableciendo limitaciones de acceso y circulación a los vehículos.

##### 4.5.1 *Peatonalización*

Valladolid por su tamaño y sus características geográficas reúne muy buenas características para realizar desplazamientos peatonales y es necesario que estos itinerarios sean cómodos y seguros, pero la creación de una buena infraestructura no es un aspecto suficiente ya que debe ir siempre acompañada de una concienciación y educación vial en todos los rangos de edad.

La política del ayuntamiento de potenciar la movilidad peatonal supone cambios en la arquitectura de las calles que debe estar orientada a la mejora de la movilidad segura de los más mayores.

En los últimos años, se ha intentado hacer más cómodo los desplazamientos peatonales en el centro histórico de la ciudad con un aumento de la peatonalización por ejemplo en las calles:

- Regalado.
- Sandoval.
- Recoletas.
- Francisco Zarandona.
- Juan Altisent.

Las actuaciones han sido de distinta índole que van desde la ampliación de continuidad del espacio peatonal como sucede en las calles Sandoval y Juan Altisent, hasta acciones puntuales como en la calle Recoletas, que permite generar un uso peatonal entorno a las manzanas colindantes, pasando por la creación de espacios peatonales compartidos con otras actividades como la carga y descarga como en la calle Francisco de Zarandona y Regalado lo que supone compartir el espacio con vehículos en determinadas horas del día.

#### *4.5.2 Urbanización de las vías públicas*

Las actuaciones en la vía pública han tenido dos características concretas que ha permitido la mejora de la movilidad segura tanto de los senior como del resto de la población al mejorar la accesibilidad así como las características de la calle para mejorar la seguridad de los desplazamientos de la población mayor de 65 años.

Estas acciones han venido dadas en primer lugar por el rebaje de los bordillos y una ampliación de las aceras con un firme homogéneo que genera seguridad en los desplazamientos de las personas mayores

Se pueden tener ejemplos en las obras realizadas en los siguientes entornos:

- Calle Profesor Adolfo Miaja de la Muela-calle Hernando de Acuña.
- Calle Pavía-calle Navas de Tolosa.
- Calle Éxtasis-calle Perfección -calle Misericordias.

#### *4.5.3 Señalización de la vía*

Como complemento a la seguridad en la vía pública es necesario como hemos comentado anteriormente una buena infraestructura así como una concienciación y educación de la población en los temas de seguridad vial.

Para reforzar estas dos características se han llevado a cabo una mejora en la señalización de la vía pública, más sencilla y clara, con el fin de que la toma de decisiones pueda ser de manera rápida y precisa.

Se ha llevado a cabo una mejora en el tema de la señalización horizontal con el uso de pintura antideslizante para los grupos vulnerables tanto peatones como bicicletas y motos.

Otra de las demandas de los mayores en Valladolid era una mejora en la señalización de los semáforos con dispositivos sonoros que permitan a este grupo con ciertas deficiencias visuales tener una referencia auditiva para poder cruzar con seguridad en los pasos de peatones

Algunos de los ejemplos de estas mejoras se encuentran en las calles:

- Calle Doctor Villacián.
- Calle Profesor Adolfo Miaja de la Muela.
- Plaza de Castilla y León.

#### *4.5.4 Movilidad en transporte público.*

El autobús es el modo de transporte público mejor valorado debido a la facilidad del acceso y las condiciones propias del vehículo como las plataformas de acceso que llevan incorporadas y la visibilidad del camino que da cierta seguridad por su orientación a los viajeros senior.

La empresa concesionaria de las líneas de autobuses urbanos AUVASA está muy implicada en la accesibilidad en el transporte público generando un Plan de acción de mejora con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la calidad de vida de los mayores.

Las actuaciones en este campo se han realizado en los siguientes campos:

##### 1.- Paradas de autobús

Las actuaciones están orientadas a facilitar el embarque y descenso de los viajeros, mejorando las maniobras de aproximación y salida de los vehículos que garanticen la seguridad y comodidad de los usuarios.

Estas actuaciones se han llevado a cabo mediante intervenciones urbanísticas que actúan preexistente para configurar y adaptar plataforma, zonas de espera y elementos de señalización.

Estas son algunas de las paradas más destacadas sobre las que se ha intervenido:

- Plaza de España.
- Carretera de Rueda.
- Plaza Madrid.
- Calle Monasterio de Santo Domingo de Silos 3 y 8.
- Calle Armonio, esquina con Calle Laúd.
- Avenida Palencia, esquina con Calle Amor de Dios.
- Avenida Ramón y Cajal (Hospital Clínico).

## 2.- Flota de vehículos

Se ha intervenido para conseguir que todos los autobuses dispongan de piso bajo y 3 de cada 4 dispongan de rampa de acceso, así como asientos reservados para las personas mayores, así como información audiovisual a bordo.

## 3.- Información al usuario

Se han llevado a cabo acciones para mejorar la información de la línea al usuario en las marquesinas con displays de alta visibilidad que permiten a los usuarios con discapacidad mediante un mando (CIBERPASS) escuchar la información proporcionada por el panel.

Las **campañas de concienciación en el uso del autobús** también son importantes, y en este sentido AUVASA ha puesto en marcha durante varias ediciones una sobre **“Consejos de seguridad para viajeros”**.

Se pretende la **concienciación de los pasajeros sobre la seguridad a bordo**, haciéndoles ver la necesidad de que ellos mismos adopten también las medidas necesarias y lógicas para su autoprotección a la vez que la de los demás usuarios.

### 4.5.5 Movilidad en bici y patinete

Valladolid trata de **potenciar el uso de la bici como un medio de transporte** más en la ciudad, y desde luego como un medio económico, rápido y saludable pero esta línea de actuación debe llevarse a cabo de su uso de una manera segura y eficiente, y evitar la situación actual generada por la proliferación de ordenanzas municipales con prescripciones diferentes y contradictorias.

La instalación de nuevos aparca-bicis, la implantación del ciclocarriles y ciclo vías, las mejoras de las conexiones de distintos tramos de carril bici segregado o la ampliación de los puntos de alquiler de bicicletas, son actuaciones que sin duda ayudan a potenciar el uso de la bici.

**Más de 30 kilómetros de ciclocarril y ciclo vías** en la ciudad, con limitación de la velocidad a 30 km/h, permiten una mayor pacificación del tráfico, potenciar de forma más segura el uso de la bicicleta en estas vías, así como mejorar la seguridad vial, reduciendo los efectos ante cualquier tipo de siniestro en la vía pública. Se han señalado ciclo carriles por ejemplo en las siguientes vías:

- Calle Real de Burgos.
- Calle San Quirce.
- Calle Cebadería.
- Calle Cardenal Torquemada, Calle Soto y Calle Mirabel.

En estos momentos y ante la **proliferación de los nuevos Vehículos de Movilidad Personal (VMP)**, como por ejemplo los patinetes, en todas las ciudades, también en Valladolid, se ha generado un cierto conflicto con el uso del espacio público. Lo que está claro, y la nueva Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Valladolid así debe establecerlo, es que se debe proteger al peatón por encima de todo.

No cabe duda que las personas mayores es uno de los sectores de la población más beneficiado con estas iniciativas, y de las que se benefician el conjunto de la ciudadanía en general.

## 5 Análisis de las acciones urbanísticas llevadas a cabo en Valladolid

El objetivo de este estudio es el análisis de la seguridad vial en el Plan de acción llevado a cabo por el Ayuntamiento de Valladolid dentro de sus acciones urbanísticas de mejora en la movilidad como miembro de la Red de ciudades amigables con los mayores.

Si bien este apartado no está integrado de manera explícita dentro del área 1 de Edificios y espacios al aire libre, ni en el 2 referente al transporte del protocolo de Vancouver, creemos que es suficiente relevante viendo los datos de siniestralidad como para hacer especial hincapié en el estado de la seguridad vial después de intentar paliar las necesidades y demandas que los grupos focales han realizado.

### 5.1 Metodología del proyecto

La metodología que vamos a llevar a cabo el análisis de la seguridad vial de las nuevas actuaciones urbanísticas consiste en evaluar las distintas acciones urbanísticas que se han llevado a cabo en la ciudad y su valoración frente a las necesidades de movilidad segura.

Los aspectos sobre los que se ha llevado a cabo la evaluación de las mejoras urbanísticas en Valladolid se han centrado principalmente en:

- Peatonalización
- Mejoras urbanísticas y señalización
- Convivencia peatón y carriles bici.
- Accesibilidad al transporte público

Para poder llevar a cabo este estudio nos vamos a basar en un análisis observacional donde, a través de una campaña de campo hemos realizado las distintas mediciones y evaluaciones de las diversas actuaciones y de su entorno, lo que ha permitido definir la seguridad no solo de la acción urbanística puntual sino de la mejora que produce en el entorno urbanístico.

Las variables que tendremos muy en cuenta será por un lado las demandas que se ha llevado a cabo por el grupo de mayores en las reuniones iniciales y por otro la experiencia que el departamento de seguridad vial del RACE que durante décadas ha llevado a cabo auditorias de seguridad vial en los distintos entornos urbanos, evaluando las diversas variables.

A continuación exponemos una tabla de recolección de datos para dicho estudio:

Estado de las aceras	Ancho de aceras (cm)
	Existencia de baldosas rotas o sueltas (m2)
	Árboles u obstáculos en el trazado (Valladolid raíces y baldosas sueltas)
	estado deslizante S/N
	Limpieza de las calles (hojas u otros elementos que permitan la caída)
	Iluminación. Existencia de luces (seguridad para evitar tropiezos y atracos)
	Existencia de alcorques al descubierto
	Existencia de barreras fijas
	Altura de bordillos
Seguridad en los cruces	Visibilidad de vehículos desde acera
	Existe mobiliario urbano que impida la visibilidad?
	Visibilidad desde el vehículos al peatón (¿Coches en doble fila?)
	Existe limitadores de velocidad
	Tipo de vías (1 o 2 carriles)
	Velocidad media de la vía
	semáforo PEATONAL S/N
	Semáforo con contador de tiempo (S/N)
	Distancia entre aceras
	existencia de isleta de seguridad
	Tiempo de paso suficiente
	Señalizado (peatón /vehículo)
Estado del firme en cruce y paso de peatones	calzada rota
	Acera rota
	paso de peatones pintado
	Paso de peatones deslizante?
Interacción con vehículos motor y movilidad personal	Existencia de vehículos aparcados en la acera (motos, patinetes, bicicletas)
	La acera está compartida con VMP (cuáles)
	Velocidad de VMP en esta calle
	Existe respeto de los ciclistas a los peatones y mayores en particular
	Existe carril bici diferenciado (S/N)

Con todos estos datos hemos podido evaluar las distintas acciones de mejora llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Valladolid como se puede ver en los siguientes puntos

### 5.1.1 Peatonalización

El viario peatonal en Valladolid es muy relevante con más de 21 km de longitud y una concentración significativa en el centro histórico de la ciudad.

Las calles evaluadas han sido:

- Sandoval.
- Francisco Zarandona.
- Regalado.
- Juan Altisent.

La evaluación de estas acciones tiene connotaciones muy diferentes ya que no solo se ha analizado las características de la calle sino también la funcionalidad y el entorno donde se encuentra.

De esta manera, encontramos que en un entorno muy próximo como es el Mercado del Val encontramos dos calles con una función peatonal como la calle Sandoval y Francisco Zarandona pero con características muy distintas.

La primera es una calle puramente peatonal que permite aumentar el espacio del peatón para un disfrute totalmente seguro sin interferencias de vehículos.

Por otro lado, la calle Francisco de Zarandona, es una calle con acceso de carga y descarga para el mercado con limitación horaria lo que permiten en ocasiones un uso compartido.

Las calzadas colindantes dan una sensación de seguridad debido a que limita con la calle San Benito que tiene un firme adoquinado que facilita la reducción de velocidad de los vehículos debido a lo incomodo de la conducción. Esta además en su confluencia con la calle Cebadería con una intersección regulada con semáforo lo que reduce la velocidad e incrementa la seguridad en el entorno

En el otro extremo la Calle Val tiene una sección de convivencia entre peatón y vehículo que a través de las jardineras se produzca una reducción de la velocidad de manera espontánea por parte del conductor lo que supone un entorno seguro para los peatones.

Calle Sandoval



Calle Francisco Zarandona.



Otras de las calles evaluadas son Regalado y Juan Altisent, con unas características de peatonalización muy semejantes debido a que son viarios de coexistencia, y según su diseño hacen que el conductor se sienta incomodo en el lugar y lleve una baja velocidad.

Regalado es una calle dentro del entramado peatonal del casco histórico donde se desarrolla una función descarga y descarga en ciertas horas del día. Por lo tanto, es necesario que los peatones pongan un poco de atención al andar por ella.

Sin embargo Juan Altisent, aun siendo una calle de uso compartido su función es de acceso al aparcamiento vecinal de motos lo que hace un sitio perfecto para caminar, cerca de las explanada del Corte inglés.

La continuidad en su otro extremo es Calle Turina donde las aceras son amplias y los árboles están localizados de una manera que permiten el paseo sin que impidan los desplazamientos en ambas direcciones de los viandantes.

Calle Juan Altisent



Calle Regalado



Las acciones evaluadas tienen características que garantizan la seguridad del peatón ya que algunas de ellas funcionan como extensión de zonas peatonales y por lo tanto es un entorno tranquilo, sin la interacción con vehículos y cuando comparten el tráfico en zonas puntuales como carga y descarga el entorno favorece una reducción de velocidad como en la calle Regalado y Francisco Zarandona.

En esta peatonalización del viario hay que resaltar que desembocan en zonas de amplias aceras lo que les da una seguridad a los mayores de espacio seguro ya que su itinerario no se enfrenta a un viario hostil.

Es un viario muy ajustado a las necesidades del peatón senior donde puede pasear tranquilo y cuando llega a zonas de frontera las aceras amplias le permiten tener la seguridad de proseguir su camino sin peligro. Esta percepción es mayor en el entorno del centro histórico donde no siempre es posible que existan amplias aceras rectilíneas, pero esta zona se actúa sobre las calzadas donde se hacen estrecha o de diferente firme (adoquinado) con lo que se genera un reducción de velocidad que mejora la seguridad vial y facilitan los desplazamientos tranquilos de los senior a pie.

#### *5.1.2 Mejoras urbanísticas y señalización*

##### Mejoras urbanísticas

Los puntos a evaluar son los siguientes:

- Calle Profesor Adolfo Miaja de la Muela - calle Hernando de Acuña.
- Calle Doctor Villacián.
- Calle Profesor Adolfo Miaja de la Muela.

La implicación de Valladolid en la mejora de la ciudad para el peatón senior queda evidenciada en las actuaciones urbanísticas, donde se han llevado a cabo especialmente en las zonas nuevas que permiten una mejora de la planificación en las seguridad vial y potenciando las infraestructuras para aumentar las condiciones de accesibilidad.

Estas mejoras urbanísticas quedan referenciadas en los cruces y pasos de peatones, como es evidente en las acciones realizadas en la intersección entre la calle Adolfo Miaja de la Muela y Hernando de Acuña. En este punto la interacción del peatón senior y el vehículo se mejora ya que existe una visibilidad absoluta entre ambos en los puntos de cruce al eliminar todo tipo de mobiliario urbano innecesario. Por otro lado, la reducción de los desniveles en los bordillos de las aceras próximas a los pasos de peatones reduce la posibilidad de posibles tropezones (aunque hay que decir que en ocasiones estos rebajes deberían ser tan amplios como la longitud del paso de peatones para evitar posibles tropezones tanto al bajar de la acera como al subir a la misma).

Otra de las características relevante es la creación de medianas que sirvan de refugio a la hora de cruzar estas grandes avenidas que dan seguridad a los mayores, ya que evitan la situación de miedos y nerviosismo a la hora de cruzar una vía de dos carriles por sentido.

La creación de estas medianas amplias supone un buen refugio donde esperar tranquilo a la siguiente fase semafórica.

Calle Hernando acuña



También hay que resaltar la actuación urbanística es en la mejora y amplitud de las aceras en los entornos de los barrios como sucede en las calles Pavía, Navas de Tolosa y en el entorno de las calles Éxtasis, calle Perfección, calle Misericordias.

Quizás no son actuaciones tan vistosas como la de las grandes avenidas en las zonas nuevas, sin embargo generar una gran seguridad en los desplazamientos de los senior en sus itinerarios cotidianos que tiene motivos como ir a la compra.

Calle perfección



### Señalización

La señalización ha mejorado siguiendo las recomendaciones que se han realizado desde los grupos focales senior, ya que en existía una demanda principal en los pasos de peatones tanto en tiempos de verde como en la información necesaria para poder gestionar el momento de cruzar la calle para personas que tienen ciertas limitaciones locomotrices, que no le permiten desplazarse tan rápido como poblaciones más jóvenes.

Los tiempos semafóricos son suficientes y se refuerza con la presencia de información de los tiempos que quedan para cambiar a la fase roja lo que da posibilidad estimar si es posible cruzar con tranquilidad ya que dan suficiente información para que los peatones senior crucen de manera tranquila sin el temor de que pueden quedarse en mitad del recorrido con la sensación de intranquilidad y peligrosidad de esta situación y la posibilidad.

Esta renovación urbanística junto al impulso de la señalización facilita una buena gestión de las intersecciones que facilite la seguridad vial de los senior en estos puntos que pueden ser tan peligrosos por la interacción con los vehículos.

Un ejemplo de ello es la Plaza de Castilla y León con la carretera de Rueda donde se ha incorporado semáforos con indicadores de tiempo que permiten gestionar los movimientos a la hora de cruzar. Esta situación se ha visto reforzada con la presencia de medianas que actúan de refugio en caso de que no de tiempo suficiente a cruzar.

Plaza de Castilla y León con la carretera de Rueda



### 5.1.3 Convivencia peatón y carriles bici

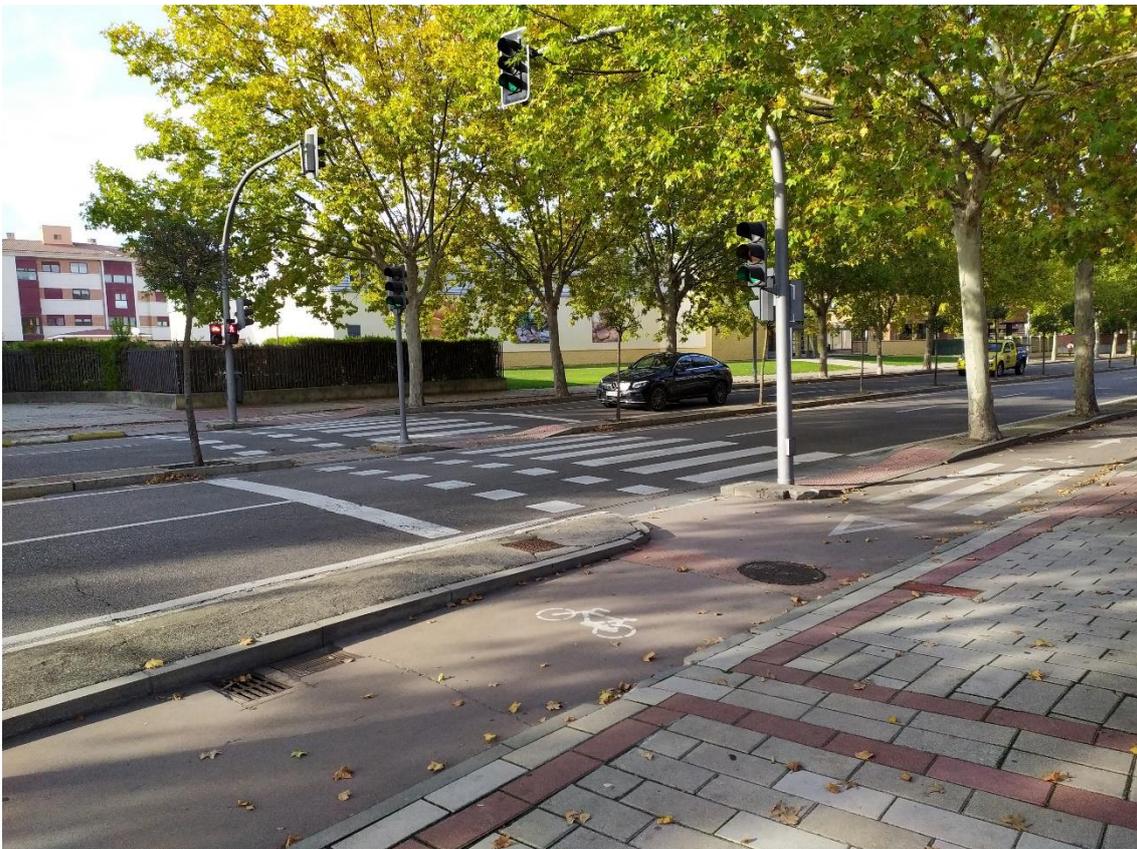
La convivencia entre senior y bicicletas y vehículos de movilidad personal es el nuevo problema y uno de los mayores temores que tiene la población senior es sus desplazamientos peatonales.

Esta situación se debe a que dicha interacción se lleva a cabo en la zona de las aceras que es el territorio del peatón.

La planificación urbanística con su línea de trabajo hacia la potenciación de los desplazamientos peatonales ha llevado a la generación de amplias aceras con una segregación del carril bici, permitiendo que ambos grupos vulnerables puedan disfrutar de un espacio seguro para ambos.

Para la población senior la interacción con bicicletas y patines son bastante peligrosos debido a lo aleatorio de los trazados de estos vehículos que además circula a velocidad es superiores a la que se puede generar caminando. Por esta razón la segregación de los distintos modos garantizan los desplazamientos tranquilos de los mayores consiguiendo los objetivos de seguridad vial

#### Plaza de Castilla y León



## Calle real de Burgos



### 5.1.4 Accesibilidad al transporte público

El autobús es el modo de transporte preferido por la población senior y en especial en la ciudad de Valladolid donde la cobertura de las paradas es de 95% a los 300 metros de distancia.

La accesibilidad de los senior al autobús tiene unos mecanismos de ayuda para el acceso y desembarco de las ciudades. Pero es necesario que exista una planificación de accesibilidad segura en las zonas de parada.

Dos ejemplos muy claros de esta situación los encontramos en la Plaza de España y en la Plaza de Madrid.

La primera, queda diseñada con un importante intercambiador en superficie, donde las líneas de autobús y la parada de taxi coinciden con una localización de finalización del centro histórico por lo tanto supone un centro de concentración de personas muy importantes.

La seguridad en este entorno queda garantizado por una zona peatonal muy amplia protegida por un gran voladizo que da resguardo y protección a una zona de bancos donde los senior pueden descansar mientras esperan la llegada del autobús y permite resguardarse de las condiciones climatológicas.

La plaza de Madrid esta contigua a la de España pero con una disposición distinta donde su geometría es más parecida a la de una Glorieta con aceras amplias y con una buena visibilidad a los peatones lo que producen una buena sensación de seguridad vial a los senior, tanto para acceder a la plaza como circulan alrededor de ella.

Plaza España



Plaza de Madrid



## 6 Conclusiones

La política del ayuntamiento de Valladolid de potenciar los desplazamientos peatonales y su inclusión en la Red de ciudades amigables para los mayores, han sido la características que han llevado a RACE y Liberty Seguros a seleccionarla como una de las ciudades españolas que potencia la seguridad vial en sus calles para la población en general y para los senior en especial.

La gestión de viarios peatonales con una buena continuidad en temas de seguridad con el resto del viario, así como el diseño de amplias aceras ordenadas de manera que permitan tener mobiliario urbano y árboles que faciliten la sombra en verano y la protección en invierno, con una gran limpieza de las calles que eliminan las hojas para evitar los resbalones y las caídas hacen de Valladolid una ciudad muy cómoda para desplazarse a pie.

Si a todo esto le añadimos las mejoras en la interacción con todo tipo de vehículos, mediante las mejoras urbanísticas orientadas a la mejora de la accesibilidad y la seguridad vial, favoreciendo la visibilidad en los cruces, los pasos de peatones con pintura antideslizante o la mejora de la señalización vial especialmente la lumínica para los peatones, a través de los semáforos peatonales con la indicación de los tiempos que favorecen la gestión de decisiones de los senior a la hora de cruzar.

A todo esto hay que añadirle la tranquilidad que le da a los senior que los carriles bici estén segregados de las aceras permitiendo tener espacio para el paso amplio y libre de sobresaltos.

Con todas estas características podemos reconocer que Valladolid es valedora del sello de RACE y Liberty de Seguros de CIUDAD AMIGABLE Y SEGURA CON LOS SENIOR.