

Plan de Movilidad y Seguridad Vial de los Trabajadores al Servicio del Ayuntamiento de Zamora.



2019

2022





ÍNDICE

1. Introducción
2. Objetivos.
3. Legislación aplicable, criterios técnicos de referencia.
4. Conceptos relativos a la Seguridad Vial Laboral
5. El Ayuntamiento de Zamora como administración
6. Estrategia de actuación. Plan de Movilidad..
7. Desarrollo del plan.

ANEXO I: CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

ANEXO II CHECK-LIST MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHICULOS

ANEXO III: INSTRUCCIONES PARA TRABAJOS EN PROXIMIDAD A ZONAS DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS.





1.- INTRODUCCIÓN.

Los accidentes de tráfico tienen consecuencias humanas, sociales y económicas lo que constituye un problema de seguridad pública, un problema de salud pública y un problema social.

La seguridad vial laboral, de acuerdo a las estadísticas anuales de la DGT, ocupa un lugar importante ya que, un gran número de trabajadores, deben realizar desplazamientos por su lugar de residencia y/o sus desplazamientos durante el trabajo.

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, en adelante LPRL, constituye una obligación universal de control de los riesgos laborales para todas las empresas independientemente de su tamaño y actividad.

El Art. 14 establece que los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo. El citado derecho supone la existencia de un correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales. Este deber de protección constituye, igualmente, un deber de las Administraciones públicas respecto del personal a su servicio.

En la misma línea los accidentes deben ser investigados ya que de acuerdo al art. 16.3 de la LPRL Cuando se haya producido un daño para la salud de los trabajadores (...) el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos.

Por eso, mediante el presente documento, el Ayuntamiento de Zamora se compromete a realizar medidas concretas para reducir los accidentes de tráfico laborales y las posibles consecuencias.

Los dos planes consecutivos **de Seguridad Vial** del Ayuntamiento, el del **2012-2014** y su actualización en el 2015, con una nueva denominación **Plan de Movilidad y Seguridad Vial de los Trabajadores al Servicio del Ayuntamiento de Zamora 2015-2018**, buscaron analizar la movilidad vial de los trabajadores y reducir los riesgos mediante actividades de formación e información.

Desde un punto de vista de la Prevención de Riesgos Laborales se diseñaron ambos planes como desarrollo del art. 14 LPRL, dentro de la obligación general de control de todos los factores de riesgo. Globalmente estos esfuerzos supusieron ciertas novedades en el Ayuntamiento de Zamora:

- Se estudiaron los factores de riesgo: estadísticas, la edad de los vehículos del parque móvil, los tipos de desplazamientos y otras cuestiones relacionadas con los accidentes.
- Se realizaron actividades formativas, tales como el curso teórico de la conducción





para personal del ayuntamiento de Zamora que tenga riesgos de accidentes ***in-itinere*** o ***in-misión***.

- Se hicieron valoraciones de vehículos de bomberos, algunos que por tener más de 30 años y debido a las condiciones de la carga, se establecieron medidas para evitar accidentes.
- Se diseñó un tríptico de sensibilización accesible a todos los trabajadores desde el portal del empleado público.

Pese a todos los esfuerzos, los planes no tuvieron la difusión deseada. Por ello, vista el imperativo legal de introducir los riesgos derivados de la seguridad vial dentro de la política de prevención de riesgos laborales, y conscientes de la necesidad de mejorar los anteriores, se ha diseñado este nuevo plan. Hoy, además, parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial en las administraciones como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales y cualquier cambio material viene precedido de un cambio cultural.

En esta ocasión nos hemos decidido a hacer un nuevo Plan de Seguridad Vial, en esta ocasión mejorar los sistemas de comunicación y contar con la colaboración de la Policía Municipal para la redacción, desarrollo e implantación y que añade un nuevo punto de vista a los anteriores.

El Servicio de Personal y en particular Prevención de Riesgos Laborales del Ayuntamiento de Zamora agradece a todo el personal del Ayuntamiento su colaboración para la realización y la implementación del presente Plan.





2.- OBJETIVOS.

- **OBJETIVO GENERAL:** Mejorar la cultura preventiva con el fin reducir los accidentes laborales de tráfico, los desplazamientos relacionados con el trabajo, insistiendo en su dimensión preventiva. Prevenir, proteger y promover la seguridad y salud del colectivo de Empleados Públicos del Ayuntamiento de Zamora.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

1. Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa
2. Proponer las actuaciones a implantar en la empresa.
3. Sensibilizar de los hábitos seguros de conducción.
4. Mejorar la seguridad de los vehículos
5. Informar de los aspectos de seguridad del vehículo.
6. Incorporar la seguridad vial en los programas de formación en Prevención de Riesgos Laborales.
7. Perfeccionar y aplicar las reglas fundamentales para la conducción, variables que inciden sobre el conductor.
8. Familiarizarse con aspectos de la seguridad de la vía y la climatología adversa.
9. Conocer qué hacer y qué no hacer en la práctica diaria de la conducción.
10. Mejorar el sistema de información de accidentes de tráfico.
11. Incrementar los esfuerzos para fomentar el cambio modal en la movilidad de los trabajadores mediante la mejora del transporte público urbano e interurbano
12. Concienciar con la reducción de emisiones, adquisición de coches menos contaminantes y eficientes así como formas de conducción para mejorar el medio ambiente de la localidad, un objetivo transversal del presente.





3.- LEGISLACIÓN APLICABLE Y CRITERIOS TÉCNICOS DE REFERENCIA

3.1 LEGISLACION APLICABLE

- LEY 31/95, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 8/2015, de 30 de octubre, que aprueba la LEY GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (introduce el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral).
- LEY 2/2011 de Economía Sostenible, de 4 de marzo.
- LEY 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social.
- REAL DECRETO 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. BOE núm. 27 de 31 enero.
- [Vigente]
- Real Decreto 231/2017, de 10 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral
- Acuerdo por el que se establecen las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020, aprobado por el Consejo de Ministros aprobó, el 25 de febrero de 2011.
- REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no 3821/85 y (CE) no 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo
- Como Legislación Relacionada con la actividad, pese a su no aplicación al ámbito de la función pública, tenemos el REAL DECRETO 1561/95, de 21 de Septiembre (BOE 26 de Septiembre), sobre Jornadas Especiales de Trabajo. Este RD regula en su Capítulo II sección IV los aspectos relativos a las jornadas de trabajo en la actividad del transporte de mercancías o personas. No obstante dicho colectivo está fuera del ámbito de aplicación ya que sólo incluye las relaciones laborales reguladas por el Estatuto de los Trabajadores.

3.2 CRITERIOS TÉCNICOS DE REFERENCIA:

- Como criterios técnicos hemos utilizado las Notas Técnicas de Prevención del INSHT; NTP 455 y NTP 502.
- UNE-ISO 39001-2013 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial.

3.3 GUIAS DE REFERENCIA:

- DGT-INSHT. 2011. Plan tipo Seguridad vial en la empresa. Guía Metodológica





- Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020.
- Carta Europea de Seguridad Vial: www.erscharter.eu.
- GUÍA PRÁCTICA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD. Mutua Fraternidad.
- Plan de movilidad y seguridad vial – Universidad de Salamanca.
- Guía prevención del accidente de tráfico. FREMAP.
- Guía de Prevención del accidente in-itinere. Mutua Universal.
- ESTUDIO DE ACCIDENTES DE TRAFICO EN ESPAÑA 2012 Autoras: M^a Victoria de la Orden Rivera; Marta Zimmermann Verdejo Departamento de Investigación e Información. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. NIPO 272-13-053-0
- FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial), 2010. “Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales” elaborado para la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Accesible en: <http://www.seguridadviallaboral.es>
- Unión Europea, 2010. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010 titulada “Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020” [COM(2010) 389 final]
- Instituto Navarro de Salud Laboral. Gobierno de Navarra., 2009. “Guía para promover la seguridad vial en la empresa”. Accesible en: <http://www.Fnavarra.es/insl>
- Informe RACE la seguridad vial laboral en España 2018.





4. CONCEPTOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD VIAL LABORAL

- Accidente de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.
- Accidente de tráfico laboral: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:
 - o Accidentes de tráfico “*in itinere*”¹ (casa-trabajo-casa): también llamado accidente de trabajo impropio, aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen 4 criterios o elementos determinantes del accidente *in itinere*: que ocurra en el camino de ida o vuelta (requisito teleológico o causal), que no se produzcan interrupciones que rompan el nexo causal entre el trabajo y el accidente (requisito cronológico) y, que se emplee un itinerario habitual o adecuado (requisito geográfico) y en un medio de transporte adecuado (requisito mecánico).
 - o Accidentes de tráfico en jornada laboral: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:
 - o Accidente de conductores profesionales: aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.
 - o Accidente “in-misión”: aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

¹ La sentencia del Tribunal Supremo de 1-7-1954 es la que utiliza por primera vez la expresión “in itinere” TS de 1 de julio de 1954 (RJ 1954,1840) (citada por Alonso Olea, M “Instituciones de Seguridad Social”, Civitas 11ª edición)





5. EL AYUNTAMIENTO DE ZAMORA COMO ADMINISTRACIÓN

El ámbito de aplicación del presente Plan afecta a la totalidad de centros de trabajo del Ayuntamiento de Zamora, así como a todo el personal que lleve a cabo su actividad en los mismos con contrato laboral o con relación funcional.

Las actividades que realiza el Ayuntamiento de Zamora son las que corresponden a la Administración municipal y se establecen en los artículos 25 a 28 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local. Fundamentalmente son las siguientes:

- Seguridad en lugares públicos.
- Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.
- Protección civil, prevención y extinción de incendios.
- Ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales.
- Patrimonio histórico-artístico.
- Protección del medio ambiente.
- Abastos, mataderos, ferias, mercados y defensa de usuarios y consumidores.
- Protección de la salubridad pública.
- Participación en la gestión de la atención primaria de la salud.
- Cementerios y servicios funerarios.
- Prestación de los servicios sociales y de promoción y reinserción social.
- Suministro de agua y alumbrado público; servicios de limpieza viaria, de recogida y tratamiento de residuos, alcantarillado y tratamiento de aguas residuales.
- Transporte público de viajeros.
- Actividades o instalaciones culturales y deportivas; ocupación del tiempo libre; turismo.
- Participar en la programación de la enseñanza y cooperar con la Administración educativa en la creación, construcción y sostenimiento de los centros docentes públicos, intervenir en sus órganos de gestión y participar en la vigilancia del cumplimiento de la escolaridad obligatoria.
- Competencias de alumbrado público, recogida de residuos, limpieza viaria, abastecimiento domiciliario de agua potable, alcantarillado, acceso a los núcleos de población y control de alimentos y bebidas.
- Gestión de parques públicos y bibliotecas públicas.

El número de centros de trabajo gestionados por el Ayuntamiento de Zamora supera los 37, en régimen de propiedad, arrendamiento, donación, etc. Aunque los trabajadores del ayuntamiento trabajan en todas las dependencias públicas municipales, es decir, parques, vías, jardines y lugares públicos que aunque no estén dados de alta





como tal constituyen zonas y espacios en los que el trabajador accede y en muchos casos permanece. La relación no exhaustiva de los centros de trabajo es la siguiente:

- Sede Central Ayuntamiento: (Registro, Recursos Humanos, Alcaldía, Informática, Prensa, Intervención, Secretaria y Tesorería) Plaza Mayor S/N
- Edificio de Servicios del Ayuntamiento de Zamora, Calle Santa Ana con Ronda San Torcuato (Participación ciudadana, OMIC, Medio Ambiente, Salud Pública, Urbanismo, Registro, Obras Públicas, Contratación, Rentas, Recaudación y OTD)
- Castillo Centro de Arte: Parque del Castillo S/N.
- CEAS Este: Avda. Requejo, 24.
- CEAS Norte: Avda. Galicia.
- CEAS Sur: C/ Canton, 1.
- CEAS Centro: Plza. San Esteban, 3.
- Concejalía Servicios Sociales: Plza. San Esteban, 3.
- Cementerio: Ctra. Salamanca, S/N.
- Centro de Interpretación de Ciudades Medievales: Cuesta del Pizarro, S/N.
- Ciudad Deportiva: Avda Obispo Acuña S/N.
- Edificio Alhóndiga:(Cultura, Juventud, Programa de Capacitación Profesional Inicial, Oficina Municipal de Desarrollo) Plza Santa Ana, 5.
- Oficina de Juventud: Plza Santa Ana, 5
- Edificio MOMOS C/San Torcuato, 5. (Archivo)
- Centro Programas duales formación y empleo: Ctra. de Almaraz, S/N.
- Grupo ADEIZA: Ronda de San Torcuato, S/N
- Grupo IU: Avda. Plaza de Toros, 1.
- Grupo PSOE: Ronda de San Torcuato, S/N
- Jardines: (Naves Valorio): Carretera Valorio S/N.
- Mercado de Abastos: Plaza del Mercado.
- Mercazamora: Polígono los Llanos.
- Museo Baltasar Lobo: Plaza la Catedral, S/N.
- Obras: Ctra. Villalpando, S/N.
- Comercio y Oficina Municipal de Desarrollo: Plaza de la Leña, 2.
- Pabellón Ángel Nieto: C/Ángel Nieto, S/N.
- Policía Municipal: Plaza Mayor S/N.
- CEMFE Programas de Formación y Empleo: Plaza San José Obrero, 1.
- Oficina de Información Turística: Plaza Arias Gonzalo, S/N.
- Teatro Principal: C/San Vicente, 3.
- Biblioteca San José: Avda Galicia, 32.
- Biblioteca los Bloques: Juan Sebastián Elcano, 10.
- Patrimonio Municipal: C/ Ramón Álvarez, 6.
- 3 Depósitos Municipales de Vehículos:
 - Polígono los Llanos,
 - Puerta la feria
 - Avenida Plaza de toros
- Aceñas de Olivares: Plaza de San Claudio, s/n.





6. ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN

Como propuesta de actuación plan de movilidad y de Seguridad Vial, proponemos la siguiente secuencia de actuaciones:

Fase Preliminar

- Paso 1: Implicar a la dirección y agentes participantes.
- Paso 2: Asignar a los responsables del plan.
- Paso 3: Movilizar a la organización.

Etapas 1. Diagnóstico

- Paso 1: Características de la Empresa: El Ayuntamiento de Zamora
- Paso 2: Identificar las principales características del ayuntamiento.
- Paso 3: Analizar el tipo de movilidad (Encuesta de movilidad):
 - estableciendo diferentes parámetros tales como naturaleza de la misión (in itinere, in mision)
 - tipo de vehículo (motocicleta, Propio, renting o de empresa, bicicleta o andando),
 - condiciones de la vía y del tráfico,
 - variables sociodemográficas (sexo, edad, antigüedad, tipo de contrato) etc.
- Paso 4: Analizar los accidentes (estudio Accidentalidad)
- Paso 5: Analizar las condiciones reales de la conducción
- Paso 6: Analizar la gestión de los desplazamientos

Etapas 2. Evaluación de riesgos

- Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo
- Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios

Etapas 3. Elaboración del plan

- Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar
- Paso 2: Seleccionar acciones
- Paso 3: Buscar sinergias y apoyos

Etapas 4. Implantación del plan

- Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar
- Paso 2: Comunicación inicial a la organización
- Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
- Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión
- Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios

Etapas 5. Seguimiento y evaluación

- Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial
- Paso 2: Obtener el valor de los indicadores
- Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores
- Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas





Debemos tener en cuenta que hay que hacer una acción continua, ya que acciones aisladas no aseguran el éxito.

Como todo sistema de gestión tiene que determinar dónde estamos y a dónde queremos llegar (a fomentar un comportamiento responsable, reducir los índices y formar al personal), esto se circunscribe dentro de la política en seguridad y salud laboral de la propia empresa.

La estrategia de gestión del riesgo se circunscribe:

- Instaurar una conducción defensiva: que tiene como contenido tomar conciencia del riesgo, fomentar una actitud preventiva y de respeto (una actitud preventiva sería por ejemplo el de que un día de niebla se conduzca a una velocidad adecuada, por lo que supera el simple cumplimiento del código de la circulación). De hecho en este sentido los cursos de conducción en situaciones extremas en las empresas ha creado un repunte en los accidentes ya que ha hecho que los alumnos de estos cursos sobrevaloren su capacidad ante determinadas situaciones (ante una carretera helada no tienes porque saber como funciona el control de tracción, sino hay que ir a una velocidad adecuada y con una distancia de seguridad incrementada).
- Establecimiento de códigos de conductas, hábitos y comportamientos.
 - Uso móvil (el uso del Bluetooth también genera distracción).
 - Uso de GPS.
- Valoración de los vehículos a adquirir en función de determinados elementos de seguridad activa y pasiva (EURONCAP), así como sustitución en función del cumplimiento o no de una serie de estándares.
- **Mejorar las emisiones de nuestro parque automovilístico, una de las acciones transversales del presente plan.**
- Renovar progresivamente la edad de nuestro parque automovilístico, de manera que se vayan retirando los vehículos más antiguos y menos seguros.
- Valorar las condiciones de seguridad y funcionamiento mediante check-list con puntos a valorar de forma diaria, mensual o en periodos superiores.
- También se puede evaluar de la conducción de los trabajadores estableciendo puntos de mejora (atención, distancias de seguridad, velocidad, agresividad etc).
- Valorar implantar flexibilidad horaria algo ya extendido en esta Administración.
- Información a los trabajadores sobre transportes públicos, horarios y precios:
 - <http://www.zamorateprestalabici.es/>
 - <http://www.zamora3punto0.com/index.php/es/menupublrreportajes/60-lineas-de-autobuses>
 - APP Android-IPhone: AUTOBUSES ZAMORA.





7. DESARROLLO DEL PLAN.

ETAPA 0: FASE PRELIMINAR

Paso 1: Implicación de la dirección y los agentes participantes.

Para implicar a la organización, durante el primer comité de Seguridad y Salud del año 2019, se hizo partícipes a los miembros de la necesidad de realizar un nuevo Plan de movilidad y seguridad vial. La necesidad es debida esto debido a:

- Que se trata de un riesgo laboral y como tal debe ser analizado y disponer de medidas necesarias, tales como la información y la formación.
- A que se pueden establecer medidas para reducir la movilidad o, en su caso, para fomentar el transporte público.

Paso 2: Asignación de responsables del plan.

- El responsable de la elaboración es el Técnico en prevención de Riesgos Laborales con, en su caso, la colaboración de la Policía Municipal.
- Los responsables de la implantación y difusión son los jefes y responsables de servicios del Excmo. Ayto. de Zamora.

Paso 3: Movilización de la organización.

Para movilizar toda organización se envió a todos los servicios un documento para valorar la movilidad, dentro del programa PST se diseñaron acciones formativas y difusión de trípticos.

ETAPA 1: DIAGNÓSTICO

Paso 1: Características de la Empresa: El Ayuntamiento de Zamora.

El Ayuntamiento tiene las competencias establecidas en los art 25 al 28 de la Ley de bases de Régimen Local, y que ya han sido analizadas en el punto 5 del presente Plan.

En cuanto a la plantilla², tiene una media anual de aproximadamente 534 trabajadores, que están distribuidos de la siguiente forma:

TRABAJADORES DEL AYUNTAMIENTO DE ZAMORA A NIVEL ORIENTATIVO	Nº
Trabajadores Funcionarios del Ayuntamiento de Zamora	333
Trabajadores Laborales del Ayuntamiento de Zamora	118
Trabajadores laborales temporales	29

² Valoración de la plantilla a Fecha de elaboración del documento: 31/12/2018





Trabajadores eventuales del Ayuntamiento	9
Programas mixtos de formación y empleo (DUALES)	34
Plan Empleo Municipal	89
Plan JOVEL	24
Subv. Agente Igualdad	1
Subv. ELEX	2
Cargos públicos: Concejales del Ayuntamiento de Zamora	25
TOTAL	664
Σ TOTAL	534³

El personal eventual es varia en las diferentes épocas del año por acumulación de tareas y programas específicos tales como PLAN EMPLEA y PROGRAMAS MIXTOS DE FORMACION Y EMPLEO.

Paso 2: Análisis del tipo de movilidad (Según la Encuesta de Movilidad):

Durante el año 2019 se ha realizado la encuesta de movilidad en el Excmo. Ayto de Zamora. Esta encuesta ha sido enviada a todos los servicios para que la remitan de una manera anónima, en la que solo constan los Servicios para los que trabajan. La encuesta que se adjunta a este plan estudia las siguientes características de la movilidad.

- Naturaleza de la movilidad (in itinere, in mision)
- Tipo de vehículo (motocicleta, Propio, renting o de empresa, bicicleta o andando),
- condiciones de la vía y del tráfico,
- variables sociodemográficas (sexo, edad, antigüedad, tipo de contrato) etc.

Una vez enviada a los responsables de los servicios para que fueran remitidas a todos los trabajadores, hemos recibido un total de 156 encuestas completadas de los siguientes servicios:

Servicio	Nº Encuestas	% del Servicio		
Servicios Sociales	16			
Patrimonio	3			
Personal	3			
Asesoría Jurídica	2			
Cementerio	1			
Alhóndiga	4			
Urbanismo	5			
Intervención	2			

³ Número medio de trabajadores extraído del informe de siniestralidad anual de la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales.





Registro	1			
Ordenanzas	1			
Salud Publica	1			
Personal Eventual	1			
Bibliotecas	12			
Deportes	1			
Informática	1			
Bomberos	43			
Policía	56			

Pese a que en las citadas encuestas se encuentran servicios que no han participado y que realizan desplazamientos durante la jornada, han sido indicadores del tipo de movilidad. En todo caso hemos tomado la representatividad de las encuestas para valorar el tipo de movilidad del Ayuntamiento y la valoración de medidas y actividades conducentes a mejorar la concienciación, la seguridad y, en su caso, aplicar medidas.

ANALISIS MOVILIDAD IN ITINERE:

Según la encuesta algunos de los trabajadores del Ayuntamiento tienen desplazamientos *in itinere*. Los datos de las encuestas arrojan los siguientes datos:

Otras Provincias	Localidad	Nº trabajadores			
	Salamanca	17			
	Palencia	4			
	Arroyo (Valladolid)	1			

- Para la movilidad se utilizan fundamentalmente vehículo propio, transporte público y vehículo compartido.

Provincia de Zamora	Localidad	Nº trabajadores			
	Morales	7			
	Corrales	3			
	Toro	2			
	Villaralbo	2			
	Arcenillas	2			
	Roales	1			
	Madridanos	1			
	Pontejos	1			

- Algunas de las localidades de la provincia solo son residencia en periodos





estivales.

Dentro del término municipal se utiliza el vehículo propio en muchos casos debido a la distancia entre la vivienda y el lugar de la prestación de servicios. Los desplazamientos andando de hemos decidido excluirlos ya que todo el mundo, salvo que se viva en las instalaciones o inmediaciones donde trabaja, tiene que realizar desplazamientos andando para ir volver del trabajo.

ANALISIS MOVILIDAD IN MISION:

De entre los trabajadores hay grupos que tienen que conducir por los contenidos del puesto de trabajo. Para lo cual hemos hecho una valoración media de los km:

Servicio	Nº Encuestas	Media Km mes
Servicios Sociales	16	100
Patrimonio	3	
Personal	3	20
Asesoría Jurídica	2	
Cementerio	1	
Alhóndiga	4	5
Urbanismo	5	
Intervención	2	
Registro	1	
Ordenanzas	1	
Personal Eventual	1	
Bibliotecas	12	
Deportes	1	
Informática	1	
Salud Publica	1	200
Bomberos	43	200
Policía	56	1000

Como podemos ver existe una mayor exposición a los accidentes *in-mision* en Policía Municipal, Servicios Sociales y Bomberos (más por el tipo de intervenciones que tienen que por el total de kilómetros).

Otros trabajadores que tienen que conducir por razón de su trabajo son los Empleados de Jardines, Deportes, Biblioteca, Urbanismo, Salud Pública y Obras.

Paso 3: Vehículos del Ayuntamiento:

Al respecto del parque de vehículos, los servicios del Ayuntamiento de Zamora:

- Policía.





- Bomberos.
- Protección civil.
- Obras – Urbanismo.
- Medio Ambiente.
- Programas mixtos formación y empleo.
- Biblioteca.
- Comercio.
- Urbanismo Técnico
- Alcaldía.

Hablando de vehículos del ayuntamiento hay una gran variedad de tipos, entre los cuales podemos encontrar algunos como automóviles, furgonetas, camiones, motocarros, tractores, lanchas neumáticas y hasta un velero de tres palos.

Para valorar todo esto nos hemos centrado en el parque automovilístico, cuya edad media a fecha de abril de 2019 es:

PROMEDIO FECHA MATRÍCULA	24/01/2003	
CÁLCULO DÍAS HASTA AHORA	3748	
EDAD MEDIA	AÑOS	10
	MESES	4
	DÍAS	10

Para valorar coherentemente todo se debe realizar, por el medio adecuado, el cuestionario de movilidad. Aunque haciendo un análisis general podemos deducir:

Paso 4: Análisis de los accidentes (2016-2018)

De entre todos los riesgos, son objeto de nuestro estudio los de accidente de Tráfico, si bien el accidente *in itinere* es un riesgo general, al accidente *in misión* están expuestos algunos grupos tales como: bomberos, policías, conductores de autoridades, trabajadores de obras, jardines, deportes, biblioteca, arquitectos, técnicos, inspectores etc.

Año 2016

ANÁLISIS DE PORCENTAJE SOBRE EL RESTO DE ACCIDENTES		
Lugar donde se produjo el accidente	Nº de Casos	Porcentaje
1 – Centro de trabajo	14	63,64%
2 – Desplazamiento*	7	31.82%
3 – Ir o volver al trabajo	0	0%
4 – En otro centro de trabajo	1	4.55%

ACCIDENTES TRÁFICO PERSONAL AYTO (2016)





	IN ITINERE	IN MISSION	TOTAL	INDICE INCIDENCIA
GRAVES	0	0	0	0,00
LEVES	3	6	9	61,37
TOTAL ACCIDENTES	3	6	9	61,37
INDICE INCIDENCIA ZAMORA	23,01	38,36	61,37	
INDICE INCIDENCIA NACIONAL	248,09	203,09		
Nº EMPLEADOS (2016)		532		

Año 2017

ANALISIS DE PORCENTAJE SOBRE EL RESTO DE ACCIDENTES		
Lugar donde se produjo el accidente	Nº de Casos	Porcentaje
1 – Centro de trabajo	17	68,0%
2 – Desplazamiento*	5	20,0%
3 – Ir o volver al trabajo	2	12,0%
4 – En otro centro de trabajo		

ACCIDENTES TRÁFICO PERSONAL AYTO (2017)				
	IN ITINERE	IN MISSION	TOTAL	INDICE INCIDENCIA
GRAVES	0	0	0	0,00
LEVES	3	6	9	61,37
TOTAL ACCIDENTES	3	6	9	61,37
INDICE INCIDENCIA ZAMORA	23,01	38,36	61,37	
INDICE INCIDENCIA NACIONAL	248,09	203,09		
Nº EMPLEADOS (2014)		532		

Año 2018

ANALISIS DE PROCENTAJE SOBRE EL RESTO DE ACCIDENTES		
Lugar donde se produjo el accidente	Nº de Casos	Porcentaje
1 - Centro de trabajo	21	67,7%
2 – Desplazamiento*	7	22,6%
3 - Ir o volver al trabajo	2	6,5%
4 - En otro centro	1	3,2%

ACCIDENTES TRÁFICO PERSONAL AYTO (2018)				
	IN ITINERE	IN MISSION	TOTAL	INDICE INCIDENCIA
GRAVES	0	0	0	0,00
LEVES	2	7	9	69,04
TOTAL ACCIDENTES	2	7	9	69,04
INDICE INCIDENCIA ZAMORA	15,34	53,70	69,04	
INDICE INCIDENCIA NACIONAL	248,09	203,09		
Nº EMPLEADOS (2015)		546		

EJEMPLOS DE ACCIDENTES EN EL AYUNTAMIENTO RELACIONADOS CON VEHICULOS

* El punto de desplazamiento hace a accidentes de tráfico o accidentes a pié.





Al bajar del camión nota dolor en la parte posterior del muslo.	10/01/2016	Bomberos	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Resbala al subir a un camión lo que le provoca daño en un tobillo.	14/01/2016	Bomberos	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Atropello con la bici mientras acudía al trabajo, rotonda Villalpando a las 7:50 am.	15/11/2016	Servicios Sociales	El trabajador no llevaba chaleco reflectante, luces ni casco. Se le han dado indicaciones de las adecuadas medidas preventivas para preservar la seguridad y salud en los desplazamientos en bicicleta.
Al bajar del camión de un salto nota dolor en el gemelo derecho.	13/07/2017	SEI	Al bajar de un vehículo se deberán utilizar los estribos, para no generar sobreesfuerzos sobre el sistema osteoarticular.
Tropezón o mal paso al caminar por la Calle San Andrés y le produce una lesión en la zona de la rodilla.	25/09/2017	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Tropezón o mal paso al caminar por la Calle San Andrés y le produce una lesión en la zona de la rodilla.	11/10/2017	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Dolor en el muslo al subirse en la moto.	29/09/2016	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.





Al bajar del vehículo asignado la puerta se cierra bruscamente por el aire dándole en el costado derecho.	23/03/2018	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
En una formación de seguridad vial uno de los cars le pasó por encima del pie derecho.	10/04/2018	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Acabó la jornada laboral y se dirigía a su domicilio en moto. En la calle hiniesta con cruce C/ San lázaro, otro Motorista que venía en sentido contrario, hace el giro a su izquierda e invade el carril suyo y hace que colisionen los dos.	10/04/2018	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Atropello por un vehículo tras la asistencia en un accidente	18/07/2018	policía municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Al ir en motocicleta sufre la picadura de un mosquito.	26/09/2018	Policía Municipal	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Accidente in itinere, accidente que tiene el autobús al volver del trabajo.	25/10/2018	PASAD	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.
Accidente de tráfico al volver del lugar de trabajo.	26/10/2018	Bibliotecas	La propia descripción del accidente, así como la naturaleza del mismo, llevan a considerar que no son necesarias ulteriores investigaciones o aplicación de especiales medidas preventivas.





Paso 5: Analizar las condiciones reales de la conducción

Las condiciones reales de conducción se basadas en los check-list empleados son de que se da una mayoría de desplazamientos en la ciudad, con un mínimo de trabajadores que hacen desplazamientos superiores a 30 minutos desde su lugar de residencia.

Paso 6: Analizar la gestión de los desplazamientos

Desde el departamento de prevención de riesgos se ha identificado que hay algún punto de mejora en los desplazamientos:

1. Se ha verificado que hay muchos desplazamientos por razón del trabajo que se realizan con vehículo propio y no están debidamente comunicados. Por ello se hace necesario que en todo desplazamiento que se haga en la jornada de trabajo por los colectivos que regularmente no realizan desplazamientos se deberá realizar mediante orden de servicio o comunicación, esto garantizara que en caso de accidente se darán las adecuadas coberturas.
2. Durante los trabajos en proximidades a vías de circulación por parte de los trabajadores de obras y jardines, en ocasiones, no se señala adecuadamente. Por todo ello se deberá seguir la instrucción anexa para evitar y controlar los riesgos de atropellos.

Etapa 2. Evaluación de riesgos

Paso 1: Asignación del nivel de exposición al riesgo.

- 1 Desplazamientos dentro del término municipal en vehículo automóvil:

Riesgo Tolerable.

- 2 Desplazamientos en vehículo motocicleta y vehículos de emergencia dentro y fuera del término municipal:

Riesgo Moderado

Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios.

En el análisis del riesgo de accidente de accidente aparece en todos los trabajadores que se deben trasladar durante la jornada. En los trabajadores que tienen una mayor exposición al accidente de tráfico tenemos dentro de las evaluaciones de riesgo recogidos los siguientes trabajadores:





- Policía: riesgo de accidente debido a las actividades controles de alcoholemia, control del tráfico y tiempo de utilización del vehículo
- Servicio de Extinción de incendios: Esto es debido a trabajos en entornos a vías de circulación, excarcelaciones y utilización de vehículos.
- Servicios Sociales: actividades de control y verificación en domicilios.
- Medio Ambiente y Jardines: Por trabajos en proximidad a vías de circulación, transporte al los tajos.
- Urbanismo: por traslado a los lugares de verificación.
- Obras: trabajos en la proximidad a vías de circulación y transporte a los tajos.

Etapa 3. Elaboración del plan

Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar

OBJETIVO GENERAL: Mejorar la cultura preventiva con el fin reducir los accidentes laborales de tráfico, los desplazamientos relacionados con el trabajo, insistiendo en su dimensión preventiva. Prevenir, proteger y promover la seguridad y salud del colectivo de Empleados Públicos del Ayuntamiento de Zamora.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa
2. Proponer las actuaciones a implantar en la empresa.
3. Sensibilizar de los hábitos seguros de conducción.
4. Informar de los aspectos de seguridad del vehículo.
5. Incorporar la seguridad vial en los programas de formación en Prevención de Riesgos Laborales.
6. Mejorar la seguridad de los vehículos
7. Perfeccionar y aplicar las reglas fundamentales para la conducción, variables que inciden sobre el conductor.
8. Familiarizarse con aspectos de la seguridad de la vía y la climatología adversa.
9. Conocer qué hacer y qué no hacer en la práctica diaria de la conducción.
10. Mejorar el sistema de información de accidentes de tráfico.
11. Incrementar los esfuerzos para fomentar el cambio modal en la movilidad de los trabajadores mediante la mejora del transporte público urbano e interurbano
12. Concienciar con la reducción de emisiones, adquisición de coches menos contaminantes y eficientes así como formas de conducción para mejorar el medio ambiente de la localidad, un objetivo transversal del presente.

Paso 2: Seleccionar acciones

- a. Acciones formativas:





- i. Formar e informar a los trabajadores del Excmo. Ayto. sobre los riesgos y medidas preventivas.
- b. Acciones informativas:
 - i. Establecer trípticos y check-list de valoración de los vehículos.
- c. Acciones correctivas:
 - i. Mejora del parque de vehículos.
- d. Acciones modificativas:
 - i. Valorar las jornadas flexibles en próximas negociaciones de convenios por razón de desplazamiento.

Paso 3: Buscar sinergias y apoyos

Para la búsqueda de sinergias y apoyos se dispondrá de la colaboración de los representantes de los trabajadores y del ayuntamiento mediante la participación del Comité de Seguridad y Salud.

Etapa 4. Implantación del plan

Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar

Formación:

- a. Adecuar una formación, teniendo en cuenta el tipo de conducción que busque crear hábitos, conductas y comportamientos para lograr reducir los accidentes. En el mismo se analizan las variables de riesgo en función al conductor, al vehículo y al tipo de vía por la que se circula.
- b. Se priorizarán los Servicios que mayor número de accidentes han tenido, primero en función de los *in-mision* y después en los *in-itinere*.

Información:

- a. Recomendaciones en Seguridad Vial en trípticos accesibles desde intranet.
- b. Difusión de campañas en diferentes épocas con mayor riesgo de accidente, tales como en invierno.

Información:

- a. Revisiones del vehículo de acuerdo al Check-list del Instituto Navarro de Salud Laboral, información a los departamentos sobre mantenimiento mínimo de vehículos: si algún vehículo tiene problemas que comprometan la seguridad deberá ser retirado de la utilización hasta que sea reparado.
- b. Plan de comunicación de riesgos y medidas preventivas en la conducción, para ello se dispone de un tríptico del Portal del Empleado Público.
- c. Tiempos de conducción y tiempos de descanso. Estableciendo en las medidas preventivas tiempos de descanso entre jornadas.





- d. Tipos de neumáticos en función de vías por las que circula y época del año, así como climatología.

Adecuación de horarios y jornada flexible:

- a. Se debería valorar por los servicios de Bomberos y Policía municipal compatibilizar turnos para que los trabajadores que residan en Palencia y en Salamanca puedan realizar los desplazamientos juntos en caso que lo estimen.
- b. Valorar establecer horarios flexibles para poder utilizar el transporte público por medio de los miembros de la organización.

Investigación de accidentes e incidentes:

- a. De acuerdo al check-list de investigación y a los partes Delta se hará una recogida de datos de los accidentes, con o sin baja (según procedimiento de notificación de accidentes e incidentes), estableciéndose una coordinadora entre provincias dentro de los órganos centrales del Servicio de Prevención.

Paso 2: Comunicación inicial a la organización

- a. Una vez informado el Comité de Seguridad y Salud se comunicará a los diferentes servicios y se difundirá por medio del portal del empleado.

Paso 3: Adecuación del parque de vehículos

- a. Sería deseable que anualmente, en función de la antigüedad y del estado de los vehículos, su paulatina sustitución. Para ello se utilizaran los datos de las ITV's y de los usuarios de los mismos.
- b. Para la sustitución de los mismos se tendrá en cuenta el equipamiento de sistemas de seguridad activa y pasiva, tales como deformación de carrocería, en caso de que se estime, sería razonable que los vehículos que se adquirieran tuvieran la calificación de 5 estrellas por el organismo Euro NCAP (Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos) o algún organismo alternativo (NHTSA, Insurance Institute for Highway Safety o Nasva).
- c. Como medida medioambiental es necesario primar la clasificación energética, siempre que se disponga un pliego se deberá valorar como criterios medioambientales las emisiones contaminantes del vehículo y la clasificación de la directiva de contaminación que cumple.

Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión

- a. Se dispondrá el Check List para la valoración de los vehículos.
- b. Todo vehículo propiedad del Excmo. Ayto. de Zamora que no haya pasado la ITV o que disponga de alguna avería o inadecuación que sea susceptible de generar un riesgo será retirado hasta su total reparación.





Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios

- a. Se dispondrán en los diferentes normativas con fuerza jurídica la implementación de estas y otras medidas (Decretos, Ordenanzas y negociación colectiva).

Etapa 5. Seguimiento y evaluación

Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial.

Ratio por ciento de accidentes por movilidad vial en el Excmo. Ayuntamiento de Zamora, en el se excluirán los desplazamientos que se realicen andando y que no esté implicado ningún tipo de vehículo. Los subdividimos en *in-itinere* e in misión:

IN ITINERE:

Ratio por ciento de accidentes *in-itinere* con vehículo sobre el resto de los accidentes.

Ratio por ciento de accidentes *in-itinere* por acción de vehículo, trabajador andando, sobre el resto de los accidentes

IN MISION:

Ratio por ciento de accidentes *in-mision* con vehículo sobre el resto de los accidentes.

Ratio por ciento de accidentes *in-mision* por acción de vehículo, trabajador andando, sobre el resto de los accidentes.

Paso 2: Obtener el valor de los indicadores.

Se realizará el análisis de los indicadores del análisis de los accidentes de trabajo establecidos en los documentos de la mutua de accidentes de trabajo así como en las investigaciones establecidas en aplicación del artículo 16 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores

- a. Trimestral, por parte del Departamento de Prevención de Riesgos Laborales, en el comité de Seguridad y Salud, se dará cuenta de los accidentes que tengan como causa la seguridad vial tanto *in-mision* como *in-itinere*.
- b. Sobre la eficacia y revisión del sistema de gestión de movilidad y seguridad vial se realizará anualmente por parte del Comité de Seguridad y Salud, se verá la eficacia del sistema, y se analizará la relación entre reducción y esfuerzos aplicados.





ANEXO I: CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

Nº de cuestionario: _____

DATOS GENERALES		
Localidad de residencia:	Barrio:	C.P.:
Puesto de trabajo:	Contrato fijo: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Dispone de: Permiso de conducción de coche: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		
Permiso de conducción de moto: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No Dispone vehículo propio: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		
Realiza desplazamientos dentro de la jornada laboral <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No (si la respuesta es afirmativa, rellene el apartado desplazamientos en misión)		

HORARIO DE TRABAJO
¿Cuál es su horario de trabajo habitual?.....
¿Cuál es el de verano?.....
¿Dispone de flexibilidad horaria para entrar y salir un poco antes del horario? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Indique el tipo de jornada: <input type="checkbox"/> continua, <input type="checkbox"/> partida, <input type="checkbox"/> turnos, <input type="checkbox"/> reducciones de jornada horas de entradas y salidas:

DATOS DEL DESPLAZAMIENTO
• ¿Cuánto tiempo emplea en desplazarse a su centro de trabajo habitual?
<input type="checkbox"/> Menos de 10 minutos <input type="checkbox"/> Entre 30-45 minutos <input type="checkbox"/> Entre 20-30 minutos
<input type="checkbox"/> Entre 10-20 minutos <input type="checkbox"/> Entre 45 minutos a 1 hora <input type="checkbox"/> Más de 1 hora
• ¿Cuántos kilómetros recorre desde su municipio de residencia hasta el centro de trabajo?
<input type="checkbox"/> Menos de 1 km <input type="checkbox"/> Entre 1-2 km <input type="checkbox"/> Entre 2-5 km
<input type="checkbox"/> Entre 5-10 km <input type="checkbox"/> Entre 10-20 km <input type="checkbox"/> Más de 20 km
• ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente en sus desplazamientos al trabajo?
<input type="checkbox"/> Coche <input type="checkbox"/> Coche compartido <input type="checkbox"/> Moto
<input type="checkbox"/> Andando <input type="checkbox"/> Autobús interurbano <input type="checkbox"/> Autobús urbano
<input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Tren <input type="checkbox"/> Andando+Tren
<input type="checkbox"/> Andando+Autobús <input type="checkbox"/> Tren +Autobús <input type="checkbox"/> Bicicleta +Autobús
<input type="checkbox"/> Bicicleta+Tren <input type="checkbox"/> Otros:

¿Cuáles son las diferentes razones por las que utiliza este medio de transporte? (marque con 1 la opción principal y con 2 las opciones secundarias)		
<input type="checkbox"/> Problemas de aparcamiento	<input type="checkbox"/> Horario de transporte público inadecuado	<input type="checkbox"/> No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo
<input type="checkbox"/> Lo necesito por trabajo	<input type="checkbox"/> Es rápido	<input type="checkbox"/> Es barato
<input type="checkbox"/> Es cómodo	<input type="checkbox"/> No dispongo de vehículo	<input type="checkbox"/> Aprovecho los viajes para particular hacer otras cosas
<input type="checkbox"/> No tengo carnet de conducir	<input type="checkbox"/> No hay paradas de transporte público cerca de mi casa	<input type="checkbox"/> Otras: _____
• En caso de utilizar transporte privado, ¿cuál es la causa de no utilizar transporte público?		
<input type="checkbox"/> Horario de transporte público inadecuado	<input type="checkbox"/> Lo necesito por trabajo	<input type="checkbox"/> Es caro
<input type="checkbox"/> No hay paradas de	<input type="checkbox"/> Es rápido	<input type="checkbox"/> Aprovecho los viajes para hacer





transporte público cerca de mi casa otras cosas

No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo Es cómodo Otras: _____

- ¿Está satisfecho con su elección de modalidad de transporte?
 Sí No Parcialmente
- ¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público?
 Sí No
- En caso de utilizar coche ¿estaría dispuesto a cambiar sus hábitos de transporte?
 Sí No
- ¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?

- **El acceso o salida al centro de trabajo ¿puede provocar un accidente?**
 No Sí, porque ...
- **En el desplazamiento entre su vivienda y el centro de trabajo ¿suele encontrarse con tráfico denso o retenciones?**
 No Sí, porque ...

DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN
(a rellenar sólo por los trabajadores que realicen desplazamientos dentro de la jornada laboral)

En los traslados dentro de la jornada laboral, ¿qué medio de transporte utiliza?
(marque con 1 la opción principal y con 2 las opciones secundarias)

<input type="checkbox"/> Coche particular	<input type="checkbox"/> Moto particular	<input type="checkbox"/> Autobús interurbano	<input type="checkbox"/> Andando
<input type="checkbox"/> Coche de empresa	<input type="checkbox"/> Furgoneta de empresa	<input type="checkbox"/> Autobús urbano	<input type="checkbox"/> Bicicleta
<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Otros		

- ¿Le condiciona el realizar traslados dentro de la jornada de trabajo en la elección del tipo de transporte que utiliza para llegar al puesto de trabajo? Sí No
- ¿Cuántos km. realiza aproximadamente al cabo de un mes en desplazamientos dentro de la jornada?....
- ¿Cuánto tiempo de su jornada laboral emplea en desplazamientos?....
- ¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en de su jornada laboral?....





ANEXO II: CHECK LIST DE VEHÍCULOS

1. FECHA Y VEHICULO.

Matricula:		
Día:	Mes:	Hora:

2. PERSONA QUE EFECTUA LA VERIFICACION.

TRABAJADOR:

3. CONDICIONES QUE SE VERIFICAN.

CONDICIONES GENERALES NEUMATICOS PRESIÓN DE HINCHADO DE RUEDAS:		
La medición se hará a primera hora y se hará constar la presión en frío,		
	PRESION EXITENTE	PRESION RECOMENDADA
DELANTERA DERECHA:		
DELANTERA IZQUIERDA:		
TRASERA DERECHA:		
TRASERA IZAQUIERDA:		
<ul style="list-style-type: none">▪ Dibujo (mín: 1.60mm), Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Observaciones:▪ Desgaste localizados, deformaciones, Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Observaciones▪ Cortes Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Observaciones▪ Grietas. Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Observaciones▪ Equilibrado y paralelo. Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Observaciones		
Observaciones:		
ACEITE nivel y filtro. Correcto.		
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Observaciones:		
Última revisión:		
Próxima revisión:		

3. Tipo y condiciones del vehículo.





¿Existen **chalecos reflectantes**? Correcto.

Si No Observaciones:

Existen **triángulos** de señalización. Correcto.

Si No Observaciones:

Correcto estado de los **limpiaparabrisas** (nivel de agua, estado de escobillas...). Correcto.

Si No Observaciones:

Batería: nivel líquido de los vasos. Limpieza. Correcto.

Si No Observaciones:

Frenos: nivel líquido, desgaste de zapatas. Comprobar recorrido pedal y tensión del freno de mano. Correcto.

Si No Observaciones:

Luces: funcionamiento, altura. Estado cristales. Correcto.

Si No Observaciones:

Refrigeración: nivel líquido y estado de la correa de la bomba de agua. Correcto.

Si No Observaciones:

Suspensión: estado de amortiguadores y muelles. Correcto.

Si No Observaciones:





ANEXO III: INSTRUCCIONES PARA TRABAJOS EN PROXIMIDAD A ZONAS DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS.

La prevención de los riesgos derivados de la realización de trabajos de obras y jardines en las proximidades a zonas de circulación de vehículos requiere establecer procedimientos seguros de operación y adoptar medidas preventivas para poner de manifiesto las operaciones que se realizan.

- No iniciar ninguna actividad, en una zona de tráfico sin haber colocado la adecuada señalización.
- Con anterioridad se deberá señalar por parte de los trabajadores de Seguridad Vial la zona, de forma que se dé a conocer la presencia y/o actividades mediante la señalización con balizas reflexivas y señales de limitación de velocidad, para que así se adecue la zona para la circulación de vehículos en las proximidades.
- Supervisar el correcto estado y ubicación de los diferentes medios de protección y señalización que en todo caso cumplirán con la normativa que corresponda y las indicaciones de la Policía Municipal. A modo de señalización, ponemos los siguientes ejemplos:
 - Vallas de protección y señalización.
 - Conos de balizamiento.
 - Cintas delimitadoras de la zona de trabajo.
 - Señales de limitación de velocidad y/o paso estrecho.
 - Señal permanente de peligro (triángulo "Obras").
 - Luces intermitentes, etc.
- En el caso de tener que cortar el paso para peatones, se deberá señalar con la suficiente antelación para evitar que las actuaciones puedan generar un riesgo para éstos.
- No permanecer en otros lugares distintos a aquellos en que se realice el trabajo y siempre dentro de la zona señalizada y balizada.
- Es obligatoria el uso de ropa de alta visibilidad que cumplan la UNE 471 (chalecos de alta visibilidad o similares).
- En caso de actuación urgente se deberá aparcar el vehículo de modo que funcione como elemento de protección y aviso, debiendo ser situado previo a las actuaciones, y señalizando mediante las luces intermitentes y, en su caso, mediante la señalización V2 la existencia de actuaciones en una zona.
- Cuando se tenga que desviar y detener momentáneamente el tráfico por estrechamiento o supresión de un carril, se equipará al personal encargado de ello con la señalización correspondiente.

