

Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007 - 2010

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA

DEPARTAMENTO DE INTERIOR

Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007 - 2010

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Saiburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2007

Plan estratégico de seguridad vial de la CAPV, 2007-2010. – 1ª ed. – Vitoria-Gasteiz : Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia = Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2007 p. ; cm.
Port. y texto contrapuesto en euskera: EAEko bide segurtasuneko plan estrategikoa, 2007-2010
1. Seguridad vial-Euskadi-Planificación. I. Euskadi. Dirección de Tráfico. II. Título (euskera).
351.811(460.15)

Edición: 1ª. Octubre 2007
Tirada: 500 ejemplares
©: Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Interior
Internet: www.euskadi.net/trafico
Edita: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
Donostia-San Sebastián Kalea, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Composición: Iñaki Mtz. de Arbulo
Impresión: Grafo S.A.
D.L.: BI: 2632-07

Índice

PRESENTACIÓN	5
1. INTRODUCCIÓN	7
2. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN	9
2.1. MARCO CONCEPTUAL Y TENDENCIAS DE LA SEGURIDAD VIAL	11
2.2. DATOS DE SEGURIDAD VIAL	13
2.2.1. Evolución de la siniestralidad y accidentalidad	13
2.2.2. Víctimas de accidentes por edad	15
2.2.3. Dispositivos de seguridad	16
2.2.4. Factores concurrentes en los accidentes de tráfico	17
2.2.5. Atropello de peatones	18
2.2.6. Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs)	20
2.3. COMPARATIVA INTERNACIONAL	21
2.3.1. Situación actual de la Seguridad Vial en Europa	21
2.4. DIAGNÓSTICO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2003-2006 Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL NUEVO PLAN	23
2.4.1. Diagnóstico del PESV 2003-2006	23
2.4.2. Áreas de oportunidad para el desarrollo del PESV 2007-2010	23
3. ESTRATEGIA DE SV 2007-2010	25
3.1. MISIÓN	27
3.2. ESTRUCTURA DEL PLAN	28
3.3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA	29
4. OBJETIVOS DEL PLAN	31
4.1. OBJETIVO GENERAL	33
4.1.1. Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes	33
4.1.2. Personas fallecidas en accidente de tráfico a 24 horas	34
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	37
5. LÍNEAS DE ACCIÓN	43
5.1. EDUCACIÓN VIAL	45
5.2. FORMACIÓN VIAL	49
5.3. COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS	53

5.4. ATENCIÓN DE ACCIDENTES	55
5.5. VIGILANCIA Y CONTROL	59
5.6. ACONDICIONAMIENTO Y SERVICIO	61
5.7. INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA	63
5.8. SISTEMAS DE INFORMACIÓN	65
5.9. MOVILIDAD URBANA SEGURA	67
5.10. GESTIÓN DEL TRÁFICO	69
6. ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN	71
7. MODELO DE CONTROL	75
7.1. MODELO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO	77
7.2. INSTRUMENTOS DEL MODELO DE GESTIÓN	79
Y CONTROL DEL PLAN	
7.2.1. Nivel estratégico	79
7.2.2. Nivel soporte	80
7.2.3. Nivel operativo	81
8. ASIGNACIÓN ECONÓMICA	83
8.1. RECURSOS ECONÓMICOS ASIGNADOS AL PLAN	85
8.1.1. Aspectos orientativos para un análisis Coste-Beneficio	87
ANEXO - GLOSARIO DE TÉRMINOS	91

PRESENTACIÓN

En materia de seguridad vial Euskadi avanza por el buen camino. Entre todos hemos bajado a 61 la tasa de mortalidad en carretera por millón de habitantes, un 38% menos que en 2001. Este indicador nos consolida en una posición cercana a países de referencia como Reino Unido, Holanda y Suecia, al mismo nivel que Alemania y mejor que España en conjunto y Francia.

Esta situación es fruto de la respuesta de la sociedad al trabajo conjunto realizado desde el Gobierno Vasco, Diputaciones forales, Ayuntamientos y Agentes Privados integrados en la Comisión Vasca de Seguridad Vial. Con su contribución hemos alcanzado los objetivos marcados hace cuatro años en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2003-2006. El primero de ellos —reducir un 20 % la mortalidad respecto a 2001— ha sido conseguido ampliamente con el 31% de descenso.

Además estas cifras reflejan el cambio de hábitos concretos de conductores y conductoras. Así por ejemplo ha aumentado el uso de elementos de seguridad como el casco o el cinturón, ha bajado la velocidad media de circulación, y se ha reducido el porcentaje de resultados positivos en los controles de alcoholemia. Incluso el segmento de los peatones, hasta hace poco ajeno a la seguridad vial, comienza a implicarse en la lucha contra los accidentes.

Este panorama es alentador y nos tiene que llevar a desarrollar con fuerza el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2007-2010 que presentamos en esta publicación. Para llevar adelante esta iniciativa contamos ya con la experiencia de estos últimos cuatro años y herramientas eficaces de gestión: definición de estrategias y líneas de acción, mesas de trabajo consolidadas e indicadores para medir los resultados. Y además y quizá lo más importante gozamos de un buen nivel de coordinación y sintonía entre todos los que estamos implicados en esta labor.

El nuevo Plan tiene en cuenta novedades en el ámbito de la vialidad como la puesta en marcha del Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi o la implantación del permiso por puntos y pretende aumentar la participación de más ayuntamientos y agentes privados.

Una integración progresiva de la Educación Vial en el programa escolar con especial atención en la etapa de Secundaria o el incremento de la Formación Vial en la empresa son algunas de las acciones clave previstas para estos próximos cuatro años.

Los planes de vigilancia y control, a los que podemos atribuir buena parte del éxito alcanzado hasta ahora, van a seguir incidiendo en aspectos como velocidad, alcoholemia, móvil, o uso del casco y cinturón, con la pretensión de incorporar a esas campañas a más municipios dotados de Policía.

En el área de carreteras vamos a potenciar la gestión de travesías y el intercambio de experiencias, especialmente entre municipios. La promoción de la ingeniería de tráfico y el estudio de la causalidad de los accidentes son los aspectos más destacados en el área de Investigación Científica y Técnica.

En el ámbito de la Movilidad Urbana Segura queremos establecer canales de coordinación e intercambio de mejores prácticas entre Gobierno Vasco, Diputaciones y ayuntamientos.

Por último en la Gestión de Tráfico el plan pretende generar y perfeccionar herramientas y planes de actuación que permitan prever la situación del tráfico, proporcionar información en tiempo real y facilitar así una circulación más segura y fluida.

En definitiva un conjunto ambicioso de medidas y actuaciones que estoy seguro van a consolidar a Euskadi como país modelo para nuestro entorno en el esfuerzo por alcanzar un tráfico más seguro.

Javier Balza
Consejero de Interior



1. INTRODUCCIÓN

La Seguridad Vial es uno de los mayores retos de nuestra sociedad.

A pesar de todos los esfuerzos llevados a cabo por los distintos agentes, los accidentes de tráfico continúan siendo un grave problema social y una de las principales causas de mortalidad en los países desarrollados. Es por tanto una problemática urgente de la que todos debemos ser conscientes y que requiere el esfuerzo y compromiso de toda la sociedad. La Administración, consciente de la gravedad de la problemática, ha asumido el compromiso de convertirse en el impulsor, coordinador y dinamizador de las actividades e iniciativas enfocadas a la mejora de la Seguridad Vial en la CAPV.

El año 2003 marca el punto de partida del compromiso por parte del Gobierno Vasco y de la Comisión de Seguridad Vial con el reto de reducción de la siniestralidad en las carreteras vascas. La administración extendió dicho compromiso a un gran número de agentes, implicando a los mismos en la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006.

El reto fundamental planteado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 fue reducir el número de personas fallecidas en accidente de tráfico en la CAPV en un 20% para el 2006, con respecto al número de personas fallecidas en el 2001.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se planteó alcanzar este objetivo estructurando las acciones en "Líneas de Acción".

Líneas de Acción del PESV 2003-2006

- Educación Vial
- Formación Vial
- Comunicación y Campañas
- Atención de Accidentes
- Vigilancia y Control
- Acondicionamiento y Servicios
- Investigación Científica y Técnica
- Sistemas de Información

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 ha sido una herramienta de éxito que ha facilitado que el objetivo fundamental de reducción del número de personas fallecidas en accidente de tráfico en la CAPV (un 20% para el 2006, con respecto a las personas fallecidas en el 2001), haya sido exitosamente superado, logrando reducir el número de personas fallecidas en accidente de tráfico en un 31% (144 personas fallecidas en el 2005 frente a los 210 del 2001).

En el 2005 las personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes fueron 68, situando a la CAPV en una situación de privilegio en Europa, y por delante de la media estatal.

El éxito logrado hasta la fecha es un aliciente para seguir trabajando de manera inteligente y eficaz contra los accidentes de tráfico y continuar generando un tráfico más humano, moderno y seguro. La clave del éxito radica en el diseño y aplicación de un nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial coherente y enfocado a la reducción de la siniestralidad, sustentado sobre la colaboración y el compromiso de todos los agentes implicados.

Este compromiso con el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, ha de tener en cuenta ciertos factores que motivaron el desarrollo y acuerdo del PESV 2003-2006, así como nuevos elementos que irrumpen en el marco de la Seguridad Vial:

1. Objetivos de la UE: reducción del 50% del número de personas fallecidas en accidente de tráfico para el año 2010, respecto a los datos del 2001.
2. El coste de prevenir los accidentes es mucho menor que los costes económicos evitados que suponen los daños personales y materiales causados por los accidentes.
3. El marco competencial existente en la CAPV en materia de Seguridad Vial facilita al gobierno el desarrollo de medidas en esta materia.
4. A pesar del éxito generalizado del PESV 2003–2006, sigue habiendo áreas pendientes de mejora que no se desarrollaron en el plan anterior y han de ser desarrolladas en el nuevo Plan.
5. La problemática de las personas fallecidas por accidentes de tráfico, sigue existiendo y continúa siendo un problema prioritario.
6. Necesidad de dar continuidad al éxito del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006.
7. Sigue siendo necesaria la colaboración de los distintos agentes públicos y privados, sus objetivos, conocimiento especializado y aportaciones particulares en materia de Seguridad Vial, incorporando el mayor número de agentes y alineando las actuaciones con objetivos comunes.
8. La incorporación de avances tecnológicos y la puesta en marcha del Centro de Gestión de Tráfico posibilitan el desarrollo de nuevas acciones y propician el intercambio de información, para ello es importante compartir objetivos e indicadores.
9. Se han dado novedades en la legislación que afectan al tráfico y a las acciones de Seguridad Vial, (por ejemplo: La implantación del Permiso por Puntos), que deben ser consideradas en las líneas de acción del nuevo plan.



2. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

El esfuerzo del PESV 2003-2006 ha logrado disminuir el número total de personas fallecidas en accidentes de tráfico entorno a un 36% en el 2005 respecto a las personas fallecidas en el 2001.

2.1 MARCO CONCEPTUAL Y TENDENCIAS DE LA SEGURIDAD VIAL

El alcance mundial del problema de la Seguridad Vial, que se mantiene como una de las 10 primeras causas de mortandad en el mundo, según la Organización Mundial de la Salud, ha generado distintos mandatos globales de acción, entre los que se incluyen:

- La resolución 58/289 de la Asamblea General de Naciones Unidas, de abril del 2004, así como la A/60/L8 de octubre de 2005.
- La resolución WHA57.10 de mayo de 2004 de la Asamblea General de la Organización Mundial de la Salud.

El enfoque conceptual de las estrategias para mejorar la Seguridad Vial mantiene el principio desarrollado hace ya 35 años en la matriz de Haddon, que asocia momentos clave de la Seguridad Vial con elementos que participan en la generación de accidentes.

	Pre-Crash	Crash	Post-Crash
Personas	<ul style="list-style-type: none"> ● Información ● Actitudes ● Discapacidad ● Control tráfico 	<ul style="list-style-type: none"> ● Uso cinturón de seguridad ● Problemas discapacidad 	<ul style="list-style-type: none"> ● Primeros auxilios ● Atención médica
Vehículo	<ul style="list-style-type: none"> ● Buen estado técnico ● Tecnología para el control de vehículo 	<ul style="list-style-type: none"> ● Dispositivos de retención ● Otros dispositivos ● Diseño orientado a la protección 	<ul style="list-style-type: none"> ● Facilidad de acceso rescate ● Riesgo de incendio
Entorno y vía	<ul style="list-style-type: none"> ● Diseño y trazado de la vía pública ● Límite velocidad ● Homogeneización 	<ul style="list-style-type: none"> ● Protecciones contra choque 	<ul style="list-style-type: none"> ● Servicios de socorro ● Congestión del tráfico

Figura: Matriz de Seguridad Vial de Haddon

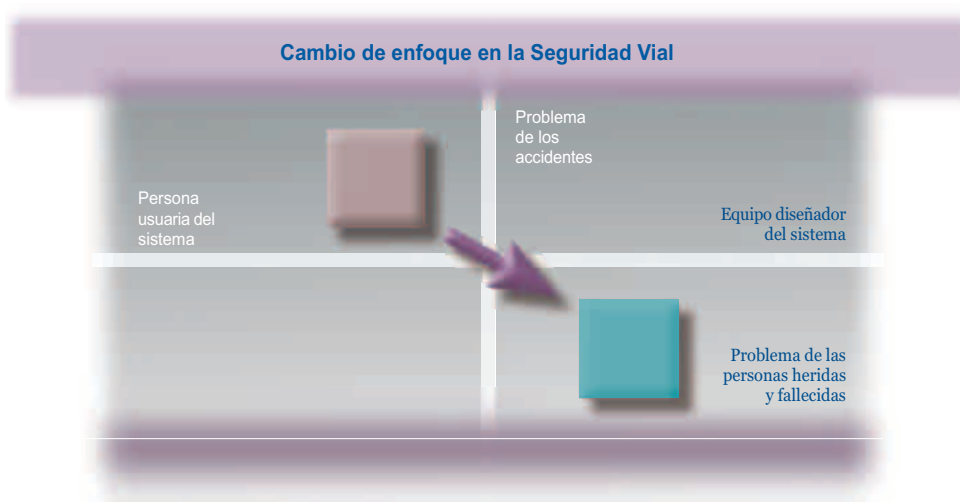
Este principio ha sido aplicado en el presente Plan de Seguridad Vial del Gobierno Vasco con un mayor detalle, con especial hincapié en la definición de “personas” o grupos de población en los que se deben enfocar las acciones.

Esta personalización y mayor detalle de las acciones es necesaria dado el gran avance existente en materia de Seguridad Vial en la CAPV. De hecho, las políticas aplicadas en la CAPV se pueden considerar políticas de tercera generación y se aplican una vez superadas las políticas de segunda generación, que incluyen algunos elementos básicos como la homogeneización del uso de las vías, la incorporación de elementos de seguridad a los vehículos, o el despliegue de políticas efectivas de control y sanción.



En esta etapa, de hecho, y gracias a los avances logrados en la fase anterior, los esfuerzos deben rentabilizar las acciones realizadas y buscar puntos de mejora que cubran áreas todavía poco explotadas, como la Seguridad Vial Urbana o el uso de nuevas tecnologías.

Es importante resaltar que otra de las tendencias de la Seguridad Vial a nivel mundial se refiere a la búsqueda de menores daños personales, y no tanto la disminución de la accidentalidad, indicador de difícil reducción a medida que aumenta el número de vehículos en nuestras carreteras, el kilometraje medio anual y la diversidad de personas conductoras.



Asimismo, las últimas tendencias de Seguridad Vial se centran cada vez más en el papel del equipo diseñador y gestor de la Seguridad Vial, y no solo en el ámbito de la persona usuaria/conductora, en quien se han concentrado los esfuerzos en momentos iniciales. En este sentido, El Plan Estratégico de Seguridad Vial demuestra el compromiso del Gobierno Vasco en la materia.

2.2 DATOS DE SEGURIDAD VIAL

Mediante el presente análisis de datos de Seguridad Vial se pretende mostrar cual es la situación de la Seguridad Vial en el entorno próximo, analizando la evolución de los datos relativos a las problemáticas de mayor gravedad con el objetivo de orientar la reflexión, así como para poder definir y priorizar las actuaciones a llevar a cabo en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010.

2.2.1 Evolución de la siniestralidad y la accidentalidad

El descenso de la siniestralidad y de la accidentalidad que se ha dado de forma paulatina en los últimos años, pone de manifiesto que muchos accidentes son evitables y supone un importante respaldo a las actuaciones y políticas de Seguridad Vial en la CAPV.

El logro más representativo del PESV 2003-2006 ha sido el notable descenso de la mortalidad en accidentes de tráfico. Analizando la evolución histórica del número de personas fallecidas en la CAPV, podemos observar la reducción en cifras absolutas de la mortalidad pasando de 210 personas fallecidas a 30 días en el 2001 a 144 personas fallecidas en el 2005 tal y como se muestra en el siguiente gráfico.

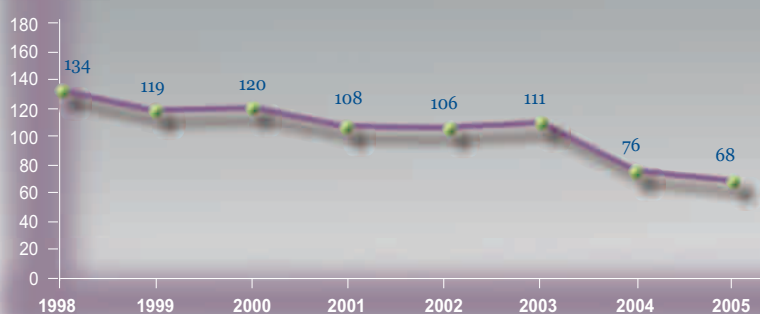


Fuente: Memoria de actividades 2005 Dirección de Tráfico, y Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico Departamento de Interior del Gobierno Vasco

Podemos observar cómo la disminución de la siniestralidad se ha dado casi exclusivamente en vía interurbana, siendo un reto para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 desarrollar actuaciones orientadas a aumentar la Seguridad Vial en zona urbana para lograr disminuir la mortalidad y accidentalidad en vía urbana.

El ratio de mayor aceptación para medir la siniestralidad en accidente de tráfico es el “número de personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes”. Analizando este ratio podemos observar, tal y como se muestra en la siguiente tabla, cómo ha descendido notablemente hasta situarse en 68 personas fallecidas por millón de habitantes.

Evolución de las personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes en vía interurbana



Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico Gobierno Vasco.

Esta reducción de la siniestralidad en la CAPV viene acompañada de una disminución sustancial de la accidentalidad.

El número de accidentes en la CAPV ha continuado reduciendo. En el 2005 los accidentes con víctimas han disminuido un 6,15% y los accidentes sin víctimas un 2,7% respecto al año anterior (entendiendo por víctimas tanto personas fallecidas, como heridas graves o leves).

Evolución de los accidentes con víctimas y sin víctimas en la CAPV

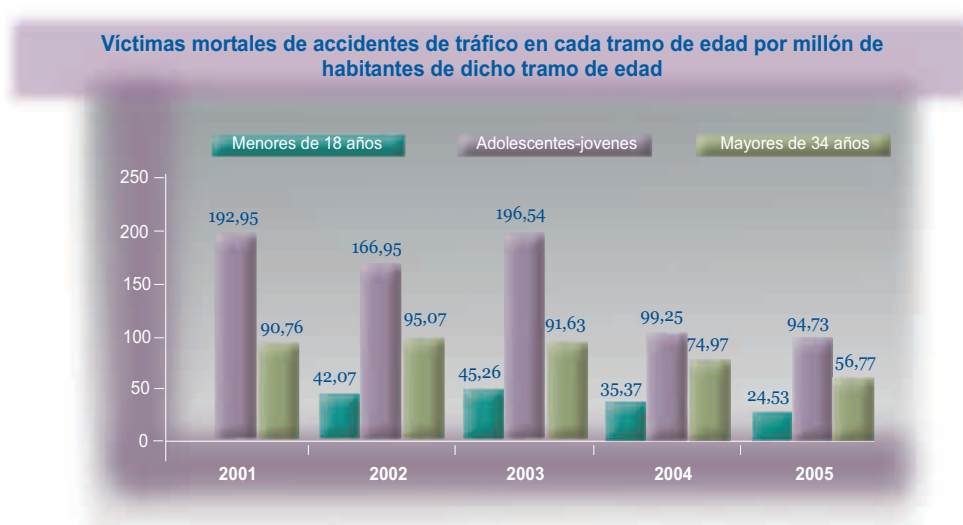


Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

2.2.2 Víctimas de accidentes por edad

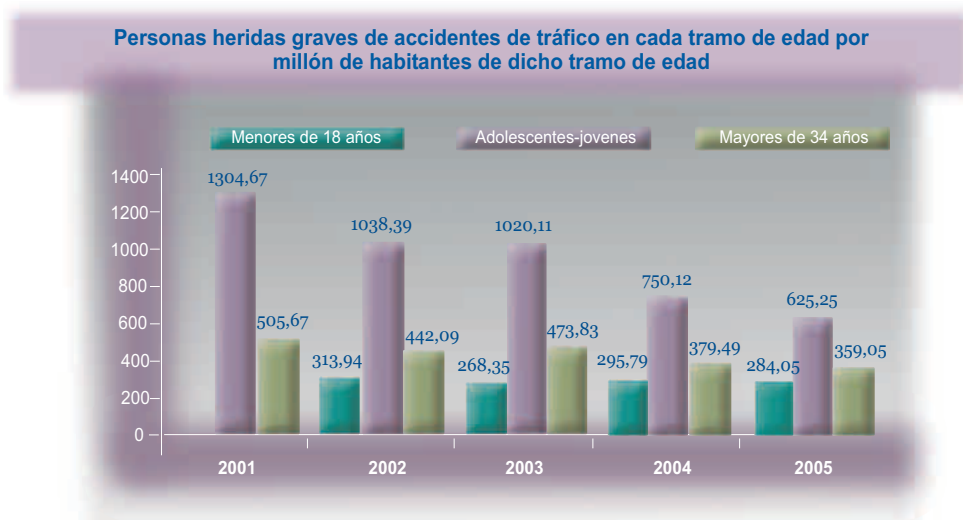
El grupo de edad donde se concentra gran parte de las víctimas mortales de los accidentes de tráfico es el colectivo de las personas jóvenes, descendiendo la mortalidad por millón de habitantes según aumenta la edad.

- La evolución de la mortalidad por millón de habitantes para cada tramo de edad se puede observar en la siguiente gráfica:



Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

- La evolución de la accidentalidad por millón de habitantes para cada tramo de edad se puede observar en la siguiente gráfica:



Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Si analizamos las víctimas de accidentes de tráfico para cada intervalo de edad, cabe destacar que en el colectivo de menores de 18 la disminución de la mortalidad ha sido elevada, un 43%, mientras que la disminución en la accidentalidad ha sido leve, teniendo para este caso como referencia datos del año 2002, ya que el 2001 se consideró poco representativo.

El colectivo de jóvenes, con edad comprendida entre los 18 y 34 años, ha disminuido espectacularmente sus tasas de mortalidad y accidentalidad disminuyendo el número de jóvenes fallecidos y Personas heridas graves en accidentes en el 2005 en un mas de un 50% respecto al 2001.

En el colectivo de mayores de 34 años se han observado dos hechos importantes. Por un lado se ha observado un disminución del número total de personas mayores de 34 años fallecidas y heridas graves en accidentes de tráfico, lográndose una disminución en el 2005 respecto a 2001 de un 37% de personas fallecidas y un 29% de personas heridas graves, por otro lado es necesario mencionar que durante el periodo de vigencia del PESV 2003-2006 se ha dado un incremento de los atropellos de personas adultas mayores de 55 años registrándose un cifra de 57 (personas fallecidas y heridas graves), lejos todavía del objetivo de 47 para 2006.

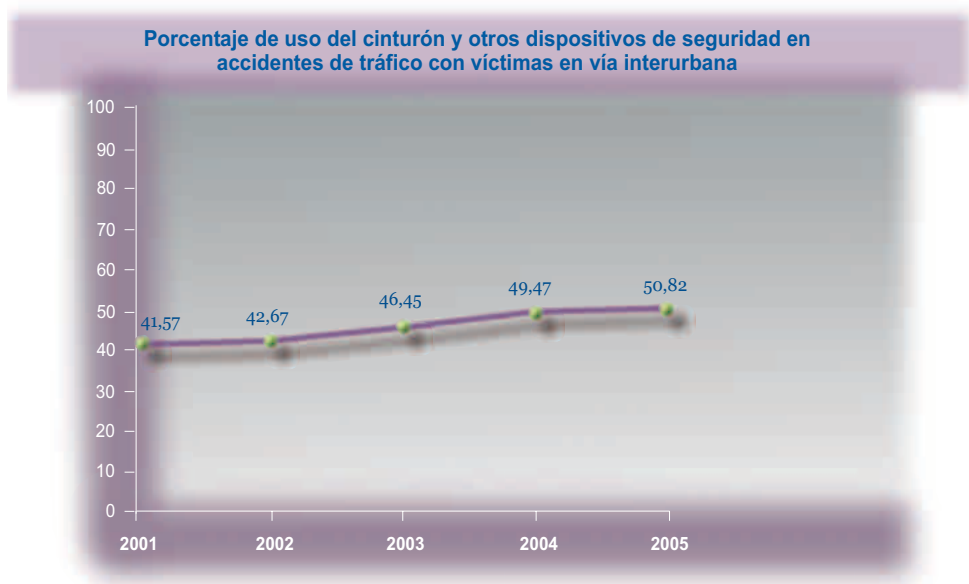
En este sentido cabe mencionar cómo los esfuerzos realizados en el plan precedente PESV 2003-2006, han dado frutos y prueba de ello es la evolución registrada en la mortalidad, destacando una reducción en la mortalidad en el colectivo de jóvenes.

En todo caso y pese a la notable mejoría, continúa siendo necesario incidir en actuaciones orientadas a los grupos de edad en los que se concentran las mayores tasas de personas fallecidas con objeto de lograr reducir el número total de víctimas.

2.2.3 Dispositivos de seguridad

El incremento en el uso de los dispositivos de seguridad, en particular del cinturón de seguridad, ha sido uno de los logros del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 más importantes debido a su repercusión a la hora de evitar muertes en accidentes de tráfico.

Durante el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 se planteó el reto de lograr que el porcentaje de uso del cinturón y otros dispositivos de seguridad en accidentes de tráfico alcanzara el 65% en el 2006, si medimos dicho objetivo teniendo mediante el indicador “porcentaje de uso del cinturón en accidentes de tráfico con víctimas” la cifra del 2005 ha supuesto una muy notable mejoría respecto al 2001.



Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Con respecto a estos elementos de seguridad es de destacar cómo la utilización del casco se encuentra a niveles de utilización de un 85% y por tanto el objetivo sería mantener estos niveles de utilización.

2.2.4 Factores concurrentes en los accidentes de tráfico

En la información recogida en el Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico 2004, podemos observar que en la mayoría de los accidentes de tráfico concurren varios factores.

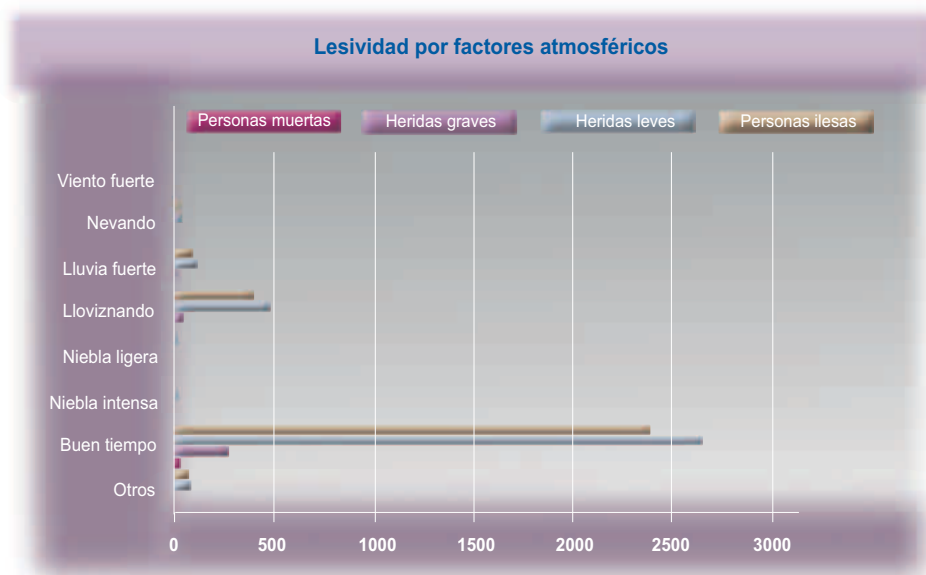
Las dos causas principales de la accidentalidad en la CAPV son la distracción y una velocidad inadecuada. En un 27,1% la distracción es la causa asociada, y en un 14,7% la velocidad inadecuada.

Estos factores son además los que más veces se presentan de manera concurrente en los accidentes de tráfico en la CAPV.

Un 30% quedan englobados bajo el apéndice "otros factores causantes". Se trata de accidentes en los que no se puede asociar una causa determinada o cuya causa no sucede con suficiente frecuencia como para que sea representativa estadísticamente.

Cabe destacar que, en contra de lo que se podría suponer, en la mayoría de los accidentes la superficie de la carretera está seca.

Lo más relevante es que del total de los accidentes que suceden, la proporción de accidentes con víctimas aumenta con buen tiempo y disminuye cuando las condiciones meteorológicas son más adversas.



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico 2005, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

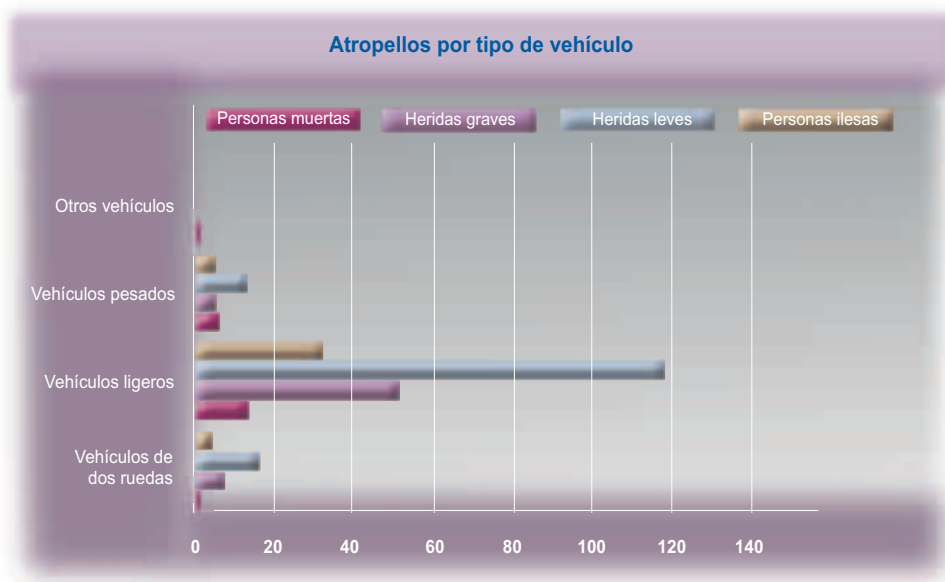
2.2.5 Atropello de peatones

Es importante destacar la gravedad de las consecuencias de los atropellos si los comparamos con otros tipos de accidentes (alta proporción de personas heridas de gravedad y de víctimas mortales).

Pese a los esfuerzos realizados, durante el PESV 2003-2006 no se ha logrado reducir el total de atropellos y es clave seguir trabajando para disminuir esta problemática.

Para poder desarrollar actuaciones que posibiliten reducir la cifra de atropellos, es conveniente conocer la naturaleza del vehículo causante, así como los colectivos víctimas de los atropellos.

Analizando la naturaleza del vehículo causante podemos observar que el 78,7% de los peatones fallecidos por atropello fueron atropellados por un vehículo ligero. Se ha observado además un importante descenso en los atropellos mortales provocados por vehículos pesados, pasando de un 31,8% en el 2004 a un 10,7% en el 2005.



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico 2005, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Analizando el colectivo de víctimas de los atropellos, podemos observar que la mayor parte de las personas fallecidas por accidentes de tráfico con atropello de peatones se concentra en las franjas de edad de adultos mayores de 70 años, mientras que en franjas de menor edad son muchos más las personas heridas leves que las personas fallecidas.



Fuente: Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco

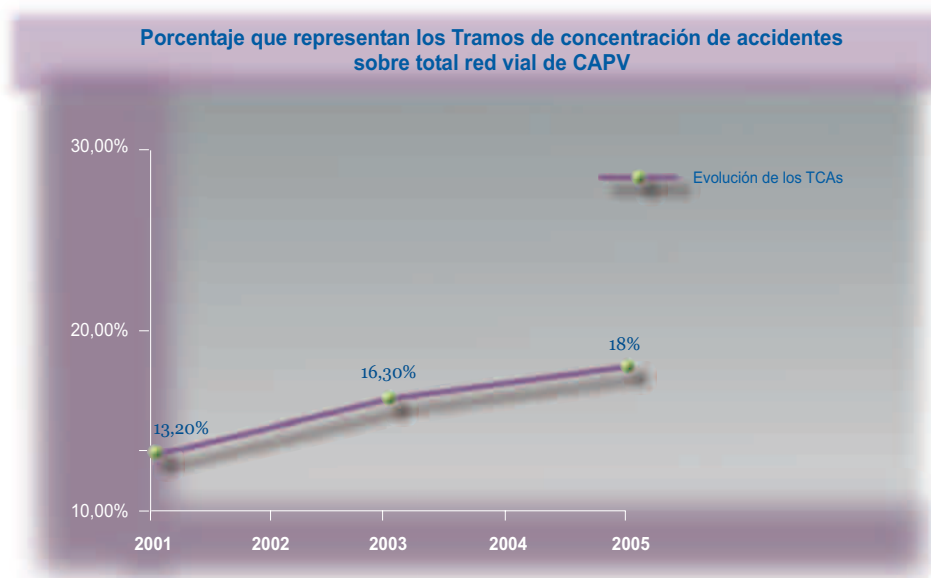
Es necesario destacar que en el 2005 ha habido una leve reducción del número de personas fallecidas por atropellos en vía interurbana (21 en el 2005 frente a los 22 del 2004) pero ha

aumentando levemente el número de personas heridas graves. Comparando los datos históricos del número de personas fallecidas y heridas graves por atropello entre las personas adultas mayores de 49 años, la reducción no es significativa con un total de 145 víctimas en el 2005, frente a los 165 de 2001.

Debido a que durante el PESV 2003-2006, se logró un descenso espectacular del número total de personas fallecidas en accidentes de tráfico, y sin embargo la cifra de personas fallecidas por atropellos prácticamente no ha disminuido, las personas fallecidas por atropello representan en el 2005 el 14,58% del total de las personas fallecidas en accidente de tráfico. Se han desarrollado diversas actuaciones orientadas a disminuir esta cifra de personas fallecidas y es necesario continuar considerándola una prioridad en el PESV 2007-2010.

2.2.6 Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs)

La problemática de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs) es una problemática en la que es necesario continuar actuando. A través de medidas de mejora acondicionamiento y conservación de la red vial. El conocimiento de las cifras de TCAs va a permitir focalizar las actuaciones de los entes implicados, entre otros, en estos tramos específicos de la infraestructura viaria.



* Los datos del 2005 son datos provisionales

Fuente: Memoria de actuaciones 2005 Datos del Gobierno Vasco Seguridad Vial.

Con respecto al Plan precedente, en el presente Plan se suprimen los indicadores relativos a los TCAs dada la dificultad de método de cálculo y la poca clara eficacia de este indicador, si bien en esta área se realizará un control y seguimiento de los TCAs como elemento de referencia a la hora de definir los puntos de la vía en que se debe intervenir con carácter prioritario.

2.3 COMPARATIVA INTERNACIONAL

Para obtener una visión real de la evolución de la Seguridad Vial en la CAPV, es necesario comparar la situación actual de la accidentalidad con la de los países del entorno.

Si analizamos la evolución del número de personas fallecidas a 30 días por cada 1.000.000 de habitantes en la Unión Europea, a partir de los datos del servicio de estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y los datos de cada país publicados por la Unión Europea a través del servicio CARE, podemos observar como ha disminuido la siniestralidad en los principales países de la Unión Europea.



* Datos del 2005 no publicados en CARE (European accident data base), UE

Fuente: CARE y Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Holanda, Suecia y Reino Unido continúan siendo los referentes para la CAPV en materia de Seguridad Vial. Las cifras reflejan el éxito del PESV 2003-2006, que ha logrado que la siniestralidad de la CAPV sea inferior a la media de UE y a la media del Estado.

2.3.1 Situación Actual de la Seguridad Vial en Europa

La Unión Europea, a través de la Resolución del Parlamento Europeo sobre el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, revisa ciertos aspectos clave en materia de Seguridad Vial. En dicha Resolución se considera que el intercambio de mejores prácticas es fundamental, tanto para la prevención de los accidentes de tráfico, como para la aplicación de la legislación en materia de velocidad, control del alcohol y uso de dispositivos de seguridad.

La Unión Europea considera muy positiva la colaboración entre diversos agentes (por ejemplo mediante el foro e-Safety).

Cada año, los accidentes de tráfico en carretera provocan más de 40.000 muertes en la UE, además del inaceptable sufrimiento humano que esto supone se producen costes conexos directos e indirectos estimados en 180.000 millones de euros, que representan el 2% del PNB de la UE.

En base a estas y otras consideraciones la Unión Europea promueve el intercambio de mejores prácticas y testifica su preocupación en materia de Seguridad Vial mediante propuestas y observaciones transmitidas al Parlamento Europeo.

2.4 DIAGNÓSTICO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2003-2006 Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL NUEVO PLAN

2.4.1 Diagnóstico del PESV 2003-2006

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 supuso un marco de referencia para las actuaciones de Seguridad Vial llevadas a cabo en la CAPV en los últimos cuatro años.

Ha supuesto una iniciativa de éxito, de la que se han destacado los siguientes aspectos positivos:

- Mediante el PESV se ha constatado un creciente compromiso de la Dirección de Tráfico como líder e impulsor del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Otro aspecto positivo es el elevado grado de participación y compromiso de todos los miembros de la Comisión de Seguridad Vial.
- El descenso de la siniestralidad y la accidentalidad no es fruto de un único año sino que durante los últimos años se han ido consolidando los logros conseguidos, manifestándose en una evolución positiva de la accidentalidad.
- Consolidación definitiva del Plan en cuanto a su efecto tractor de nuevas iniciativas.
- Desarrollo de nuevas actuaciones con un impacto relevante en el comportamiento de la sociedad como el Plan Especial de Vigilancia y Control, la implantación de modernas tecnologías de control y gestión (CGTE, radares, paneles, etc.) y el rediseño de algunas herramientas de información (Web, Teléfono).

2.4.2 Áreas de oportunidad para el desarrollo del PESV 2007-2010

Pese a los avances significativos en siniestralidad y accidentalidad logrados a partir del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006, se han identificado áreas de mejora potencial que deben ser desarrolladas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, cuyo objetivo final se alinearán con el objetivo marcado por la Unión Europea.

Áreas de oportunidad identificadas a nivel global:

1. Necesidad de materializar nuevas iniciativas y contenidos de Seguridad Vial, especialmente en las líneas de acción menos desarrolladas.
2. Mejora del Plan mediante la inclusión de nuevos agentes; nuevos Ayuntamientos, implicación de la ciudadanía, participación de agentes privados.
3. Necesidad de impulsar el desarrollo avanzado de los Sistemas de Información de Seguridad Vial como soporte del Plan Estratégico, fundamentalmente en lo relativo al intercambio de información.
4. Mejorar las comunicaciones asociadas al Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el objetivo de hacer patentes las ventajas diferenciales del mismo.

5. Necesidad de realizar una revisión/definición de indicadores con el objetivo de perfeccionar el modelo alineándolo con la información disponible y con los requerimientos nuevos del plan.
6. Necesidad de adaptar las nuevas acciones a los cambios en el entorno, en particular a los cambios legislativos como la implantación del Permiso por Puntos.



3. ESTRATEGIA DE SV 2007 - 2010

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, ha de ser la herramienta que permita continuar disminuyendo la siniestralidad y la accidentalidad en la CAPV.

3.1 MISIÓN

Por parte del Departamento de Interior del Gobierno Vasco se ha desarrollado un trabajo de reflexión estratégica y análisis exhaustivo de la situación de la Seguridad Vial en nuestros días, analizando los logros conseguidos en el periodo 2003-2006 y los retos existentes para el periodo 2007-2010, prestando especial atención a aquellos condicionantes del entorno que marcarán las tendencias en este campo para los próximos años.

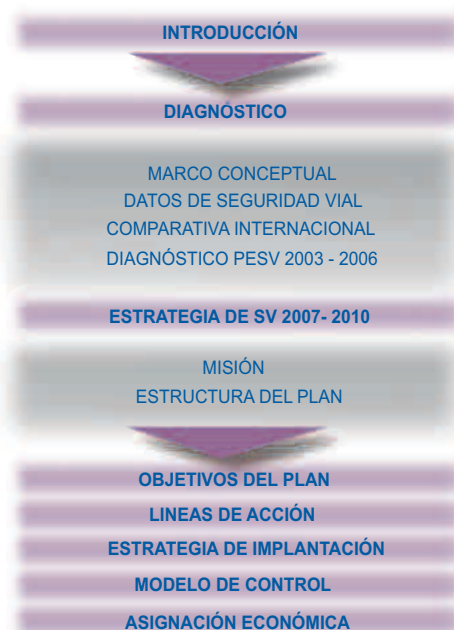
Como resultado de este proceso de reflexión y análisis, surge el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010, un proyecto ambicioso, liderado desde la Administración y enfocado a continuar reduciendo la siniestralidad en las carreteras de la CAPV. Alineándose con el objetivo final de reducción de personas fallecidas marcado por la Unión Europea.

La Misión que se plantea para el área de Seguridad Vial del Departamento de Interior del Gobierno Vasco es la expuesta a continuación:

Mantener el esfuerzo desarrollado en materia de Seguridad Vial en la CAPV y reforzar los ámbitos necesarios para situar a la CAPV en una posición de liderazgo en la materia logrando una disminución significativa de las personas fallecidas y heridas graves en accidentes de tráfico en la CAPV.

3.2 ESTRUCTURA DEL PLAN

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 se estructura de la siguiente manera:



En primer lugar, se han presentado los capítulos de contexto y diagnóstico de la situación actual, mostrando el marco conceptual y las tendencias actuales en materia de Seguridad Vial, así mismo se ha realizado un análisis de los datos relativos a las principales problemáticas de Seguridad Vial en la CAPV y en el entorno cercano.

En segundo lugar, se presenta la Estrategia del Gobierno Vasco en Seguridad Vial para el periodo 2007-2010, describiendo la misión, la estructura del plan (capítulo actual) y los ámbitos de actuación estratégica.

Posteriormente se detallan los objetivos del plan y las líneas de acción a desarrollar en el periodo 2007-2010. Para cada una de las líneas de acción se detallan los siguientes aspectos:

1. Visión estratégica: Fin último hacia el que se ha de trabajar en una determinada área de actuación.
2. Factores de Éxito: En base a lo planteado en el diagnóstico de situación actual, se detallan los principales logros y retos para la el área de actuación. Por factores de éxito se entienden aquellos factores que posibilitan garantizar el eficiente diseño, planificación y ejecución de las actuaciones concretas que se recogerán en cada área de actuación del Plan Estratégico de Seguridad Vial del CAPV 2007-2010.
3. Indicadores de Seguimiento. Tal y como se realizó en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006. Se establecerán Indicadores periódicos de seguimiento de actuaciones: (dos

o tres por área de actuación), se utilizan para medir periódicamente la evolución experimentada en cada área.

4. Líneas de acción concretas para cada uno de los colectivos de actuación.

En los capítulos posteriores se describe la estrategia de implantación, el Modelo de Control y Seguimiento, así como un breve capítulo referente a la asignación económica del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010.

3.3 ÁMBITO DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

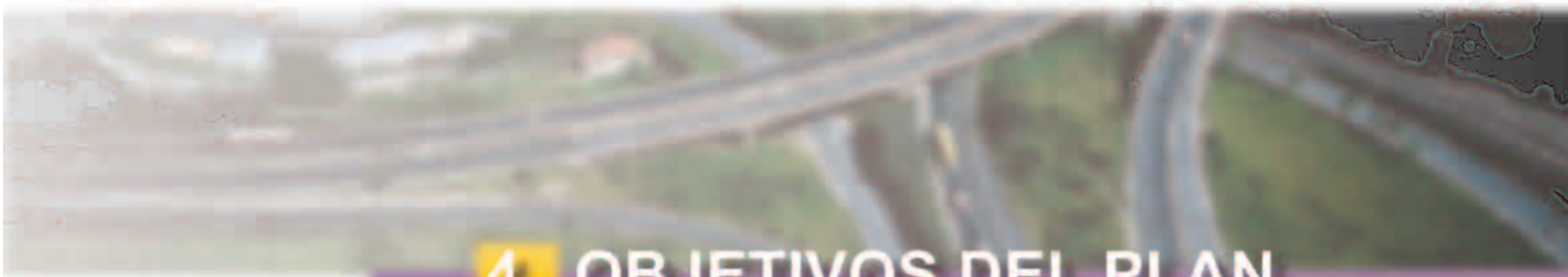
En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 se planteaban ocho áreas de actuación que se correspondían con las áreas de actuación prioritaria. En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 se propone ampliar las áreas de actuación para hacer frente a dos nuevos retos:

- La Movilidad Urbana Segura.
- La Gestión del Tráfico.

A tal efecto se propone un enfoque de diez líneas de acción que se corresponden con las áreas de actuación prioritaria para el periodo 2007-2010 en materia de Seguridad Vial en la CAPV. En este apartado, se definen cada una de ellas, delimitando su contexto y ámbito de actuación, de forma que aporte coherencia al conjunto del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.

- 1. Educación Vial:** Una conducta vial responsable y segura constituye una parcela más del comportamiento de la persona, y por tanto, exige su correspondiente tratamiento educativo. Actuar sobre los valores y actitudes que determinan dicha conducta vial es una tarea que debe afrontarse desde las edades más tempranas, así como de forma continuada a lo largo de la vida.
- 2. Formación Vial:** Dada la importancia del factor humano en los accidentes de tráfico, una formación integral y continua de las personas que conducen, basada en habilidades y conocimientos teórico-prácticos sobre todos los componentes de la Seguridad Vial, es un elemento clave para la entrada en vigor del Permiso por Puntos y para poder evitar la accidentalidad y mejorar la Seguridad Vial.
- 3. Comunicación y Campañas:** En la misma línea que la educación y la Formación Vial, las campañas y otras acciones de comunicación tratan de influir en la conducta de la persona usuaria, generando un cambio hacia actitudes seguras. En el proceso de estas acciones de Comunicación y Campañas debe determinarse por qué se llevan a cabo, a quién va dirigidas, qué se quiere transmitir y cómo se va a medir su efectividad. Es clave potenciar la comunicación del propio Plan Estratégico de Seguridad Vial, así como aprovechar la oportunidad de desarrollo de la información del “Centro de Gestión del Tráfico”, y transmitir y canalizar la información asociada a la puesta en marcha del Permiso por Puntos.

- 4. Atención de Accidentes:** Una vez ocurrido el accidente, el comportamiento de las personas que acuden al lugar debe ayudar a aminorar las consecuencias derivadas del mismo. La concienciación y formación de la persona usuaria de la vía, la actuación rápida y coordinada de los agentes actuantes ante el incidente y la recogida eficiente de datos permitirán una más pronta recuperación de la normalidad en la zona y un mayor conocimiento de la causalidad del suceso.
- 5. Vigilancia y Control:** La vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas por parte de las personas usuarias, de los vehículos y de las vías son piezas clave para garantizar una conducta vial responsable y una mayor seguridad en la interacción entre estos tres elementos y su entorno. La sanción, en sus diferentes formatos, constituye un instrumento a optimizar en este ámbito, para la consecución de conductas ajustadas a la normativa y, por tanto, segura. Es importante potenciar también la Vigilancia y Control en área urbana implicando a los diversos agentes responsables.
- 6. Acondicionamiento y Servicios:** Son tres los factores que inciden en la accidentalidad y sus consecuencias: la persona, el vehículo y la vía por la que se circula y su entorno. En el terreno de las infraestructuras, adoptar criterios de eficiencia en la construcción de las vías, su conservación y mantenimiento y, por último, su explotación suponen los elementos clave para garantizar la seguridad, fluidez y comodidad a la hora de circular por la red vial.
- 7. Investigación Científica y Técnica:** El avance tecnológico producido en el ámbito de la Seguridad Vial obliga a prestar constante atención a las investigaciones y tecnologías desarrolladas internacionalmente, y a valorar la potencial aplicación de dichas mejoras en cada entorno. La Seguridad Vial, centrada habitualmente en la persona y en medidas correctoras dirigidas a ésta, exige, asimismo, avances de forma paralela tanto en relación con el vehículo como con la vía.
- 8. Sistemas de Información:** La capacidad de recibir, procesar y elaborar, de forma eficiente e integrada, la información existente en el ámbito de la Seguridad Vial, permite desarrollar análisis y estudios que ayuden a resolver las principales problemáticas en este campo, y facilita el proceso de toma de decisiones.
- 9. Movilidad Urbana Segura:** Entendiendo como ámbito de actuación las acciones enfocadas a mejorar la Seguridad Vial en municipios, buscando involucrar a nuevos agentes y compartir las mejores prácticas municipales entre el conjunto de los municipios de la CAPV.
- 10. Gestión del Tráfico:** En un primer momento, esta área se centrará en la gestión de los dispositivos especiales, para ir incorporando paulatinamente mayor número de actuaciones en el ámbito de gestión del tráfico. Esta área también pretende maximizar la capacidad de establecer el diagnóstico causal de los accidentes, así como la realización de previsiones sobre los mismos.



4. OBJETIVOS DEL PLAN

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 debe contar con objetivos generales y específicos que permitan medir el grado de desarrollo del mismo.

4.1 OBJETIVO GENERAL

El objetivo último del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010, es continuar con los esfuerzos desarrollados durante el periodo 2003-2006 y se puede resumir en evitar los accidentes de tráfico reduciendo al máximo la siniestralidad y la accidentalidad y fomentando la Seguridad Vial, actuando en sus tres pilares básicos el de la persona usuaria, el vehículo y la vía.

La cuantificación de dicho objetivo para el periodo 2007-2010, sobre la base de la alineación con el objetivo final que marca la Unión Europea para el 2010 y cuyo compromiso asume la comunidad Autónoma del País Vasco, se recoge en la siguiente formulación:

Reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en la CAPV en un 50% para el año 2010, con respecto al valor del año 2001.

Para poder establecer de manera numérica este objetivo, se podrá plasmar una cifra de personas fallecidas en base a dos indicadores:

- Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes, (indicador principal del PESV 2007-2010, aceptado a nivel internacional, que permitirá establecer una comparativa con otras áreas geográficas).
- Personas fallecidas en accidentes de tráfico a 24 horas (utilizado para desarrollar una comparativa histórica con años anteriores).

4.4.1 Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes

Tal y como se planteó en el PESV 2003-2006, utilizaremos, a efectos de homogeneizar los criterios de medición y comparación, el número de personas fallecidas en accidente a 30 días por cada millón de habitantes.

El concepto persona fallecida a 30 días hace referencia a toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes al accidente, se calcula aplicando a la cifra de personas fallecidas a veinticuatro horas el factor de corrección que se deduzca del seguimiento real de una muestra representativa de personas heridas graves.

Midiendo el objetivo conforme a las personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes obtenemos los datos que servirán de referencia a partir de este momento.



Fuente: Memoria de actividades 2006 Dirección de Tráfico, y Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

En cualquier caso, el objetivo de reducir el número de personas fallecidas en accidente de tráfico en la CAPV en un 50% para el año 2010 (con respecto al valor del año 2001), se alinea con el marcado por la Unión Europea, consistente en reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico en un 50% para 2010, respecto a la cifra del 2001.

4.1.2 Personas fallecidas en accidentes de tráfico a 24 horas

El concepto Persona fallecida a 24 horas hace referencia es toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de las 24 horas siguientes.

El gráfico muestra la evolución del número de personas fallecidas a 24 horas en vía interurbana en accidente de tráfico en la CAPV entre los años 1995-2010 y la previsión, de acuerdo con el objetivo marcado, para el horizonte del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.

Se puede observar que gracias al PESV 2003-2006, ha disminuido notablemente el número de personas fallecidas en accidente de tráfico a 24 horas, siendo el objetivo planteado para el 2010 un objetivo alcanzable.

Número de personas fallecidas en accidente de tráfico a 24 horas. Datos Históricos



Fuente: Memoria de actividades 2006 Dirección de Tráfico, y Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

El plan tiene unos objetivos en línea con otros planes de Seguridad Vial de nuestro entorno:

Ejemplos de metas vigentes de reducción del número de víctimas mortales

País o región	Año de referencia de la meta	Año en que deberá alcanzarse la meta	Reducción prevista del número de víctimas en accidente de tránsito
Unión Europea	2001	2010	- 50%
Países Bajos	1998	2010	- 30%
Reino Unido	1994 - 1998	2010	- 40%
Francia	1997	2002	- 50%
Italia	1998 - 2000	2010	- 40%
Irlanda	1997	2002	- 20%
Suecia	1996	2007	- 50%
Austria	1998 - 2000	2010	- 50%
Polonia	1997 - 1999	2010	- 43%
Dinamarca	1998	2012	- 40%
Finlandia	2000	2010	- 37%
		2025	- 75%
Grecia	2000	2005	- 20%
		2015	- 40%
Arabia Saudí	2000	2015	- 30%
Australia	1997	2005	- 10%
Canada	1991 - 1996	2008 - 2010	- 30%
Estados Unidos de America	1996	2008	- 20%
Malasia	2001	2010	< 3 defunciones / 10000 vehículos
Nueva Zelanda	1999	2010	- 42%

Fuente: Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, OMS.



4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El Objetivo General del Plan de Seguridad Vial CAPV 2007-2010, antes mencionado, se materializa en un panel de Objetivos Específicos cuantificables, que recoge las principales problemáticas existentes en materia de Seguridad Vial en la CAPV y está alineado con los objetivos europeos.

Estos objetivos específicos se articulan en torno a los tres pilares básicos sobre los que se soporta la Seguridad Vial: Persona usuaria, Vehículo y Vía.

En la evaluación anual del grado de cumplimiento de los objetivos se realizará igualmente un análisis de otros factores del contexto que influyen en la Seguridad Vial. Entre otros factores y en relación al vehículo se tendrán en cuenta indicadores relativos a la seguridad del vehículo como son:

- Antigüedad media de los vehículos que componen el parque móvil de la CAPV (porcentaje de vehículos < 10 años)
- Porcentaje de cumplimiento con la ITV de los vehículos que deben pasarla por primera vez
- Porcentaje de rechazo en las primeras inspecciones de la ITV

Gravedad									
TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo -2010	Objetivo 2010 cuantificado
Gravedad y accidentalidad	Reducción del ratio de personas fallecidas totales en accidentes por cada millón de habitantes a 30 días (en vía urbana e interurbana)	108,5	106,8	111,8	76,6	58,1	-37,24%	-50%	54,3
	Reducción del ratio de personas fallecidas a 30 días por cada 1000 accidentes con víctimas (en vía urbana e interurbana)	29,0	31,4	32,0	23,8	22	-24,14%	-50%	14,5
	Reducción del número de personas fallecidas a 30 días por millón de kilómetros recorridos CAPV							-50% *	

* Durante el ejercicio 2006 se va a realizar un análisis que permita cuantificar este objetivo sobre la base del conocimiento de los datos de la situación actual y los datos históricos, aún así se propone una reducción de un 50% con el fin de alinearlo con el objetivo general de reducción en un 50% el número de personas fallecidas en la CAPV con respecto al valor del 2001.

Accidentalidad

TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo -2010	Objetivo 2010 cuantificado
Gravedad y accidentalidad	Reducción del ratio Total de accidentes con víctimas (en vía interurbana) sobre el total de accidentes en la CAPV	31,21	32,32	31,76	30,6	29,78	-4,56%	-10%	28,1
	Reducción del ratio Total de motocicletas y ciclomotores implicados en accidentes sobre el total de accidentes en la CAPV (en vía interurbana)	9,07	7,69	8,78	7,27	8,31	-8,31%	-15%	7,7
	Reducción del ratio Total de vehículos pesados implicados en accidentes con víctimas (vía interurbana) sobre el total de accidentes en la CAPV	7,38	7,58	7,05	8,05	8,19	-11,07%	-5% *	7,0

* A la luz de los resultados de los últimos años en los que se aprecia un aumento en el número de vehículos pesados implicados en accidentes con víctimas, el objetivo establecido para el 2010 supone un importante esfuerzo para lograr un cambio en la tendencia actual.

Consumo de alcohol

TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo -2010	Objetivo 2010 cuantificado
Consumo de Alcohol	Reducción del Porcentaje de alcoholemias positivas por número de controles preventivos aleatorios efectuados	5,8	6,6	6,7	5,7	4,9	-15,52%	-25%	4,4
	Reducción del Porcentaje de alcoholemias positivas por número de controles efectuados en caso de accidente en vía interurbana	28,9	25,0	26,7	24,4	14,1	-51,21%	-60%	11,5
	Aumento del ratio N° de controles/censo de personas conductoras	0,028	0,027	0,025	0,040	0,042	44,39%	78% *	0,0498
	Reducción del Porcentaje de personas conductoras fallecidas con más de 0,3 gr./l. en sangre							**	

* El objetivo establecido para el año 2010 supone un alineamiento con el objetivo a nivel Europeo de 1/20 (un control por cada veinte personas que conducen).

** Es necesario la colaboración del Instituto Vasco de Medicina Legal. Durante el Ejercicio 2006 se va a realizar un análisis que permita cuantificar este objetivo sobre la base del conocimiento de los datos de la situación actual y datos históricos.

Velocidad									
TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo -2010	Objetivo 2010 cuantificado
Velocidad	Reducción de la velocidad media de una muestra de sensores							*	
	Reducción del porcentaje de vehículos que rebasa el límite respecto a vehículos controlados	25,3	19,9	26,0	21,9	13,4	-47,04%	-60%	10,1

* Durante el ejercicio 2006 se va a planificar el ajuste técnico y la realización de un análisis de la velocidad media en las carreteras de la CAPV que permita cuantificar este objetivo sobre la base del conocimiento de los datos de la situación actual y datos históricos.

Dispositivo de seguridad									
TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo -2010	Objetivo 2010 cuantificado
Dispositivo de Seguridad	Aumento del Porcentaje de uso del cinturón en accidentes de tráfico con víctimas (vía interurbana) sobre el total de personas implicadas en accidentes con víctimas	41,57	42,67	46,45	49,47	50,62	22,23%	40%	58,2
	Aumento del Porcentaje de personas menores accidentadas que utilizaban dispositivos de seguridad en vía interurbana respecto del total de accidentes con personas menores en vía interurbana	38,8	47,8	54,6	62,1	66,1	70,36%	80%	69,8
	Incremento del Porcentaje uso del casco por las personas conductoras y/o pasajera de ciclomotor o motocicleta en vía urbana sobre el total de accidentes de motocicleta y ciclomotor con víctimas en vía urbana	67,69	81,05	79,48	80,16	86,36	27,57%	30%	88,00

* En la actualidad el porcentaje del uso del casco se encuentra por encima del 85%, niveles de utilización que la experiencia demuestra que difícilmente pueden ser superados, la mejora en este campo es limitada.

Menores de 18 años*

TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 - 2005	Objetivo 2010	Objetivo 2010 cuantificado
Menores de 18 años	Reducción del ratio de personas menores de 18 años fallecidas a 30 días y heridas graves en accidentes de tráfico (en vía urbana e interurbana) por millón de personas menores de la CAPV	F: 42,07	F: 45,26	F: 35,37	F: 25,53	F: -43,65%	F: -30%**	F: 31,7
		HG: 313,94	HG: 268,35	HG: 295,79	HG: 284,05	HG: -9,52%	HG: -30%	HG: 219,8
	Reducción del ratio Número de personas menores de 18 años fallecidas a 24 horas en accidentes de tráfico (en vía urbana e interurbana) por millón de personas menores de la CAPV	35,60	38,80	28,94	22,34	-37,25%	-30%**	24,9

* Respecto al 2005, los datos de población utilizados para cada colectivo (Menores de 18 años, Adolescentes-jóvenes y Mayores de 34 años) se han establecido extrapolando la población del 2004 en base a una proyección de la media de crecimiento de dicho año y los años precedentes.

** Con respecto a este colectivo y dada la evolución y fiabilidad de los datos registrados desde el 2001, y teniendo en cuenta la excepcionalidad de los datos del 2005, se considera más representativo utilizar los datos de referencia del 2002 con el objetivo de una reducción de un 30% respecto a los datos del 2002.

Adolescentes - jóvenes*

TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 - 2005	Objetivo 2010	Objetivo 2010 cuantificado
Adolescentes Jóvenes	Reducción del Ratio de personas heridas graves y fallecidas a 30 días entre 18 y 34 años en accidentes de tráfico (vía interurbana) por millón de jóvenes	F: 192,95	F: 166,95	F: 196,54	F: 99,25	F: 94,73	F: -50,90%	F: -60%	F: 77,18
		HG: 1304,67	HG: 1038,39	HG: 1020,11	HG: 750,12	HG: 625,25	HG: -52,08%	HG: -60%	HG: 521,87

* Respecto al 2005, los datos de población utilizados para cada colectivo (Menores de 18 años, Adolescentes-jóvenes y Mayores de 34 años) se han establecido extrapolando la población del 2004 en base a una proyección de la media de crecimiento de dicho año y los años precedentes.

Mayores de 34 años*

TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo -2010	Objetivo 2010 cuantificado
Adultos - Mayores de 34 años	Reducción del ratio de personas adultas (mayores de 34 años) fallecidas y heridas graves en accidentes de tráfico (en vía urbana e interurbana) por millón de personas adultas	F: 90,76	F: 95,07	F: 91,63	F: 74,97	F: 56,77	F: -37,45%	F: -50%	F: 45,38
		HG: 505,67	HG: 442,09	HG: 473,83	HG: 379,49	HG: 359,05	HG: -28,99%	HG: -50%	HG: 252,83
	Reducción del ratio de atropellos de peatones > 49 años, fallecidos y heridos graves, en vía urbana sobre total de población > 49 años	140,21	124,40	125,33	118,48	108,76	-22,43%	-30%	98,14
	Reducción del ratio de atropellos de peatones > de 49 años, fallecidos y heridos graves, en vía interurbana sobre total de población >49 años	80,12	87,73	69,77	66,25	74,62	-6,87%	-30%	56,08

* Respecto al 2005, los datos de población utilizados para cada colectivo (Menores de 18 años, Adolescentes-jóvenes y Mayores de 34 años) se han establecido extrapolando la población del 2004 en base a una proyección de la media de crecimiento de dicho año y los años precedentes.

Vía

TIPOLOGÍA	PESV 2007 - 2010	2001	2002	2003	2004	2005	Variación 2001 -2005	Objetivo 2010	Objetivo 2010 cuantificado
Vía	Reducción del Porcentaje de accidentes con víctimas en los que entre sus factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía: estado de la vía, tramos en obras o señalización (vía urbana/vía interurbana)	Inter: 3,5	Inter: 3,1	Inter: 3,5	Inter: 2,9	Inter: 3,8	Inter: 8,57%	Inter: -5%*	Inter: 3,3
		Urb: 2,4	Urb: 2,4	Urb: 3,0	Urb: 3,0	Urb: 2,8	Urb: 16,67%	Urb: -5%*	Urb: 2,3

* En los últimos años se muestra una tendencia alcista de este indicador. En la medida en que disminuye el total de accidentes con víctimas en la CAPV, la parte proporcional entre cuyos factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía ha sido cada vez mayor. Aún así es necesario realizar un esfuerzo en reducir este ratio siendo conscientes de que representan un porcentaje escaso sobre el total de accidentes con víctimas en la CAPV.

En la evaluación anual del grado de cumplimiento de los objetivos se realizará igualmente un análisis de otros factores de la Vía que influyen en la Seguridad Vial. A través del seguimiento de las "Actuaciones realizadas sobre la vía".

Con respecto al Plan precedente, en el presente Plan se suprime la redacción de los TCAs como objetivo dada la dificultad de método de cálculo y la dudosa eficacia de este indicador, si bien está previsto hacer un seguimiento de los TCAs, así como de su gravedad para focalizar las actuaciones de mejora, acondicionamiento y mantenimiento de la vía, entre otros, en aquellos tramos de la vía con mayor peligrosidad.



5. LÍNEAS DE ACCIÓN

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial se propone ampliar a diez los ámbitos de actuación.

Una vez identificados los objetivos genéricos y específicos, así como las áreas de actuación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010 (Educación Vial, Formación Vial, Comunicación y Campañas, Vigilancia y Control, Acondicionamiento y Servicios, Atención de Accidentes, Investigación Científica y Técnica, Sistemas de Información, Movilidad Urbana Segura, Gestión del Tráfico), en el presente capítulo se establecen las principales líneas de acción de desarrollo de cada una de ellas:

5.1 EDUCACIÓN VIAL

La visión de esta área de actuación es el fomento de una Educación Vial continua basada en valores y actitudes, generando comportamientos y capacidades que garanticen la Seguridad Vial y la progresiva reducción de los accidentes de tráfico.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que la Educación Vial debe:

- Tener un efecto transformador de la sociedad logrando que la Seguridad Vial se conciba como un problema prioritario a nivel social, económico y de salud pública.
- Basarse en valores y actitudes, con el objeto de generar comportamientos y capacidades viales seguras.
- Continuar enfocando la Educación Vial desde una triple vertiente complementaria y coordinada: el sistema educativo, el entorno familiar y la sociedad en general.
- Contar con medios y acciones adaptados a la problemática de cada colectivo, haciendo especial énfasis en adolescentes-jóvenes y en menores de 18 años, así como en los agentes intermedios de la Educación Vial, padres, madres y profesorado, dada su capacidad de influencia sobre los colectivos mencionados.
- Lograr involucrar a otros agentes.

Los indicadores que permitan controlar la evolución en cifras de la Educación Vial en la CAPV son con carácter global, y sin perjuicio de los indicadores anuales que se definan conforme a las líneas de acción:

- Número de materiales de Educación Vial elaborados para los distintos colectivos: Menores de 18 años, Jóvenes y Profesores.
- Número de personas alcanzadas.
- Número de centros alcanzados.
- Número de actuaciones de Educación Vial desarrolladas para cada colectivo.
- Número de agentes implicados en actuaciones de Educación Vial.

El ámbito de Educación Vial se concreta básicamente en una serie de líneas de acción que inciden en cada uno de estos colectivos:

Menores de 18 años

Las acciones de esta área de actuación se estructuran a través de tres líneas de acción:

- Integración progresiva de la Educación Vial en el programa escolar: Aportando continuidad entre los contenidos diseñados para cada tramo de edad, logrando un trabajo coordinado con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco y una profundización especial en el tratamiento prestado a esta materia en la Educación Secundaria. Esta línea de acción ha sido identificada como un elemento tractor para el desarrollo de esta área de actuación. Cabe destacar que se considera una prioridad en el PESV 2007-2010 la definición de un modelo de Educación Vial para la CAPV.
- Elaboración y distribución de material didáctico adaptado por edades, actualizado, utilizable y bilingüe: En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 es necesario continuar considerando como una prioridad asegurar y controlar que los materiales elaborados sean convenientemente diseñados y traducidos, regularmente actualizados y eficazmente explotados, quedando a disposición del colectivo objetivo.
- Diseño y desarrollo de actividades puntuales complementarias a las dos líneas anteriores: Es necesario continuar desarrollando actividades puntuales que complementen las dos líneas básicas de actuación en el área de actuación de Educación Vial para el colectivo de Menores de 18 años, en base a los valores y actitudes seguras que se pretenden fomentar.

Adolescentes-Jóvenes

Se desarrolla a través de tres líneas básicas de actuación:

- Educación Vial en la Formación Vial reglada: Se ha identificado esta línea de acción como un elemento tractor para el desarrollo de esta área de actuación y por tanto durante el desarrollo del PESV tomará un papel relevante.
- Diseño y desarrollo de acciones o actividades de Educación Vial que resulten atractivas para este colectivo, mediante la utilización de nuevos canales y tecnologías que permitan una interacción más eficaz. A tal efecto se ve necesario potenciar el canal Internet para llevar a cabo actividades de Educación Vial orientadas hacia jóvenes y adolescentes. Es necesario continuar realizando un esfuerzo para identificar acciones atractivas y solventar la dificultad de aproximarse a este colectivo.

Es necesario continuar con una oferta de elementos atractivos y cercanos a su entorno, gustos y preferencias, que motiven y conciencien al colectivo de adolescentes-jóvenes en el desarrollo de comportamientos viales positivos.

Padres y Madres

Padres y Madres continúan siendo un colectivo objetivo para el desarrollo de actuaciones de Educación Vial. Las actuaciones de Educación Vial orientadas a este colectivo se desarrollan en torno a tres líneas de acción:

- Sensibilización del colectivo de padres y madres respecto a su responsabilidad vial frente a sus hijos e hijas: Es necesario continuar con los esfuerzos realizados en esta línea de acción para lograr comunicar a menores de 18 años un mensaje uniforme y potenciar el compromiso de padres y madres en la Educación Vial de sus hijos e hijas.
- Implicación de padres y madres en diferentes actividades de Educación Vial de sus hijos e hijas: Es importante que las actividades de Educación Vial orientadas al colectivo de padres y madres no se limiten exclusivamente a la sensibilización sino que se potencie una colaboración activa en las distintas actividades organizadas, tanto dentro como fuera de los centros escolares, para lograr reforzar la correcta Educación Vial de menores de 18 años y adolescentes-jóvenes.
- Acceso al material didáctico existente en materia de Educación Vial: En el PESV 2007-2010 se plantea la utilización de nuevos canales como Internet para poder comunicarse e informar a padres y madres acerca de material didáctico que les permita ser agentes activos en materia de Educación Vial.

Personal Educador

Es necesario desarrollar acciones con el fin de sensibilizar y concienciar al colectivo educador. A tal efecto se desarrollará una única línea de acción:

- Concienciación del colectivo educador / personas monitoras de Educación Vial: Esta línea de acción englobará todas las acciones destinadas a potenciar la concienciación y sensibilización del colectivo educador. Las actuaciones de formación e información que se desarrollarán continuarán con las iniciadas durante el PESV 2003-2006, y se englobarán fundamentalmente las siguientes temáticas:
 - Importancia de la Seguridad Vial en general.
 - Personas Educadoras como agentes de referencia para menores de 18 años y adolescentes-jóvenes.
 - Responsabilidad de las personas educadoras como intermediarias desde el centro escolar en la Educación Vial de menores de 18 años y adolescentes-jóvenes.

Sociedad

Entendiendo como sociedad el conjunto de individuos de la CAPV. Se consideran otras líneas de acción complementarias a las previamente mencionadas:

- Actuaciones que favorezcan la Educación Vial del colectivo de la tercera edad y otros colectivos de interés (personas discapacitadas, etc.). Debido al alto número de atropellos entre las personas de tercera edad se identifica este colectivo como prioritario para desarrollar actuaciones de Educación Vial durante el periodo 2007-2010.
- Convenios de colaboración con ayuntamientos, entidades privadas... Un aspecto de mejora a desarrollar en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 es potenciar la colaboración con otros agentes y el desarrollo de medidas de actuación en los municipios. Esta línea de acción será un elemento tractor de las actuaciones de Educación Vial en el PESV 2007-2010.

5.2 FORMACIÓN VIAL

La visión de esta área de actuación es la planificación y desarrollo de acciones de Formación Vial enfocadas a garantizar la adquisición, perfeccionamiento y reciclaje de habilidades y conocimientos teórico-prácticos necesarios para la conducta vial segura de las personas conductoras y del resto de agentes implicados.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que la introducción de nuevos contenidos complementarios en la Formación Vial, la normalización del uso del euskera, el ámbito de la empresa como entorno para el reciclaje y la consideración específica de las personas no profesionales que conducen son algunos de los elementos fundamentales a considerar. Así mismo ha sido un factor de éxito importante durante el PESV 2003-2006 la colaboración con otros agentes (como el caso de OSALAN). Es importante continuar involucrando a otros agentes en el periodo 2007-2010 cara a potenciar la Formación Vial.

Los indicadores que permiten controlar la evolución en cifras de la Formación Vial en la CAPV son:

- Número de autoescuelas en las que se imparten módulos o iniciativas complementarias a la Formación Vial.
- Número de personal de profesorado y dirección formados; número de personal de inspección que han seguido formación o reciclaje.
- Número de iniciativas / materiales / personal de instrucción de Formación Vial dirigidas al mundo de la empresa.
- Número de cursos de formación impartidos al personal de formación.
- Número de agentes implicados en los distintos procesos formativos.
- Número total de personas participantes voluntarias en cursos de formación en Seguridad Vial
- Número de asistentes a cursos de reeducación vial de infractores.

Todas las acciones de Formación Vial están fuertemente condicionadas por la implantación del Permiso por Puntos.

El ámbito de Formación Vial estructura sus acciones en las siguientes líneas de acción que inciden en cada uno de estos colectivos:

Personas Preconductoras

La Formación Vial a Personas preconductoras se lleva a cabo a través de una única línea de acción que engloba diversos tipos de actuaciones:

- Impartición de cursos para la obtención de las diferentes licencias para la conducción: Dentro de esta línea de acción se realizarán actuaciones orientadas a:

- La adaptación gradual de los cursos al Euskera
- El estudio y aplicación de las nuevas tecnologías en materia de Formación Vial.
- Posible Inclusión de nuevos módulos o iniciativas de carácter complementario a las autoescuelas.

Todas las actuaciones están condicionadas por los requerimientos derivados del nuevo marco regulatorio y la implantación del Permiso por Puntos.

Personas que conducen no profesionales

Las actuaciones de Formación Vial destinadas a este colectivo se estructuran en dos líneas de acción:

- Reciclaje y reeducación de personas que conducen expertas no profesionales: Fuertemente condicionada por el Permiso por Puntos. Es necesario identificar claramente los colectivos de no profesionales de la conducción, así como definir claramente los contenidos y la metodología de las actuaciones que se lleven a cabo. En esta línea de acción se incluye, la impartición de cursos de reeducación ofrecidos por iniciativa judicial (Permiso por Puntos).
- Formación Vial en la empresa, Es necesario considerar en su diseño y planificación los siguientes aspectos:
 - Identificación de los colectivos que en cada empresa presenten mayor necesidad de formación en materia de Seguridad Vial, y priorizar dichos colectivos.
 - Puesta a disposición de los recursos humanos y materiales necesarios para una formación de calidad contrastable.
 - Es necesario continuar con la incorporación progresiva de la Seguridad Vial en la prevención de riesgos laborales en las empresas.
- Cursos de reeducación de personas infractoras para determinadas infracciones de tráfico (Permiso por Puntos), actuación aplicable tanto a profesionales de la conducción como a no profesionales.

Conductores profesionales

Las actuaciones de Formación Vial frente a profesionales de la conducción están condicionadas por la implantación del Permiso por Puntos y se estructuran en las siguientes líneas de acción:

- Formación y reciclaje de transportistas, agentes de policía y otros colectivos relacionados.

- Formación Vial en la empresa (priorización de colectivos, elaboración de material y puesta a disposición de instructores).

Formación del personal formador

Esta línea de acción está fuertemente condicionada por la entrada en vigor del Permiso por Puntos.

Se hace necesario el reciclaje y formación continua del personal formador. Es por tanto una prioridad para el PESV 2007-2010 dado que este colectivo es un elemento clave en la Formación Vial. Todas las acciones orientadas a Formar a este colectivo se estructuran en la siguiente línea de acción:

- Impartición de cursos para el reciclaje del personal formador y la obtención de títulos especializados de transportistas (Formación en los nuevos cambios regulatorios y permiso por puntos).



5.3 COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS

La visión de esta área de actuación es que la Seguridad Vial es una preocupación de primer orden y un problema prioritario a nivel social, económico y de salud pública que hay que solventar. Para ello, las acciones enmarcadas en este apartado pretenden divulgar información relacionada con la Seguridad Vial y concienciar a los diferentes personas usuarias sobre la problemática de la accidentalidad, y sobre aspectos concretos de la misma, de cara a prevenir nuevos accidentes.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que esta área de actuación debe recoger actuaciones e iniciativas de Comunicación y Campañas que respondan a un objetivo y una realidad concretas, igualmente debe incrementarse la coordinación entre agentes y territorios, y se debe potenciar la planificación conjunta acompañada de determinadas medidas de Vigilancia y Control.

Los indicadores que permitan controlar la evolución en cifras del área de Comunicación y Campañas en la CAPV son:

- Número de minutos/ año de presencia en cada medio dedicados a la Seguridad Vial mediante diferentes campañas.
- Ratio de valoración de los mensajes en cada campaña.
- Ratio de penetración de cada campaña.
- Número de congresos organizados o en los que participe la DT del Gobierno Vasco.
- Ratio de efectividad de las campañas a partir de los instrumentos de evaluación y seguimiento adoptados.
- Número de entrevistas, ruedas de prensa y apariciones en medios de comunicación de la Dirección u otro personal de la Dirección.
- Número de entradas registradas en el portal de Tráfico.
- El número de llamadas al 902 112 088 (información directa del ciudadano).
- El número de consultas recibidas en el buzón Euskadi.net (información directa de la ciudadanía).

Las actuaciones de esta área están estructuradas en las siguientes líneas de acción:

Información

Se trata de acciones orientadas a informar a la ciudadanía en general, basadas en los datos de accidentalidad y estado del tráfico, de forma inmediata o periódica, y a través de diversos medios de comunicación. Es una línea de acción prioritaria, en la que se engloban complementariamente a las acciones previamente descritas, acciones de comunicación orientadas a potenciar la información sobre el propio PESV 2007-2010.

El área de información recoge peticiones que derivan de la misma ciudadanía (teléfono, buzón Euskadi.net. comunicación directa con la ciudadanía,), siendo ellos agentes protagonistas en la solicitud información y no meros receptores de un mensaje dirigido.

Concienciación

Las campañas de concienciación realizadas durante el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 han tenido un gran éxito, y hay que seguir trabajando en la dirección emprendida.

La línea de acción de concienciación agrupa acciones orientadas a concienciar a la sociedad sobre problemáticas concretas de la Seguridad Vial. Es necesario continuar con la concienciación ante las problemáticas detectadas de los colectivos indicados de acuerdo a las prioridades marcadas por el esquema “Colectivo-temática-canal” presentado a continuación. Es necesario analizar cuales son los canales más adecuados en el periodo 2007-2010 para concienciar sobre las problemáticas identificadas. En cualquier caso, las campañas a lanzar deben partir, independientemente del mensaje específico, de unos valores comunes que se quieren comunicar, y en los que se sustenta toda la política del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.

COLECTIVOS	TEMÁTICAS	CANALES
Adolescentes-Jóvenes	<ol style="list-style-type: none"> 1. Velocidad 2. Alcohol y drogas 3. Dispositivos de seguridad 	Internet Eventos juventud Universidad Macro festivales Ocio Radio-televisión
Padres, Madres o Personas adultas	Responsabilidad vial ante menores (Dispositivos de seguridad, velocidad, alcohol)	Colegios Prensa Radio-televisión
Personas adultas mayores	Precaución como peatón	Centros 3ª Edad Radio-televisión Eventos específicos
Ciclistas o peatones	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prevención del atropello 2. Cumplimiento normativa 	Clubes ciclistas Eventos ciclismo Medios generales
Motoristas en vía urbana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Casco 2. velocidad 	Tiendas motos Medios especializados
Profesionales de la conducción	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiempos de conducción y descanso 2. Limitador de velocidad 3. Características Técnicas del Vehículo 	Empresas Medios especializados Zonas restauración en carretera
Personas usuarias del transporte	Consejos generales para garantizar un transporte de calidad	Medios de transporte
Sociedad	Consejos generales	Medios generales

Evaluación

Como consecuencia del seguimiento y evaluación del Plan Estratégico 2003-2006 se ha identificado como prioritario y urgente la implantación de mecanismos de evaluación que permitan el seguimiento y control de las acciones de comunicación y las campañas llevadas a cabo desde la Dirección de Tráfico. Este mecanismo de evaluación ha de medir la efectividad de las acciones programadas, y permitir la incorporación de las conclusiones.

5.4 ATENCIÓN DE ACCIDENTES

La visión: Desarrollo de medidas y servicios de atención a la persona accidentada en la zona, que persigan los tres objetivos siguientes:

- El control inminente de los efectos y consecuencias más inmediatas tras un accidente, a través de las medidas dirigidas a la autoprotección y protección de las personas afectadas actuando bajo la premisa de proteger, alertar y socorrer.
- La atenuación de las consecuencias inmediatas del incidente de tráfico a través de la coordinación y actuación eficiente y eficaz de los recursos actuantes en el lugar del siniestro, hasta conseguir el restablecimiento de la normalidad en la zona.
- El correcto y rápido traslado de la víctima y un eficiente tratamiento de la información relativa al accidente y a las víctimas.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que, de forma complementaria a las medidas existentes de coordinación de recursos, hoy muy desarrolladas, debe fomentarse la incorporación de la tecnología en las distintas etapas del proceso de Atención de Accidentes, y que la información a la persona usuaria de la vía en el momento del accidente y la progresiva simplificación de los trámites administrativos asociados son aspectos relevantes a considerar.

También es clave el diseño de Planes Específicos para operaciones típicas, como la salida y retorno en el periodo estival, el paso de personas emigrantes hacia el estrecho de Gibraltar, o eventos públicos con una alta concentración de personas.

La necesidad de contar con otros agentes para ejecutar las líneas de acción ha ralentizado las actuaciones de Atención de Accidentes, que requiere un importante impulso en el periodo 2007-2010.

Los indicadores que permitan controlar la evolución en cifras del área de Atención de Accidentes en la CAPV son:

- Tiempo de respuesta medio a las llamadas de emergencia.
- Tiempo de respuesta en caso de accidente por tipo de vía y zona geográfica.
- Número de horas de formación impartida a los grupos de agentes actuantes.
- Tiempo medio de llegada de los recursos actuantes desde el primer aviso al lugar del accidente, controlando el porcentaje de accidentes por diferentes tramos de tiempo.
- Tiempo medio de recuperación y reestablecimiento de la normalidad en la zona.

Las actuaciones a desarrollar en el ámbito de “Atención de Accidentes” se estructuran en una serie de líneas de acción:

Alerta y primeros auxilios

El epígrafe de Alerta y Primeros Auxilios engloba las siguientes líneas de acción:

- Formación del público en general en materia de Atención de Accidentes. Es una línea de acción en la que se han realizado acciones puntuales pero que es identificada como elemento tractor en el PESV 2007-2010.
- Mantenimiento de los centros de coordinación operativa y de recursos humanos y materiales (Formación continua de los agentes y la incorporación de las nuevas tecnologías) Es una línea de acción clave en la que es necesario seguir actuando para mejorar la coordinación general del proceso y facilitar una intervención más rápida en caso de accidente.
- Información a la ciudadanía con la mayor brevedad posible, sobre los incidentes que puedan ocurrir en la vía. (esta línea de acción esta fuertemente vinculada con el área de actuación de Comunicación y Campañas).

Asistencia y Actuación en la zona

El epígrafe de Asistencia y Actuación en la zona engloba las siguientes líneas de acción:

- Coordinación de los recursos que actúan en el lugar del incidente. Debido a la extrema importancia de la atención en el lugar del accidente cara a lograr los objetivos de descenso en la siniestralidad y la accidentalidad es importante sistematizar las acciones puntuales que se han realizado durante el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 y conseguir una mejora constante de los tiempos de respuesta.
- Formación conjunta teórico-práctica a los agentes que actúan en la zona. Es prioritario sistematizar las acciones realizadas durante el periodo 2003-2006 con objeto de incrementar los conocimientos sobre aspectos técnicos específicos de los agentes intervinientes, y en definitiva, mejorar las actuaciones y la atención coordinada a los heridos en el Plan 2007-2010.
- Apoyo a la Red de Transporte Sanitaria Urgente y de Servicio de Emergencia para prestar la atención que requieren las personas lesionadas en accidentes de tráfico. Es necesario continuar actuando en esta línea de acción, siendo conscientes de que en muchos casos la propia vía dificulta el desarrollo de actuaciones.

Rehabilitación y Recuperación

El epígrafe de Rehabilitación y Recuperación engloba las siguientes líneas de acción:

- Formación continua a los agentes encargados de la recogida de información. Formación sobre medidas de autoprotección durante la recogida de información, compatibles con la eficiente recogida de la misma. Es clave contar con una información real para poder realizar un diagnóstico y un seguimiento real de la situación de la Seguridad Vial en la CAPV.

- Medios para facilitar la recogida y análisis de datos. Se ha identificado como una línea de acción prioritaria ya que los medios disponibles no son en todos los casos los adecuados.
- Adecuación de la recogida de información durante la atención hospitalaria con el objeto de poder realizar estudios. Cuenta con la dificultad de la no existencia de protocolos estandarizados entre los hospitales de la CAPV.

Se puede observar que el PESV 2007-2010 cuenta con un menor número de líneas de acción que el plan precedente ya que ciertas líneas de acción englobadas bajo el epígrafe Rehabilitación y Recuperación se han suprimido al considerarse que hacían referencia a aspectos de Salud y no a aspectos de la Seguridad Vial.



5.5 VIGILANCIA Y CONTROL

La visión de esta área de actuación es la planificación y desarrollo de actuaciones que permitan lograr comportamientos viales adaptados al cumplimiento de las normas de tráfico por parte de las personas usuarias de la vía, velar por el cumplimiento de las exigencias de seguridad en los vehículos, colaborar en el correcto mantenimiento de las vías, y por último, contribuir a hacer más efectivas las sanciones correspondientes a las infracciones cometidas.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que el PESV 2007-2010 debe establecer prioridades de actuación en Vigilancia y Control que respondan a problemáticas concretas referidas a las personas usuarias, vehículos, vías y tipos de infracción, favoreciendo el desarrollo homogéneo y coordinado de las actuaciones en todos los territorios históricos, tanto en vía urbana como interurbana, a través del ejercicio coordinado e intercambio de prácticas e información entre los agentes competentes y orientando las actuaciones a todos los colectivos de personas usuarias de la vía.

Un factor de éxito para el desarrollo de esa área de actuación es la necesidad de incorporar más agentes, en particular aquellos municipios con recursos para llevar a cabo actuaciones de Vigilancia y Control propias.

Los indicadores que permitan controlar la evolución en cifras del área de Vigilancia y Control en la CAPV son:

- Número de infracciones por cada problemática clave (alcohol, exceso de velocidad, dispositivos de seguridad).
- Indicadores propios para cada plan específico desarrollado.
- Número de acciones de formación destinada a agentes encargados de la Vigilancia y Control.
- Número de infracciones cometidas por cada tipo de persona usuaria (peatón, ciclista, motorista, o persona que conduce de vehículos pesados y ligeros) por número de controles efectuados.
- Porcentaje de sanciones cobradas sobre la totalidad de sanciones impuestas, diferenciando entre las que se cometen en vía urbana e interurbana y en cada territorio histórico.
- % disminución de la velocidad media en los tramos controlados por sensor.

Esta área de actuación se concreta básicamente en las siguientes líneas de acción:

Planes Específicos de Vigilancia y Control

Diseño de Planes Específicos de Vigilancia y Control sobre problemáticas concretas que se planifiquen en función de necesidades prioritarias, se desarrollen de forma homogénea en los tres territorios, se integren con los actuales objetivos, metodología y actuaciones específicas de los agentes implicados y que, en algún caso, pudieran requerir la colaboración y coordinación de diferentes agentes. Las problemáticas incluidas en los Planes de Vigilancia y Control son:

- Velocidad
- Casco/cinturón de seguridad
- Dispositivos de retención Infantil
- Alcohol
- Documentación
- Teléfono móvil
- Distancia de seguridad
- Ciclomotores
- Transportistas
- Transporte Escolar
- Circulación de peatones y ciclistas
- Operaciones especiales

Es fundamental incluir nuevas temáticas conforme avance el PESV 2007-2010.

Cumplimiento de exigencias de seguridad en los vehículos

Las líneas de acción definidas bajo este epígrafe en el PESV 2003-2006 no se desarrollarán al completo, sin embargo, se mantendrá una fuerte colaboración con Industria en el área de inspección de vehículos.

Sanciones

En el PESV 2007-2010 se vio la necesidad de establecer una única línea de acción en la que es necesario seguir actuando y transformándola en elemento tractor de la Vigilancia y Control, Las actuaciones dentro de ésta línea de acción estarán condicionadas por el nuevo marco regulatorio (Permiso por Puntos):

- Mecanismos de coordinación entre agentes competentes en esta materia para la integración progresiva de la información.

Medios

Es prioritario convertir las líneas de acción enfocadas a dotar de mayores medios y formación dedicada a la Vigilancia y Control del tráfico en un área “elemento tractor”. Estas acciones se estructuran en las siguientes líneas de acción:

- Incorporación progresiva de los recursos, dispositivos e instrumentos necesarios para la Vigilancia y Control.
- Formación a agentes encargados de la Vigilancia y Control, a través de cursos de reciclaje sobre actualización de conocimientos, normativa u otras cuestiones que sean necesarias (Permiso por puntos).

5.6 ACONDICIONAMIENTO Y SERVICIOS

La visión de esta área de actuación es el desarrollo de actuaciones enfocadas a la creación de nuevos acondicionamientos e infraestructuras, a su conservación y mantenimiento, y a su mejora y modernización, con objeto de poner a disposición de las personas usuarias una red vial cada vez más segura.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que se debe favorecer el intercambio de prácticas y experiencias de este tipo entre los principales municipios tratando de poner a disposición de la ciudadanía vasca unas infraestructuras orientadas a las características y necesidades de cada persona usuaria de la vía. Así como tener en cuenta las necesidades de los distintos vehículos y personas usuarias en las acciones orientadas a la mejora y modernización de las vías urbanas e interurbanas.

Un factor de éxito será el posibilitar el intercambio de experiencias entre los distintos agentes, en particular entre los municipios. Este intercambio se verá facilitado por la presencia de Eudel en las mesas.

Los indicadores que permitan controlar la evolución en cifras del área de Acondicionamiento y Servicios en la CAPV son:

- Número de actuaciones de conservación, mejora y creación de infraestructura llevadas a cabo.
- Porcentaje de accidentes en los que entre sus factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía: estado de la vía, tramos en obras o señalización.

Con respecto al Plan precedente, en el presente Plan se suprimen los indicadores relativos a los TCAs dada la dificultad de método de cálculo y la dudosa eficacia de este indicador, si bien en esta área se realizará un control y seguimiento de los TCAs como elemento de referencia a la hora de definir los puntos de la vía en que se debe intervenir con carácter prioritario.

Esta área de actuación se concreta en una serie de líneas de acción:

Conservación y mantenimiento de las vías

Desarrollo de acciones de conservación y mantenimiento de las vías urbanas e interurbanas, de acuerdo a las necesidades y características de las diferentes personas usuarias de la vía:

- Vía Interurbana
- Vía Urbana

Mejora y modernización de las vías

Es importante convertir esta línea de acción en un elemento tractor de las actuaciones de acondicionamiento y servicio, teniendo en cuenta los distintos vehículos y personas usuarias de la vía:

- Desarrollo de acciones de mejora y modernización de las vías urbanas e interurbanas, de acuerdo a las necesidades y características de las diferentes personas usuarias de la vía:
 - Mejoras para todo tipo de vehículos.
 - Mejoras orientadas para personas usuarias específicas de la vía.

Creación de infraestructuras y acondicionamientos

Es necesario continuar desarrollando esta línea de acción incorporando las travesías de manera específica (en el PESV 2003-2006 no estaban incorporadas de manera específica).

- Actividades de creación de infraestructuras y acondicionamientos en vías urbanas, interurbanas, travesías... a partir de la evaluación del impacto de estas acciones en la seguridad de las personas usuarias.

Estudios, Investigación y Normativa

- Desarrollo de estudios e investigaciones sobre las necesidades y características de los elementos prioritarios relacionados con la vía.
- Elaboración o adaptación de diferentes normativas para atajar problemáticas detectadas a partir de los estudios correspondientes previos sobre temas tales como firmes de carretera, iluminación, trazado, barreras de seguridad, etc.
 - Anejo de Seguridad Vial.
 - Estudios específicos.
- Elaboración o adaptación de diferentes normativas para atajar problemáticas detectadas a partir de los estudios correspondientes.

Dentro del Área de Acondicionamiento y Servicios toma especial relevancia la necesidad de difusión de mejores prácticas tanto entre los distintos tipos de actuación en relación con la vía que se lleven a cabo.

5.7 INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA

La visión de esta área de actuación es, sin perjuicio y de forma complementaria a estudios e investigaciones abordadas en cada una de las áreas de actuación, el fomento de la incorporación constante de la última tecnología en todos los ámbitos de actuación de la Seguridad Vial, y la involucración y participación de distintos agentes que pudieran actuar en esta materia a través de la investigación y realización de estudios.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que la incorporación constante de la última tecnología en todos los ámbitos de la Seguridad Vial, en particular en lo referente a sistemas inteligentes y sistemas para explotar la información son elementos determinantes. Un factor clave de éxito va a ser la investigación en “ingeniería del tráfico” y en el estudio de la causalidad de los accidentes.

La colaboración en proyectos e investigaciones de carácter internacional son aspectos a impulsar de forma constante, y un factor de éxito en esta área.

Los indicadores que permitan controlar la evolución en cifras del área de Investigación Científica y Técnica en la CAPV son:

- Número de proyectos de investigación desarrollados anualmente.
- Número de colaboraciones e investigaciones relacionadas con la Seguridad Vial.
- Número de herramientas tecnológicas aplicadas al ámbito de la Seguridad Vial.

Esta área de actuación se concreta básicamente en una serie de líneas de acción:

Fomento de la Investigación Científica y Técnica

Las tecnologías e innovaciones aplicadas al campo de la Seguridad Vial no son un elemento estático sino que los avances científico-tecnológicos en este campo se producen a un ritmo vertiginoso, constituyendo un factor de éxito para su desarrollo futuro.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2007-2010, prioriza las acciones orientadas a sensibilizar a los distintos agentes de la importancia de la Investigación Científica y Técnica aplicada a la Seguridad Vial, continuando con las tres líneas de acción que se definieron en el PESV 2003-2006:

- Información
- Análisis
- Aplicación

Colaboraciones e Investigaciones

En este epígrafe las actuaciones se estructuran en las siguientes líneas de acción:

- Colaboración y participación en proyectos de ámbito regional, estatal o internacional.

- Desarrollo de investigaciones relacionadas con el análisis de la causalidad de los accidentes

Herramientas Tecnológicas

Implantación y utilización coordinada de herramientas tecnológicas aplicables al ámbito de la Seguridad Vial. Los objetivos perseguidos con la implantación de estas herramientas tecnológicas continúan con la línea iniciada y son:

- Control, gestión e información de tráfico (línea de acción prioritaria durante el periodo 2007-2010 de entre las englobadas en el epígrafe Herramientas Tecnológicas).
- Mejora de la coordinación general del proceso de Atención de Accidentes y, en particular, de la metodología, condiciones de seguridad y conocimiento sobre la causalidad de los accidentes.

5.8 SISTEMAS DE INFORMACIÓN

La visión de esta área de actuación es el desarrollo de mecanismos y herramientas al servicio de la estrategia de Seguridad Vial, que integren toda la información necesaria en los diferentes ámbitos de actuación, y permitan gestionarla de forma eficiente y estructurada para el análisis y resolución de las problemáticas asociadas a la Seguridad Vial.

Los factores de éxito identificados para esta área indican que el diseño y establecimiento de mecanismos de medición que permitan el control y seguimiento de las actuaciones de cada agente respecto a los objetivos del Plan es un aspecto a reforzar de forma importante.

El factor prioritario para el éxito del área de actuación de los Sistemas de Información es la colaboración con Eudel para posibilitar el compartir información entre municipios.

Es necesario aumentar los esfuerzos en la recogida de datos sobre información relativa a accidentalidad tanto urbana como interurbana. Los indicadores que permitan controlar en cifras la evolución del área de Sistemas de Información en la CAPV son:

- Porcentaje de integración de la totalidad de la información en cada uno de los distintos ámbitos de la Seguridad Vial (accidentalidad, infracciones, etc.).
- Número de accesos vía Web e informes disponibles a través de Internet.

Esta área de actuación es clave y no ha sido suficientemente desarrollada a lo largo del PESV 2003-2006. Para lograr un óptimo desarrollo de los Sistemas de Información de Seguridad Vial las líneas de acción definidas a continuación son consideradas claves y serán elementos tractores para el correcto desarrollo del PESV 2007-2010.

Las acciones se estructuran en las siguientes líneas de acción:

Fuentes de Información

- Establecimiento, por parte de los agentes implicados en cada área de actuación, de acuerdos de colaboración, intercambio y homogeneización de la información para disponer de la situación y características actualizadas del conjunto de personas usuarias de la vía, parque de vehículos y red vial.
- Accidentalidad: Mejora de la calidad, integración de la información sobre accidentalidad en vía urbana e interurbana, y conocimiento de las consecuencias finales del accidente.

Tratamiento de la información

- Evolución tecnológica de los Sistemas de Información de Seguridad Vial tratando de contar con herramientas modernas y eficientes que permitan una óptima explotación de la información disponible.
- Diseño e incorporación de indicadores de que permitan el control y seguimiento del conjunto de medidas aplicadas en materia de Seguridad Vial.

Productos resultantes de Información

- Elaboración, de los productos finales enfocados a una toma de decisiones en Seguridad Vial de una forma más informada y consecuente con la realidad actual:
Elaboración mapa de velocidades.
- Actualización y publicación en su caso de los productos resultantes.

5.9 MOVILIDAD URBANA SEGURA

La visión en este ámbito es hacer llegar los avances que se han producido en las vías interurbanas al campo urbano, trasladando el conocimiento adquirido a los municipios de Euskadi, adaptando dicho conocimiento y las técnicas aplicadas a las necesidades y recursos específicos de las áreas urbanas, y creando mecanismos de transmisión y coordinación de los organismos de la CAPV con los distintos ayuntamientos de la región.

Los factores de éxito en éste ámbito están vinculados con la capacidad para adaptar el conocimiento en materia de Seguridad Vial al campo urbano. En ese sentido, es necesario establecer mecanismos de comunicación y coordinación con los municipios para trasladar todos los puntos de los planes de Seguridad Vial, y principalmente; la formación de agentes municipales en el campo de la Seguridad Vial, la concienciación de las personas usuarias en el uso de los vehículos en zonas urbanas, el necesario refuerzo de las actividades de Vigilancia y Control, y la educación vial de peatones y la adecuación de las infraestructuras aplicando criterios de Seguridad vial en su diseño y ejecución.

Los indicadores que permitirán medir la evolución de este ámbito son:

- Número de personas fallecidas por atropello en vía urbana.
- Porcentaje de Ayuntamientos de la CAPV que disponen de planes locales de Seguridad Vial.
- Número de infracciones cometidas por cada tipo de persona usuaria (peatón, ciclista, motorista, o persona que conduce de vehículos pesados y ligeros) por número de controles efectuados en el ámbito municipal.

Esta área de actuación se concreta en las siguientes líneas de acción:

Educación y concienciación de las personas que conducen y peatones en pro de la Seguridad Vial

Potenciando las actuaciones de educación y concienciación, en línea con la estrategia seguida en el conjunto de la CAPV y definida en el PESV 2007-2010.

Focalización de las actuaciones de vigilancia y control a las problemáticas urbanas y su alineación con el plan especial de vigilancia y control de la CAPV.

Se adaptarán las actuaciones de vigilancia y control y el plan especial de vigilancia y control de la CAPV para alinearlos con actuaciones en el entorno urbano. Así, en vez de crearse un modelo de vigilancia y control paralelo al existente en la actualidad, se alineará con el existente.

Introducción progresiva de criterios de movilidad urbana segura y Seguridad Vial en la planificación y desarrollo de infraestructuras urbanas.

Actuaciones orientada a la concienciación de los municipios hacia la movilidad urbana segura, compartiendo conocimiento y colaborando con los mismos en el desarrollo de infraestructuras que potencien la Seguridad Vial.

Colaboración e intercambio de información estadística y mejora en los procesos de recogida de datos.

Con el objetivo a contar con información veraz en todos los municipios, en esta línea de acción se recogerán las actuaciones orientadas a establecer protocolos para la recogida de información homogénea y comparable entre todos los municipios de la CAPV.

Participación ciudadana y coordinación municipal entre áreas.

Este epígrafe englobará las actuaciones orientadas a lograr la implicación de los municipios en la organización de eventos, desarrollo de contenidos y ejecución de todo tipo de actuaciones orientadas a lograr una mayor implicación de la ciudadanía con la Seguridad Vial, así como potenciar la coordinación y colaboración entre las diversas áreas municipales en las actuaciones de Seguridad Vial.

Intercambio de mejores prácticas entre ayuntamientos.

Se establecerán canales de comunicación y coordinación continua entre la administración de la CAPV y los municipios, diseñando un modelo que tenga en cuenta los diferentes tamaños de ayuntamientos afectados y el avance existente en cada uno en materia de Seguridad Vial, potenciando los mecanismos para el intercambio de mejores prácticas entre ayuntamientos.

5.10 GESTIÓN DEL TRÁFICO

La visión de este ámbito de actuación es generar herramientas para aumentar el grado de control del tráfico generando los instrumentos necesarios para prever la situación del tráfico en distintos momentos y ser capaces de coordinar operativos especiales que garanticen una adecuada gestión del tráfico en momentos puntuales.

Los factores de éxito en éste ámbito consisten en establecer las técnicas adecuadas que permitan con antelación suficiente desarrollar actuaciones en materia de gestión que faciliten un tráfico más seguro y más fluido. Un factor de éxito será establecer procedimientos que permitan la utilización por otros agentes del conocimiento generado.

Los indicadores que permitirán medir la evolución de este ámbito son:

- Reducción del “tiempo de atasco”.
- Número de operaciones efectuadas.
- Número de agentes implicados.
- Eficiencia de las actuaciones desarrolladas en términos de congestión de tráfico y accidentalidad.
- Número de informaciones emitidas, en tiempo, real a través de diversos canales (paneles de tráfico, página web...) de la situación del tráfico.

Esta área de actuación se concreta en la siguiente línea de acción:

Planes y Operaciones especiales

Este epígrafe comprende:

- Disponer de Planes que permitan anticiparse a los problemas derivados por situaciones típicas y repetidas.
- Utilizar los Planes como un punto de encuentro con otras Administraciones, disponiendo de una herramienta de colaboración y de mejora continua.





6. ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN

La Estrategia de Implantación ha identificado una serie de Acciones Clave que son prioritarias para la puesta en marcha y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010.

Se han identificado una serie de acciones clave o proyectos tractores como prioritarios para lograr los retos planteados en el PESV 2007-2010. Es necesario aclarar que se han de dedicar esfuerzos y mecanismos de control en cada una estas acciones sin perjuicio de las actuaciones concretas que se definan en los Planes de Actuación anuales

Las acciones clave a desarrollar durante el PESV 2003-2007 son:

1. Educación Vial: Definición de un modelo de Educación Vial para la CAPV.
2. Formación Vial: Especial hincapié en la Formación Vial en la Empresa.
3. Plan Especial de Vigilancia y Control.
4. Carretera: Acondicionamiento y Servicios en pro de la Seguridad Vial: Especial hincapié en la gestión de travesías.
5. Diseño integral de una Estrategia de Comunicación para la Seguridad Vial.
6. Sistemas de Información Eficaces:
 - Fuentes / Canales / Intercambio de información
7. Movilidad Urbana Segura:
 - Respeto al Código de Circulación
 - Lucha contra los atropellos
8. Investigación y conocimiento de la causalidad de los accidentes.





7. MODELO DE CONTROL

El Modelo de Control y Seguimiento es una pieza clave para permitir un control de las acciones y el cumplimiento de los compromisos adquiridos en el PESV 2007-2010.

El Modelo de Control y Seguimiento es un factor clave para el correcto desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 y así poder alcanzar exitosamente los objetivos planteados en los capítulos precedentes.

Es un Modelo de Control y Seguimiento aplicable tanto al PESV 2007-2010 como al desarrollo de los Planes de Actuaciones anuales para cada uno de los periodos del Plan.

La participación de agentes y miembros de la Comisión de Seguridad Vial es un elemento cada vez más frecuente en la ejecución del PESV. Esta participación enriquece la operativa del Plan de Seguridad Vial, y persigue la existencia de una suficiente representatividad de la sociedad y entidades públicas y privadas que actúan en Euskadi.

Es importante recalcar que la participación de las entidades es voluntaria y dicha participación se desarrolla mediante actividades financiadas por los mencionados organismos y entidades.

El modelo que se plantea se estructura en tres niveles:

- **NIVEL ESTRATÉGICO:** El marco global viene marcado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 y su desarrollo conlleva la participación de aquellos órganos que tienen carácter decisorio que deben aportar la visión estratégica y global al desarrollo del Plan.
- **NIVEL SOPORTE:** Engloba los elementos o instrumentos que han de servir de base, y elemento de conexión entre los niveles estratégicos y operativos del Plan, gestionando y coordinando, así como facilitando la comunicación continua entre ambos para la consecución de los objetivos del PESV 2007-2010 y de los Planes anuales de actuaciones
- **NIVEL OPERATIVO:** Compuesto por los agentes responsables de la ejecución y puesta en práctica de las líneas de acción del Plan.

Modelo de Control y Seguimiento



7.2 INSTRUMENTOS DEL MODELO DE GESTIÓN Y CONTROL DEL PLAN

El diseño de los instrumentos implicados en la gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010 mantiene el criterio del plan anterior, y se clasifican en los tres niveles establecidos y atendiendo a su definición y funciones asociadas, son los siguientes:

7.2.1 Nivel estratégico:

1. Pleno de la Comisión de Seguridad Vial, encargada de la aprobación última de los distintos documentos e informes. Las funciones específicas de este instrumento son:
 - Contraste y aprobación finales sobre control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan.
 - Aprobación de la Memoria Anual de Actuaciones de cada año y del Plan de Actuaciones del año siguiente.

2. Comité Permanente de la Comisión de Seguridad Vial, que colabora en las actividades de seguimiento y validación del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2007-2010. Concretamente, las funciones asignadas a este órgano son las siguientes:
 - Contraste y validación de informes semestrales y finales sobre control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan.
 - Impulso y validación de propuestas de mejora o modificación de elementos críticos detectados en cada área del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2007-2010 y del Plan de Actuaciones de cada año.
 - Contraste y validación de la Memoria Anual de Actuaciones de cada año y del Plan de Actuaciones del año siguiente.

3. Comité Director del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2007-2010, compuesto por el Secretario o Secretaria General de la Vicepresidencia y los Viceconsejeros o Viceconsejeras de los Departamentos de Interior, Educación, Transportes, Industria, Sanidad y Justicia del Gobierno Vasco, o sus suplentes con rango de Director o Directora, que aporta visión estratégica global e integrada. Las funciones específicas de este instrumento son:
 - Coordinación de actividades entre departamentos.
 - Contraste y validación de informes semestrales y finales sobre control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan.
 - Contraste y validación de la Memoria Anual de Actuaciones de cada año y del Plan de Actuaciones del año siguiente.
 - Proposición de medidas de mejora y actualización tanto del Plan de Actuaciones como del modelo de gestión y control.

4. Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco, que aporta liderazgo y coordinación en la implantación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010. Las funciones específicas de este instrumento son:
 - Interlocución exterior y promoción continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.
 - Contraste del enfoque estratégico y conclusiones obtenidas de cada uno de los grupos de trabajo desarrollados a lo largo de la implantación del Plan, en cuanto a:
 - a. Definición estratégica
 - b. Coordinación operativa
 - c. Validación
 - Impulso y validación de propuestas de mejora o modificación de elementos críticos detectados en cada área del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010 y del Plan de Actuaciones de cada año.

7.2.2 Nivel soporte:

1. **Secretaría Técnica**, responsable de las actividades de coordinación, dinamización y análisis necesarias para la gestión y el control de las líneas de acción y actuaciones concretas incluidas en el Plan. Las funciones específicas de este instrumento son:
 - Impulso y coordinación de las líneas de acción planificadas y las actuaciones específicas asociadas a cada área de actuación, potenciando la coordinación interinstitucional en su diseño y puesta en práctica.
 - Seguimiento y evaluación del grado de implantación y desarrollo de las líneas de acción recogidas en el Plan a través del control de las actuaciones específicas previstas en el mismo.
 - Apoyo en el desarrollo de indicadores (Sistemas de información) necesarios para medir la eficacia del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.
 - Medición con carácter semestral de los indicadores asociados a las actuaciones fijadas para cada año.
 - Observatorio de la actualidad en materia de Seguridad Vial, incluyendo la identificación y análisis de las mejores prácticas internacionales de aplicación a cuestiones concretas del Plan.
 - Control del grado de cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.

- Elaboración de la Memoria de actividades de cada año, y el Informe de Evaluación de dicho período.
- Impulso de medidas correctoras y de actualización para su incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período i. Elaboración del documento soporte del Plan de Actuaciones para cada período anual, síntesis del trabajo realizado con los grupos de trabajo de la Comisión de Seguridad Vial de la CAPV.
- Definición de mejoras al Modelo de gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.

2. Sistema de Información, instrumento facilitador de la comunicación e interacción entre el nivel estratégico y operativo, debe estar orientado a la implantación de mecanismos y herramientas al servicio de la estrategia de seguridad vial, que integren toda la información necesaria para conocer la evolución de las principales problemáticas asociadas a esta materia, y su posterior análisis y resolución, de modo que permita una eficaz toma de decisiones.

El Sistema de Información, desarrollado por parte de la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco y su Servicio de Estadística, constituirá, por tanto, el elemento de soporte por excelencia del modelo de gestión integral diseñado para el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2007-2010.

A través de este instrumento o área de actuación se deberán identificar las fuentes de información existentes en materia de Seguridad Vial, establecer los acuerdos necesarios para lograr la máxima integridad y calidad de la misma, tratar los datos suministrados con objeto de obtener conclusiones enriquecedoras sobre la implantación de las diferentes actuaciones, y, por último, elaborar, de forma coordinada, los productos resultantes que faciliten la toma de decisiones en Seguridad Vial.

7.2.3 Nivel operativo:

1. Grupos de Trabajo creados a partir de la Comisión de Seguridad Vial de la CAPV para el análisis y desarrollo de los elementos prioritarios del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010 y del Plan de Actuaciones de cada año. Las funciones específicas de este instrumento son:

- Implantación progresiva de las diferentes áreas de actuación del Plan Estratégico Seguridad Vial CAPV 2007-2010.
- Análisis y evaluación periódica del grado de implantación y desarrollo de las líneas de acción recogidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010, a través de las actuaciones del Plan de Actuaciones anual c. Medición periódica de los indicadores asociados a cada área de actuación, y a cada actuación concreta.

- Proposición de medidas correctoras y de actualización para su validación y posterior incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período.
- Comunicación de las actuaciones previstas para el período siguiente de implantación del Plan.



8. ASIGNACIÓN ECONÓMICA

8.1 RECURSOS ECONÓMICOS ASOCIADOS AL PLAN

Dada la multitud de agentes partícipes, tanto públicos como privados, la definición de un presupuesto para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 está condicionada a la dotación presupuestaria de cada agente y por tanto, a priori, es difícil definir un presupuesto final. La evolución de presupuestaria del plan anterior nos puede orientar sobre posibles cifras tal y como se recoge en la tabla adjunta.

Evolución presupuestaria del plan anterior								
Área de Actuación	Nº de Actuaciones				Estimación económica en Euros			
	2003	2004	2005	Previsto 2006	2003	2004	2005	Previsto 2006
Educación Vial		16	19	15		602.952	435.346	397.848
Escolares		2	2	3		34.204	26.356	74.356
Adolescentes/jóvenes		2	3	4		17.844	25.904	37.904
Padres						34.180	42.000	36.000
Educadores		3	2	3				
Sociedad			6	9		335.746	361.918	393.410
Total	22	29	35	35	660.218	1.024.926	891.516	939.518
Formación Vial		2	2	2		15.180	35.124	38.927
Preconductores		3	4	5		2.000	29.241	81.700
Conductores no profesionales		15	15	15		361.654	404.508	119.464
Conductores profesionales						141.624	134.770	200.467
Formación de formadores		7	9	12				
Total	25	27	30	34	479.845	520.459	606.643	440.558
Comunicación y Campañas		5	6	5		213.800	159.597	77.698
Información						1.136.796	1.134.539	532.720
Concienciación		17	21	27				
Evaluación		0	0			0	0	
Total	17	22	27	32	1.389.662	1.350.596	1.294.137	610.418
Atención de Accidentes		1	2	3				
Alerta y primeros auxilios		6	7	8		83.811	129.951	45.199
Asistencia y actuación en la zona		11	4	4		62.101	38.306	25.766
Rehabilitación y Recuperación								
Total	13	18	13	15	108.200	145.912	168.258	70.965
Vigilancia y control		38	39	39		6.410.665	6.439.845	6.322.195
Planes Específicos		9	10	10		259.581	260.320	227.160
Cumplimiento		1	1			171.430		
Sanciones								
Recursos		3	7	2		65.563	86.707	6.000
Total	47	51	57	51	3.731.233	6.907.508	6.786.874	6.555.355
Acondicionamiento y Servicios		32	31	21		2.320.162	4.528.388	1.851.676
Conservación y Mantenimiento		26	31	26		864.514	1.208.622	1.982.098
Mejora y Modernización		12	30	20		47.187	2.591.542	1.403.651
Creación e Infraestructuras			6	6		27.740	310.500	480.900
Estudios, investigación y Normativa								
Total	54	76	98	77	2.286.511	3.259.604	8.639.052	5.718.324
Investigación Científica-Técnica		0		3				
Fomento de Investigación		3	6	2		99.750	310.421	44.500
Colaboraciones e Investigaciones		8	7	7		1.039.382	1.122.469	1.313.800
Herramientas Tecnológicas								
Total	6	11	13	12	201.974	1.139.132	1.428.890	1.358.300
Sistemas de Información		0	3	3		50.810	50.810	
Fuentes de Información		3	3	3		243.705	249.000	270.000
Tratamiento de la Información			13	11		194.125	227.199	169.699
Productos Resultantes								
Total	12	16	17	17	550.683	488.640	527.009	439.699
Movilidad Urbana Segura								
Gestión del Tráfico								
TOTAL PESV	250	290	279	279	9.426.326	14.836.776	20.342.379	16.364.655

Para la definición presupuestaria anual de cada área del Plan Estratégico de Seguridad Vial existe un modelo de criterios de cálculo e indicadores que fue consensuado entre todos los agentes implicados y que servirá de base para la definición de los presupuestos estimados en cada plan anual de actuaciones. Igualmente ha de considerarse que el presupuesto está compuesto de partidas públicas y privadas. Tal y como se recoge en la tabla adjunta el reparto porcentual viene manteniéndose constante año a año, si bien se prevé que a futuro la cifra total de agentes pueda ser creciente.

Agentes Públicos y Privados del Plan								
Área de Actuación	Agentes				Reparto de Agentes			
	Total 2005	2005 Público	2005 Privado	Previsto 2006	2007	2008	2009	2010
Educación Vial	8			8				
Escolares	3			3				
Adolescentes/jóvenes	3			3				
Padres	3			1	60%		40%	
Educadores	4			4				
Sociedad	4			4				
Total	10	6	4	10				
Formación Vial				1				
Preconductores	1			3				
Conductores no profesionales	3			6	57%		43%	
Conductores profesionales	6			3				
Formación de formadores	6			3				
Total	7	4	3	8				
Comunicación y Campañas								
Información	4			4				
Concienciación	4			4	66%		34%	
Evaluación	4			4				
Total	6	4	2	6				
Atención de Accidentes								
Alerta y primeros auxilios	2			2				
Asistencia y actuación en la zona	5			4	90%		10%	
Rehabilitación y Recuperación	3			3				
Total	6	6	0	6				
Vigilancia y control								
Planes Específicos	8			8				
Cumplimiento	5			5				
Sanciones	1			3	89%		11%	
Recursos	2			3				
Total	9	8	1	9				
Acondicionamiento y Servicios								
Conservación y Mantenimiento	4			4				
Mejora y Modernización	4			4				
Creación e Infraestructuras	4			4	90%		10%	
Estudios, investigación y Normativa	4			4				
Total	6	6	0	6				
Investigación Científica-Técnica								
Fomento de Investigación				2				
Colaboraciones e Investigaciones	2			2	90%		10%	
Herramientas Tecnológicas	3			3				
Total	3	3	0	3				
Sistemas de Información								
Fuentes de Información	2			2				
Tratamiento de la Información	2			2	83%		17%	
Productos Resultantes	4			4				
Total	6	5	1	5				
Movilidad Urbana Segura								
Total					75%		25%*	
Gestión del Tráfico								
Total					75%		25%*	

■ % Agentes Públicos
■ % Agentes Privados

* Estimación realizada por el equipo del PwC al no existir datos históricos extrapolables.

8.1.1 Aspectos orientativos para un análisis Coste-Beneficio

Un aspecto clave a tener en cuenta a la hora de definir la asignación presupuestaria de los planes de actuación anuales, así como a la hora de evaluar la efectividad de dicha asignación es el análisis coste/beneficio de la seguridad vial.

Para poder establecer cuánto hay que invertir para evitar tanto las muertes como las personas heridas causados por accidentes viarios es muy constructivo conocer cual y cuanto es el coste de la siniestralidad. No obstante, la valoración en términos monetarios de la vida humana presenta problemas y muchos expertos rechazan cuantificar tanto lo que vale un ser humano como el sufrimiento que causan sus lesiones o su pérdida, sin embargo, resulta necesario para contemplar este aspecto en los proyectos Seguridad Vial.

Existen varios métodos de valoración del coste de los accidentes de tráfico. Los distintos métodos son:

- Coste de indemnización, que calcula lo que le cuesta a la sociedad la indemnización a la víctima o a sus parientes y amistades para restablecer la situación en la que se encontraban antes del accidente. Este valor es utilizado como base por las aseguradoras para calcular las cantidades a pagar como compensación.
- Capital humano, que estima el coste que supone para la sociedad la muerte de uno de sus miembros o su discapacidad, basándose en el valor del tiempo de trabajo o de la producción que podría haber llevado a cabo el individuo. Aquí se contempla las pérdidas de producción bruta y neta y el valor de los años de vida perdidos.
- La disposición al pago. Se refiere a las cantidades que tanto el individuo como la sociedad están dispuestos a pagar para evitar accidentes o sus consecuencias negativas.

El mayor obstáculo en el diseño de la estrategia de Seguridad Vial (en relación al coste-beneficio) es la falta de consenso a la hora de determinar la metodología de valoración de costes a utilizar y qué términos deben ser incluidos.

Los resultados obtenidos a través de los distintos métodos ofrecen cifras dispares, pero es el de la disposición al pago el recomendado por la UE para calcular los costes socioeconómicos de los accidentes.

Los elementos del coste de un accidente viario según la metodología del COST 313 (Informe de la Comisión Europea sobre los costes socioeconómicos de los accidentes de Carretera), son:

- Por víctima: costes médicos, de rehabilitación no médica, pérdida de capacidad productiva, otros costes económicos y costes humanos.
- Por accidente: daños materiales, costes administrativos y otros costes.

Los costes económicos derivados de la siniestralidad se agruparan en dos tipos de costes (esta agrupación es meramente orientativa):

- Costes directos: prestación sanitaria, rehabilitación, pérdidas de producción, costes de daños materiales.
- Costes indirectos: perdidas en servicios domésticos e ingresos para las familias.

La siniestralidad y accidentalidad tienen importantes consecuencias. En el 2002, en el mundo, cerca del 60% de las víctimas mortales por accidente de tráfico fueron personas con edades comprendidas entre los 15 y los 44 años de edad, corresponden por tanto al sector de la población más productivo desde el punto de vista económico (Fuente: OMS).

A tal efecto la OMS en el “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito 2004”, estima los distintos costes de la accidentalidad del tráfico en función de la zona geográfica, tal y como se muestra en la siguiente tabla (teniendo en cuenta los factores antes mencionados).

REGIÓN	PNB 1997 (miles de millones de US\$)	Estimación de los costos anuales de los accidentes en la vía pública	
		Como % del PNB	Miles de millones de US\$
África	370	1	3,7
América Latina y Caribe	1.890	1	18,9
Asia	2.454	1	24,5
Europa Central y Oriental	659	1,5	9,9
Oriente Medio	495	1,5	7,4
Países muy motorizados*	22.665	2	453,3

Fuente: OMS, Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito 2004.

* = América del Norte, Australia, Japón, Nueva Zelanda, Europa Occidental.

La Unión Europea se encuentra entre los “Países muy motorizados” indicados en el cuadro anterior. En concreto el coste directo o indirecto de la accidentalidad del tráfico en la Unión Europea se ha evaluado 160.000 millones de Euros (2% del PNB). —Fuente: Salvar 20.000 vidas en nuestras carreteras”, Unión Europea—.

A pesar del elevado coste de los accidentes, la Comisión Europea reconoce que el coste de prevenir los accidentes de tráfico es generalmente mucho menor que el coste económico de los daños personales y materiales causados por los mismos.

La Comisión Europea introduce en 1997, como valor oficial de la vida humana la cifra de un millón de euros en el análisis coste Beneficio referente a la Seguridad Vial, esta cifra simbólica se sigue manteniendo y utilizando en la actualidad. En la práctica, cada país utiliza su propio valor, cara a desarrollar sus propias políticas de Seguridad Vial.


A nivel estatal se han realizado numerosos análisis de coste-beneficio que permiten cuantificar de una manera económica los resultados de las políticas en materia de seguridad vial. El RACE ha elaborado el siguiente desglose de los costes unitarios de la accidentalidad por víctima en España.

Coste unitario por víctima en España		
	Coste unitario víctimas mortales	Coste unitario víctimas no mortales
Costes hospitalarios	5.800	850
Rehabilitación no médica	0	1.720
Perdidas de producción	211.320	2.850
Costes humanos (método indemnizaciones)	96.160	1.560
Costes humanos (método disposición al pago)	512.380	8.320
Total (método indemnizaciones)	308.060	6.990
Total (método disposición al pago)	742.740	13.750

Fuente: RACE 2003

El PESV 2007-2010 ha de, anualmente y a través de sus memorias, tener presente este análisis coste-beneficio a la hora de valorar la eficiencia de las acciones y de los recursos empleados.





ANEXO - GLOSARIO DE TÉRMINOS

Glosario de términos

ACCIDENTE: Todos aquellos incidentes que reúnen las siguientes condiciones:

1. Producirse o tener su origen en una vía abierta a la circulación pública o terreno objeto de legislación sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y Seguridad Vial.
2. Estar implicado al menos un vehículo en movimiento.
3. Resultar como consecuencia de los mismos, una o varias personas fallecidas o heridas, o únicamente daños materiales.

ACCIDENTE CON SÓLO DAÑOS MATERIALES: Aquél en que no se han ocasionado personas ni muertas ni heridas.

ACCIDENTE CON VÍCTIMAS: Aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas.

ACCIDENTE MORTAL: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

ATROPELLO: Es el alcance violento de un vehículo en movimiento a personas o animales dentro o fuera de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CHOQUE: Es la toma de contacto físico y violento de uno o más automóviles, con otro u otro tipo de vehículos u objetos inmóviles.

COLISIÓN: Es la toma de contacto físico y violento entre dos o más automóviles de motor, bicicletas o animales de tiro en movimiento.

INCIDENCIA / INCIDENTE: Suceso que se produce en la vía en relación a un vehículo en el que se ven afectadas las condiciones mecánicas del mismo, pero no afectan ni a las personas ni al vehículo ni a las condiciones de la vía.

OTROS VEHÍCULOS: Son los vehículos de tracción animal, vehículos y remolques agrícolas, tracto-carros, máquinas de obras, militares, animales, y todos los que no se corresponden con las anteriores definiciones.

PEATÓN: Toda persona que, sin ser la persona que conduce, transita a pie por las vías y terrenos aludidos en el apartado anterior. Se consideran, asimismo, peatones quienes empujan o arrastran un coche de bebé o de persona impedida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y las personas impedidas que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor, así como las personas que circulan sobre patines u otros artefactos parecidos por las vías o terrenos descritos anteriormente. Son igualmente peatones las personas que se encuentran reparando el motor, cambiando neumáticos o realizando otra operación similar.

PERSONA CONDUCTORA (o PERSONA QUE CONDUCE): Toda persona que, lleva la dirección de un vehículo,

PERSONA FALLECIDA A 24 HORAS: Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de las 24 horas siguientes.

PERSONA FALLECIDA A 30 DÍAS: Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes. El número de personas fallecidas durante las primeras veinticuatro horas se determinará mediante el seguimiento de todos los casos; el de las personas fallecidas dentro de los treinta días se determinará, hasta el momento en que esté plenamente garantizado el seguimiento real de todas las personas heridas durante ese período, aplicando a la cifra de personas fallecidas a veinticuatro horas el factor de corrección que se deduzca del seguimiento real de una muestra representativa de personas heridas graves que, al menos cada cuatro años, realizará la Dirección General de Tráfico, bajo la supervisión del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

PERSONA HERIDA: Toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

PERSONA HERIDA GRAVE: Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

PERSONA HERIDA LEVE: Toda persona herida en un accidente de circulación al que no pueda aplicarse la definición de persona herida grave.

PERSONA PASAJERA (o PERSONA QUE ESTÁ EN EL VEHÍCULO): Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo.

SALIDA DE LA CALZADA: Es el abandono violento e involuntario de la vía de un vehículo en movimiento sin producirse colisión o choque previos, aunque éstos pueden darse con posterioridad a la salida.

VEHÍCULO DE DOS RUEDAS: Son las bicicletas, ciclomotores, motocicletas y motocarros.

VEHÍCULO IMPLICADO EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN: Se considera como tal cuando concurren una o varias de las siguientes circunstancias:

1. Colisionar el vehículo en marcha con otro u otros tipos de vehículos en movimiento, u otro tipo de obstáculo, o peatones, o animales.
2. Sin producirse colisión:
 - a. Haber resultado, como consecuencia del accidente, muertas o heridas la persona que conduce y/o alguna de las personas que están en el vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales.
 - b. Sin haber sufrido el vehículo, la persona que conduce y/o las personas que están en el vehículo directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento de la persona que conduce o de alguna de las per-

sonas que están en el vehículo uno de los factores que han provocado el mismo.

- c. Estar el vehículo parado o estacionado de forma peligrosa, de forma que constituye uno de los factores que han provocado el accidente.
- d. Haber sido arrollada la persona que conduce o persona que está en el vehículo por otro vehículo en el momento en que subía o descendía del vehículo, caso en que ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

VEHÍCULO LIGERO: Incluye a turismos, derivados de turismos, vehículos mixtos adaptables, furgones y camiones de menos de 3.500 kg. y remolques ligeros.

VEHÍCULO PESADO: Incluye camiones y furgones de más de 3.500 kg., tractocamiones, semirremolques y remolques de mercancías, y todo tipo de autobuses.

VÍCTIMA: Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

