



**PLAN ESTRATÉGICO
DE SEGURIDAD VIAL
DE EUSKADI 2010-2014**



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**

HERRIZAINGO SAILA
DEPARTAMENTO DE INTERIOR

INDICE

Presentación	5
BALANCE DEL PLAN 2007-2010	7
· Situación actual de la seguridad vial en Euskadi	9
· Ámbitos de mejora y retos de futuro	13
· Evolución de la accidentalidad 2007-2010 y comparación con Europa	15
· Adecuación del Plan Estratégico 2010-2014 a los objetivos europeos de seguridad vial y transporte	17
PLAN ESTRATÉGICO 2010-2014	21
· Misión y visión	23
· Objetivos-Meta del Plan Estratégico	25
· Ejes de actuación	27
· Metodología	29
ANEXOS	33
· Anexo I. Mapa del PESV	35
· Anexo II. Estructura funcional del PESV	37
· Anexo III. Acciones del Plan 2010-2014	39

UNA HERRAMIENTA PARA ILUSIONAR

Comenzamos el camino del Plan Estratégico 2010-2014 con un objetivo cumplido: reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico respecto a las cifras del año 2001. O lo que es lo mismo, reducir el sufrimiento. Actualmente, Euskadi se sitúa en un puesto aventajado con respecto a otras Comunidades Autónomas, y muy cercana a países que son referente en Seguridad Vial como Holanda, Reino Unido, Suecia o Alemania.

Los resultados obtenidos en estos últimos años son fruto del trabajo de muchos agentes y del principio de un cambio en las actitudes de muchas personas, especialmente conductores y conductoras. Tenemos un reto difícil de superar, pero en mi opinión, no imposible. La ilusión y el trabajo constante pueden ser las herramientas que nos permitan soñar con alcanzar un objetivo ideal: conseguir cero víctimas mortales en nuestras vías y garantizar la máxima fluidez de las mismas, a la vez de contribuir en el fomento de una movilidad más sostenible para nuestro territorio. En definitiva, nuestro trabajo se enmarca en la vida y la salud de las personas, derechos constitucionales fundamentales, que tanto legal como moralmente nos obligan a trabajar con las máximas aspiraciones.

No es una ilusión sin sentido. Se basa en el convencimiento de que la inseguridad vial tiene muchas desventajas (conocemos bien el elevado coste humano, social y económico que supone) y la sociedad en su conjunto es cada vez más consciente de ello. **Y para conseguir esta aspiración, contamos todos y todas.**

Sabemos, que no estamos solos en esta búsqueda, es un deseo compartido e impulsado desde los países que han marcado este referente y con los que nos podemos comparar desde Euskadi. Este Plan Estratégico nace con el espíritu y voluntad de facilitar y promover la participación de todos los agentes públicos y privados que quieran trabajar por mejorar día a día la seguridad vial y promover una movilidad más sostenible. Movilidad y sostenibilidad son términos que no se pueden desligar, encauzar bien la movilidad, será encauzar bien la seguridad vial.

Este Plan Estratégico 2010-2014 que ahora presento pretende ser una herramienta que nos acerque al cumplimiento de esa ilusión.

Rodolfo Ares

Consejero de Interior



Balance del Plan
2007-2010

SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EUSKADI

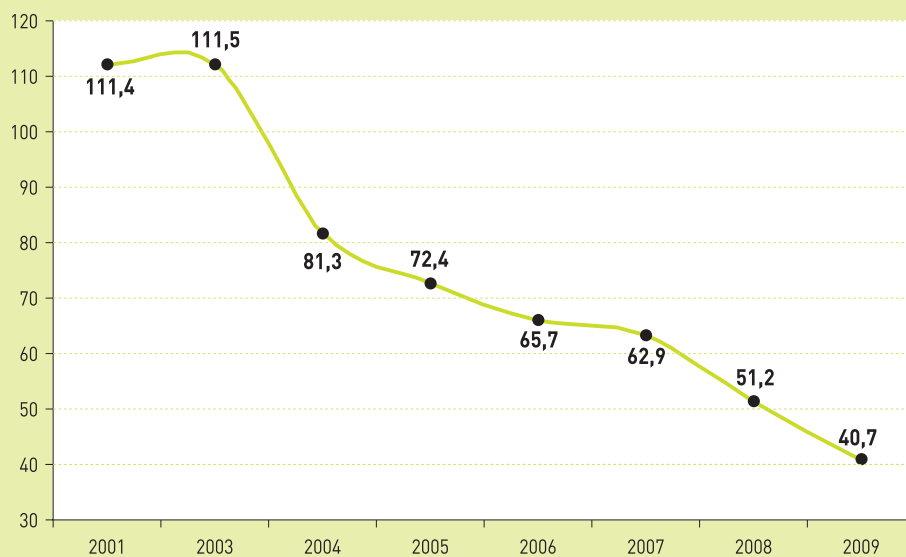
El PESV 2007-2010 proponía como objetivo-meta reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en Euskadi en un 50% para el año 2010 con respecto al valor obtenido en el año 2001.

Para poder establecer de manera numérica este objetivo se acordó utilizar la tasa de personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes, indicador homologado a nivel internacional que permite establecer una comparativa con otras áreas geográficas.

Como muestra el gráfico, y a la luz de los resultados obtenidos hasta el año 2009, **se ha alcanzado y superado el objetivo-meta durante el periodo de vigencia del Plan 2007-2010.**

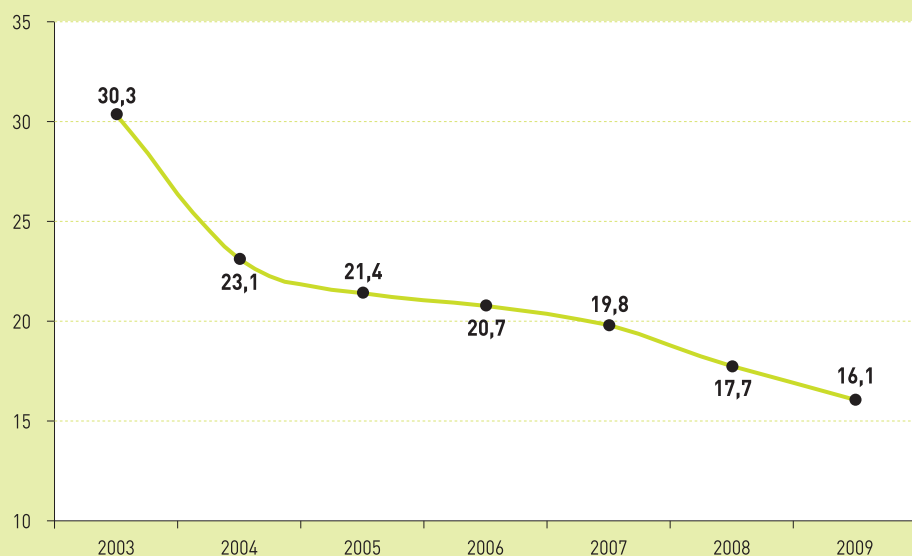
TASA DE PERSONAS FALLECIDAS A 30 DÍAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO POR MILLÓN DE HABITANTES EN EUSKADI

Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico (Gobierno Vasco)



Asimismo otros indicadores muestran **resultados positivos**:

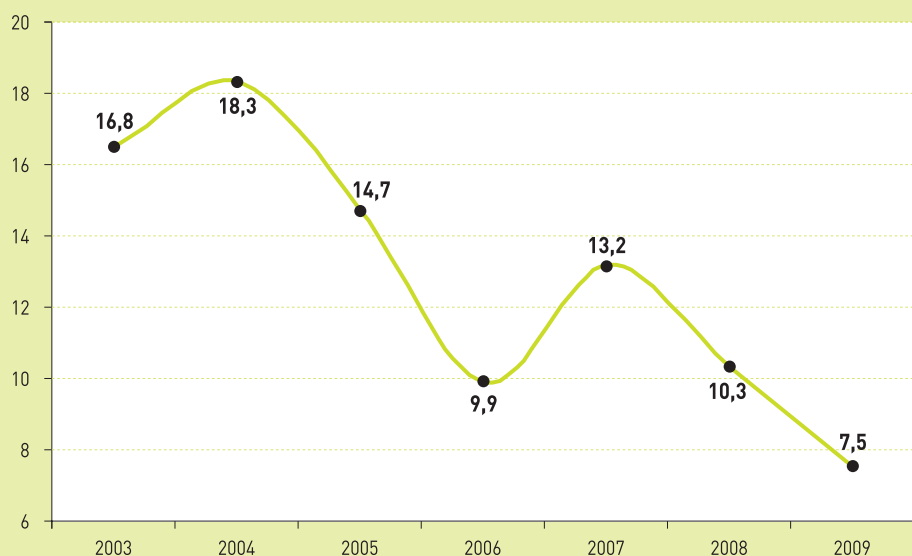
Ha descendido la tasa de personas fallecidas a 30 días en accidentes de tráfico por cada 1.000 accidentes con víctimas.



TASA DE PERSONAS FALLECIDAS A 30 DÍAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO POR CADA MIL ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN EUSKADI

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

Ha descendido la tasa de personas viandantes fallecidas en atropello por millón de habitantes*.



TASA DE PERSONAS VIANDANTES FALLECIDAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO POR MILLÓN DE HABITANTES EN EUSKADI

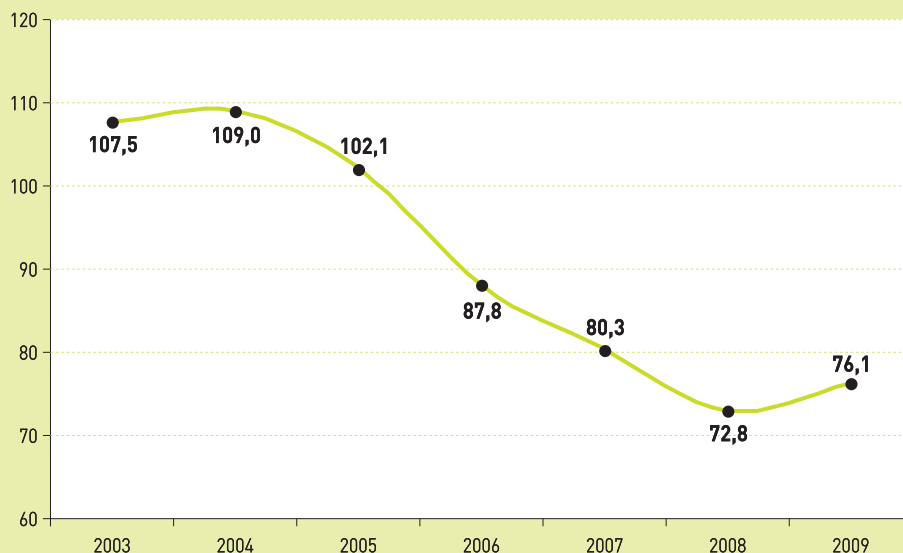
Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico (Gobierno Vasco).

* Datos de personas fallecidas a 24 horas.

Ha descendido la tasa de personas viandantes heridas graves en accidente de tráfico por millón de habitantes.

TASA DE PERSONAS VIANDANTES HERIDAS GRAES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO POR MILLÓN DE HABITANTES EN EUSKADI

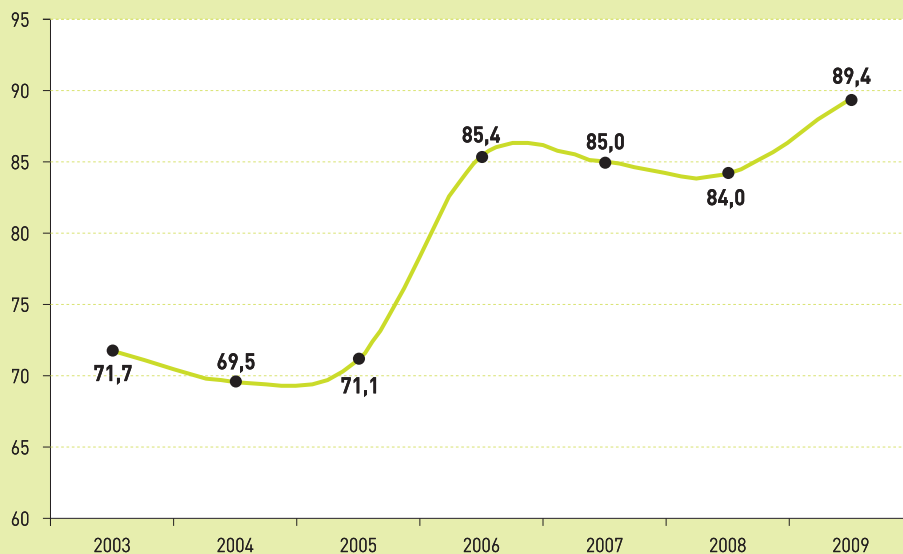
Fuente: Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico (Gobierno Vasco).



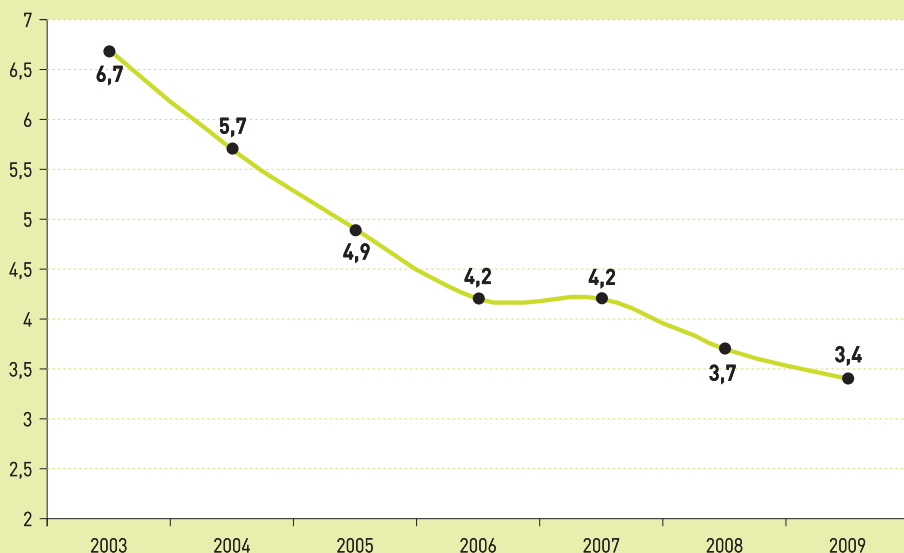
En los accidentes con víctimas de ciclomotores y motocicletas, ha aumentado el porcentaje de personas que utilizan el casco.

PORCENTAJE DE PERSONAS QUE UTILIZAN EL CASCO EN LOS ACCIDENTES DE CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS EN EUSKADI

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



Ha descendido el porcentaje de alcoholemias positivas en los controles preventivos realizados por la Ertzaintza.

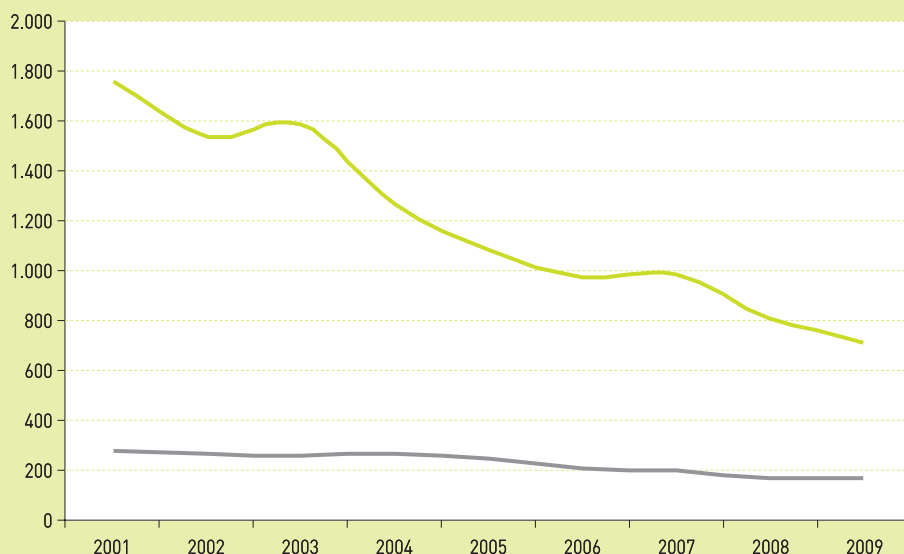


PORCENTAJE DE ALCOHOLEMIAS POSITIVAS EN LOS CONTROLES PREVENTIVOS REALIZADOS POR LA ERTZAINITZA

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

Los datos aportados por la Guardia Urbana de Donostia-San Sebastián y las Policías Locales de Vitoria-Gasteiz, Bilbao, Getxo, Basauri, Leioa e Irún confirman esta misma tendencia. **No obstante**, y en contraste con los datos anteriores:

La tendencia en el descenso de víctimas mortales o heridas graves es más atenuada en las personas viandantes.



COMPARATIVA DE LA EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS O HERIDAS GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO FRENTE A LAS PERSONAS FALLECIDAS O HERIDAS GRAVES POR ATROPELLO EN EUSKADI

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

- Total de personas fallecidas o heridas graves
- Total de personas fallecidas o heridas graves en atropellos

ÁMBITOS DE MEJORA Y RETOS DE FUTURO

El PESV 2007-2010 ha sido cumplido, las diferentes Mesas de Trabajo del Plan han coincidido en valorar que existe aún margen de mejora en diferentes ámbitos, y que éstos deberán ser contemplados en el siguiente plan estratégico.

Las principales áreas de mejora son las siguientes:

- **Coordinación entre las diferentes administraciones y agentes sociales involucrados en la seguridad vial**

Es necesario compartir una visión común entre las diferentes administraciones y agentes sociales involucrados en el ámbito de la seguridad vial, visión cuyos valores principales sean la implicación, coordinación y corresponsabilidad.

- **Investigación**

La investigación debe estar dirigida a conocer y determinar las principales causas de inseguridad vial. El conocimiento constituye el primer paso, si no el fundamental, para tomar decisiones y establecer las líneas futuras de actuación.

- **Recopilación de la información, análisis y estadísticas de accidentes**

Es fundamental recopilar y tratar la información recibida en función de parámetros e indicadores compatibles con las estadísticas a nivel estatal y europeo.

- **Mejorar los procesos y los protocolos de actuación de atención a los accidentes**

La mejora debe estar encaminada fundamentalmente a evitar que un accidente provoque otro accidente, a establecer un mapa eficaz de procesos para los distintos agentes que intervienen en los accidentes e incidentes viales, y a difundir un protocolo sencillo de actuación a las personas usuarias de las vías.



- **Gestión del tráfico, comunicación e información de tráfico**

Mejorar la información y la comunicación con las personas usuarias de las vías públicas, constituye sin duda uno de los retos inmediatos en la gestión eficaz del tráfico.

- **Vigilancia y control de tráfico**

Focalizar las campañas de vigilancia y control de tráfico a grupos específicos de riesgo debe seguir siendo una constante en el futuro. No obstante, se debe hacer un esfuerzo en mejorar la eficacia de los procesos sancionadores directamente relacionados con las principales conductas indisciplinarias en las vías públicas.

- **Educación, formación y concienciación**

Todas las acciones educativas y formativas deben estar destinadas a que las personas puedan aumentar su percepción del riesgo, sean cuales sean sus roles viales (viandantes, conductoras, acompañantes, usuarias de transporte público...) o etapas vitales.

Asimismo, las distintas acciones y campañas de concienciación deben:

- Estar dirigidas a grupos y conductas de riesgo específicas.
- Fomentar la movilidad segura y sostenible.

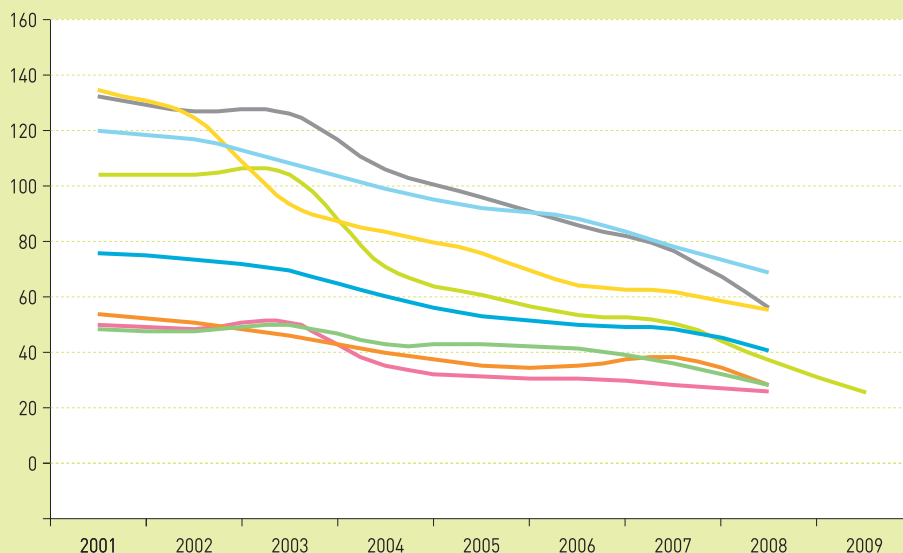
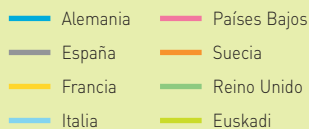
EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD 2007-2010 Y COMPARACIÓN CON EUROPA

SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EUROPA

Con el fin de analizar la evolución en materia de Seguridad Vial en Euskadi, es necesario efectuar una comparación con la situación en la que se encuentran los países del entorno y la forma en la que estos están evolucionando a lo largo del tiempo.

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PERSONAS FALLECIDAS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES.

Fuente: CARE, EUROSTAT y Servicio de Estadística, Dirección de Tráfico (Gobierno Vasco).

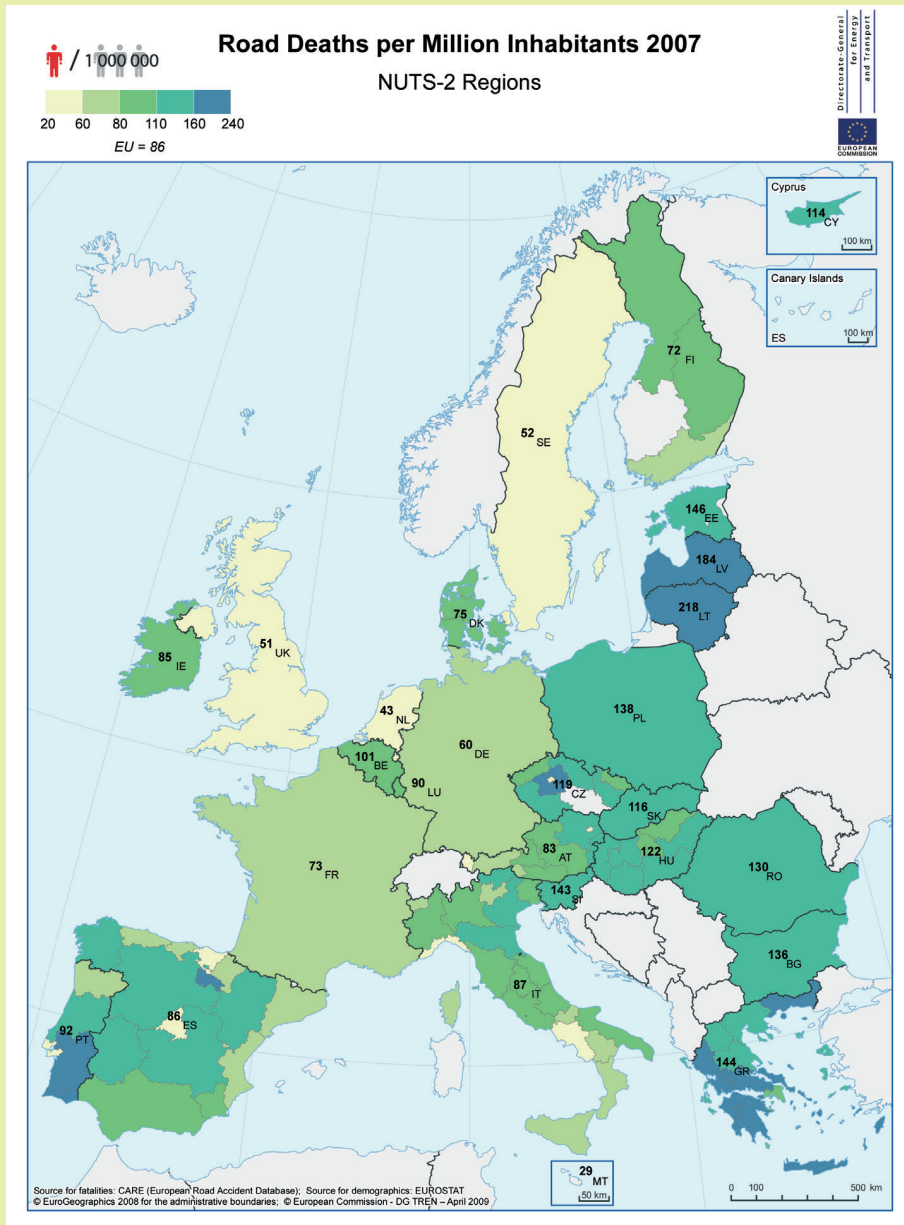


Como puede observarse en el gráfico, Euskadi, según los resultados alcanzados en el **año 2008 (51)**, se sitúa en un puesto aventajado del ranking con respecto a la Media del conjunto de España o con algunos de los países de Europa (Francia y Alemania) en cuanto a tasa de fallecidos por millón de habitantes.

A continuación viene detallado gráficamente el número de **muerdos en carretera por millón de habitantes** en 2007 en la Unión Europea.

MUERTOS EN CARRETERA POR MILLÓN DE HABITANTES EN 2007 EN LA UNIÓN EUROPEA

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/gis/index_en.htm



En el mapa se muestra que en Euskadi en el año 2007, según los datos recogidos por CARE y EUROSTAT, nos encontramos con valores equivalentes a los mejores de países de la Unión Europea (Holanda, Suecia y Reino Unido) en la tasa de fallecidos por millón de habitantes.

ADECUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO 2010-2014 A LOS OBJETIVOS EUROPEOS DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE

La “Carta Europea de la Seguridad Vial”, impulsada por la Comisión Europea dentro del “Plan de Acción de Seguridad Vial” (<http://www.erscharter.eu/es>), establece que:

- El número actual de víctimas de accidentes de tráfico en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable y es preciso tomar medidas eficaces.
- Que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas.
- Que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial.

Y plantea 10 principios para los firmantes de la carta:

1. **Adoptar las medidas** que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de **reducción de la mortalidad** en carretera.
2. **Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios** y sus propios criterios decisivos principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico **plan de seguridad vial**.
3. **Compartir** con los organismos competentes en materia de seguridad vial **información de carácter técnico y estadístico** que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.
4. **Contribuir a la prevención de accidentes de circulación** mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:
 - Formación e información iniciales y continuas de los conductores
 - Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles
 - Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.
5. **Perfeccionar y aplicar tecnologías** que contribuyan a **reducir las consecuencias** de los accidentes de tráfico.
6. **Contribuir a desarrollar medios** que hagan posible un **control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas** de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.

7. Crear un marco que favorezca la **introducción de actividades educativas permanentes** y la rehabilitación de los conductores de riesgo.
8. **Procurar** contribuir en la medida de lo posible a **un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes** a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.
9. **Velar por que se preste asistencia** médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles **víctimas** de accidentes de tráfico.
10. **Aceptar una revisión inter pares** posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi se enmarca, por tanto, en la Carta Europea de Seguridad Vial, asumiendo sus objetivos de disminuir el número de víctimas de los accidentes de tráfico y sus compromisos.



ALINEACIÓN CON LA POLÍTICA EUROPEA DEL TRANSPORTE: MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

Dice el “**Libro Blanco - La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad**”:

“El transporte, elemento fundamental del funcionamiento de las economías modernas, se halla ante una contradicción permanente, entre una sociedad que siempre solicita **mayor movilidad** y una opinión pública que soporta cada vez menos la congestión de algunas redes, el **deterioro del medio ambiente** y la calidad mediocre de las prestaciones que ofrecen algunos servicios de transporte. Frente a una demanda de transporte cuyo aumento supera el crecimiento de la economía, la respuesta de la comunidad no puede ser tan sólo la construcción de nuevas infraestructuras y la apertura de los mercados. El doble imperativo que representan la ampliación y el desarrollo sostenible, inscrito en las conclusiones del Consejo Europeo de Gotemburgo, impone una mejora del sector de los transportes. **Un sistema de transporte moderno debe ser sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental.**”

http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2001&nu_doc=370



Plan Estratégico
2010-2014

MISIÓN Y VISIÓN

1. LA MISION

La misión del PESV de Euskadi es potenciar al máximo la seguridad vial y contribuir a una movilidad más sostenible y segura, facilitando y promoviendo la integración y coordinación de los agentes involucrados.

2. LA VISION

Nuestra visión es que el PESV sea el referente para el avance del cambio cultural en la sociedad, relativo a la seguridad y la movilidad.

Por ello, queremos ser los facilitadores para generar una dinámica de trabajo coordinada en la que todos los agentes sean corresponsables.

OBJETIVOS-META DEL PLAN ESTRATÉGICO

1. REDUCIR EL NÚMERO DE VÍCTIMAS EN CARRETERA

Es una obligación ética establecer esta meta mientras haya alguna víctima como consecuencia del tráfico en carreteras y ciudades. Una sola víctima ya es demasiado, en consonancia con lo que en otros países se ha denominado "visión cero".

2. REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES POR GRUPOS DE RIESGO

Es necesario identificar los grupos de riesgo prioritarios analizando nuestra accidentalidad, el comportamiento de los conductores, peatones, tipos de vehículo, etc. La actuación preventiva y focalizada en nuestros grupos de riesgo permitirá disminuir los accidentes y, por tanto, las víctimas.

3. FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA EN EUSKADI

Este objetivo se relaciona directamente con la necesidad de propiciar un cambio cultural en la sociedad vasca que introduzca una mayor percepción del riesgo, la disminución de la movilidad innecesaria en automóvil privado, la conciencia de que la accidentalidad está intrínsecamente ligada a la cantidad de desplazamientos que realizamos y a su tipología. El moverse de forma que hagamos el menor daño posible al medio ambiente y a las personas, incluyéndonos nosotros mismos, es alcanzar la visión.



EJES DE ACTUACIÓN

EA-1. PARTICIPACIÓN

Visión compartida y participación activa de las instituciones y agentes sociales en la seguridad vial.

Es necesario crear una sinergia entre las instituciones, los agentes sociales y la ciudadanía que permita avanzar en la misma dirección. El Plan es un instrumento de cohesión, de participación y coordinación orientado a la consecución de unos objetivos compartidos. Esto implica, entre otras cosas, la constitución de equipos de trabajo organizados en torno a cada una de las acciones del Plan y la creación de canales de participación directa de los distintos agentes del mismo.

EA-2. CONOCIMIENTO

Gestión del conocimiento aplicable de manera sistematizada.

La toma de decisiones en materia de seguridad vial y la implementación de medidas eficaces para el fomento de la movilidad segura y sostenible deben basarse en datos fiables y actualizados. El conocimiento generado por la información e investigación propias y por redes de investigadores multidisciplinares debe ser accesible no sólo a nuestra organización sino también a estudiosos, a agentes interesados y a la ciudadanía en general, a fin de favorecer la transparencia y el fomento de la participación.

EA-3. RECOGIDA, TRATAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Desarrollo de un sistema eficaz de recogida, tratamiento y análisis de la información conforme a los criterios europeos sobre las principales causas de inseguridad vial.

Un sistema eficaz es aquel que mejora continuamente. Para ello es clave, entre otras acciones, mejorar la recogida de datos “in situ”, incorporarlos en tiempo real en una base de datos común para todas las policías que atienden accidentes, denuncias, controles..., mejorar el uso y análisis de los datos, conocer la causalidad de los accidentes y trabajar en la reconstrucción de los accidentes más importantes.

Asimismo, un sistema eficaz es aquel que dispone de indicadores de seguridad vial alineados con los utilizados en Europa, a fin de poder compartir la información y encuadrar el PESV de Euskadi en el ámbito de la Unión Europea.

EA-4. ACTUACIÓN Y ATENCIÓN A ACCIDENTES DE TRÁFICO

Mejora de los procesos y protocolos de actuación y atención.

La mejora debe estar encaminada fundamentalmente a evitar que un accidente provoque otro accidente, a establecer un mapa eficaz de procesos para los distin-

tos agentes que intervienen en los accidentes e incidentes viales, y a difundir un protocolo sencillo de actuación a las personas usuarias de las vías.

EA-5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Implementación de planes de gestión de tráfico coordinados con otras administraciones e información a las personas usuarias de las vías públicas.

Mejorar la información y la comunicación con las personas usuarias de las vías públicas constituye sin duda uno de los retos inmediatos en la gestión eficaz del tráfico. Es importante para ello contar con información veraz sobre las incidencias viales y transmitir de forma eficaz los mensajes necesarios para garantizar una movilidad más segura.

EA-6. VIGILANCIA Y CONTROL A GRUPOS Y CONDUCTAS DE RIESGO

Mejora de la eficacia en las campañas coordinadas y periódicas de vigilancia y control a grupos y conductas de riesgo.

Focalizar las campañas de vigilancia y control del tráfico a grupos específicos de riesgo debe seguir siendo una constante en el futuro. No obstante, se debe hacer un esfuerzo en mejorar la eficacia de los procesos sancionadores directamente relacionados con las principales conductas indisciplinarias en las vías públicas.

EA-7. EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

Implementación de acciones educativas y formativas a distintos colectivos y campañas de concienciación a colectivos de riesgo específicos.

Todas las acciones educativas y formativas deben estar destinadas a que las personas puedan aumentar su percepción del riesgo, sean cuales sean sus roles viales (viandantes, conductoras, acompañantes, usuarias de transporte público...) o etapas vitales.

Asimismo, las distintas acciones y campañas de concienciación deben:

- Estar dirigidas a grupos y conductas de riesgo específicas.
- Fomentar la movilidad segura y sostenible.

El **Anexo I** incorpora el mapa de objetivos y ejes de actuación del PESV.

METODOLOGÍA

NUEVO ENFOQUE METODOLÓGICO

El PESV 2010-2014 se fundamenta en dos pilares básicos:

- **El respeto que legitime las distintas relaciones entre las personas e instituciones implicadas en su desarrollo.**

Las organizaciones son sistemas altamente inestables. Su inestabilidad viene del hecho que están formadas por individuos. Cada individuo es un observador y cada observador no es neutro. Interpreta y actúa dentro de la observación. Si nos limitamos a una sola forma de ver las cosas, nos limitamos también en las acciones que nuestro observador genera. Confrontando más observadores, podemos tener una visión mucho más rica de los eventos, de aquí la relevancia que asume el enfoque múltiple dentro de las organizaciones.

- **El fomento de la cultura estratégica**

El Plan es un instrumento que define y clarifica el futuro. Por ello no debemos perder la gran oportunidad que nos brinda, ya que podemos con ello fomentar una mejor cohesión y coordinación de todos los agentes en él implicados. El Plan Estratégico debe ser una vía de desarrollo organizado a través de acciones definidas y planificadas según un proceso lógico y estratégico orientado a la consecución de unos objetivos consensuados con todos los agentes. El Plan Estratégico ayuda a reflexionar, crea un hábito de trabajo orientado a los resultados. Tenemos la oportunidad de hacer que el Plan Estratégico sea una herramienta vertebradora y que mejore notablemente el trabajo en equipo de los diferentes agentes implicados. No un directorio de acciones, no una cuenta de víctimas de las carreteras, no un mero ejercicio de visibilidad institucional, sino una mejora continua de los procesos internos entre las diferentes instituciones y agentes implicados.

Para ello, necesitamos propiciar un **cambio de enfoque metodológico** que tenga en cuenta estos dos pilares y que contemple los siguientes aspectos fundamentales:

1. **El cambio como hábito.** Es fundamental transmitir la cultura del cambio. El Plan Estratégico se alimenta de las inquietudes de los propios agentes y, por tanto, tiene que ser un instrumento vivo y cambiante, aunque sin perder de vista sus objetivos-meta.
2. **Consenso, cohesión y participación.** Para que un proyecto de cambio llegue a buen término, resulta imprescindible el consenso, la cohesión y la participación de una gran mayoría de agentes directa o indirectamente implicados. Necesitamos una metodología más participativa donde podamos englobar

en el grupo de trabajo a otros agentes que puedan ofrecernos un enfoque diferente y transversal. Necesitamos contar con su aportación y perspectiva, generando plataformas bi-direccionales en el proyecto. Para ello:

- **El/la Gestor/a del PESV** facilitará a los agentes toda la información y participación necesarias.
- Se creará un canal de información permanente que permita conocer la evolución de las acciones del plan.
- Se abrirá la participación a los agentes en las tareas con las que estén directamente relacionados, colaborando con los **Equipos de Trabajo** en el desarrollo de las mismas.

ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL PESV

Para realizar el seguimiento y conocer el grado de cumplimiento de los objetivos y acciones del PESV, es necesario definir una buena estructura funcional.

Esta estructura debe:

- Estar formada y capacitada en las labores que se deben ejecutar.
- Distribuir tareas y responsabilidades entre sus miembros.
- Ser multidisciplinar, transversal e integrar personas de diferentes sectores e instituciones que garanticen una **perspectiva multisectorial** al Plan.

El **Anexo II** detalla la estructura funcional del PESV.

La estructura funcional del PESV contempla los siguientes actores y funciones:

- **Comisión de Seguridad Vial de Euskadi**

Su misión es velar por el correcto funcionamiento del PESV. Analiza su cumplimiento y los resultados conseguidos con el desarrollo de las acciones contempladas en los Planes de Gestión Anuales. Evalúa el grado de cumplimiento de los objetivos-meta del Plan Estratégico.

- **Presidencia del PESV**

Es la cabeza visible del PESV. Sus funciones son:

- Convocar e informar a la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi del proceso.
- Definir la estructura organizativa para elaborar el Plan Estratégico.
- Coordinar y promover la gestión de alianzas y relaciones externas cuando sea necesario.
- Aprobar el presupuesto de los Planes de Gestión Anuales.
- Liderar y conducir el proceso.

- Desarrollar junto con el Consejo de dirección la visión, los objetivos y las áreas y líneas estratégicas del Plan.
- Recibir las recomendaciones de los equipos de trabajo.

- **Consejo de Dirección**

Es el órgano de coordinación, asesoramiento y control más próximo de la gestión del Plan Estratégico. Es el órgano de reflexión estratégica de la estructura organizativa donde se elabora y se plasma el Plan Estratégico y el Plan de Gestión Anual. El consejo de Dirección se reúne con un calendario preestablecido.

El Consejo de Dirección está formado por:

- La Presidencia del PESV.
- El/la Gestor/a del Plan.
- Las personas de la Dirección de Tráfico que participan en los equipos de trabajo del Plan.

- **Gestor/a del Plan**

Su rol es fundamental para el correcto desarrollo y cumplimiento de los objetivos marcados en el PESV. Sus funciones son:

- Responsabilizarse de la gestión del Plan Estratégico.
- Garantizar la correcta ejecución, dinamización y mejora continua de la organización.

Sus tareas principales son:

- Elaborar el informe de gestión anual, describiendo una memoria cualitativa de acciones y actividades desarrolladas y sus resultados económico-financieros para presentarla a la Comisión de Seguimiento.
- Facilitar a los agentes toda la información y participación necesarias.
- Desarrollar y gestionar el Plan Estratégico en todos sus aspectos.
- Colaborar con la Presidencia del PESV en la gestión de alianzas y relaciones externas, en el caso de que sea necesario.

- **Equipos de trabajo**

Los equipos de trabajo deben ser transversales en su composición. Su función principal es liderar, realizar el seguimiento y evaluar el grado de cumplimiento de las acciones del PESV a cada equipo encomendadas. Se han definido los siguientes Equipos de Trabajo:

- Investigación y Tecnología
- Difusión Interna
- Comunicación Externa.

Cada equipo de trabajo dispondrá de una persona responsable.

- **Agentes implicados**

Los agentes implicados en el PESV colaboran con los equipos de trabajo en aquellas acciones o tareas específicas previamente consensuadas.

ESTRUCTURA OPERATIVA DEL PLAN

- **Acciones**

El PESV 2010-2014 se ejecutará en base a las acciones que figuran en el Anexo III, que podrán ser ejecutadas por uno o varios agentes.

Las acciones podrán tener una duración limitada o continua a lo largo del desarrollo del PESV.

El Plan podrá incorporar nuevas acciones que promuevan el logro de los objetivos-meta propuestos

- **Planes de Gestión Anuales**

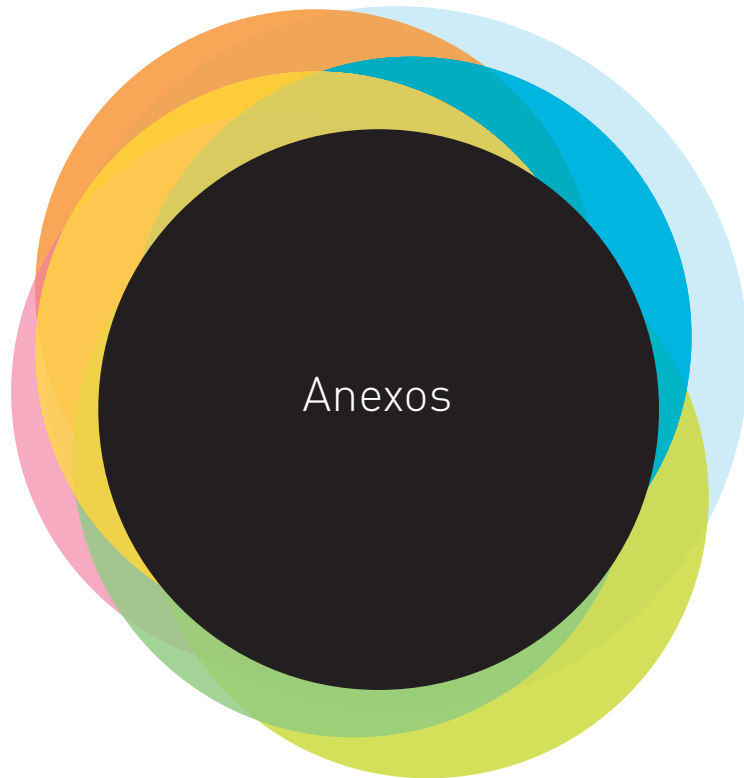
Cada ejercicio contará con un Plan de Gestión Anual, que incluirá:

- Balance del Plan de Gestión Anual anterior.
- Acciones y tareas a desarrollar durante el ejercicio.
- Identificación de agentes implicados en cada una de las acciones.

COMPROMISOS DE CUMPLIMIENTO

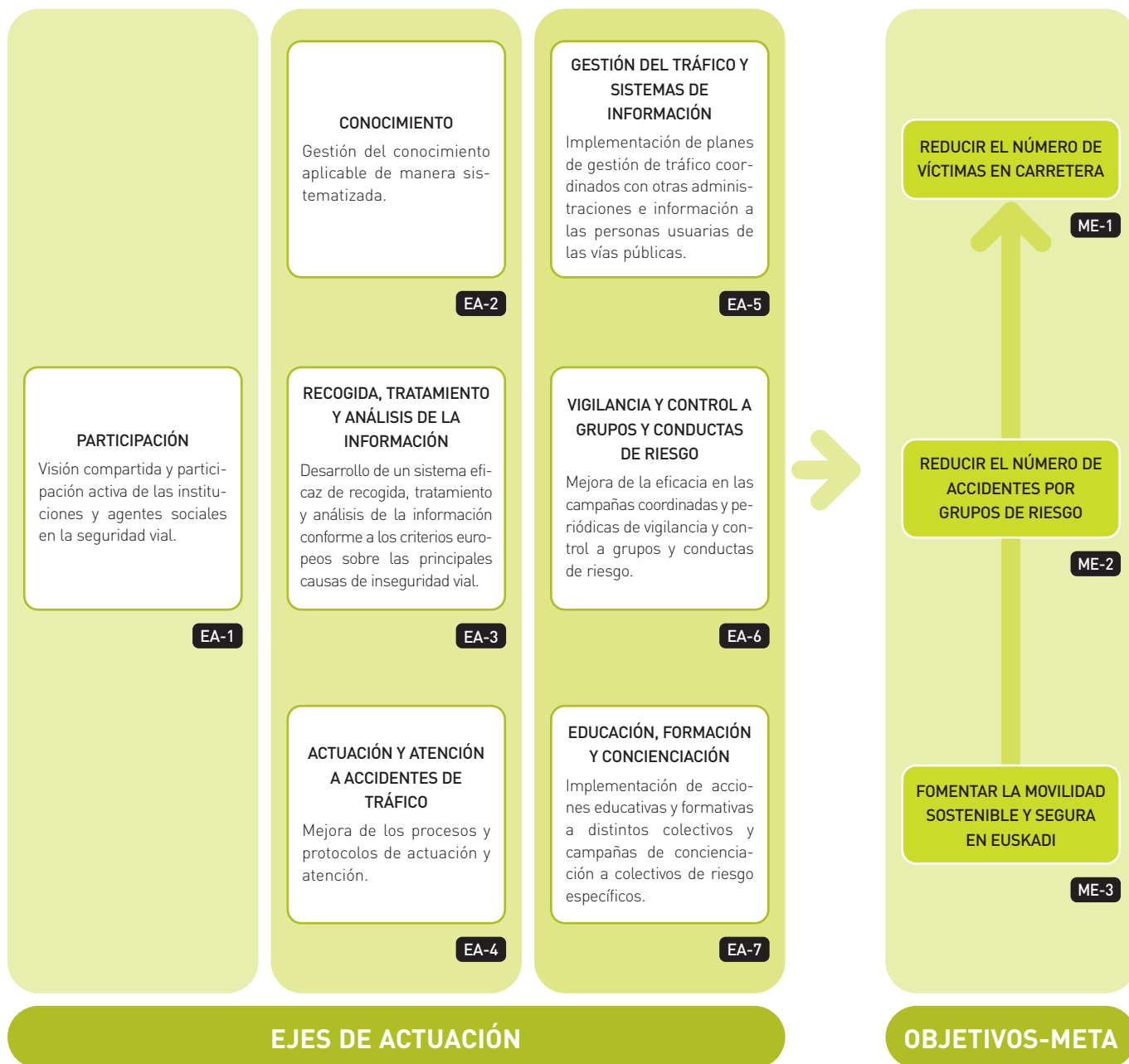
Para garantizar el cumplimiento de las acciones previstas en el PESV, se adquieren los siguientes compromisos:

1. **Asignación presupuestaria específica** para cada una de las acciones aprobadas en cada Plan de Gestión Anual.
2. **Gestión de patrocinios de forma pro-activa** destinados a desarrollar e impulsar iniciativas y proyectos cooperativos con diferentes sectores en el ámbito institucional y empresarial.



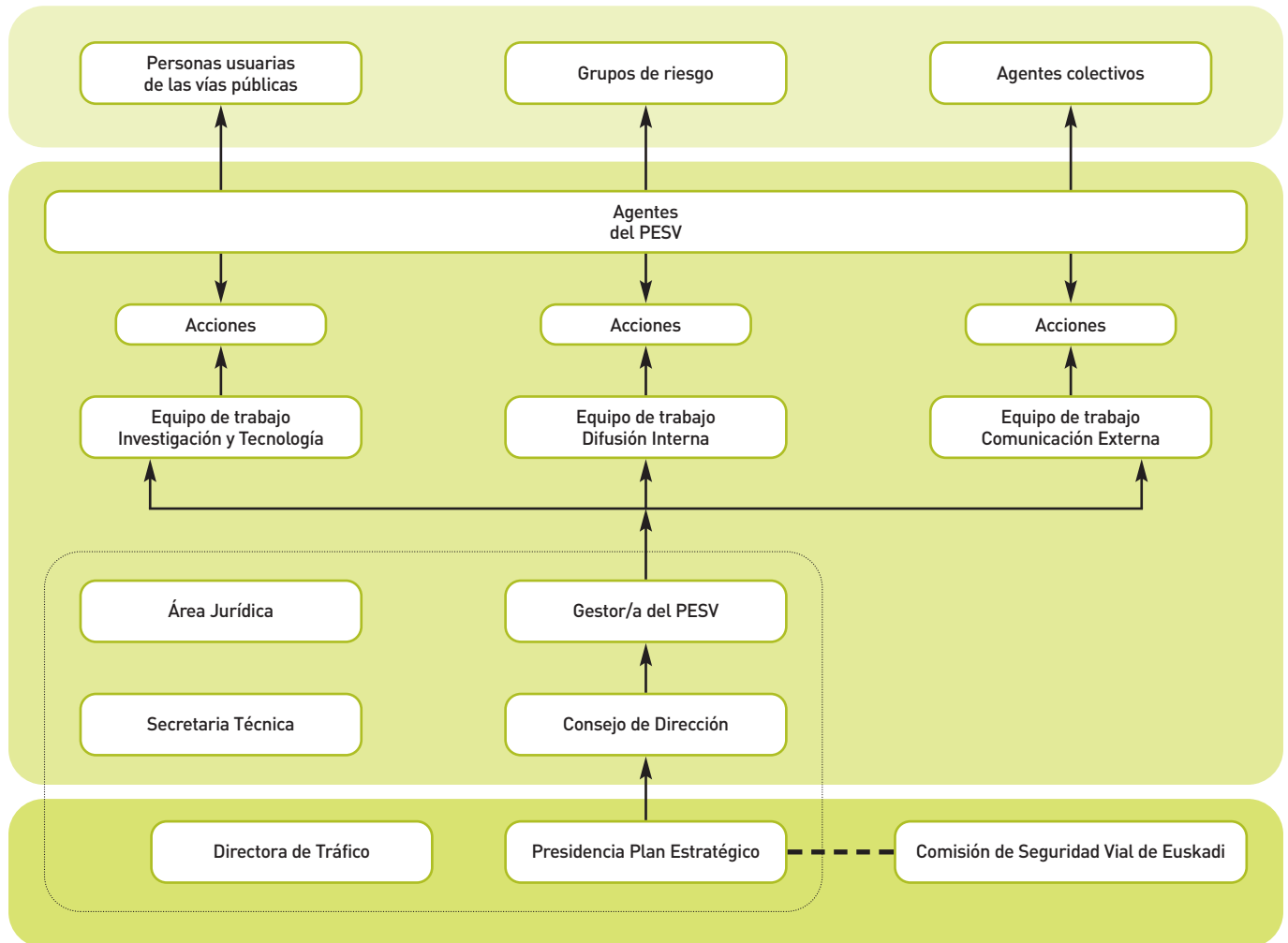
ANEXO I.

MAPA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE EUSKADI 2010-2014



ANEXO II.

ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE EUSKADI 2010-2014



ANEXO III. ACCIONES DEL PLAN 2010-2014

Las acciones están clasificadas por los ejes de actuación previamente definidos. Asimismo, cada acción identifica el equipo de trabajo asignado.

EA-1. PARTICIPACIÓN

Visión compartida y participación activa de las instituciones y agentes sociales en la seguridad vial.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Presentar propuestas del PESV a los agentes incorporando sus visiones y compromisos.	Presidencia / Gestor/a	P15
2	Impulsar convenios de colaboración con los agentes participantes del PESV.	Difusión Interna	X16
3	Desarrollar foros con ciudadanos y ciudadanas.	Comunicación Externa	X49
4	Promover concursos escolares destinados a generar ideas de mejora en seguridad vial.	Comunicación Externa	X50
5	Abrir al público el CGTE.	Comunicación Externa	X51
6	Impulsar canales de participación con la ciudadanía a través de Internet (buzón de sugerencias, blogs, redes sociales...).	Comunicación Externa	X42
7	Promocionar que la ciudadanía participe en campañas de movilidad segura en el ámbito urbano (centros escolares, tercera de edad...).	Comunicación Externa	X44
8	Colaborar con asociaciones de víctimas para atender y entender sus peticiones.	Comunicación Externa	X23
9	Crear una red de informadores sobre el estado de las vías públicas.	Investigación y Tecnología	X45
10	Crear un pacto por la seguridad vial con los medios de comunicación.	Comunicación Externa	X40
11	Crear un canal de sugerencias y comunicación vía Internet para estadísticas, estudios y el PESV.	Comunicación Externa	X12
12	Promover la seguridad vial en las empresas.	Comunicación Externa	X67
13	Realizar un seguimiento a las sugerencias y recomendaciones planteadas por los usuarios.	Comunicación Externa	X43

EA-2.- CONOCIMIENTO

Gestión del conocimiento aplicable de manera sistematizada.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Establecer y conocer los criterios de seguridad vial europeos.	Investigación y Tecnología	P21
2	Disponer anualmente del censo de personas conductoras de Euskadi en una base de datos.	Investigación y Tecnología	X11
3	Realizar o gestionar estudios sobre materias estratégicas.	Investigación y Tecnología	X13
4	Impulsar una red de investigadores/as en universidades y centros tecnológicos del País Vasco sobre seguridad vial.	Investigación y Tecnología	X14
5	Recopilar la información existente en diferentes foros de Internet para conocer opiniones, tendencias de organismos públicos o privados.	Comunicación Externa	P38
6	Realizar encuestas de satisfacción a las personas usuarias.	Comunicación Externa	P41
7	Crear el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial.	Investigación y Tecnología	X3
8	Realizar reconstrucción de accidentes de especial relevancia para determinar las causas concurrentes.	Investigación y Tecnología	X5
9	Medir la difusión y la opinión acerca de la información de tráfico.	Comunicación Externa	X30
10	Realizar estudios de causalidad de accidentes entrevistando a las personas conductoras accidentadas.	Investigación y Tecnología	X68
11	Analizar y determinar mediante un equipo multidisciplinar las causas concurrentes en los accidentes mortales de Euskadi.	Investigación y Tecnología	X69
12	Orientar las acciones/campañas a corregir las causas de inseguridad.	Difusión Interna	X22

EA-3. RECOGIDA, TRATAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Desarrollo de un sistema eficaz de recogida, tratamiento y análisis de la información conforme a los criterios europeos sobre las principales causas de inseguridad vial.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Formar a los agentes encargados de recoger la información en los atestados y denuncias.	Difusión Interna	X4
2	Unificar las explotaciones de datos de la Dirección de Tráfico, Ertzaintza, Diputaciones Forales y Ayuntamientos.	Investigación y Tecnología	X6
3	Crear una publicación electrónica con periodicidad trimestral.	Comunicación Externa	X48
4	Incorporar los accidentes de tráfico registrados por las policías locales en el registro de accidentes de la Dirección de Tráfico.	Investigación y Tecnología	X2

EA-4. ACTUACIÓN Y ATENCIÓN A ACCIDENTES DE TRÁFICO

Mejora de los procesos y protocolos de actuación y atención.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Desarrollar los procesos operativos en un protocolo integrado de atención de accidentes.	Difusión Interna	X24
2	Difundir al público las recomendaciones de actuación en accidentes.	Comunicación Externa	X27

EA-5. GESTIÓN DEL TRÁFICO Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Implementación de planes de gestión de tráfico coordinados con otras administraciones e información a las personas usuarias de las vías públicas.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Impulsar planes de gestión de tráfico.	Investigación y Tecnología	X57
2	Promover planes de movilidad urbana.	Difusión Interna	X58
3	Elaborar conjuntamente los TCA-s entre las Diputaciones Forales y la Dirección de Tráfico.	Investigación y Tecnología	X7
4	Mejorar los TCA-s.	Investigación y Tecnología	X65
5	Ampliar la interconexión con centros de gestión de tráfico y carreteras.	Investigación y Tecnología	X9
6	Realizar análisis, estudios y simulaciones de ingeniería de tráfico.	Investigación y Tecnología	X8
7	Impulsar los planes de movilidad segura y sostenible.	Difusión Interna	X55
8	Indicar los puntos de accidentes con GPS y cargarlos en las bases de datos de accidentes de la Dirección de Tráfico.	Investigación y Tecnología	X10
9	Incorporar la señalización inteligente en las vías.	Investigación y Tecnología	X66
10	Promover estudios de impacto sobre la movilidad.	Investigación y Tecnología	X59
11	Crear nuevos canales de información de tráfico en tiempo real.	Comunicación Externa	X29

EA-6. VIGILANCIA Y CONTROL A GRUPOS Y CONDUCTAS DE RIESGO

Mejora de la eficacia en las campañas coordinadas y periódicas de vigilancia y control a grupos y conductas de riesgo.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Orientar los controles de tráfico hacia los factores de riesgo.	Difusión Interna	X64
2	Planificar campañas de vigilancia y control de tráfico y transporte.	Difusión Interna	X20
3	Incrementar la especialización de los agentes de las Unidades de Tráfico.	Difusión Interna	X25
4	Crear el Centro de Gestión de Denuncias Automatizadas.	Investigación y Tecnología	X1

EA-7. EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

Implementación de acciones educativas y formativas a distintos colectivos y campañas de concienciación a colectivos de riesgo específicos.

Nº	ACCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	IDENTIF.
1	Elaborar programaciones y recursos didácticos de educación para la movilidad segura destinadas a su aplicación en las aulas de las distintas etapas educativas no universitarias.	Comunicación Externa	X32
2	Asesorar y formar a profesionales de los centros escolares del País Vasco que incorporen el enfoque de la movilidad segura en sus Planes de Centro.	Comunicación Externa	X33
3	Ofertar cursos destinados a la formación de formadores en educación para la movilidad segura.	Comunicación Externa	X34
4	Realizar campañas, encuentros, congresos que promuevan la incorporación del enfoque de la educación para la movilidad segura entre los distintos agentes sociales del País Vasco.	Comunicación Externa	X35
5	Elaborar materiales que promuevan los valores de la educación para la movilidad segura en contextos educativos no formales.	Comunicación Externa	X36
6	Realizar campañas destinadas a concienciar a distintos colectivos sobre las consecuencias que los accidentes de tráfico tienen en las víctimas y en su entorno.	Comunicación Externa	X37
7	Evaluar las acciones formativas y campañas.	Comunicación Externa	P47
8	Focalizar las campañas por grupos de riesgo.	Comunicación Externa	X46
9	Realizar campañas a favor de la movilidad segura y sostenible.	Comunicación Externa	X60
10	Evaluar la eficacia de las campañas con encuestas a población objetivo.	Comunicación Externa	P19
11	Generar una imagen de marca en seguridad vial para empresas, centros educativos, medios de comunicación...	Comunicación Externa	X39

