PLAN ESTRATÉGICO
DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN EUSKADI

2021
2025

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

Índice

0. Introducción 03

1. El estado del tráfico y la seguridad vial en Euskadi 08

2. Misión, Visión, Principios y Retos estratégicos 13

3. Plan de acción 18

4. Cuadro de mando estratégico 32

5. Financiación del Plan 36

0 Introducción

Presentación

El presente documento recoge los resultados de este proceso de reflexión llevado a cabo a lo largo de 2020 bajo las siguientes premisas:

VISION ZERO

Liderado desde la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, el presente documento recoge los aspectos más importantes del proceso de análisis y reflexión llevado a cabo sobre la situación del tráfico y la seguridad vial en Euskadi, con vistas a marcar las principales orientaciones estratégicas para el horizonte 2025.

Como resultado de este proceso, se presenta el **Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible en Euskadi 2021-2025**, un ambicioso plan, alineado con las directrices marcadas por el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, para cuyo éxito se necesitará de la colaboración de todos los agentes públicos y privados implicados con el reto de la seguridad vial, y que identifica una aspiración clara: reducir la accidentalidad con una ***Visión Cero* víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico** y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de personas fallecidas y heridas graves.

El reto global de la Seguridad Vial: la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible

La seguridad vial se ha convertido en una parte integral del movimiento para el desarrollo sostenible a largo plazo en nuestras sociedades. La evolución demográfica y los cambios que afectan a la movilidad personal plantean retos adicionales a los que debemos dar respuesta.

Es una evidencia que, ya desde hace unos años, la seguridad vial se ha convertido en una cuestión clave a abordar desde la agenda política. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), un millón trescientas cincuenta mil personas fallecen cada año como consecuencia de un accidente de tráfico en el mundo (3.700 personas al día). Los accidentes de tráfico son, de hecho, la principal causa de muerte de niños/as y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad.

Las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que deben prevenirse. Por ello, entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible aprobada por la ONU, se explicitan varios objetivos relacionados con la seguridad vial y la movilidad segura y sostenible:

Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades

- **Meta 3.6:** *Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.*

Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

- **Meta 11.2.** *Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y todas y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.*

La inclusión, por tanto, de objetivos específicos en materia de seguridad vial dentro de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible supone una responsabilidad global tanto para los gobiernos como para el ámbito privado y una palanca esencial para muchos otros objetivos de sostenibilidad.

THE GLOBAL GOALS

El Plan de Acción Estratégico sobre Seguridad Vial 2021-2030 de la Unión Europea

Se estima que en la UE, por cada vida perdida, otras 5 personas sufren lesiones graves que trastocan sus vidas (alrededor de 120.000 personas en 2019). El coste externo de los accidentes de tráfico se ha estimado en unos 280.000 millones de euros, es decir, en torno al 2% del PIB de la UE. Tomando como referencia los ODS definidos por Naciones Unidas, la Unión Europea también ha fijado, en el marco de su política de seguridad vial para el periodo 2021-2030, los objetivos de reducción del 50% de muertes y, por primera vez, también de lesiones graves. Para contribuir al logro de estos objetivos, la Comisión propone un marco común para la seguridad vial a lo largo del período 2021-2030, acompañado de un plan de acción que recoge, entre otras acciones:

Carreteras y arcenes seguros

El enfoque del «Sistema Seguro» implica adaptar las carreteras, su diseño, su trazado y los límites de velocidad, de manera que los accidentes no provoquen muertes ni lesiones graves.

Mejora de la gobernanza de la seguridad vial

Para contrarrestar la tendencia al estancamiento que presentan los datos relativos a la seguridad vial en la UE se necesita el nuevo enfoque del «Sistema Seguro». Este planteamiento conlleva el establecimiento de objetivos claros y requiere una acción concertada de todos los sectores y para todas las personas usuarias de la red viaria.

Uso seguro de las carreteras

El comportamiento de las y los usuarios de la red viaria es crucial en la prevención de los accidentes graves. La propuesta de revisión del Reglamento promete importantes beneficios en términos de seguridad (sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad, tecnología de reconocimiento de la somnolencia o interfaces normalizadas para dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol).

Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia

Una atención eficaz tras un accidente, reduce las consecuencias de las lesiones sufridas. En este contexto, los efectos del despliegue de eCall, el sistema automatizado de llamada de emergencia en caso de accidente, deben ser objeto de un estrecho seguimiento.

Adaptación de la seguridad vial a situaciones futuras

La conectividad y la automatización ofrecen un enorme potencial para la seguridad vial a largo plazo, si bien es preciso abordar sus riesgos. En consecuencia, la Comisión propone una estrategia integral sobre la movilidad conectada y automatizada.

Los objetivos mundiales para el año 2030: la Declaración de Estocolmo

La *Visión Cero* con enfoque de Sistema Seguro es más integral y agrupa a todos los sectores e instituciones que pueden actuar para cambiar la tendencia y evitar accidentes en las carreteras con resultado de personas fallecidas o heridas graves.

En febrero de 2020 se celebró en Estocolmo la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, "Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030". Esta Conferencia, impulsada por la Asamblea de Naciones Unidas, estuvo patrocinada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el gobierno de Suecia, y tuvo como objetivo principal discutir y plantear las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global del año 2021 al 2030.

La Conferencia culminó con la adopción de la "Declaración de Estocolmo", documento en el que se reafirma el compromiso para el cumplimiento de los objetivos recogidos en la Agenda 2030 y en el que se marcan las principales orientaciones hasta 2030 para mejorar la seguridad vial a nivel mundial.

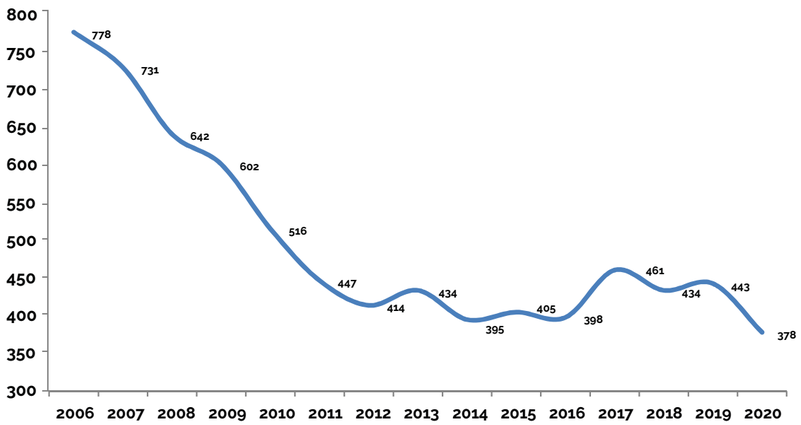
Todo ello con el objetivo a largo plazo de aproximarse lo máximo posible al enfoque integrado de la Seguridad Vial: un enfoque de Sistema Seguro y *Visión Cero*, es decir, aspirar a las cero víctimas mortales en la carretera para 2050, objetivo que también es aplicable a las y los heridos graves.

Un enfoque que va más allá del factor humano individual como causa de los accidentes y sobre el que no se puede incidir más allá de campañas de comunicación, acciones de sensibilización e información, etc. Así, la renovada *Visión Cero* con enfoque de Sistema Seguro es más integral y agrupa a todos los sectores e instituciones que pueden actuar para cambiar la tendencia y evitar accidentalidad en las carreteras con resultado de personas fallecidas o heridas graves.

1 El estado del tráfico y la seguridad vial en Euskadi

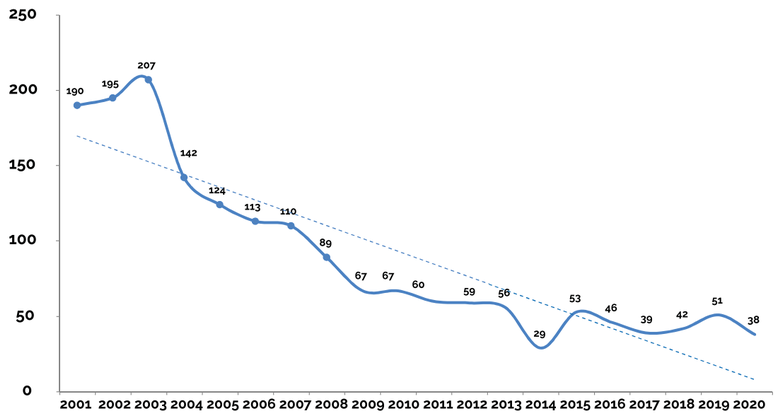
En el año 2000 fallecieron en Euskadi más de 200 personas como consecuencia de un accidente de tráfico. Hoy en día, las cifras de siniestralidad se han reducido hasta situarse en el entorno de las 40-50 personas fallecidas. Se consolida, por tanto, una tendencia descendente con cierta estabilización del dato en los últimos años. Lo mismo ha ocurrido con las personas heridas graves, cuya cifra se ha estabilizado, oscilando entre las 400 y las 450 por año.

Evolución del número de personas heridas graves 2006-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

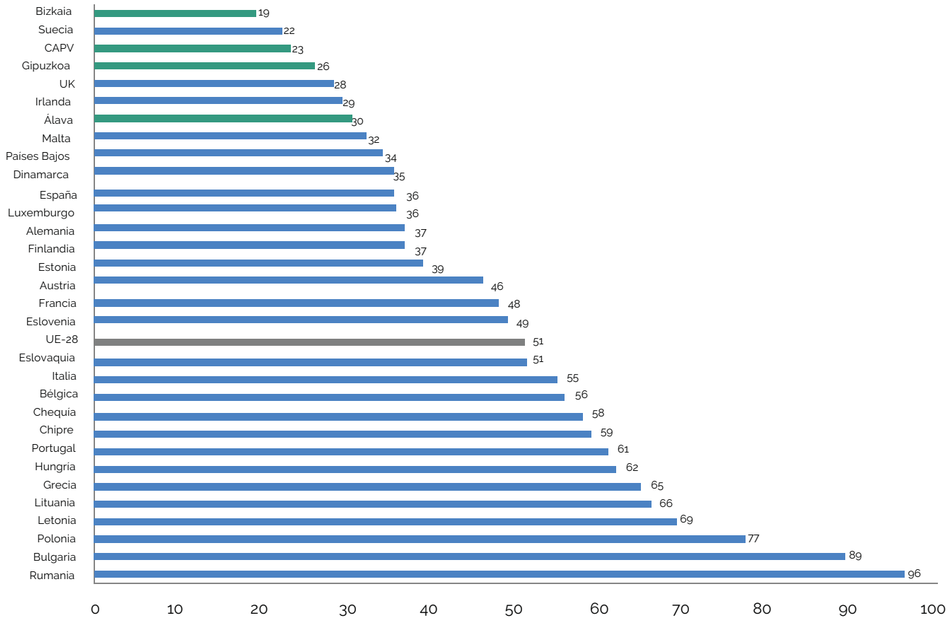
Evolución del número de personas fallecidas 2001-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

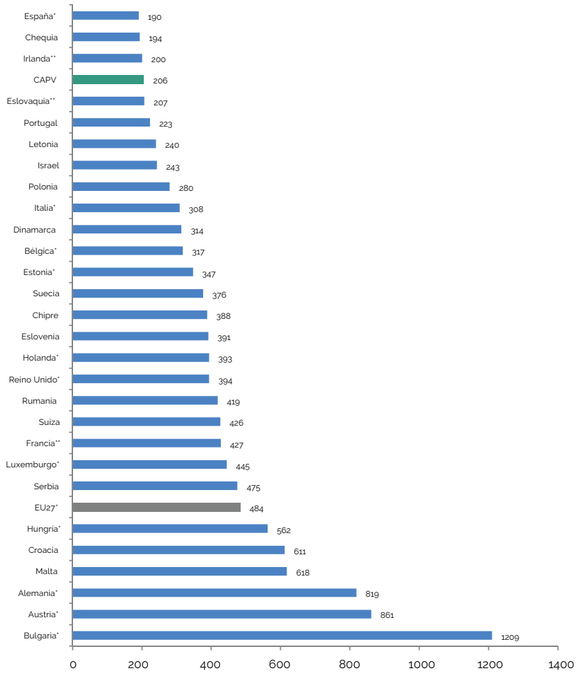
En la comparativa con los países de la UE, vemos cómo la CAPV tiene una de las tasas de personas fallecidas y personas heridas graves por millón de habitantes más bajas de Europa.

Tasa de personas fallecidas por millón de habitantes 2019 UE



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UE Road Safety Vademecum, Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. y EUSTAT.

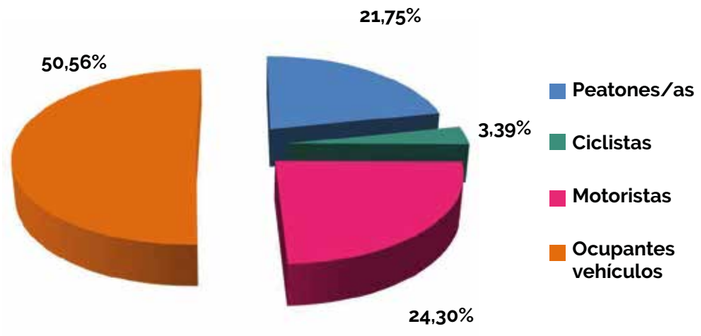
Tasa de personas heridas graves por millón de habitantes 2019 UE



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UE Road Safety Vademecum, Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. y EUSTAT. *Datos 2018. **Datos 2017.

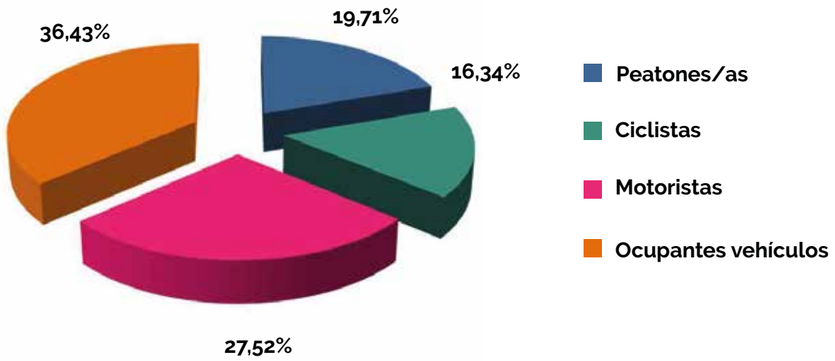
El hecho de que Euskadi presente cifras de accidentalidad relativamente bajas permite la identificación más clara de los problemas y, en consecuencia, posibilita el diseño de estrategias ad hoc con los colectivos más vulnerables. No en vano, durante el periodo 2013-2020, la mitad de las personas fallecidas en accidentes de tráfico pertenecía a un colectivo vulnerable, esto es, era persona peatona, ciclista o motorista, ascendiendo este porcentaje al 63,6% en el caso de las personas heridas graves.

Distribución del número de personas fallecidas totales según tipología 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V
*Datos 2020 provisionales.

Distribución del número de personas heridas graves totales según tipología 2013-2020*

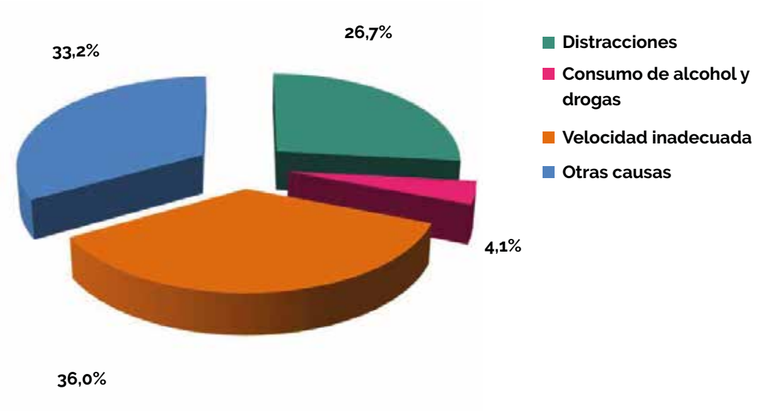


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

Tres son los factores concurrentes en casi el 70% de los accidentes de tráfico con víctimas en las calles y carreteras de Euskadi:

- Las distracciones al volante (móvil y otros dispositivos, fatiga, sueño…).
- El consumo de alcohol y drogas en la conducción.
- La velocidad inadecuada (no guardar distancia de seguridad y no adecuar la conducción a las circunstancias de la vía).

Causas de la accidentalidad registrada por la Ertzaintza durante los años 2015-2019. Datos acumulados.



Fuente: Ertzaintza. Dirección de Tráfico. G.V.

2 Misión, Visión, Principios y Retos estratégicos

Misión

Contribuir al bienestar y la seguridad de las personas usuarias de la red viaria vasca mediante la promoción de la seguridad vial, la fluidez en el tráfico y la movilidad segura y sostenible basada en la prevención, la coordinación y la corresponsabilidad institucional y ciudadana.

Visión

Reducir la accidentalidad con una Visión Cero víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de víctimas mortales y heridas graves.

Adoptar esta visión de la seguridad vial representa el compromiso de integrar la seguridad vial en el diseño, la regulación, la planificación y la financiación del transporte. La seguridad vial debe ser una prioridad de inversión crítica y no debe intercambiarse con otras prioridades. Cada muerte o lesión grave en nuestras carreteras es una llamada a actuar, investigar, diagnosticar y abordar acciones.

La Visión Cero mira hacia el futuro de Euskadi, donde nadie muere o sufre heridas graves en accidentes de tráfico. Durante la próxima década, las nuevas tecnologías de transporte traerán oportunidades significativas, así como desafíos, y es probable que cambie la manera en la que nos movemos. Al colocar la seguridad en el centro de nuestro sistema de transporte, podemos anticiparnos y adaptarnos a los cambios que se avecinan.

Principios

CERCANÍA

Mantenemos una actitud abierta y cercana a todas las personas. Debemos comprender y hacer que las carreteras y las calles sean más seguras para todas las personas usuarias de la carretera, en especial las más vulnerables como las personas peatonas, las personas mayores, las personas motoristas y ciclistas.

COMPROMISO

El compromiso por la seguridad vial debe compartirse entre quienes diseñan, construyen, gestionan y utilizan las carreteras y calles, así como entre quienes hacen cumplir las reglas. Las personas usuarias deben participar en la construcción del cambio cultural y en el uso de nuestras vías de manera segura, pero la carga de la responsabilidad y el compromiso por la seguridad vial no puede recaer sólo en ellas. Los agentes e instituciones públicas tenemos también un claro compromiso con el reto de reducir la accidentalidad en las calles y carreteras de Euskadi y la responsabilidad de proporcionar un entorno de movilidad seguro para las personas usuarias de las carreteras. Nuestra estrategia e intervenciones deben garantizar que exista una responsabilidad colectiva y una rendición de cuentas adecuadas.

CONFIANZA

Confiamos y esperamos que todas las personas usuarias de las calles y carreteras tomen buenas decisiones y cumplan con la normativa cuando las usen. Sin embargo, reconocemos que las personas cometen errores y que algunas asumen riesgos innecesarios.

VOCACIÓN DE SERVICIO

Nos comprometemos a generar valor a la ciudadanía desde una ética de lo público. Los objetivos de seguridad vial, junto con las prioridades sociales más amplias como la salud pública y la sostenibilidad, deben ser priorizadas en nuestros marcos regulatorios y de inversión, en lugar de ser complementos opcionales.

TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

Nos comprometemos con el entorno, respetando las normas y principios éticos de la sociedad, generando confianza desde la transparencia, la responsabilidad social y el buen gobierno. La información, colaboración y coordinación entre todas las instituciones y agentes responsables debe ser máxima.

LIDERAZGO Y EQUIPO

Trabajamos de forma cohesionada y coordinada guiados por un liderazgo activo. Dada nuestra distribución competencial, es fundamental la coordinación y la colaboración interinstitucional e interdepartamental. Necesitamos mejorar la seguridad de todas las partes del sistema (carreteras, velocidades, vehículos y uso de la carretera) de modo que si una parte falla, otras partes seguirán protegiendo a las personas implicadas. Esto significa que, por ejemplo, cuando ocurren accidentes, la muerte y las lesiones graves pueden evitarse mediante vehículos más seguros, un diseño de infraestructuras más seguras y velocidades apropiadas a las características de la vía.

EVOLUCIÓN

Innovamos y mejoramos de forma continua. La toma de decisiones debe basarse en la mejor ciencia e información disponible, y debe operar en un entorno de aprendizaje continuo y mejora del sistema. Necesitamos estar al tanto de los problemas emergentes en materia de tráfico y seguridad vial. Durante la próxima década se desarrollarán nuevas soluciones tecnológicas en materia de gestión de tráfico y seguridad vial. También surgirán nuevos problemas. Por eso, es fundamental que invirtamos en investigación, tecnología y modelización para informar las intervenciones y decisiones clave de manera anticipada. Nuestras acciones de seguridad vial también deben estar respaldadas por un proceso regular, una recogida de datos y una evaluación de resultados para que podamos ver qué funciona, qué no funciona o necesita modificarse, de modo que podamos maximizar el esfuerzo y también lograr una aceptación continua del cambio.

Retos Estratégicos

Los Retos Estratégicos del Plan coinciden con los definidos por el Plan General de Seguridad Pública de Euskadi, si bien se adecúan en su enfoque y contenido a la realidad de la Seguridad Vial y la Gestión del Tráfico.

MODELO DE SEGURIDAD INTEGRAL	En el ámbito de la gestión del tráfico y la seguridad vial, la transición hacia un Modelo de Seguridad Integral es fundamental y requiere de la cooperación y corresponsabilidad de múltiples entidades y agencias institucionales y privadas, así como de la propia ciudadanía. Es fundamental para lograrlo seguir profundizando en el liderazgo, la colaboración y coordinación entre todos los agentes e instituciones comprometidas con el reto de reducir la accidentalidad en las calles y carreteras de Euskadi.
NUEVAS CAPACIDADES Y NUEVAS AMENAZAS	La transformación digital representa una excelente oportunidad para disponer de datos en tiempo real, garantizar la fluidez del tráfico, a través de la implementación de nuevas herramientas que faciliten los tiempos de respuesta en la gestión y mejorar la seguridad vial. Durante la próxima década se desarrollarán nuevas soluciones tecnológicas en materia de gestión de tráfico y seguridad vial. También surgirán nuevos problemas relacionados con la convivencia con nuevos modos de movilidad. Por eso, es fundamental que invirtamos en investigación, tecnología y modelización para informar las intervenciones y decisiones clave de manera anticipada.
EXPECTATIVAS Y EXIGENCIA CRECIENTE DE LA CIUDADANÍA	Los nuevos canales digitales hacen posible mantener una comunicación directa y permanente con la ciudadanía para, de esta manera, sensibilizar, informar y empoderar a la sociedad en materia de tráfico y seguridad vial.
EQUIPO PROFESIONAL SUFICIENTE, ESTABLE Y SATISFECHO	A pesar del compromiso y la competencia de los y las profesionales de la Dirección de Tráfico, es necesario abordar las necesidades de dimensionamiento y estabilidad de las plantillas, especialmente teniendo en cuenta el relevo generacional, lo que, por otra parte, ofrece la oportunidad de adecuar los perfiles a las nuevas realidades siendo atractivos para incorporar jóvenes profesionales con alto nivel de formación y capacitación.

3 Plan de acción

Este capítulo desarrolla el plan de acción que se define para dar respuesta a los riesgos identificados a partir del estado actual de la seguridad en Euskadi. Para ello presenta en primer lugar las líneas de actuación, iniciativas y acciones que se han definido para hacer frente a cada reto estratégico.

Líneas Estratégicas

Retos	Líneas Estratégicas
I Modelo de seguridad integral	**L1** Consolidar los mecanismos de **coordinación y cooperación** entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial **L2** Establecer programas de **formación, prevención y sensibilización** específicos para actuar sobre los **colectivos vulnerables**
II Nuevas capacidades y nuevas amenazas	**L3** Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico **L4** Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**
III Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía	**L5** Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación** y **encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil** así como de **transparencia y rendición de cuentas** **L6** Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**
IV Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho	**L7** Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas, cualificadas, con sentido de pertenencia y satisfechas**

Líneas Estratégicas	Descripción Líneas Estratégicas
Reto I. Modelo de seguridad integral	
L1 Consolidar los mecanismos de **coordinación y cooperación** entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial	El objetivo es reforzar los actuales mecanismos de coordinación y cooperación, y crear nuevos si se considera necesario, entre todas las entidades que intervienen de alguna manera en la gestión del tráfico y la seguridad vial en Euskadi. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial 2. Reforzar la coordinación y la cooperación con las instituciones titulares de vías principales y carreteras secundarias, así como de otras entidades y agencias públicas y privadas implicadas, para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial. 3. Desarrollar e implantar una sistemática de gestión de riesgos que refuerce la resiliencia, articulando respuestas rápidas y eficaces ante posibles incidencias sobre el tráfico.
L2 Establecer programas de **formación, prevención y sensibilización** específicos para actuar sobre los **colectivos vulnerables**	El objetivo es un abordaje de la seguridad vial basado en la prevención frente a los accidentes, con especial énfasis en el impacto sobre colectivos vulnerables. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Impulsar programas y planes específicos de concienciación y educación vial para prevenir accidentes de tráfico en colectivos vulnerables.

Reto II. Nuevas capacidades y nuevas amenazas

L3 Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico	El objetivo es aprovechar al máximo las potencialidades que ofrecen las TICs en todos los ámbitos de la gestión del tráfico y la seguridad vial. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Potenciar los sistemas tecnológicos para la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial. 2. Diseñar e implantar un modelo de gestión de la Innovación y la mejora del tráfico y la seguridad vial.
L4 Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**	El objetivo es que toda la actividad relacionada con la gestión del tráfico y la seguridad vial esté basada en información fiable y pertinente proveniente de múltiples fuentes y explotada de manera integral. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Ganar eficiencia en la gestión e información de tráfico en las carreteras vascas a través del uso de metadatos/datos masivos en el Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi. 2. Desarrollar Sistemas de Información combinados encaminados a mejorar la seguridad vial.

Reto III. Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía

L5 Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación** y **encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil,** así como de **transparencia y rendición de cuentas**	El objetivo es generar confianza en la ciudadanía y la sociedad civil así como conocer con precisión y de primera mano las necesidades y expectativas de la ciudadanía y la sociedad civil en materia de gestión del tráfico y seguridad vial. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil. 2. Establecer mecanismos de control y comunicación que permitan garantizar la transparencia y la rendición de cuentas a la ciudadanía.
L6 Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**	El objetivo es, por una parte, que ciudadanía y entidades del sistema vasco intercambien información en tiempo real, para que todas ellas puedan actuar de la manera más adecuada e informada posible ante cualquier incidencia. Por otra parte, se trata de facilitar el acceso electrónico a los servicios públicos en materia de tráfico. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Articular mecanismos de comunicación bidireccional directa con la ciudadanía. 2. Agilizar trámites, simplificar procedimientos y facilitar el acceso a los mismos sin necesidad de traslado a dependencias administrativas.

Reto IV. Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho

L7 Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas**, **cualificadas,** con sentido de **pertenencia** y **satisfechas**

El objetivo es disponer de los mejores equipos profesionales posibles para afrontar las amenazas a la seguridad, tanto desde el punto de vista de la capacitación como de la motivación.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Apostar por un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo.
2. Asegurar los niveles de cualificación que requiere la organización.
3. Sistematizar la gestión del conocimiento.
4. Trabajar la comunicación interna.
5. Sistematizar el reconocimiento.

Iniciativas y acciones

Reto I. Modelo de seguridad integral

Iniciativas	Acciones
L.1 Consolidar los mecanismos de coordinación y cooperación entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial	
1.1 Liderar la firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial	1.1.1 Identificar el mapa de agentes 1.1.2 Definir los contenidos y la redacción del Pacto 1.1.3 Establecer un modelo de gobernanza y su sistemática de seguimiento
1.2 Reforzar la coordinación y la cooperación con las instituciones titulares de vías principales y carreteras secundarias, así como de otras entidades públicas y privadas implicadas, para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial	1.2.1 Potenciar mediante la firma de convenio, el intercambio de dat os y de imágenes con otros centros de gestión de tráfico, con las instituciones titulares de las vías y con las y los gestores de las autopistas para procurar una mejor gestión del tráfico interurbano 1.2.2 Reforzar la labor de la Comisión de Seguridad Vial a través del desarrollo de grupos de trabajo específicos 1.2.3 Desarrollar desde la Dirección de Tráfico programas de formación en materia de seguridad vial a operadores jurídicos (judicatura, fiscalía y abogados/as) 1.2.4 Colaborar y participar en las decisiones y eventos que se celebren para el intercambio de información de tráfico en la Red Transeuropea de Carreteras
1.3 Desarrollar e implantar una sistemática de gestión de riesgos que refuerce la resiliencia articulando respuestas rápidas, coordinadas y eficaces ante posibles incidencias sobre el tráfico	1.3.1 Protocolizar, automatizar, ejecutar, evaluar y actualizar Planes de Gestión de Tráfico en colaboración con las UTT de la Ertzaintza 1.3.2 Valorar la posibilidad de contar en el CGTE con un responsable de la Ertzaintza para agilizar la toma de decisiones y la aplicación de los planes de gestión de tráfico específicos en caso de incidencia

L.2 Establecer programas de formación, prevención y sensibilización específicos para actuar sobre los colectivos vulnerables

2.1 Impulsar programas y planes específicos de concienciación y educación vial para prevenir accidentes de tráfico en colectivos vulnerables

2.1.1 Redefinir y desarrollar acciones de sensibilización en materia de prevención de accidentes de tráfico dirigidas al alumnado del sistema educativo no universitario enmarcadas en los nuevos retos de movilidad segura y sostenible

2.1.2 Ofertar formación dirigida a educadores/as dedicados a trabajar con grupos de riesgo vial

2.1.3 Ofertar formación y apoyo al personal de las policías locales y Ertzaintza que desarrollan programas de educación vial

2.1.4 Realizar programas de sensibilización sobre prevención de accidentes y fomento de comportamientos seguros en los colectivos vulnerables: motoristas, personas mayores, ciclistas y VMPs (Vehículos de Movilidad Personal)

Reto II. Nuevas capacidades y nuevas amenazas

Iniciativas	Acciones
L.3 Implantar nuevas herramientas para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico	
3.1 Potenciar los sistemas tecnológicos para la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.	3.1.1 Renovar la red de monitorización e instalar equipamientos ITS: actualización de la red de aforadores, desarrollos basados en el uso de FCD, plan renove de radares, implantación de tecnología OCR, etc. 3.1.2 Habilitar nuevos sistemas integrados de información para la recogida y explotación de datos en las vías principales y carreteras secundarias sobre tráfico y seguridad vial (Tomtom, Geotraffic...) 3.1.3 Acceder a sistemas de almacenamiento de todos los datos de matrícula de vehículos recogidos desde los sistemas de gestión del tráfico (cámaras, peajes, etc...) así como de sistemas de Ayuntamientos y empresas privadas (principalmente parkings) para uso tanto simultaneo cotejando con otras bases de datos como SIS RECAST (Sistema de Información Schengen)
3.2 Diseñar e implantar un modelo de gestión de la Innovación en materia de tráfico y seguridad vial.	3.2.1 Establecer el marco estratégico de la innovación en materia de gestión de tráfico y seguridad vial: objetivos, alcance, enfoque, ... 3.2.2 Identificar y definir los procesos, la estructura organizativa y los recursos necesarios para la gestión de la innovación y la mejora 3.2.3 Constituir un equipo base e implantar el modelo de gestión de la innovación y la mejora 3.2.4 Participar con entidades europeas en proyectos de investigación relacionados con la seguridad 3.2.5 Establecer alianzas y acuerdos de colaboración con instituciones universitarias para el desarrollo de proyectos de investigación 3.2.6 Colaborar mediante Convenio con la UPV-EHU en la realización de investigaciones para el Observatorio Vasco de Seguridad Vial

L.4 Desarrollar un modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia

4.1 Ganar eficiencia en la gestión e información de tráfico en las carreteras vascas a través del uso de metadatos / datos masivos en el Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi

4.1.1. Potenciar el uso de nuevas herramientas y funciones analíticas para una explotación integrada de información proveniente de múltiples fuentes que permita un mayor conocimiento sobre la situación del tráfico para así reducir los tiempos de respuesta ante incidencias y ofrecer una información más precisa y contextualizada a la ciudadanía

4.1.2. Redefinir las funciones del personal de sala del Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi y adaptar sus competencias y capacidades en materia de explotación y análisis de la información integrada

4.1.3 Crear una "Unidad de Gestión de la información" en el seno del Centro

4.1.4 Desarrollar herramientas integradas para la simulación y modelización del tráfico a partir de múltiples fuentes de información: matrices origen-destino, datos en tiempo real FCD, herramienta para el cálculo de intensidades…

4.1.5 Desarrollar una app para la monitorización, geoposicionamiento, autorización y control de los transportes especiales

4.2 Desarrollar Sistemas de Información combinados encaminados a mejorar la seguridad vial

4.2.1 Optimizar el RVATE en materia de investigación

4.2.2 Herramienta "Road - Safety" para el desarrollo de estudios y análisis sobre seguridad vial (accidentalidad, geolocalización, …)

4.2.3 Realizar Informes de evaluación y estudios específicos sobre seguridad vial

Reto III. Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía

Iniciativas	Acciones
L.5 Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil, así como de transparencia y rendición de cuentas	
5.1 Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil	5.1.1 Profundizar en la creación de una red de relaciones con la sociedad civil, asociaciones ciudadanas y colectivos, para establecer canales de comunicación estables, desde los cuales se reciban las demandas ciudadanas. 5.1.2 Fijar un sistema estable de encuentro con la sociedad, para conocer sus preocupaciones en el ámbito de seguridad vial y atender a sus demandas 5.1.3 Reforzar la Red Innovabide de empresas comprometidas con la Seguridad Vial desde la gestión interna de las mismas. 5.1.4 Transferir y generar conocimiento en materia de seguridad vial a través de la celebración de Jornadas Profesionales
5.2 Establecer mecanismos de control y comunicación que permitan garantizar la transparencia y la rendición de cuentas a la ciudadanía	5.2.1 Mejorar los mecanismos de información y rendición de cuentas: datos relacionados con la evolución de la seguridad vial, información estadística actualizada sobre accidentalidad. Diseño de una aplicación ad hoc.

L.6 Establecer mecanismos y canales que posibiliten una comunicación bidireccional directa con la ciudadanía

6.1 Articular una dinámica sistemática y estructurada de comunicación bidireccional directa con la ciudadanía

- 6.1.1 Potenciar los mecanismos para informar a la ciudadanía de una forma directa, instantánea y resolutiva sobre el tráfico y la seguridad vial de la red viaria vasca
- 6.1.2 Establecer un sistema de avisos y alertas a la ciudadanía con capacidad de personalización sobre situaciones de riesgo a fin de poder garantizar la autoprotección mediante la información veraz, rápida y completa.
- 6.1.3 Potenciar el uso de medios digitales (redes sociales, aplicaciones de mensajería, aplicaciones propias) para interactuar con la ciudadanía con objeto de recabar y trasladar información sobre incidencias en el tráfico
- 6.1.4 Potenciar el uso de redes sociales para comunicar a la ciudadanía alertas y consejos sobre seguridad vial respondiendo a sus sugerencias y peticiones
- 6.1.5 Adecuar el diseño y contenidos de la web trafikoa.eus y APP a entornos más abiertos
- 6.1.6 Desarrollar campañas orientadas a explicar el porqué de la norma y las consecuencias de su incumplimiento

6.2 Agilizar trámites, simplificar procedimientos y facilitar el acceso a los mismos sin necesidad de traslado a dependencias administrativas

- 6.2.1 Simplificar y digitalizar todos los procedimientos administrativos para posibilitar que la ciudadanía pueda realizar una tramitación electrónica completa y para que conozcan en todo momento el estado de sus procedimientos
- 6.2.2 Sentar las bases para la renovación integral de la aplicación del procedimiento sancionador
- 6.2.3 Realizar nuevos desarrollos y modificaciones en las herramientas informáticas para mejorar la tramitación de los expedientes de autorización, control y sanción

Reto IV. Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho

Iniciativas	Acciones
L.7 Contar en el equipo de la dirección de tráfico con personas comprometidas, cualificadas, con sentido de pertenencia y satisfechas	
7.1 Apostar por un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo	7.1.1 Definir e Implantar un Modelo de Liderazgo Participativo en el seno de la Dirección de Tráfico 7.1.2 Implantar fórmulas organizativas orientadas a la participación y el trabajo en equipo
7.2 Asegurar los niveles de cualificación que requiere la organización	7.2.1 Elaborar programas de formación que impulsen la cultura de colaboración y corresponsabilidad 7.2.2 Definir y diseñar nuevos perfiles y competencias profesionales acordes a las nuevas exigencias y realidades 7.2.3 Reforzar las necesidades de cualificación recurriendo a recursos externos que puedan apoyar, asesorar, complementar el conocimiento interno existente en la organización
7.3 Sistematizar la gestión del conocimiento	7.3.1 Diseñar la sistemática para la Gestión del Conocimiento: identificar, recoger, ordenar, difundir, actualizar… 7.3.2 Hacer un abordaje específico para la gestión del conocimiento que tenga en cuenta el Relevo Generacional: Programas de Mentoring
7.4 Trabajar la comunicación interna	7.4.1 Diseñar la Política de Comunicación Interna, el Plan de Comunicación Interna y su sistemática de gestión
7.5 Sistematizar el reconocimiento	7.5.1 Diseñar e implantar fórmulas de reconocimiento a las personas

4 Cuadro de mando estratégico

El Cuadro de Mando del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025 se concibe como una herramienta de gestión que permite entender mejor la estrategia y poder darle seguimiento. Este Cuadro de Mando recoge diferentes indicadores cuyo objetivo es establecer un marco para la evaluación del Plan de Acción en términos de seguridad vial y gestión del tráfico.

Por otro lado, para cada una de las acciones del Plan se ha identificado al menos un indicador que va a permitir incorporar elementos cuantitativos para hacer el seguimiento y la evaluación.

Dada la excepcionalidad de los datos relativos al año 2020, como consecuencia de la situación de emergencia sanitaria provocada por la COVID-19, tomaremos como año de referencia 2019.

RETO I

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico	51	< 38
Número de personas heridas graves a causa de accidentes de tráfico	449	< 337
Número de personas motoristas fallecidas	16	< 12
Número de personas motoristas heridas graves	127	< 95
Número personas mayores de 64 años fallecidas	15	< 11
Número personas mayores de 64 años heridas graves	89	< 67
Número de personas ciclistas fallecidas	1	0
Número de personas ciclistas heridas graves	85	< 64
Número peatonas y peatones fallecidas	13	<10
Número peatonas y peatones heridas graves	91	< 68

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial	No	Sí
Número de alumnos/as de enseñanza no universitaria que participan en programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura	20.158	23.000
Número de horas ejecutadas en programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura dirigidos al alumnado de enseñanza no universitaria	390	450
Grado de satisfacción del alumnado y profesorado de enseñanza no universitaria sobre los programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura en los que han participado	-	Alcanzar un 90% de valoraciones entre 4(Bien) y 5(Muy bien)

RETO II

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de horas perdidas por las y los conductores derivado de incidencias en el tráfico.	3 M	2,7 M
Inversión destinada a la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.	1,8 M€	2,3 M€
Reorganización y redefinición de las funciones del actual CGTE.	No	Sí

RETO III

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de personas que acceden a la información sobre tráfico que comunica la Dirección de Tráfico desde sus canales (web, App, RR.SS...)	211.019	220.000
Número de infracciones de velocidad y resto de infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial	295.236	280.000
Número de positivos por consumo de alcohol, drogas y otras sustancias	5.058	4.200

RETO IV

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de acciones desarrolladas para disponer en la DT de un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo	-	Diseño y puesta en marcha del Modelo
Número de acciones encaminadas a la gestión del conocimiento que tenga en cuenta el Relevo Generacional	-	Modelo de gestión del conocimien-to desplega-do
Evolución de la rotación e interinidad en la plantilla: edad media de la plantilla de la DT	-	Reducción edad media de la plantilla de la DT

5 Financiación del Plan

Retos	Líneas Estratégicas	Inversión	
I Modelo de seguridad integral	**L1** Consolidar los mecanismos de **coordinación y cooperación** entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial	640.000,00	0,9%
	L2 Establecer programas de **formación, prevención y sensibilización** específicos para actuar sobre los **colectivos vulnerables**	3.659.600,00	5,4%
II Nuevas capacidades y nuevas amenazas	**L3** Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico	10.511.960,00	15,5%
	L4 Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**	7.504.955,00	11,1%
III Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía	**L5** Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación** y **encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil** así como de **transparencia y rendición de cuentas**	185.000,00	0,3%
	L6 Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**	19.041.777,30	28,1%
IV Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho	**L7** Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas, cualificadas, con sentido de pertenencia y satisfechas**	26.118.715,00	38,6%

2021
2025

VISION ZERO

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO