

BIDE SEGURTASUNEKO  
ETA MUGIKORTASUN SEGURU ETA JASANGARRIKO  
**PLAN ESTRATEGIKOA** EUSKADIN



2021  
2025



VISION  
ZERO

*Euskadi, auzolana*

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## Aurkibidea

0. Sarrera .....	03
1. Trafikoaren eta bide-segurtasunaren egoera Euskadin .....	08
2. Misioa, Ikuspegia, Printzipioak eta Erronka Estrategikoak .....	13
3. Ekintza plana .....	18
4. Aginte-taula estrategikoa .....	32
5. Planaren finantzaketa .....	36



**Sarrera**



## Aurkezpena

**Dokumentu honek 2020. urtean zehar egindako hausnarketaprozesuaren emaitzak jasotzen ditu, honako premisa hauek oinarritzat hartuta:**

**VISION  
ZERO**

**Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak gidatutako dokumentu honek Euskadiko trafikoaren eta bide-segurtasunaren egoerari buruz egindako azterketa- eta hausnarketa-prozesuaren alderdi garrantzitsuenak jasotzen ditu, 2025. urterako orientabide estrategiko nagusiak zehazteko helburuarekin.**

Prozesu horren emaitza gisa, **Euskadin Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko 2021-2025 Plan Estrategikoa**, aurkeztu da, asmo handiko Plan bat, Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailak eza-

rritako jarraibideekin bat datorrena. Plan hori arrakastatsua izan dadin, bide-segurtasunaren erronkarekin lotutako eragile publiko eta pribatu guztien lankidetzak behar da, Planak helburu argi bat identifikatzen baitu: istripu-tasa murriztea (**trafiko-istripuek eragindako Zero biktimaren ikuspegitik**) eta, horrela, Euskadi bide-segurtasunari eta trafikoaren kudeaketari dagokienez Europan erreferente bihurtzea, hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua murrizteko helburu orokorrak betez.

# Bide-Segurtasunaren mundu-mailako erronka: Garapen Jasangarrirako 2030 Agenda

**Bide-segurtasuna epe luzerako garapen jasangarrirako mugimenduaren zati integral bat bihurtu da gure gizarteetan. Bilakaera demografikoak eta mugikortasun pertsonalean eragiten duten aldaketek erronka gehigarriak planteatzen dituzte, eta horiei erantzun behar diegu**

Duela urte batzuetatik, bide-segurtasuna agenda politikotik landu beharreko funtsezko gaia bihurtu da. Osasunaren Mundu Erakundearen (OME) arabera, urtero milioi bat hirurehun eta berrogeita hamar mila pertsona hiltzen dira munduan trafiko-istripuen ondorioz (3.700 pertsona egunean). Izan ere, trafiko-istripuak dira 5 eta 29 urte bitarteko haur eta gazteen heriotza-arrazoi nagusia.

2020tik 2030era bitartean, trafiko-istripuek mundu osoan 500 milioi heriotza eta lesio ere eragingo dituztela aurreikusten da, eta, beraz, prebenitu beharreko epidemia eta krisi bat dira. Horregatik, NBEk onartutako Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren Garapen Jasangarrirako Helburuen (GJH) artean, bide-segurtasunarekin eta mugikortasun seguru eta jasangarriarekin lotutako hainbat helburu 2020tik 2030era bitartean, trafiko-istripuek mundu osoan 500 milioi heriotza eta lesio ere eragingo dituztela aurreikusten da, eta, beraz, prebenitu beharreko epidemia eta krisi bat dira. Horregatik, NBEk onartutako Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren Garapen Jasangarrirako Helburuen (GJH) artean, bide-segurtasunarekin eta mugikortasun seguru eta jasangarriarekin lotutako hainbat helburu zehazten dira:

**3. Helburua: Guztiontzat eta adin guztietan bizimodu osasungarria bermatzea eta ongizatea sustatzea.**

• **3.6. Helmuga:** *Hemendik 2020ra, erdira murriztea munduan trafiko-istripuen ondorioz eragindako heriotza eta lesioen kopurua.*

**11. Helburua: Hiriak eta giza kokaguneak inklusiboak, seguruak, erresilienteak eta jasangarriak izan daitezen lortzea**

• **11.2. Helmuga:** *Hemendik 2030era, pertsona guztientzako garraio-sistema seguru, arrazoizko, irisgarri eta jasangarria izateko aukera ematea eta bide-segurtasuna hobetzea, batez ere garraio publikoa areagotuz eta ahultasun-egoeran dauden pertsonen beharrei arreta berezia eskainiz (emakumeak, haurrak, desgaitasunen bat dutenak eta adineko pertsonak).*

Horrenbestez, Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren barruan bide-segurtasunera bideratutako helburu espezifikoak sartzea erantzukizun global bat da gobernuentzat zein eremu pribatuarentzat, eta funtsezko eragile bat da jasangarritasuneko beste helburu askotarako.



THE GLOBAL GOALS

# Europar Batasunaren 2021-2030 aldirako Bide-Segurtasunerako Ekintza-Plan Estrategikoa

Zenbatespenen arabera, EBn, galdutako bizitza bakoitzeko, beste 5 pertsonak lesio larriak jasaten dituzte, beren bizitzak goitik behera nahastuz (2019an, 120.000 pertsona inguru izan ziren). Trafiko-istripuen kanpo-kostua 280.000 milioi euro ingurukoa da, hau da, EBko BPGaren % 2 ingurukoa. Nazio Batuen Erakundeak zehaztutako Garapen Jasangarriko Helburuak erreferentziatzat hartuta, Europar Batasunak heriotzak eta, lehenengoz,

lesio larriak % 50 murrizteko helburuak ezarri ditu 2021-2030 aldirako bide-segurtasuneko bere politikaren esparruan. Helburu horiek lortzen laguntzeko, Batzordeak bide-segurtasunerako esparru komun bat proposatu du 2021-2030 aldirako, besteak beste, honako ekintza hauek jasotzen dituen ekintza-plan batekin batera:

## Errepide eta bazterbide seguruak

«Sistema Seguruaren» ikuspegiak errepideak, haien diseinua, trazadura eta abiadura-mugak egokitzea esan nahi du, istripuek heriotza eta lesio larriak eragin ez dezaten.

## Bide-segurtasunaren gobernantza hobetzea

EBko bide-segurtasunari buruzko datuek islatzen duten geldialdi-joerari aurre egiteko ezinbestekoa da «Sistema Seguruaren» ikuspegi berria. Planteamendu horren baitan, helburu argiak ezarri behar dira, eta sektore guztien eta bide-sarearen erabiltzaile guztien ekintza itundu bat behar da.

## Errepideen erabilera seguruak

Bide-sarearen erabiltzaileen portaera ezinbestekoa da istripu larriei aurrea hartzeko. Erregelamenduaren berrikusteko proposamenak onura garrantzitsuak eragingo ditu segurtasunari dagokionez (abiaduran laguntzeko sistema adimendunak, logura antzemateko teknologia edo, alkohola kontsumituz gero, blokeatzeko gailuetarako interfaze normalizatuak).

## Larrialdiari emandako erantzunaren azkartasuna eta eraginkortasuna

Istripu baten ondoren arreta eraginkorra emateak murriztu egiten ditu jasandako lesioen ondorioak. Testuinguru horretan, jarraipen estua egin behar zaie eCall sistema (istripu bat izanez gero larrialdietara deitzeko sistema automatizatu) hedatu izanaren ondorioei.

## Bide-segurtasuna etorkizuneko egoeretara egokitzea

Konektagarritasunak eta automatizazioak sekulako potentziala eskaintzen dute, epe luzera, bide-segurtasunerako. Dena den, haien arriskuak aztertu behar dira. Horrenbestez, eta mugikortasun-paketearen barruan, Batzordeak mugikortasun konektuari eta automatizuari buruzko estrategia integral bat proposatzen du.

## 2030. Urterako mundu osorako helburuak: Stockholmeko adierazpena

**Zero Ikuspegia, Sistema Seguruaren ikuspegiarekin integralagoa da eta jardun dezaketen sektore eta erakunde guztiak hartzen ditu barne, betiere joera aldatzeko eta errepideetako istripu-tasa saihesteko helburuarekin, hildakoen edo zauritu larrien kopurua murriztuz.**

2020ko otsailean, Bide Segurtasunari buruzko Munduko III. Ministro Konferentzia egin zen Stockholmen, «2030erako Munduko Helburuak lortuz». Nazio Batuen Batzarrak bultzatutako konferentzia hori Osasunaren Mundu Erakundeak (OME) eta Suediako gobernuak babestu zuten, eta 2021etik 2030era bitartean mundu osoan bide-segurtasuna hobetzeko behar-beharrezkoak diren neurriak eztabaidatzea eta planteatzea izan zuen helburu.

Konferentziaren amaieran, «Stockholmeko Adierazpena» onartu zen. Agiri horretan, 2030 Agendan jasotako helburuak betetzeko konpromisoa berresten da, eta 2030era arteko orientabide nagusiak finkatzen dira, mundu-mailako bide-segurtasuna hobetzeko.

Hori guztia, epe luzera bide-segurtasunaren ikuspegi integratura ahalik eta gehien hurbiltzeko helburuarekin: Sistema Segurua eta Zero Ikuspegia, hau da, 2050erako errepideetan hildako zero biktimara iristea (helburu bera aplika dakieke zauritu larriei ere).

Ikuspegi hori giza faktore indibidualetik haratago doa istripuen kausa gisa, eta komunikazio-kanpainak, sentsibilizazio- eta informazio-ekintzek eta abarrek bakarrik izan dezakete eragina. Horrela, Sistema Seguruaren *Zero Ikuspegi* berritua integralagoa da, eta jardun dezaketen sektore eta erakunde guztiak hartzen ditu barne, betiere joera aldatzeko eta errepideetako istripu-tasa saihesteko helburuarekin, hildakoen edo zauritu larrien kopurua murriztuz.



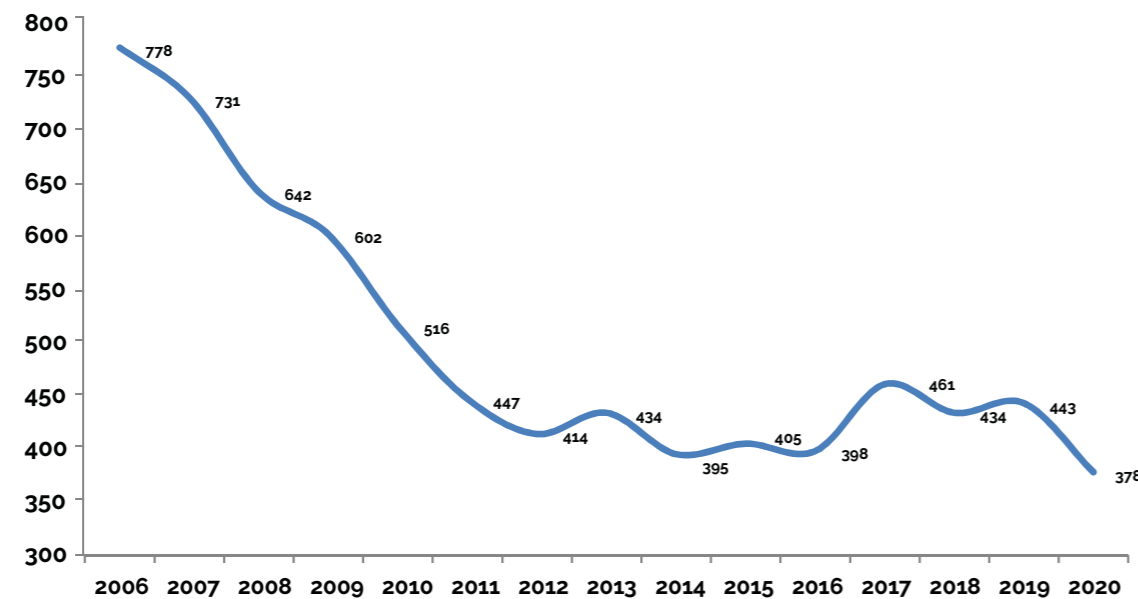
**1**

# Trafikoaren eta Bide- Segurtasunaren egoera Euskadin



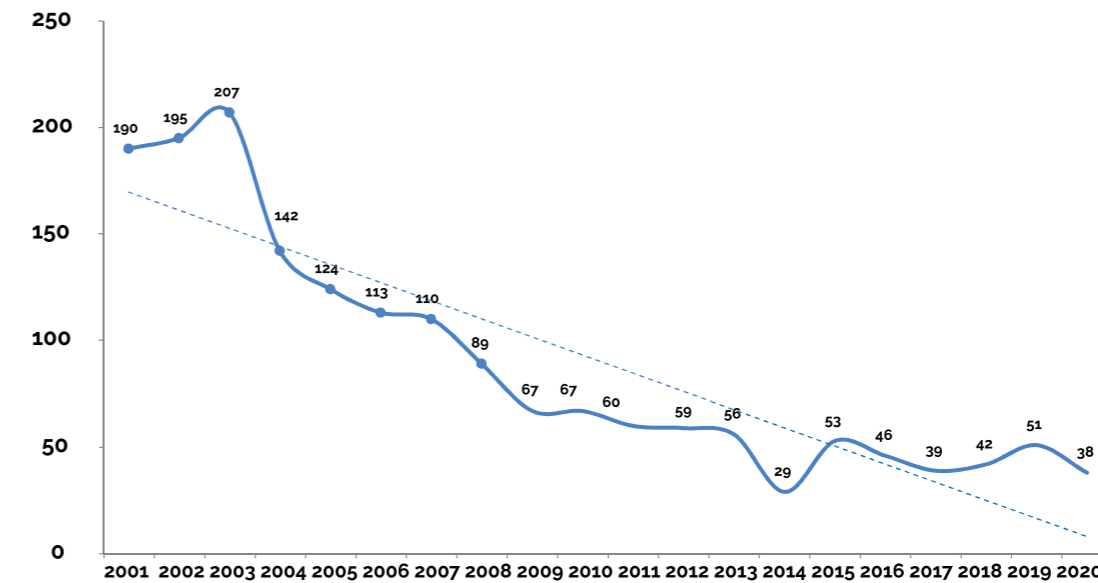
2000. urtean, Euskadin 200 pertsona baino gehiago hil ziren trafiko-istripuen ondorioz. Gaur egun, istripu-tasaren zifrak jaitsi egin dira, eta 40 eta 50 pertsona inguru dira hildakoak. Beraz, beheranzko joera finkatu da, azken urteetan datua egonkortu egin baita. Gauza bera gertatu da larri zauritutako pertsonekin: kopurua egonkortu egin da, 400 eta 450 artean urteko.

Larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera 2006-2020\*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. EJ. \* 2020ko behin-behineko datuak.

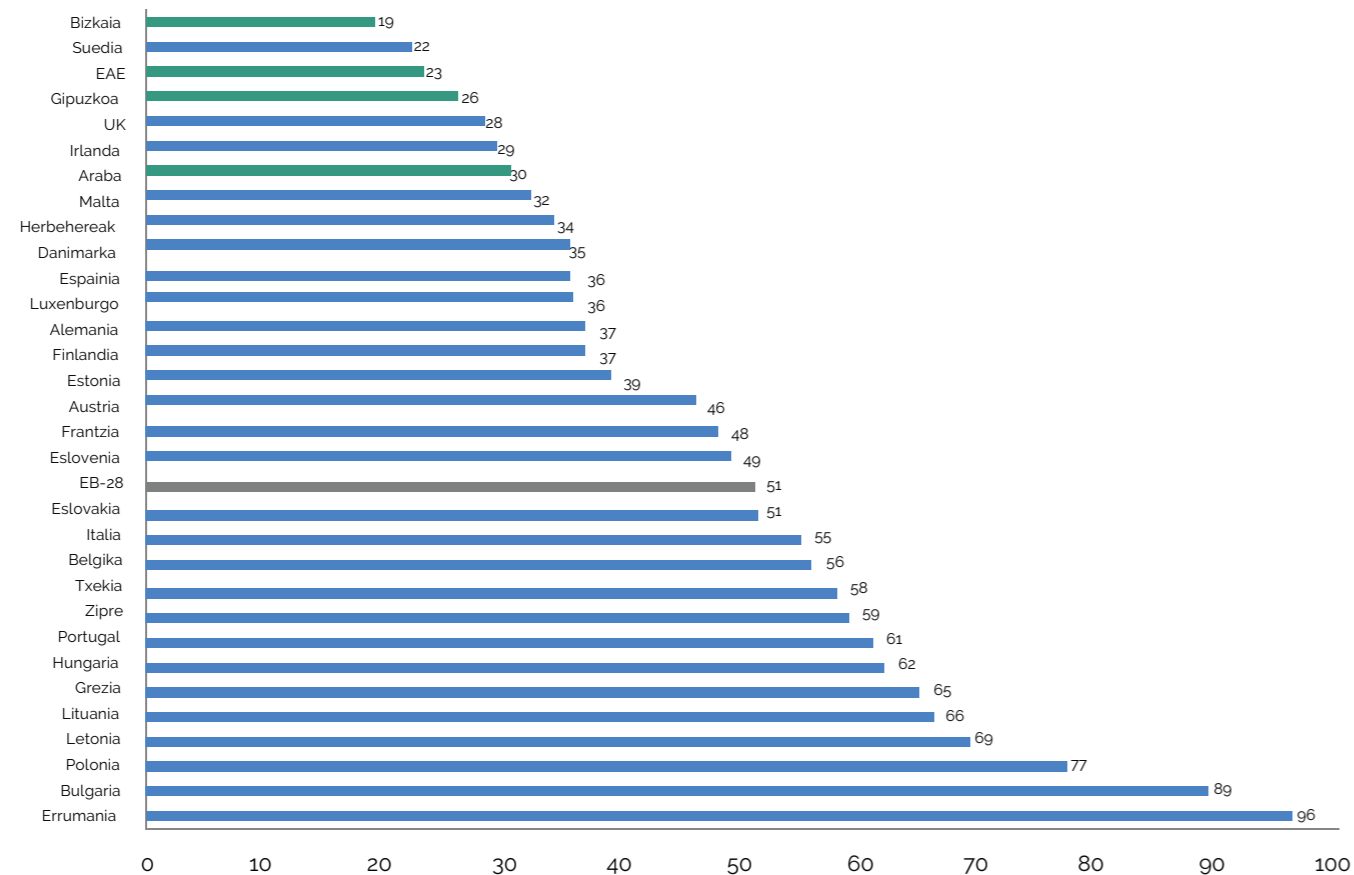
Hildako pertsona-kopuruaren bilakaera 2001-2020\*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. EJ. \* 2020ko behin-behineko datuak.

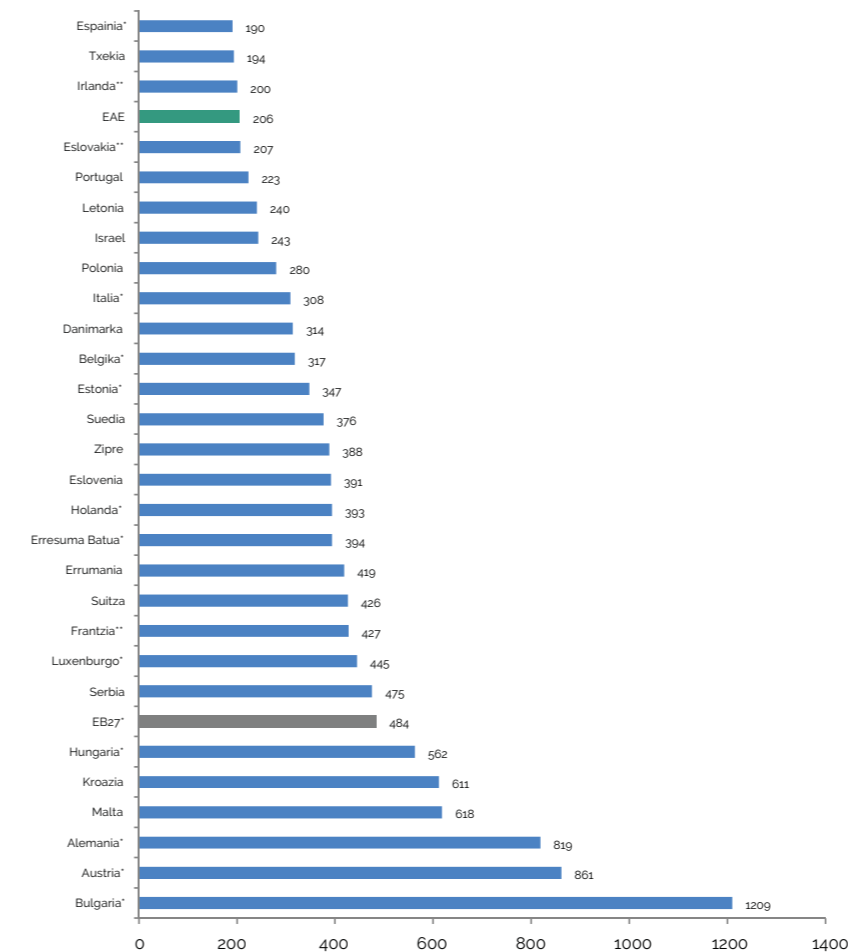
## EBko herrialdeekin alderatuta, ikusten da EAEk duela hildako eta larri zauritutako pertsonen tasarik baxuena Europako milioi bat biztanleko.

### Hildako pertsonen tasa, milioi bat biztanleko (2019), EB.



Iturria: Bertan egina, UE Road Safety Vademecum, EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekariko eta EUSTATEko datuak oinarritzat hartuta.

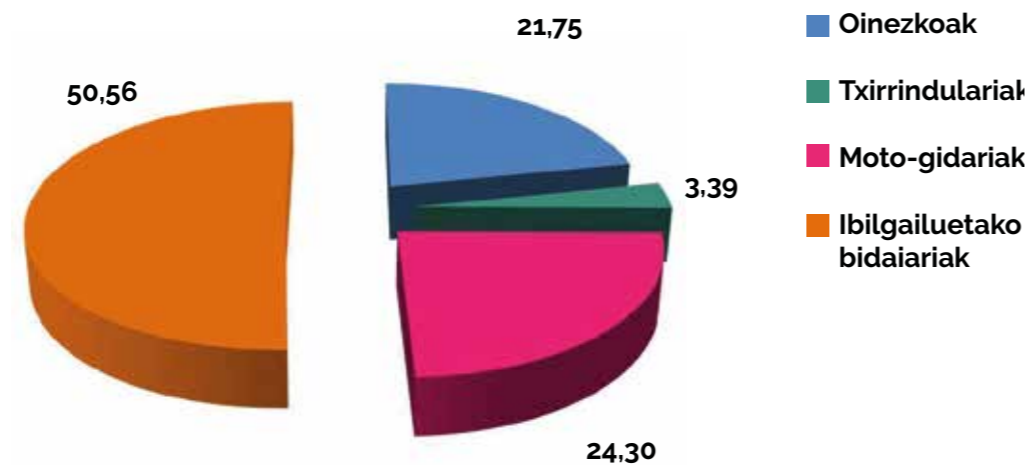
### Larri zauritutako pertsonen tasa, milioi bat biztanleko (2019), EB.



Iturria: Bertan egina, UE Road Safety Vademecum, EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekariko eta EUSTATEko datuak oinarritzat hartuta. \*2018ko datuak. \*\*2017ko datuak.

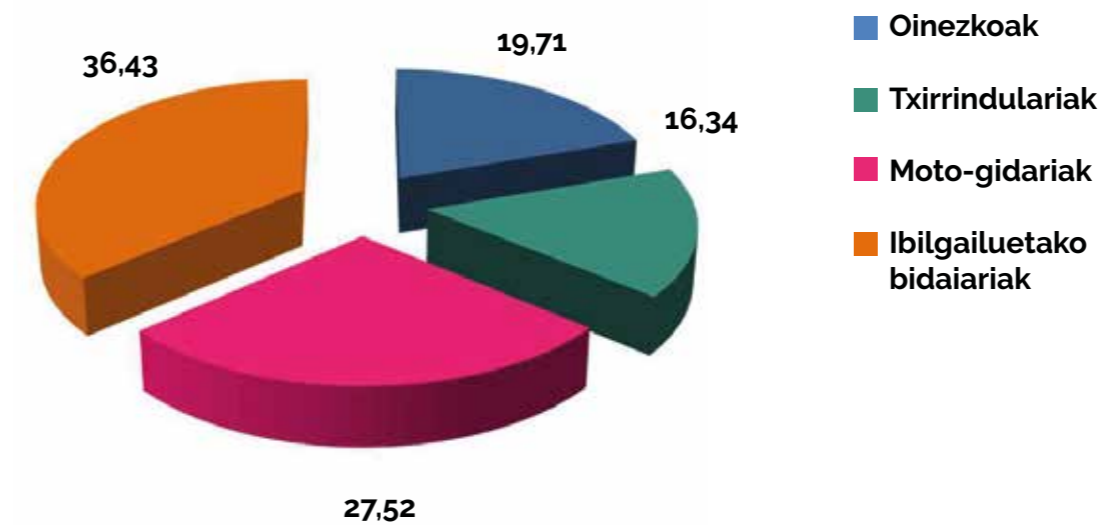
Euskadin oso baxuak dira istripu-tasaren zifrak eta, beraz, argiago identifika daitezke arazoak. Horregatik, ad hoc estrategiak zehaztu daitezke kolektibo zaurgarriekin. Izan ere, 2013-2020 aldian, trafiko-istripuetan hildako pertsonen erdia kolektibo kaltebera batekoa zen, hau da, oinezkoa, txirrindularia edo motorzalea, eta ehuneko hori % 63,6ra igotzen da larri zauritutako pertsonen kasuan.

Hildako pertsona-kopuruaren banaketa, tipologiaren arabera 2013-2020\*. Metatutako datuak.



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. EJ. \* 2020ko behin-behineko datuak.

Larri zauritutako pertsona-kopuruaren banaketa, tipologiaren arabera 2013-2020\*. Metatutako datuak.

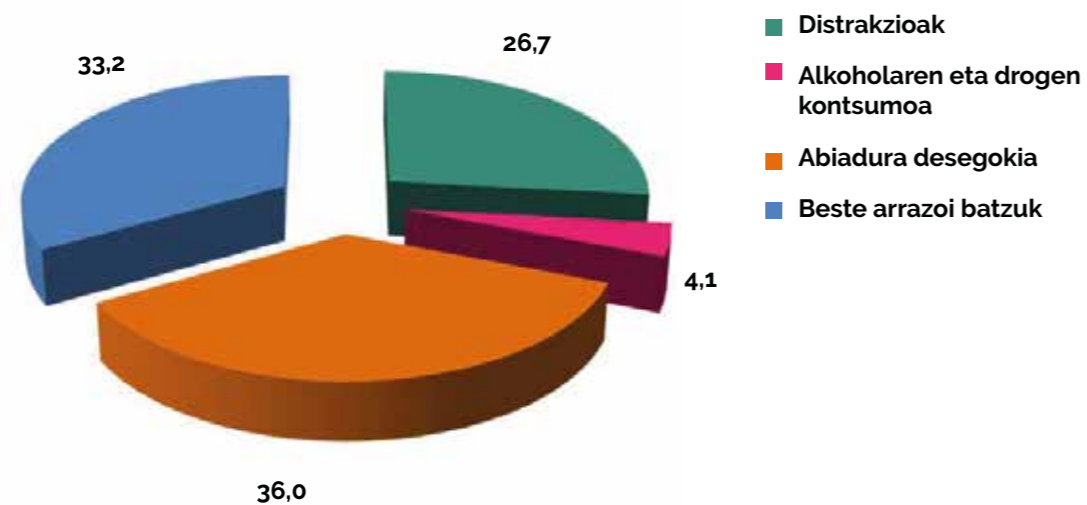


Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. EJ. \* 2020ko behin-behineko datuak.

## Hiru dira EAEko kaleetan eta errepideetan biktimak dituzten istripuen ia % 70etan errepikatzen diren faktoreak:

- Distrakzioak gidatzen ari garen bitartean (mugikorra eta beste gailu batzuk, nekea, logura...).
- Alkoholaren eta drogen kontsumoa gidatzean.
- Abiadura desegokia (segurtasun-tarterik ez uztea eta gidatzen ari garen bidearen inguruabarretara ez egokitzea).

## Ertzaintzak 2015-2019 urteetan erregistratutako istripuen arrazoiak. Metatutako datuak.



Iturria: Ertzaintza. Trafiko Zuzendaritza. EJ.



2

## Misioa, ikuspegia, printzipioak eta erronka estrategikoak





# Printzipioak



## GERTUTASUNA

Pertsona guztienganako jarrera irekia eta hurbi-la mantentzen dugu. Errepideak eta kaleak erabiltzaile guztientzat seguruagoak izan daitezela ulertu eta lortu behar dugu, batez ere zaurgarrirentzat, hala nola oinezkoentzat, adineko pertsonentzat, moto-gidariarentzat eta txirrindularientzat.



## KONPROMISOA

Bide-segurtasunarekiko konpromisoa partekatu egin behar da errepideak eta kaleak diseinatu, eraiki, kudeatu eta erabiltzen dituztenen artean, baita arauak betearazten dituztenen artean ere. Erabiltzaileek kultura-aldaketaren eraikuntzan eta gure bideen erabilera seguruan parte hartu behar dute, baina erantzukizunaren eta bide-segurtasunaren aldeko konpromisoaren zama ezin zaie haiei bakarrik egotzi. Eragile eta erakunde publikoek ere konpromiso argia dugu Euskadiko kale eta errepideetan istripu-tasa murrizteko erronkarekin, eta mugikortasun seguruko ingurune bat eskaini behar diegu errepideen erabiltzaileei. Gure estrategiak eta esku-hartzeek erantzukizun kolektiboa bermatu behar dute, baita kontuak modu egokian eman daitezela ere.



## KONFIANTZA

Kale eta errepideen erabiltzaile guztiek erabaki onak har ditzatela eta horiek erabiltzen dituztenean araudia bete dezatela espero dugu. Hala ere, pertsonak akatsak egiten dituztela onartzen dugu, baita batzuek beharrezkoak ez diren arriskuak hartzen dituztela ere.



## ZERBITZURAKO BOKAZIOA

Herritarrentzako balioa sortzeko konpromisoa geureganatzen dugu, publikoa denaren etika oinarritzat hartuta. Gure arau- eta inbertsio-esparruetan lehentasuna izan behar dute bide-segurtasuneko helburuek, baita gizarte-arlokoek ere, hala nola osasun publikoak eta jasangarritasunak. Ez dute aukerako osagarriak izan behar.



### GARDENTASUNA ETA GOBERNU ONA

Ingurunearekiko konpromisoa dugu, betiere gizartearen arau eta printzipio etikoak errespetatuz, eta konfiantza gardentasunean, gizarte-erantzukizunean eta gobernu onean oinarrituta sortuz. Erakunde eta eragile arduradunen arteko informazioak, lankidetzak eta koordinazioak ahalik eta handiena izan behar du.



### LIDERGOA ETA TALDEA

Modu bateratuan eta koordinatuan lan egiten dugu, lidergo aktiboak gidatuta. Gure eskumenen banaketa dela-eta, funtsezkoak dira erakundeen eta sailen arteko koordinazioa eta lankidetzak. Sistemaren zati guztien segurtasuna hobetu behar da (errepideak, abiadurak, ibilgailuak eta errepidearen erabilera), horrela, zati batek huts egiten badu, gainerakoek kaltetutako pertsonak babesten jarraitu dezaten. Horrek zera esan nahi du, istripuak gertatzen direnean, adibidez, heriotza eta lesio larriak saihestu egin daitezkeela ibilgailu seguruagoak erabilia, azpiegiturak modu seguruagoan diseinatuta eta bidearen ez-azgarrietarako abiadura egokiak ezarrita.



### BILAKAERA

Etengabe berritzen eta hobetzen dugu. Eskura ditugun ahalik eta zientziarik eta informaziorik onenetan oinarrituz hartu behar dira erabakiak, eta etengabeko ikaskuntzaren eta sistema-hobekuntzaren ingurune batean jardun behar da. Trafikoaren eta bide-segurtasunaren arloan sortzen ari diren arazo berri izan behar dugu. Hurrengo hamarkadan, irtenbide teknologiko berriak garatuko dira trafikoaren kudeaketari eta bide-segurtasunari dagokienez. Era berean, arazo berriak sortuko dira. Horregatik, funtsezkoa da ikerketan, teknologian eta modelizazioan inbertitzea, funtsezko esku-hartzeak eta erabakiak aurrez jakinarazteko. Bide-segurtasuneko gure ekintzek prozesu erregular batean, datu-bilketan eta emaitzen ebaluazioan oinarritu behar dute, zerk funtzionatzen duen, zerk funtzionatzen ez duen edo zer aldatu behar den ikusteko, hala, ahalik eta ahaleginik handiena egiteko eta aldaketa etengabe onartzen dela lortzeko.

# Erronka estrategikoak

Planaren erronka estrategikoak bat datoz Euskadiko Segurtasun Publikoaren Plan Orokorrean zehaztutakoekin, baina horien ikuspegia eta edukia behar bezala egokitzen dira bide-segurtasunaren eta trafikoaren kudeaketaren errealitatera.

## SEGURTASUN INTEGRALAREN EREDUA

Trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren esparruan funtsezkoa da Segurtasun Integralaren Eredura igarotzea, eta horretarako, hainbat erakunde eta agentzia instituzional eta pribaturen lankidetzeta eta erantzunkidetasuna behar dira, baita herritarrena ere. Hori lortzeko, ezinbestekoa da Euskadiko kaleetan eta errepideetan istripu-tasa murrizteko erronkarekin konprometituta dauden eragile eta erakunde guztien lidergoan, lankidetzan eta koordinazioan sakontzen jarraitzea.

## GAITASUN BERRIAK ETA MEHATXU BERRIAK

Eraldaketa digitala aukera bikaina da datuak denbora errealean izateko, trafikoaren arintasuna bermatzeko (kudeaketan erantzuteko denborak erraztuko dituzten tresna berriak ezarriz) eta bide-segurtasuna hobetzeko. Hurrengo hamarkadan, irtenbide teknologiko berriak garatuko dira trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan. Bizikidetzarekin lotutako arazo berriak ere sortuko dira, mugitzeko modu berriei. Horregatik, oso garrantzitsua da ikerketan, teknologian eta modelizazioan inbertitzea, funtsezko esku-hartzeak eta erabakiak aurrez jakinarazteko.

## HERRITARREN ITXAROPENAK ETA GERO ETA ESKAKIZUN HANDIAGOA

Kanal digital berriei esker, komunikazio zuzena eta iraunkorra izan dezakegu herritarrekin, horrela, gizartea trafikoaren eta bide-segurtasunaren inguruan sentzibilizatu, informatu eta ahalduntzeko.

## LANTALDE PROFESIONAL NAHIKOA ETA EGONKORRA, POZIK DAGOENA

Trafiko Zuzendaritzako profesionalak konpromisoa eta eskumena izan arren, plantillen dimentsionatze- eta egonkortze-premiak jorratu behar dira, batez ere belaunaldien arteko erreleboa kontuan hartuta. Bestalde, horrek profilak errealitate berrietara egokitzeko aukera ematen du, eta oso erakargarriak dira prestakuntza- eta trebakuntza-maila handiko gazte profesionalak txertatzeko.

3

## Ekintza-plana



Erronkak

Lerro estrategikoen

Ekimenak

Ekintzak

Kapitulu honetan ekintza-plana garatzen da, Euskadiko segurtasunaren gaur egungo egoeran oinarrituz identifikatu diren arriskuei erantzuteko zehaztua. Horretarako, erronka estrategiko bakoitzari aurre egiteko ezarri diren jarduera-lerroak, ekimenak eta ekintzak aurkezten dira lehenik eta behin.

# Lerro estrategikoak

Erronkak	Lerro estrategikoak
<b>I Segurtasun integralaren eredu</b>	<b>L1</b> Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko <b>koordinazio- eta lankidetz</b> -mekanismoak finkatzea <b>L2</b> Kolektibo zaugarriengan jarduteko <b>prestakuntza-, prebentzio- eta sentsibilizazio-</b> programa espezifikoa ezartzea
<b>II Gaitasun berriak eta mehatxu berriak</b>	<b>L3</b> Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesaren areagotzeko <b>tresna berriak ezartzea</b> <b>L4</b> <b>Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu</b> bat garatzea
<b>III Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa</b>	<b>L5</b> Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea <b>herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko</b> <b>L6</b> <b>Herritarrekin bi noranzkoko komunikazio zuzena</b> ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea
<b>IV Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena</b>	<b>L7</b> Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona <b>konprometituak eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak</b>

Lerro estrategikoak

Lerro estrategikoen deskribapena

**I. Erronka. Segurtasun integralaren eredua**

**L1** Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikatur dauden erakunde eta agentzia guztien arteko **koordinazio- eta lankidetz**-mekanismoak finkatzea

Euskadiko trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean nolabait esku hartzen duten erakunde guztien artean koordinazio- eta lankidetz-mekanismoak indartzea da helburua, eta beharrezkotzat joz gero, berriak sortzea.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea.
2. Bide nagusien eta bigarren mailako errepideen erakunde titularrekin koordinazioa eta lankidetz indartzea, baita tartean dauden beste erakunde eta agentzia publiko eta pribatu batzuekin ere, hala, trafikoaren kudeaketa eta bide-segurtasuna hobetzeko.
3. Erresilientzia indartuko duen arriskuak kudeatzeko sistematika bat garatzea eta ezartzea, trafikoan gerta daitezkeen gorabeheren aurrean erantzun azkar eta eraginkorrak artikulatuz.

**L2** Kolektibo zaurgarriengan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta **sentsibilizazio**-programa espezifikoak ezartzea

Bide-segurtasunari heltzea da helburua, istripuen aurkako prebentzioan oinarrituta eta kolektibo zaurgarriengan duen eraginari arreta berezia jarrita.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Talde zaurgarrien artean trafiko-istripuei aurrea hartzeko kontzientziazio eta bide-hezkuntzako programa eta plan espezifikoak sustatzea.

## II. Erronka. Gaitasun berriak eta mehatxu berriak

**L3** Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesa areagotzeko **tresna berriak** ezartzea

IKTek trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren esparru guztietan eskaintzen dituzten gaitasunak ahalik eta gehien aprobetxatzea da helburua.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko komunikazio-bideak monitorizatzeko sistema teknologikoak indartzea.
2. Zirkulazioaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan Berrikuntza kudeatzeko eredu bat diseinatzea eta ezartzea.

**L4** Adimenak gidatutako **bide-segurtasuneko eredu bat** garatzea

Trafikoaren kudeaketarekin eta bide-segurtasunarekin lotutako jarduera guztia informazio fidagarrian eta egokian oinarrituta egotea da helburua, hainbat iturritatik datorren eta modu integralean ustiatuta dagoen informazioa, hain zuzen.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Euskal errepideetan, trafikoaren kudeaketari eta informazioari dagokionez eraginkortasuna handitzea, metadatuak edo datu masiboen bitartez Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko eta Informazioa emateko Zentroan.
2. Bide-segurtasuna hobetzeko informazio-sistema konbinatuak garatzea.

### III. Erronka. Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa

**L5** Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea **herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko**

Herritarrengan eta gizarte zibilarengan konfiantza sortzea da helburua, baita herritarrek eta gizarte zibilak trafikoaren kudeaketari eta bide-segurtasunari dagokienez dituzten beharrak eta itxaropenak zehaztasunez eta lehen eskutik ezagutzea ere.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea.
2. Kontrol- eta komunikazio-mekanismoak ezartzea, herritarrei gardentasuna eta kontu ematea bermatzeko.

**L6** Herritarrekin bi noranzkoko komunikazio zuzena **ahalbidetuko** duten mekanismoak eta kanalak ezartzea

Batetik, euskal sistemako herritarrek eta erakundeek informazioa denbora errealean trukatu ahal izan dezatela da helburua, horiek guztiek ahalik eta modurik egokienean eta informatuenean jardun dezaten edozein gorabeheraren aurrean. Bestalde, sarbide elektronikoa erraztu nahi zaie trafikoaren arloko zerbitzu publikoei.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Herritarrekin zuzenean komunikatzeko bi noranzkoko mekanismoak artikulatzea.
2. Izapideak arintzea, prozedurak sinplifikatzea eta horietara sarbidea erraztea, administrazio-bulegoetara eraman beharrik izan gabe.

## IV. Erronka. Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena

**L7 Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona konprometituak** eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak

Ahalik eta lantalde profesional onenak izatea da helburua, segurtasunaren aurkako mehatxuei aurre egiteko, trebakuntzaren nahiz motibazioaren ikuspegitik.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Ikuspegi parte-hartzailea duen lidergo-eredu baten alde apustu egitea.
2. Erakundeak behar dituen kualifikazio-mailak ziurtatzea.
3. Ezagutzaren kudeaketa sistematizatzea.
4. Barne-komunikazioa lantzea.
5. Aintzatespena sistematizatzea.

# Ekimenak eta ekintzak

## I. Erronka. Segurtasun integralaren eredua

Ekimenak

Ekintzak

### L.1 Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko koordinazio- eta lankidetzaren mekanismoak finkatzea

1.1 Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea.

1.2 Bide nagusien eta bigarren mailako errepideen erakunde titularrekin koordinazioa eta lankidetzaren indartzea, baita tartean dauden beste erakunde eta agentzia publiko eta pribatu batzuekin ere, hala, trafikoaren kudeaketa eta bide-segurtasuna hobetzeko.

1.3 Erresilientzia indartuko duen arriskuak kudeatzeko sistematika bat garatzea eta ezartzea, trafikoan gerta daitezkeen gorabeheren aurrean erantzun azkar eta eraginkorrak artikulatuz.

1.1.1 Erregulazioen mapa identifikatzea.

1.1.2 Itunaren edukia eta idazketa zehaztea.

1.1.3 Gobernantza-eredu bat eta haren jarraipen-sistematika ezartzea

1.2.1 Hitzarmena sinatu ondoren, errepideen erakunde titularrekin eta autobideen kudeatzaileekin datuak eta irudiak truka daitezela sustatzea, hiriarteko trafikoaren hobeto kudeatzen saiatzeko.

1.2.2 Bide Segurtasuneko Batzordearen lana indartzea, berariazko lantaldeak garatuz.

1.2.3 Trafiko Zuzendaritzatik, bide-segurtasunari buruzko prestakuntza-programak garatzea operadore juridikoentzat (epaile, fiskal eta abokatuentzat).

1.2.4 Europa barneko Errepideen Sarean trafikoari buruzko informazioa trukatzeko egiten diren erabaki eta ekitaldietan laguntzea eta parte hartzea

1.3.1 Trafikoa kudeatzeko planak protokolatzea, Ertzaintzaren lurralde-unitateekin lankidetzan.

1.3.2 Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko Zentroan (ETKZ) Ertzaintzaren arduradun bat izateko aukera aztertzea, gorabeheraren bat gertatuz gero, erabakiak azkarrago hartzeko eta trafikoa kudeatzeko berariazko planak aplikatzeko.

## L.2 Kolektibo zaugarriengan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta sentsibilizazio-programa espezifikoak ezartzea

2.1 Talde zaugarrien artean trafiko-istripuei aurrea hartzeko kontzientziazio eta bide-hezkuntzako programa eta plan espezifikoak sustatzea.

2.1.1 Unibertsitez kanpoko hezkuntza-sistemako ikasleei bideratutako trafiko-istripuen prebentziorako sentsibilizazio-ekintzak berriz zehaztea eta garatzea, mugikortasun seguruaren eta jasangariaren erronka berrien esparruan.

2.1.2 Errepideetako arrisku-taldeekin lan egiten duten hezitzaileei bideratutako prestakuntza eskaintzea.

2.1.3 Bide-hezkuntzako programak garatzen dituzten udaltzaingoetako eta Ertzaintzako langileei prestakuntza eta laguntza eskaintzea.

2.1.4 Istripuen prebentzioari eta portaera seguruak sustatzeari buruzko sentsibilizazio-programak egitea kolektibo zaugarrien artean: moto-gidariak, adineko pertsonak, txirrindulariak eta MPlak (Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak).



## II. Erronka. Gaitasun berriak eta mehatxu berriak

Ekimenak

Ekintzak

### L.3 Trafiko zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesa areagotzeko tresna berriak ezartzea

3.1 Trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko komunikazio-bideak monitorizatzeko sistema teknologikoak indartzea.

3.2 Zirkulazioaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan Berrikuntza kudeatzeko eredu bat diseinatzea eta ezartzea.

3.1.1 Monitorizazio-sarea berritzea eta ITS (Garraio-sistema adimendunak) ekipamenduak instalatzea: aforatzaileen sarea eguneratzea, FCD (Floating Car Data) erabileran oinarritutako garapenak, radarren renove plana, OCR teknologia ezartzea (karaktereen ezagupen optikoa), etab.

3.1.2 Bide nagusietan eta bigarren mailako errepideetan trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko datuak biltzeko eta ustiatzeko informazio-sistema integratu berriak gaitzea (Tomtom, Geotrafic...).

3.1.3 Trafikoa kudeatzeko sistemetatik (kamerak, bidesariak, etab.) jasotako ibilgailuen matrikula-datu guztiak biltegitzatzeko sistemetara sartzera, bai eta udaletako eta enpresa pribatuetako sistemetara ere (batez ere aparkalekuak), aldi berean erabiltzeko, beste datu-base batzuekin alderatuz, hala nola SIS RECAST (Schengen informazio-sistema).

3.2.1 Trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan berrikuntzaren esparru estrategikoa ezartzea: helburuak, irismena, ikuspegia...

3.2.2 Berrikuntza eta hobekuntza kudeatzeko behar diren prozesuak, antolamendu-egitura eta baliabideak identifikatzea eta zehaztea.

3.2.3 Oinarritzko talde bat sortzea eta berrikuntza eta hobekuntza kudeatzeko ereduak ezartzea.

3.2.4 Europako erakundeekin trafikoen kudeaketarekin eta bide-segurtasunarekin lotutako ikerketa-proiektuetan parte hartzea.

3.2.5 Unibertsitate-erakundeekin aliantzak eta lankidetzak ezartzea ikerketa-proiektuak garatzeko.

3.2.6 Bide Segurtasunaren Euskal Behatokitako ikerketak egiten laguntzea, EHUrekin sinatutako hitzarmenaren bidez.

#### L.4 Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea

- 4.1 Euskal errepideetako trafikoaren kudeaketan eta informazioan eraginkortasuna handitzea, Euskadiko Trafikoaren Kudeaketa eta Informazio Zentroan metadatuak/datu masiboak erabiliz.
  - 4.1.1 Hainbat iturritatik datorren informazioa modu integratuan ustiatzeko tresna eta funtzio analitiko berrien erabilera sustatzea, trafikoaren egoerari buruzko ezagutza handiagoa izateko eta, horrela, gorabeherari erantzuteko denborak murrizteko eta herritarrei informazio zehatzagoa eta testuinguruan kokatua eskaintzeko.
  - 4.1.2 Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko eta Informazioa emateko Euskadiko Zentroko aretoko langileen eginkizunak berriz zehaztea, eta informazio integratuaren ustiapenaren eta analisiaren inguruan dituzten eskumenak eta gaitasunak egokitzea.
  - 4.1.3 Zentroaren barruan, «Informazioa Kudeatzeko Unitate» bat sortzea.
  - 4.1.4 Trafikoa simulatzeko eta modelizatzeko tresna integratuak garatzea, hainbat informazio-iturri oinarritzat hartuta: jatorria-helmuga matrizeak, denbora errealeko datuak (FCD), intentsitateak kalkulatzeko tresnak...
  - 4.1.5 Garraio bereziak monitorizatzeko, geoposizionatzeko, baimentzeko eta kontrolatzeko aplikazio bat garatzea.
  
- 4.2 Bide-segurtasuna hobetzeko informazio-sistema konbinatuak garatzea.
  - 4.2.1 Ikerketaren arloan, "Trafiko-istripuen biktimen euskal erregistroa" optimizatzea.
  - 4.2.2 «Road – Safety» tresna, bide-segurtasunari buruzko azterlanak eta analisiak egiteko (istripu-tasa, geolokalizazioa...).
  - 4.2.3 Bide-segurtasunari buruzko ebaluazio-txostenak eta berariazko azterketak egitea.

### III. Erronka. Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa

Ekimenak

Ekintzak

#### L.5 Dinamika sistemiko eta egituratu bat artikulatzea herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko

- 5.1 Herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko dinamika sistemiko eta egituratu bat artikulatzea.
  - 5.1.1 Gizarte zibilarekin, herritarren elkarteekin eta kolektiboekin harremanetan jartzeko sare baten sorreran sakontzea, komunikaziorako bide egonkorak ezartzeko eta, horrela, herritarren eskaerak jasotzeko.
  - 5.1.2 Gizartearekin elkartzeko sistema egonkor bat finkatzea, herritarrek bide-segurtasunaren arloan dituzten kezkek ezagutzeko eta horien eskaerei erantzuteko.
  - 5.1.3 Bide-segurtasunarekiko konpromisoa duten enpresen Innovabide Sarea indartzea, horien barne-kudeaketan oinarrituz.
  - 5.1.4 Bide-segurtasunaren arloko ezagutza transferitzea eta sortzea, jardunaldi profesionalak eginez.
- 5.2 Kontrol- eta komunikazio-mekanismoak ezartzea, herritarrei gardentasuna eta kontu ematea bermatzeko.
  - 5.2.1 Informatzeko eta kontu emateko mekanismoak hobetzea: bide-segurtasunaren bilakaerarekin lotutako datuak, istripu-tasari buruzko informazio estatistiko eguneratua. Ad hoc aplikazio bat diseinatzea.

## L.6 Herritarrekin bi noranzkoko komunikazio zuzena ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea

6.1 Herritarrekin zuzenean komunikatzeko bi noranzkoko dinamika sistematikoa eta egituratu bat artikulatzea.

6.2 Izapideak arintzea, prozedurak sinplifikatzea eta horietara sarbidea erraztea, administrazio-bulegoetara eraman beharrik izan gabe.

6.1.1 Herritarrei EAEko bide-sareko trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko informazioa zuzenean, berehala eta modu erabakigarrian emateko mekanismoak sustatzea.

6.1.2 Arrisku-egoerak pertsonalizatzeko gaitasuna duen herritarrentzako abisu- eta alerta-sistema bat ezartzea, autobabesa informazio egiazko, azkar eta osoaren bidez bermatu ahal izateko.

6.1.3 Bitarteko digitalen erabilera sustatzea (sare sozialak, mezularitza-aplikazioak, aplikazio propioak) herritarrekin harremanetan egoteko, betiere trafikoko gorabeheri buruzko informazioa biltzeko eta helarazteko helburuarekin.

6.1.4 Herritarrei bide-segurtasunari buruzko alerten eta aholkuen berri emateko sare sozialen erabilera sustatzea, herritarren iradokizunei eta eskaerei erantzunez.

6.1.5 trafikoa.eus webgunearen eta aplikazioaren diseinua eta edukiak ingurune irekiagoetara egokitzea.

6.1.6 Arauaren zergatia eta araua ez betetzearen ondorioak azaltzeko kanpainak garatzea.

6.2.1 Administrazio-prozedura guztiak sinplifikatzea eta digitalizatzea, herritarrek erabateko izapidetze elektronikoa egin ahal izan dezaten eta une oro beren prozeduren egoeraren berri izan dezaten.

6.2.2 Zehapen-prozeduraren aplikazioa guztiz berritzeko oinarriak ezartzea.

6.2.3 Tresna informatikoetan garapen eta aldaketa berriak egitea, hala, baimen-, kontrol- eta zehapen-espeditenteen izapidetzea hobetzeko.

## IV. Erronka. Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena

Ekimenak

Ekintzak

### L.7 Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona konprometituak eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak

- 7.1 Ikuspegi parte-hartzailea duen lidergo-eredu baten alde apustu egitea.
  - 7.1.1 Trafiko Zuzendaritzan lidergo parte-hartzaileko eredu bat zehaztea eta ezartzea.
  - 7.1.2 Parte hartzera eta taldean lan egitera bideratutako antolakuntza-formulak ezartzea.
- 7.2 Erakundeak behar dituen kualifikazio-mailak ziurtatzea.
  - 7.2.1 Lankidetzaren eta erantzunkidetasunaren kultura bultzatuko duten prestakuntza-programak egitea.
  - 7.2.2 Eskakizun eta errealitate berriekin bat datozen lanbide-profil eta -gaitasun berriak zehaztea eta diseinatzea.
  - 7.2.3 Kualifikazio-beharrak indartzea, erakundearen barne-ezagutza babestu, aholkatu eta osatu ahal izango duten kanpo-baliabideak erabiliz.
- 7.3 Ezagutzaren kudeaketa sistematizatzea.
  - 7.3.1 Ezagutzaren kudeaketarako sistematika diseinatzea: identifikatzea, biltzea, antolatzea, zabaltzea, eguneratzea...
  - 7.3.2 Ezagutza kudeatzeko berariazko lanketa bat egitea, belaunaldien arteko erreleboa kontuan hartuta: Mentoring programak.
- 7.4 Barne-komunikazioa lantzea.
  - 7.4.1 Barne Komunikazioko Politika, Barne Komunikazioko Plana eta horien kudeaketa-sistematika diseinatzea.
- 7.5 Aintzatespena sistematizatzea.
  - 7.5.1 Pertsonak aintzatesten dituzten formulak diseinatzea eta ezartzea.

4

## Aginte-taula estrategikoa



**Bide Segurtasuneko 2021-2025 Plan Estrategikoaren Aginte Taula kudeaketa-tresna baten gisa hartzen da, estrategia hobeto ulertzea eta hari jarraipena egitea ahalbidetzen duena. Aginte-taula horrek hainbat adierazle hartzen ditu barne, eta adierazle horiek Ekintza Plana ebaluatzeko esparru bat ezartzea dute helburu, bide-segurtasunari eta trafikoaren kudeaketari dagokienez.**

Bestalde, Planaren ekintza bakoitzerako gutxienez adierazle bat identifikatu da, eta hark elementu kuantitatiboak gehitzea ahalbidetuko du, jarraipena eta ebaluazioa egin ahal izateko.

2020ari buruzko datuak salbuespenezkoak direnez, COVID-19ak eragindako osasun-larrialdiko egoeraren ondorioz, 2019ko erreferentzia-urtea hartuko dugu kontuan. ...



## I ERRONKA

Adierazlea	Eraitza 2019	Helburua 2025
Trafiko-istripuen ondorioz hildako pertsonen kopurua	51	< 38
Trafiko-istripuen ondorioz larri zauritutako pertsonen kopurua	449	< 337
Hildako motorzaleen kopurua	16	< 12
Larri zauritutako motorzaleen kopurua	127	< 95
Hildako 64 urtetik gorako pertsonen kopurua	15	< 11
Larri zauritutako 64 urtetik gorako pertsonen kopurua	89	< 67
Hildako txirrindularien kopurua	1	0
Larri zauritutako txirrindularien kopurua	85	< 64
Hildako oinezkoen kopurua	13	<10
Larri zauritutako oinezkoen kopurua	91	< 68

Adierazlea	Eraitza 2019	Helburua 2025
Bide-segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea	Ez	Bai
Mugikortasun segururako kontzientziatio- eta hezkuntza-programa eta -plan espezifikoetan parte hartzen duten unibertsitatez kanpoko ikasleen kopurua	20.158	23.000
Unibertsitatez kanpoko ikasleei zuzendutako mugikortasun segururako kontzientziatio- eta hezkuntza-programa eta -plan espezifikoetan gauzatutako ordu-kopurua	390	450
Unibertsitatez kanpoko irakaskuntzako ikasleen eta irakasleen gogobetetze-maila, parte hartu duten mugikortasun segururako kontzientziatio- eta hezkuntza-programa eta -plan espezifikoetarako dagokienez	-	Balorazioen % 90 4 (ondo) eta 5 (oso ondo) artean lortzea

## II ERRONKA

Adierazlea	Emitza 2019	Helburua 2025
Trafikoan izandako gorabeheren ondorioz gidariak galdutako ordu-kopurua	3 M	2,7 M
Errepideak monitorizatzeko inbertsioa, trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko	1,8 M€	2,3 M€
Egungo Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko Zentroaren eginkizunak berrantolatzea eta birdefinitzea	Ez	Bai

## III ERRONKA

Adierazlea	Emitza 2019	Helburua 2025
Trafiko Zuzendaritzak bere kanaletatik (Web, Aplikazioa, Sare Sozialak) jakinarazten duen trafikoari buruzko informaziora sartzen diren pertsonen kopurua	211.019	220.000
Abiaduragatiko arau-hausteen eta trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudiaren gainerako arau-hausteen kopurua	295.236	280.000
Positibo kopurua alkohola, drogak eta beste substantzia batzuk kontsumitzeagatik	5.058	4.200

## IV ERRONKA

Adierazlea	Emitza 2019	Helburua 2025
Trafiko Zuzendaritzan parte hartzeko ikuspegia duen lidergo-eredu bat izateko garatutako ekintzen kopurua	-	Eredua diseinatzea eta abian jartzea
Belaunaldi-erreleboa kontuan hartzen duen ezagutzaren kudeaketara bideratutako ekintzen kopurua	-	Ezagutza kudeatzeko eredu hedatua
Txandakatzearen eta bitartekotasunaren bilakaera plantillan: Trafiko Zuzendaritzako plantillaren batez besteko adina	-	Trafiko Zuzendaritzako langileen batez besteko adina murriztea

5

## Planaren finantzaketa



Erronkak	Lerro estrategikoak	Inbertsioa	
<b>I Segurtasun integralaren eredia</b>	<b>L1</b> Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko <b>koordinazio- eta lankidetz</b> a-mekanismoak finkatzea	640.000,00	%0,9
	<b>L2 Kolektibo zaurgarriengan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta sentsibilizazio-</b> programa espezifikoa ezartzea	3.659.600,00	%5,4
<b>II Gaitasun berriak eta mehatxu berriak</b>	<b>L3</b> Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesaren areagotzeko <b>tresna berriak</b> ezartzea	10.511.960,00	% 15,5
	<b>L4 Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat</b> garatzea	7.504.955,00	%11,1
<b>III Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa</b>	<b>L5</b> Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea <b>herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko</b>	185.000,00	%0,3
	<b>L6 Herritarrekin bi noranzkoko komunikazio zuzena</b> ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea	19.041.777,30	%28,1
<b>IV Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena</b>	<b>L7</b> Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona <b>konprometituak eta kualifikatuak</b> izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak	26.118.715,00	%38,6



2021  
ZU 25



VISION  
ZERO

*Euskadi, auzolana*

