



# INFORME DE SEGUIMIENTO

Octubre 2018

Valoración de la evolución de la siniestralidad y grado de desarrollo del  
Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020

XUNTA DE GALICIA







# INFORME DE SEGUIMIENTO

## Octubre 2018

Valoración de la evolución de la siniestralidad  
y grado de desarrollo del  
Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020

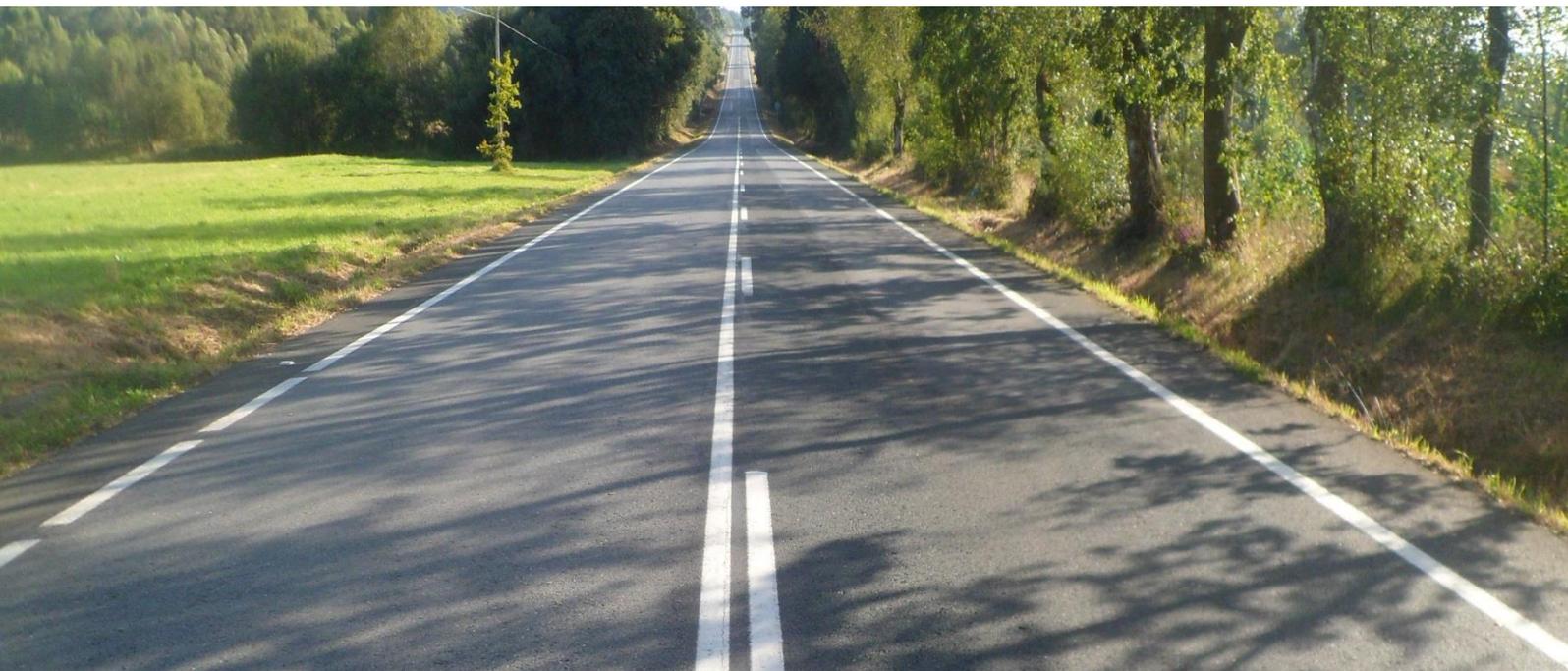
Con la colaboración de la Asociación Española de la Carretera



**Asociación  
Española de la  
Carretera**



# INFORME DE SEGUIMIENTO



## ANTECEDENTES

El objetivo del presente informe es realizar una valoración de los logros alcanzados en los primeros años de aplicación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020.

Para ello se ha analizado la evolución de la siniestralidad vial en Galicia durante los últimos años con el fin de comprobar el grado de cumplimiento del objetivo establecido: **“obtener una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes en 2020”**, objetivo alineado con el Plan Mundial para el Decenio de Acción de Seguridad Vial 2011-2020. Este análisis se ha llevado a cabo tanto para el conjunto de los siniestros ocurridos en Galicia, como para los que fueron registrados en la red autonómica de la Xunta, revisando la

evolución por provincias, en entornos urbanos, etc.

Así mismo, se ha analizado el grado de ejecución, durante los años 2016 y 2017, de las medidas inicialmente planteadas y englobadas en los 5 objetivos estratégicos del Plan 2016-2020.

- OE1: Gestión de la seguridad vial
- OE2: Vías de tránsito y movilidad más seguras
- OE3: Vehículos más seguros
- OE4: Usuarios de vías de tránsito más seguros
- OE5: Respuesta tras los accidentes



# Índice

<b>1. ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD.....</b>	<b>1</b>
1.1. Evolución de la siniestralidad en Galicia, en el contexto de Europa y de España .....	1
1.1.1. Antecedentes .....	1
1.1.2. El contexto europeo .....	3
1.1.3. El contexto español .....	5
1.1.4. Evolución de la siniestralidad en Galicia .....	8
1.1.4.1. Accidentes con Víctimas .....	8
1.1.4.2. Heridos Graves .....	9
1.1.4.3. Fallecidos.....	10
1.1.4.4. Análisis del cumplimiento del Objetivo del Plan 2016-2020 y del Objetivo 2020 .....	11
1.1.4.5. La accidentalidad urbana en Galicia .....	15
1.2. Análisis de la siniestralidad en la red autonómica .....	17
1.2.1. Accidentes con víctimas .....	17
1.2.2. Fallecidos.....	18
1.2.3. Evolución del tráfico.....	19
1.2.4. Índices de Peligrosidad y Mortalidad .....	20
1.2.5. La accidentalidad urbana en la red autonómica .....	21
1.2.6. La siniestralidad de los usuarios vulnerables en la red autonómica.....	22
<b>2. ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2016-2020.....</b>	<b>23</b>
<b>3. CONCLUSIONES.....</b>	<b>23</b>



# 1. ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD

## 1.1. Evolución de la siniestralidad en Galicia, en el contexto de Europa y de España

### 1.1.1. Antecedentes

Desde el Banco Mundial hasta las Naciones Unidas, sin olvidar a la Comisión Europea coinciden en que, para mejorar la seguridad vial, es imprescindible la definición consensuada de objetivos concretos y ambiciosos, pero alcanzables, así como la evaluación continua de los progresos logrados. Con este objetivo, la Xunta de Galicia puso en marcha el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 cuyo objetivo estratégico era **“Reducir el ratio de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico por millón de habitantes de manera que Galicia se sitúe entorno de la media española”**.

A pesar de que el ámbito de actuación de la Xunta de Galicia se limita a la red autonómica de carreteras, el objetivo del Plan se planteó desde una perspectiva global, es decir, tomando como indicadores de referencia las tasas de fallecidos y heridos graves por millón de habitantes correspondientes a las cifras de siniestralidad registradas en todas las carreteras de la Comunidad Autónoma y no sólo en las de competencia autonómica.

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 contaba con siete Objetivos Estratégicos, a partir de los cuales se definieron alrededor de 80 acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial en Galicia. En el año 2013, se realizó el seguimiento de dichas acciones, con el objetivo de comprobar si habían sido ejecutadas, medir su impacto mediante los indicadores establecidos y realizar los ajustes necesarios para lograr la consecución del objetivo del Plan.

Las gráficas siguientes muestran la evolución de los ratios de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico por millón de habitantes en el periodo 2011-2017.

Al principio de la presente década, tanto la Unión Europea, como Naciones Unidas plantearon un objetivo ambicioso pero alcanzable para muchos países y comunidades autónomas: reducir a la mitad el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en el periodo 2011-2020. La evolución de la mortalidad en accidentes de tráfico en Galicia muestra

una tendencia compatible con el Objetivo 2020, al situarse por debajo de la línea tendencial necesaria para la consecución del mismo.

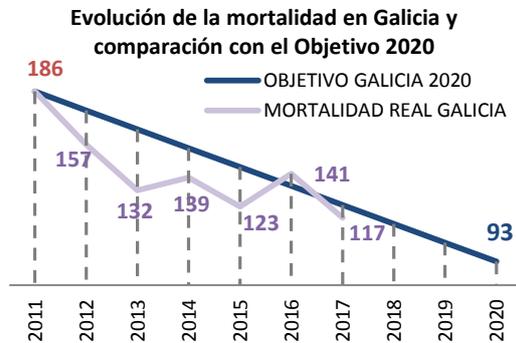


Gráfico 1. Evolución de la mortalidad a 30 días en Galicia y comparativa con el Objetivo 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT).

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 se concibe como un instrumento de planificación alineado con las actuales políticas en materia de seguridad vial en el contexto mundial, europeo y nacional.

Una vez analizada la evolución de la siniestralidad vial en Galicia y teniendo en cuenta el objetivo de alinear el nuevo Plan con el Plan Mundial para el Decenio de Acción de Seguridad Vial 2011-2020 de Naciones Unidas, se estableció como objetivo del Plan de Seguridad Vial 2016-2020 “obtener una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes en 2020”.

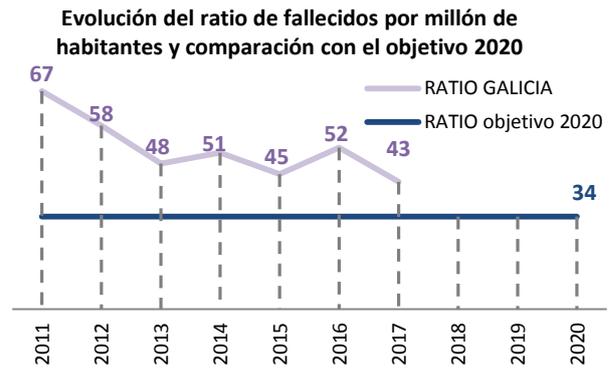
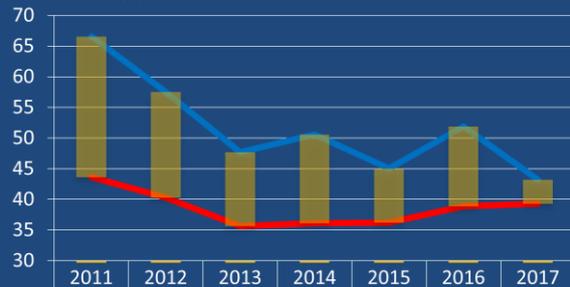


Gráfico 2. Evolución del ratio de fallecidos por millón de habitantes y comparativa con el Objetivo 2020. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT).

En este sentido, las acciones contempladas en el Plan 2016-2020 se basan en gran medida en aquellas que fueron realizadas con éxito en Planes anteriores, demostrando su eficacia en la mejora de la seguridad vial, complementadas por nuevas iniciativas que buscan reforzar aquellos aspectos no cubiertos por las medidas existentes o cuyos resultados no alcanzaron las metas previstas en un primer momento.

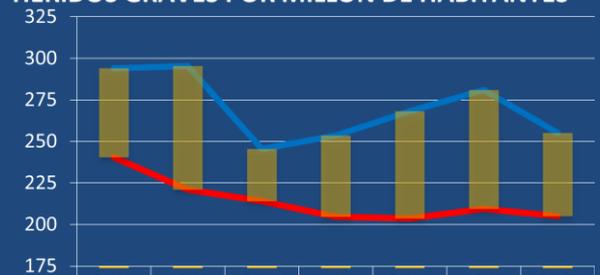
Dichas acciones se agrupan en el Plan 2016-2020 en 5 objetivos estratégicos, coincidentes con los cinco Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
DIFERENCIA	23	17	12	14	9	13	4
RATIO GALICIA	67	58	48	51	45	52	43
RATIO ESPAÑA	44	40	36	36	36	39	39

HERIDOS GRAVES POR MILLÓN DE HABITANTES



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
DIFERENCIA	54	74	31	49	65	72	50
RATIO GALICIA	294	295	245	254	268	281	255
RATIO ESPAÑA	240	221	214	205	204	210	205

Gráfico 3. Evolución de los ratios de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico por millón de habitantes para el periodo 2011-2017.

FUENTE: elaboración propia a partir de datos de la DGT y de la Xunta de Galicia.

En el periodo de estudio 2011- 2017 la tasa de fallecidos por millón de habitantes en Galicia se ha ido aproximando a la media española, logrando dar un salto de calidad considerable, durante el año 2017 dicho ratio se situó únicamente cuatro puntos por encima al valor correspondiente a la media española.

La evolución 2011-2017 de la tasa de heridos graves por millón de habitantes ha seguido una tendencia similar, pasando de una diferencia de 54 puntos en 2011 a 50 puntos en 2017.

### 1.1.2. El contexto europeo

Como puede apreciarse en la ilustración 1, España se ha situado a la cabeza de Europa tras los Países Nórdicos, Reino Unido, Holanda y Suiza, presentando una de las menores tasas de mortalidad por millón de habitantes en el conjunto de la Unión

Europea. En este mapa puede observarse que los países del este de Europa son los que presentan peores resultados, especialmente Letonia, Serbia, Rumania, Polonia y Bulgaria.

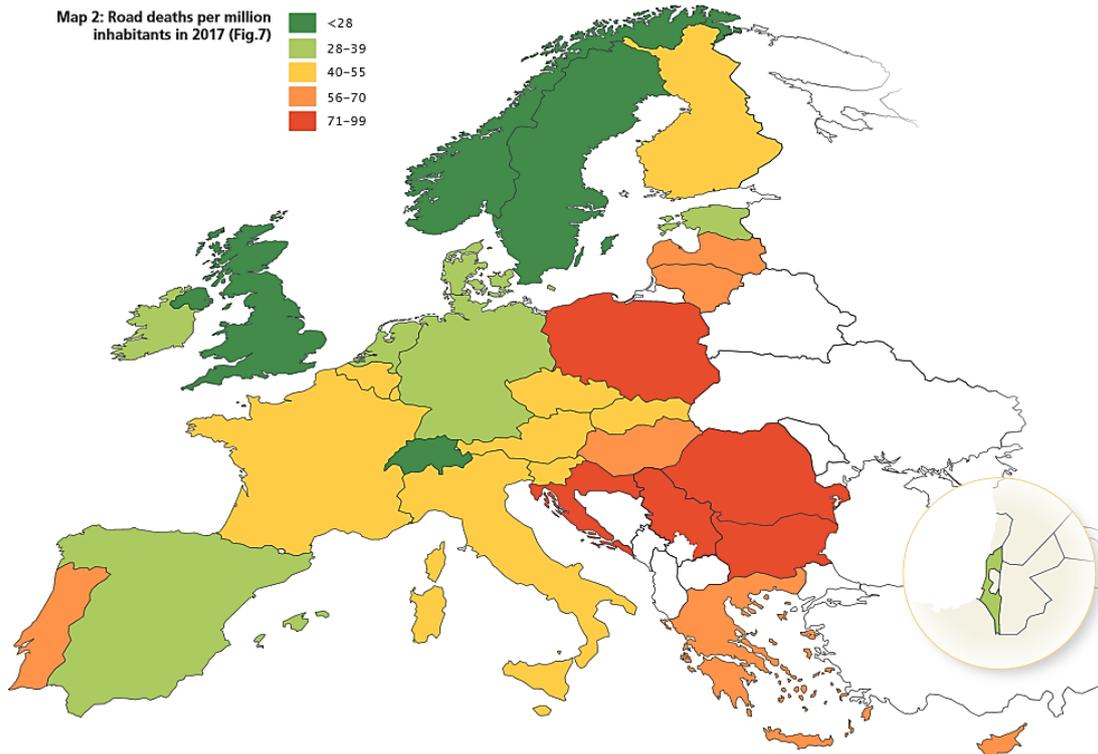


Ilustración 1. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en 2017. Fuente: European Transport Safety Council (ETSC).

Aunque existe una distancia significativa entre las tasas de los países con mejores resultados en seguridad vial y los países del este de Europa, lo cierto es, que durante los últimos años esta diferencia se ha visto reducida en gran medida: en 2003 Letonia y Lituania presentaban tasas de 228 y 205 fallecidos por millón de habitantes habiéndose reducido, en 2017, dichos

valores a 70 y 67 fallecidos por millón de habitantes, respectivamente. España tenía en 2003, una tasa de 128 víctimas mortales por millón de habitantes, situándose por encima de la media europea, en 2017 dicha tasa se redujo a 39 fallecidos por millón de habitantes, 11 puntos por debajo de la media europea.

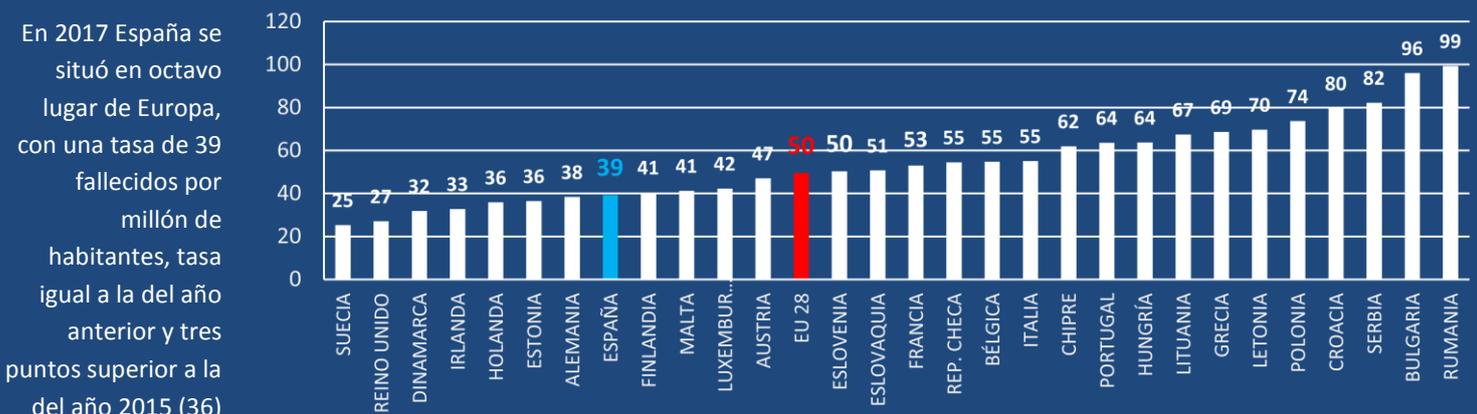


Gráfico 4. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en 2017 en la Unión Europea. Fuente: ETSC. 2018

La siguiente gráfica muestra una comparativa de la evolución de las víctimas mortales entre la Unión Europea, España y Galicia, donde se han representado las variaciones porcentuales desde el año 2001, año tomado como base 100. En ella se puede apreciar una evolución muy similar entre los valores de España y Galicia, alcanzando reducciones inferiores a la media de la Unión Europea durante el periodo 2001-2017. En cuanto a las provincias gallegas, todas ellas han

registrado reducciones superiores a la media europea, siendo la provincia de Pontevedra la que experimentó una mayor reducción, correspondiente al 79,6% durante los últimos 16 años.

FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO			
AÑO	2001	2016	2017
<b>GALICIA</b>	473	141	117
A CORUÑA	171	58	51
LUGO	96	32	22
OURENSE	54	15	13
PONTEVEDRA	152	36	31

### Evolución de las víctimas mortales. Comparativa Galicia - UE (2001-2017)

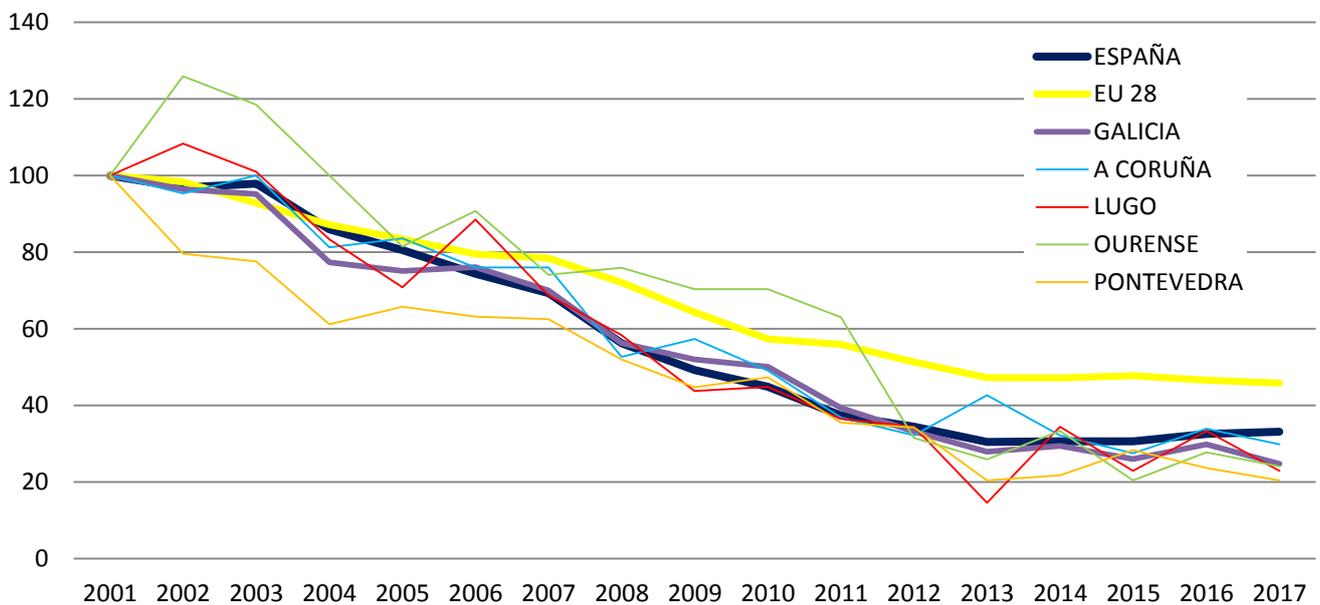


Gráfico 5. Evolución de la tasa de fallecidos por millón de habitantes. Fuente: European Transport Safety Council (ETSC) y DGT.

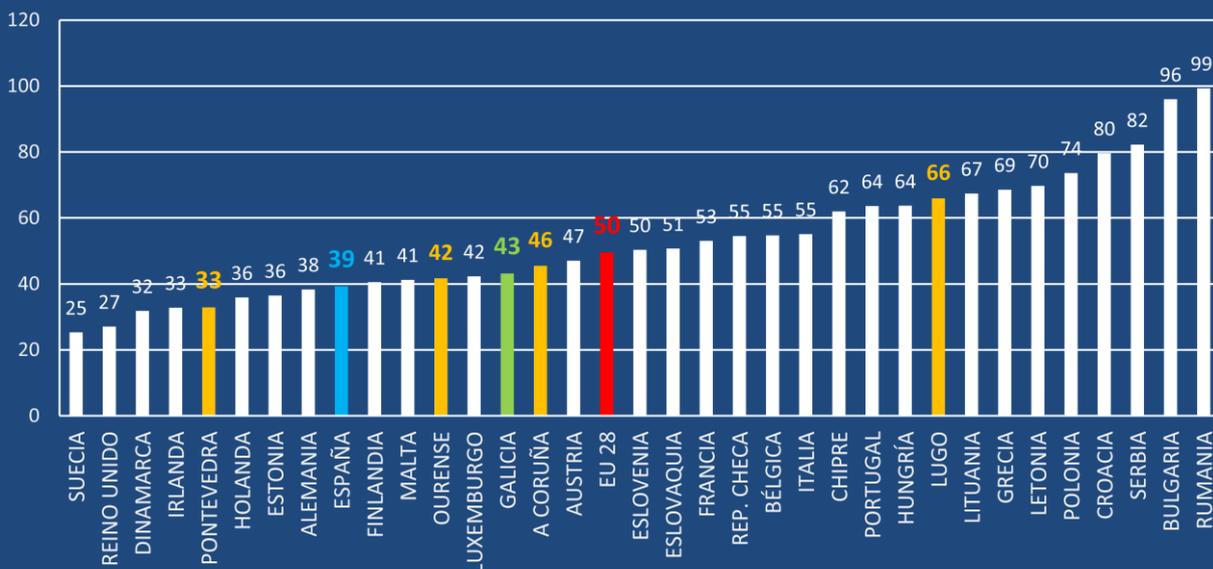


Gráfico 6. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en Unión Europea y Galicia (2017). Fuente: ETSC y DGT

En 2017, A Coruña, Ourense y Pontevedra se situaron por debajo de la media europea, especialmente Pontevedra, con un valor inferior a la media de España. Lugo registró tasas significativamente superiores a la media española y europea.

### 1.1.3. El contexto español

Utilizando una escala similar a la diferencia entre la menor y la mayor tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea, se ha elaborado un mapa de colores que permite identificar, de una forma sencilla, las comunidades autónomas que se encuentran por debajo de la media española (39 fallecidos/millón hab.) de aquellas que registraron tasas superiores. Entre las primeras se encuentran Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía, Cantabria, Islas

Canarias, Principado de Asturias, País Vasco, Comunidad de Madrid y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Las comunidades autónomas con peores tasas de mortalidad en 2017 fueron La Rioja, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón y Islas Baleares.

Galicia se situó entre las comunidades autónomas con una tasa de fallecidos por millón de habitantes situada entre 39 y 60, al igual que Extremadura, Comunidad Foral de Navarra y Murcia.



Ilustración 2. Tasa de mortalidad por comunidades autónomas. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT. 2017.

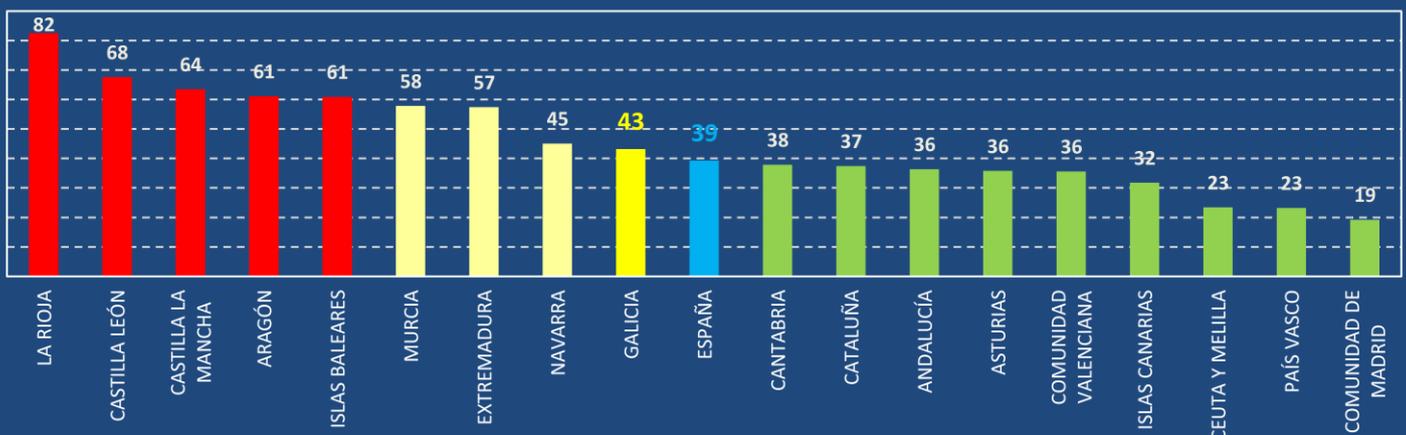


Gráfico 7. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en las Comunidades Autónomas. Fuente: DGT. 2017

Zamora, Teruel, Soria y Huesca son las provincias que presentan una mayor tasa de fallecidos por millón de habitantes, seguidos de Lleida, Cuenca, Burgos, La Rioja, Palencia y Toledo. Las provincias que presentan tasas inferiores a la media española son: Zaragoza, Cantabria, Guipúzcoa, Santa Cruz de Tenerife,

Granada, Asturias, Alicante, Álava, Pontevedra, Almería, Valencia, Sevilla, Cádiz, Las Palmas, Barcelona, Madrid y Bizkaia. Las 23 provincias restantes pertenecen al grupo cuya tasa de mortalidad se encuentra comprendida entre 39 y 72.

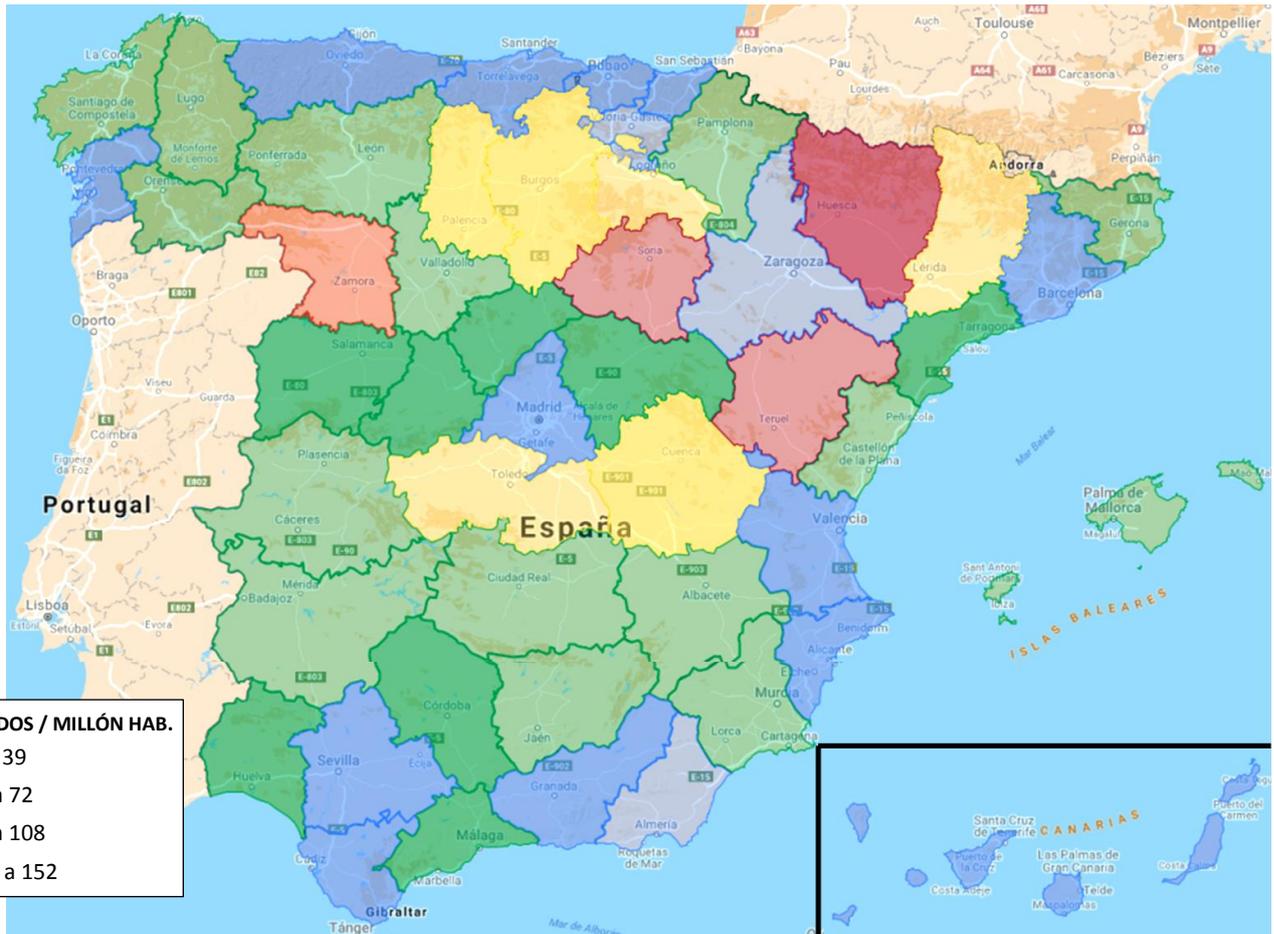


Ilustración 3. Tasa de mortalidad en accidente de tráfico por provincias. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT. 2017

Durante los dos primeros años de vigencia del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020, la comunidad autónoma gallega registró 24 fallecidos menos en el año 2017 que en el año 2016, lo que a efectos de costes económicos supuso un ahorro del coste de más de 34 millones de euros<sup>1</sup>.

Para el conjunto de España, en el año 2017 se registraron 20 fallecidos menos que en el año 2016, suponiendo desde un punto de vista económico un descenso del coste superior a 28 millones de euros.

<sup>1</sup> Para el cálculo se ha tomado como valor de vida humana 1.445.962 euros del año 2016, valor estimado por la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Universidad de Murcia, utilizando el método de disposición al pago (Las

principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2016 – último publicado). El ahorro total estimado se obtiene como sumatorio de los ahorros interanuales de vidas, multiplicados por el valor de la vida humana considerado.

**Evolución de los fallecidos por siniestralidad vial en España durante el periodo 2011-2017**

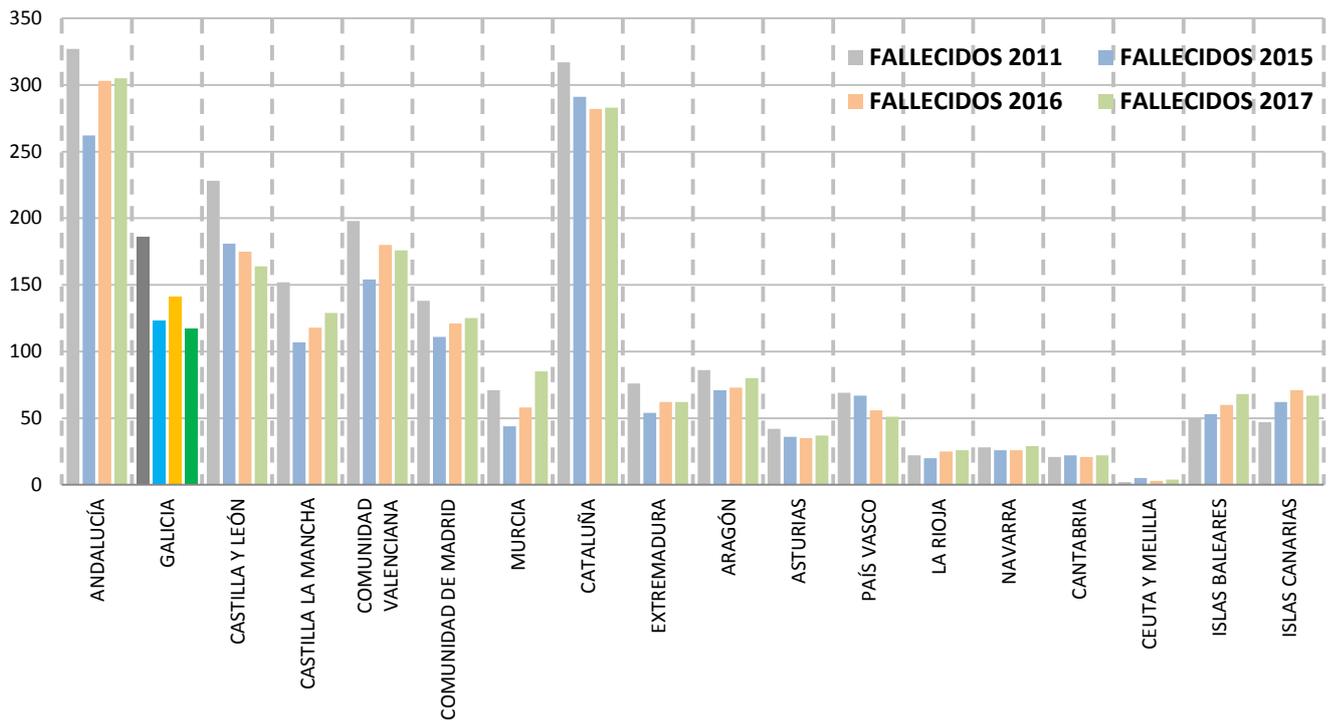


Gráfico 8. Evolución de los fallecidos por siniestralidad vial en España durante el periodo 2011-2017. Fuente: DGT.

Considerando el periodo de análisis 2011-2017, se puede apreciar una notable disminución en el número de fallecidos en accidentes de tráfico, siendo Galicia la Comunidad Autónoma cuyo número de víctimas mortales más ha decrecido en dicho periodo.

**COSTE MONETARIO AHORRADO EN EL PERIODO 2011-2017 (millones €)**

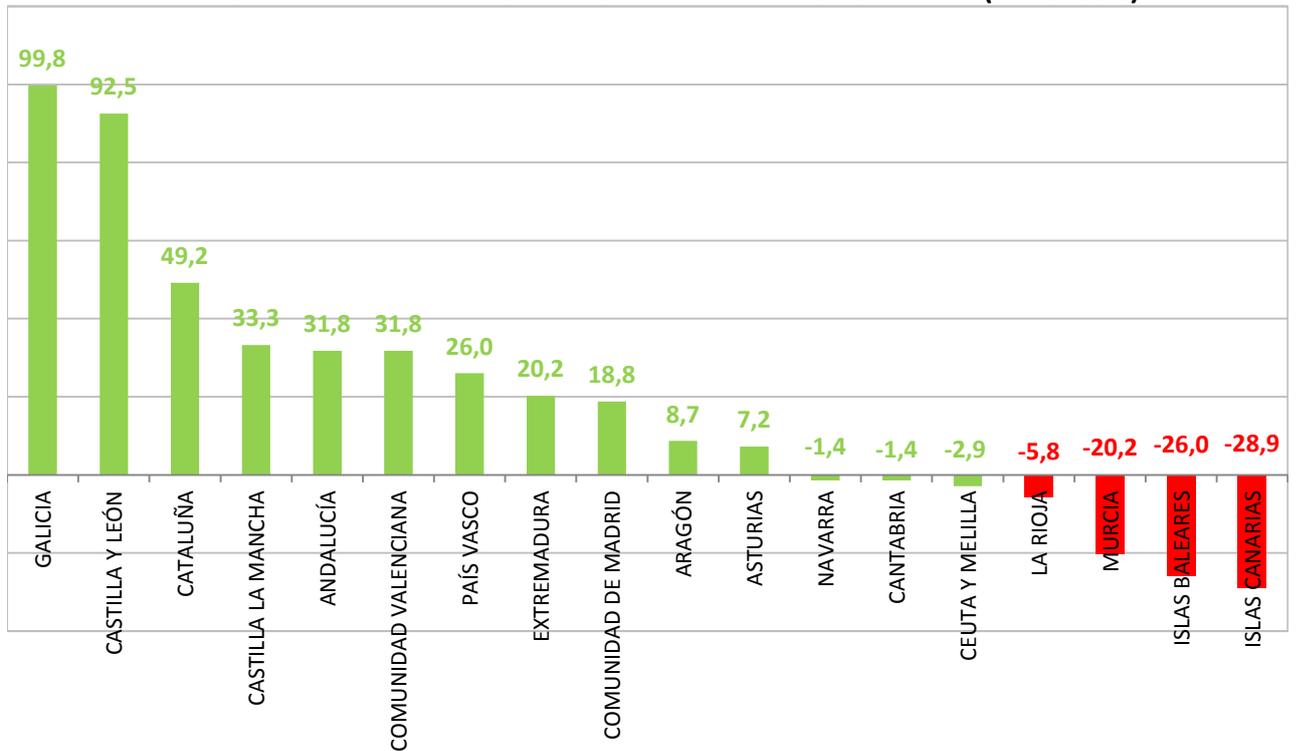


Gráfico 9. Coste monetario ahorrado durante el periodo 2011-2017. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

### 1.1.4. Evolución de la siniestralidad en Galicia

En los siguientes apartados se presenta la evolución de la siniestralidad en la Comunidad Autónoma de Galicia, según los

datos facilitados por la Dirección General de Tráfico.

#### 1.1.4.1. Accidentes con Víctimas

La evolución de los accidentes con víctimas en Galicia ha experimentado un descenso del 22,15 % desde el año 2001 hasta 2017. Si bien durante el periodo 2001-2011 la tendencia fue decreciente, disminuyendo el número de accidentes con víctimas en un 45,66%, en el 2011 dicha tendencia se

inviertió registrándose en el periodo 2011-2016 un incremento del 46,61%, igualando el número de accidentes con víctimas en 2016 la cifra alcanzada durante el año 2005. En 2017 la tendencia vuelve a invertirse, registrándose un descenso del 2,28% respecto al año anterior.

### EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

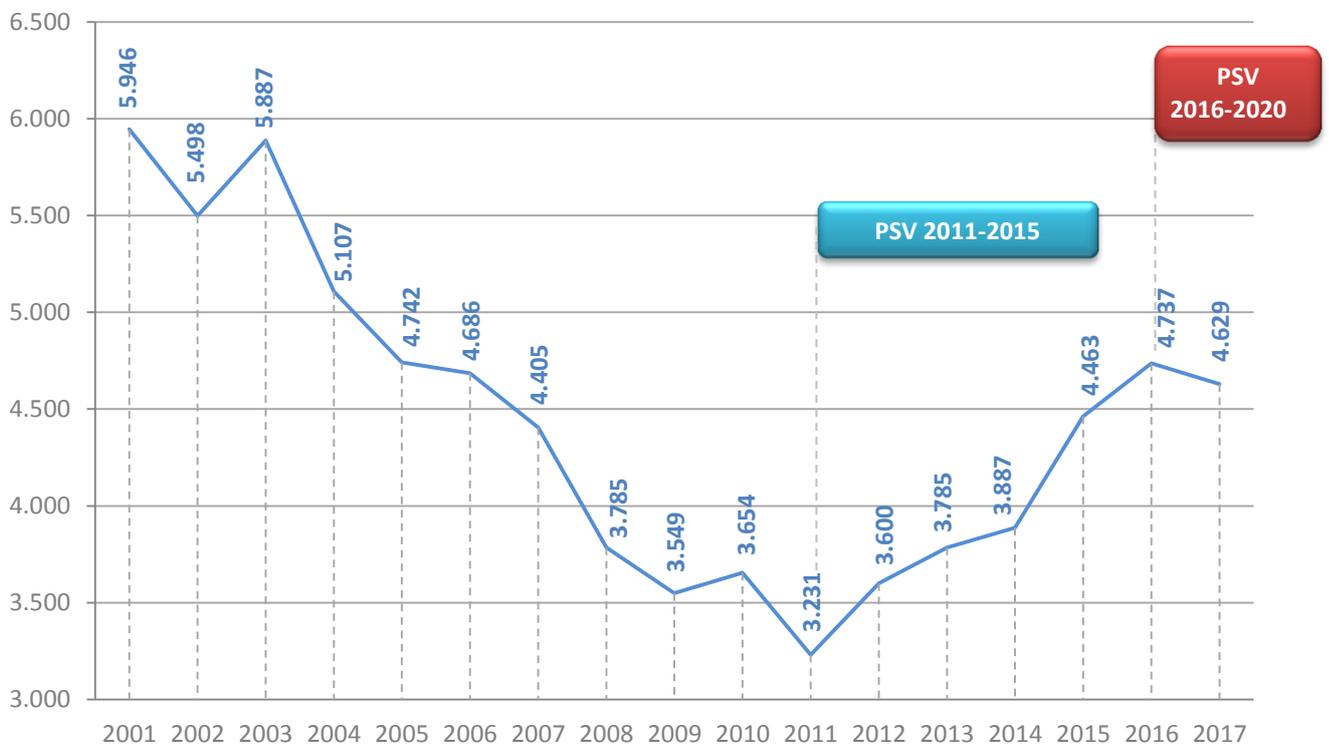


Gráfico 10. Evolución Accidentes con Víctimas en Galicia. Fuente: DGT.

1.1.4.2. Heridos Graves

Durante el periodo 2001-2017, Galicia experimentó una reducción del 72,47% en el número de heridos graves. En el año 2013 el número de heridos graves registró

el mínimo del periodo, invirtiéndose la tendencia en dicho año. Entre 2013 y 2016 se registró un aumento del 12,52%. En 2017 se registró un descenso del 9,55%.

EVOLUCIÓN DE HERIDOS GRAVES

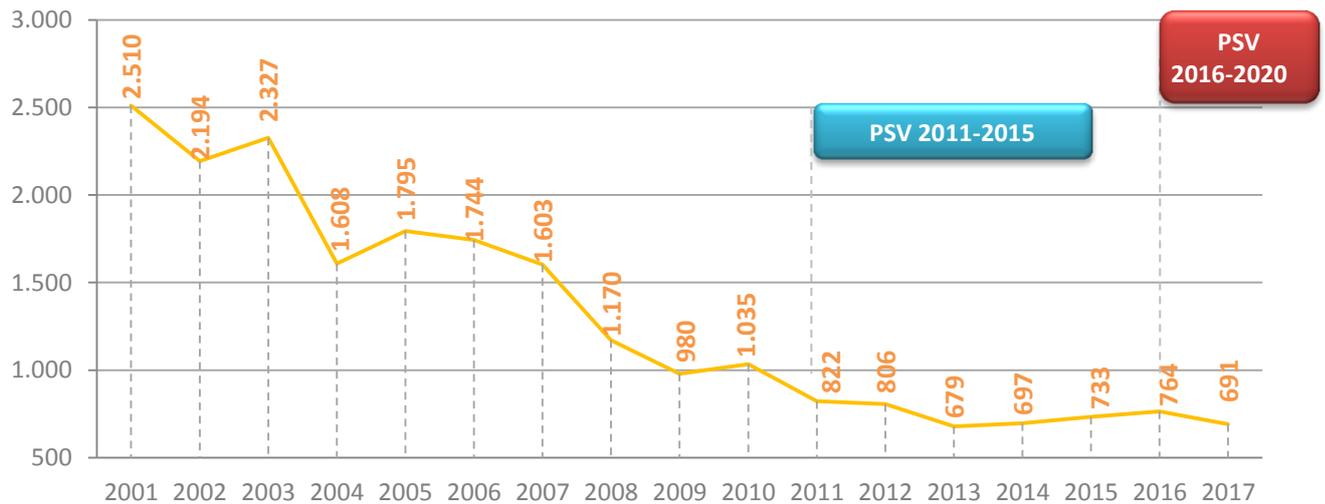


Gráfico 11. Evolución de Heridos Graves en Galicia. Fuente: DGT.

Respecto a las provincias gallegas, Lugo presentó la mayor reducción en el número de heridos graves durante el periodo 2011-2017, con una disminución del 34,76%,

seguida de Pontevedra con un 29,02 % y A Coruña con un 3,11%. Ourense registró un aumento del número de heridos graves del 12,35% en dicho periodo.

HERIDOS GRAVES EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS

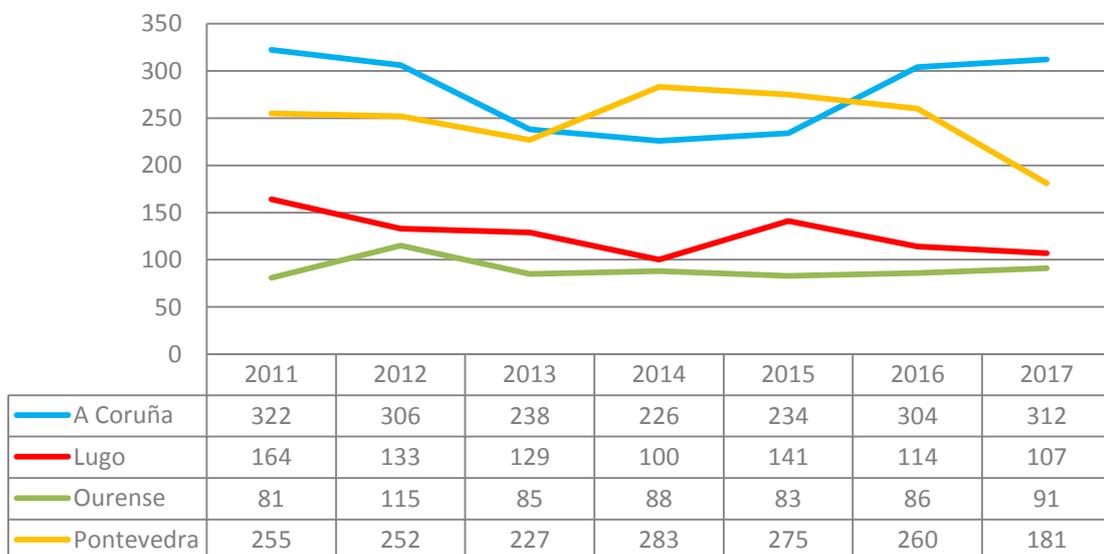


Gráfico 12. Evolución de Heridos Graves por provincias en Galicia. Fuente: DGT.

1.1.4.3. Fallecidos

Durante el periodo 2001-2017 el número de fallecidos en accidentes de tráfico en Galicia experimentó una reducción del 75,26%. Entre 2011 y 2015 las víctimas mortales disminuyeron en 63 personas, lo que corresponde a una reducción del 33,87%. En 2015 la tendencia se invirtió aumentando el número de víctimas registradas durante 2016 un 14,63%, 18

fallecidos más que en el año anterior. En 2017, segundo año de vigencia del Plan de Seguridad Vial 2016-2020, se registra de nuevo un importante descenso en un número de fallecidos, 24 menos que el año anterior, siendo el año con menor número de decesos en accidentes de tráfico desde 2001.

EVOLUCIÓN DE LOS FALLECIDOS

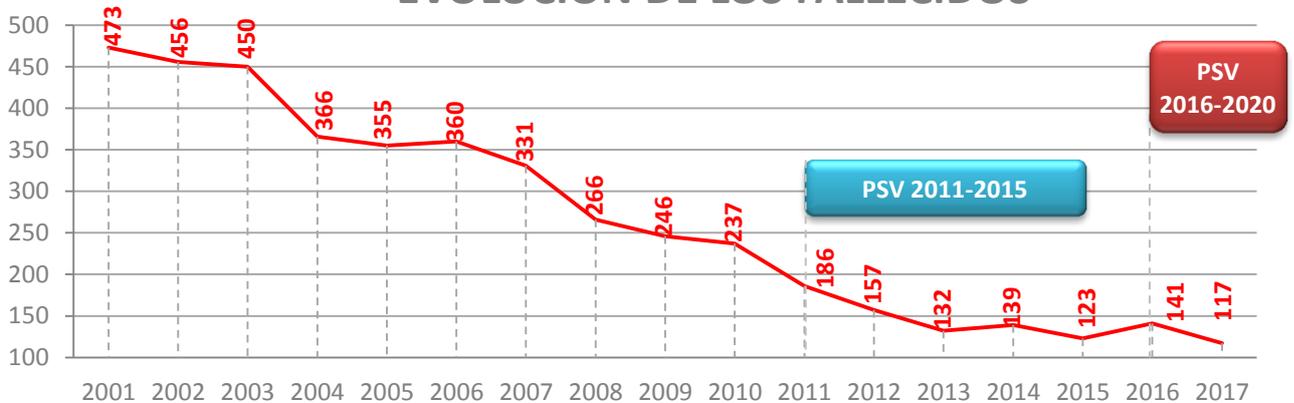


Gráfico 13. Evolución de Fallecidos en Galicia. Fuente: DGT.

Respecto a las provincias gallegas, en el periodo 2011-2017 Ourense registró el mayor descenso en víctimas mortales, con una reducción del 61,76%, seguida de Pontevedra (42,59%), Lugo (37,14%) y A

Coruña (19,05%). Entre 2015 y 2017 A Coruña y Orense registraron un aumento en el número de fallecidos en accidentes de tráfico, Pontevedra registró un importante descenso del 27,91%.

FALLECIDOS EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS

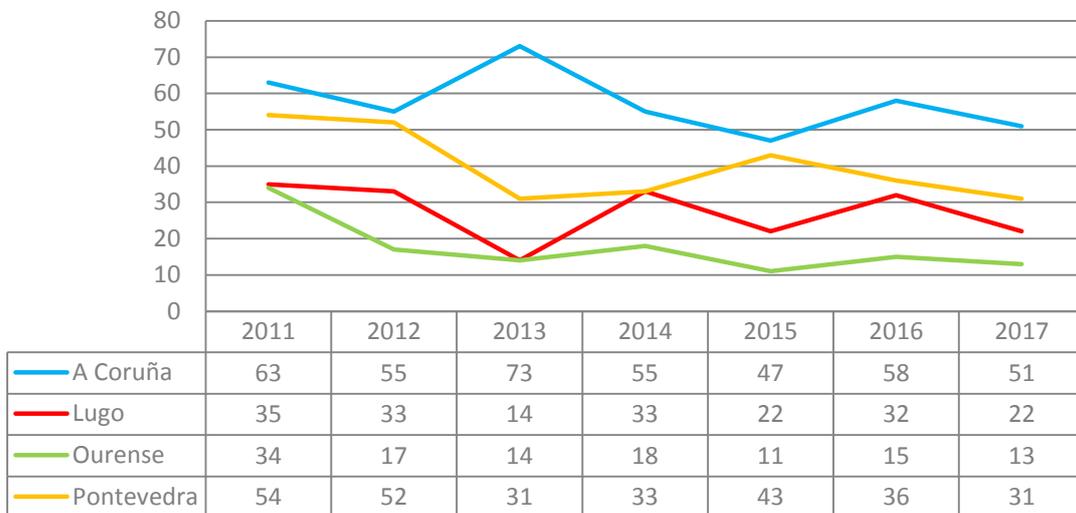


Gráfico 14. Evolución de Fallecidos en las provincias gallegas. Fuente: DGT.

Los últimos datos disponibles de la DGT relativos al año 2017, ponen de manifiesto el importante descenso en el número de fallecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas que Galicia ha registrado en dicho año con respecto a 2016, siendo la

comunidad autónoma española en la que más descendió el número de víctimas mortales respecto al año anterior. Por provincias, Lugo registró la mayor disminución con 11 fallecidos menos en 2017 que en 2016.



Gráfico 15. Diferencia 2016-2017 en el número de fallecidos a 30 días en vías interurbanas por CC.AA. Fuentes: DGT



Gráfico 16. Diferencia 2016-2017 en el número de fallecidos a 30 días en vías interurbanas en las provincias gallegas. Fuentes: DGT

#### 1.1.4.4. Análisis del cumplimiento del Objetivo del Plan 2016-2020 y del Objetivo 2020

El objetivo estratégico establecido por el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 es **“obtener una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes en 2020”**, objetivo alineado con el Plan Mundial para el Decenio de Acción de Seguridad Vial 2011-2020.

El análisis de la tasa fallecidos por millón de habitantes, durante el periodo 2011-2017, revela que a pesar de haber registrado una reducción del 35%, pasando de 67 en 2011 a 43 en 2017, es todavía 9 puntos porcentuales superior a la tasa objetivo.

Considerando los datos de 2017, se puede observar un descenso significativo del ratio de fallecidos entre 2016 y 2017, lo que

pone de manifiesto que la posibilidad de alcanzar el objetivo del Plan de Seguridad Vial 2016-2020 es real.

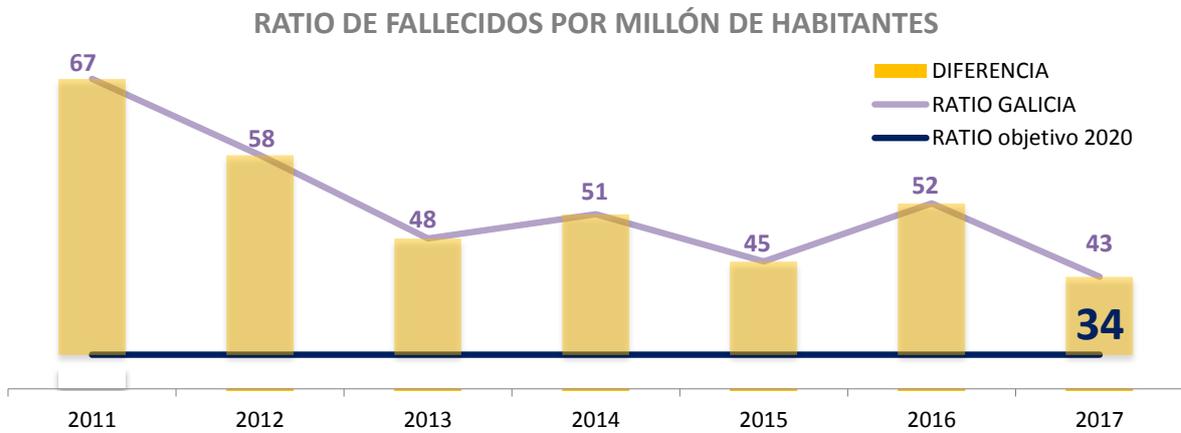


Gráfico 17. Evolución del ratio de fallecidos por millón de habitantes en Galicia. Fuente: DGT, INE y elaboración propia.

La mayor reducción del ratio de fallecidos por millón de habitantes en el periodo 2011- 2017, se registró en Orense con una disminución del 59,12%, seguida por Pontevedra con un descenso del 41,33%.

objetivo, siendo la provincia que más se aproxima a dicho valor.

Destacar que en 2017, Pontevedra presentó una tasa de fallecidos por millón de habitantes un punto inferior al ratio

Los datos relativos a 2017 sitúan la tasa de fallecidos por millón de habitantes de Lugo 32 puntos por encima de la tasa objetivo.

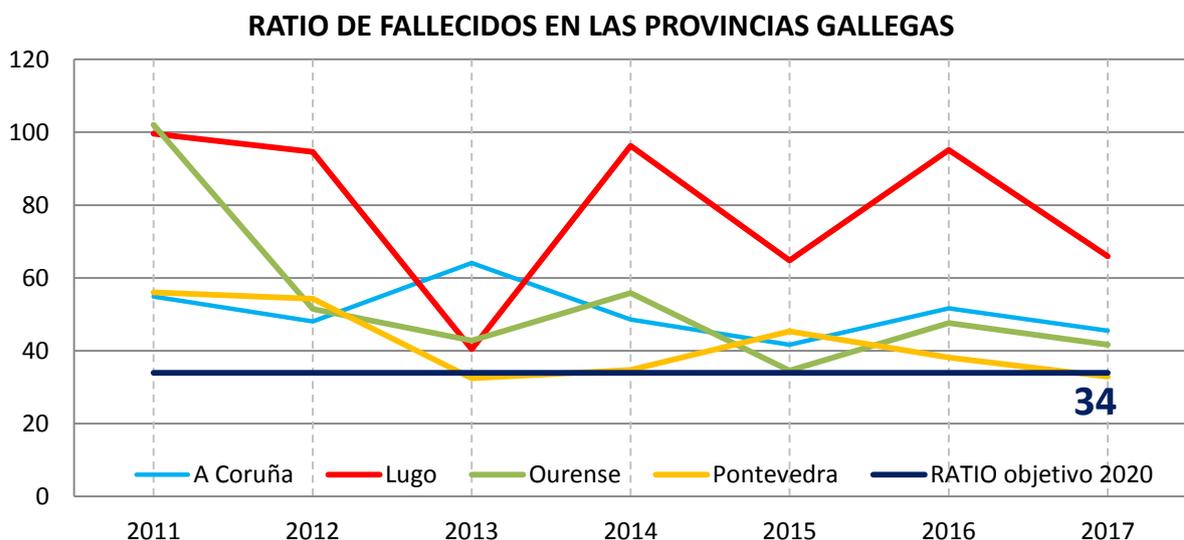


Gráfico 18. Evolución del ratio de fallecidos por millón de habitantes en las provincias gallegas. Fuente: DGT, INE y elaboración propia.

**RATIO DE FALLECIDOS EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS**

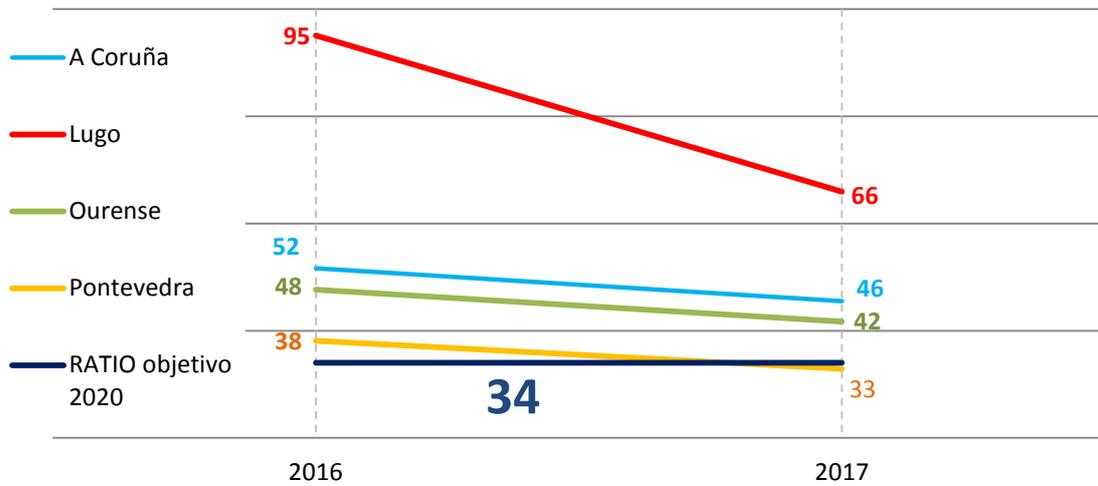


Gráfico 19. Evolución del Ratio 2016 – 2017 de fallecidos por millón de habitantes en las provincias gallegas. Fuente: DGT, INE y elaboración propia.

Al principio de la presente década, tanto la Unión Europea como Naciones Unidas plantearon un objetivo ambicioso, pero alcanzable, para muchos países y regiones: la reducción del número de víctimas mortales en el periodo 2011-2020. La

gráfica siguiente evidencia que en la actualidad, Galicia muestra una evolución de la mortalidad compatible con el cumplimiento del Objetivo 2020, a pesar del incremento del número de fallecidos registrado en 2016.

**Evolución de la mortalidad en Galicia y comparación con el Objetivo 2020**

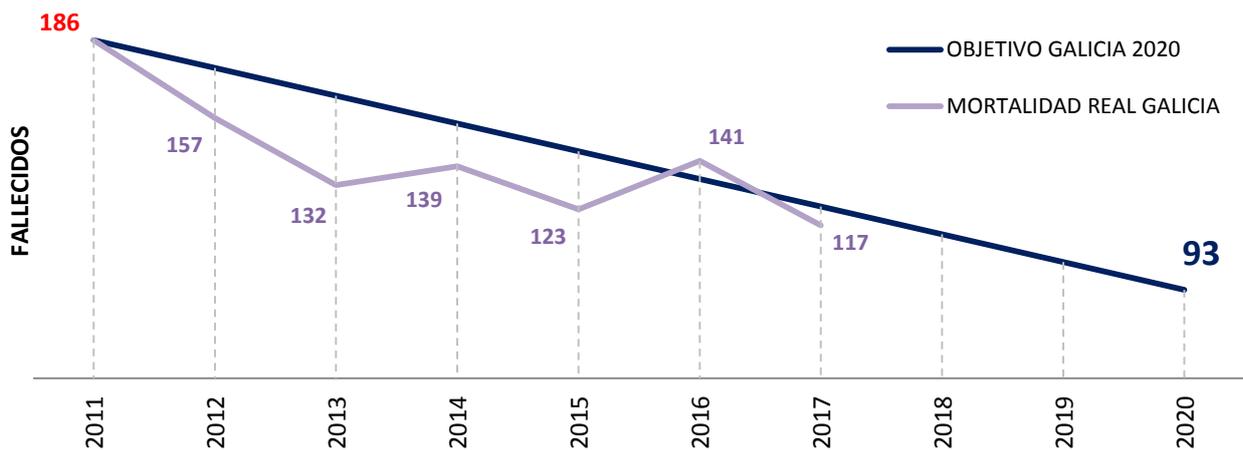
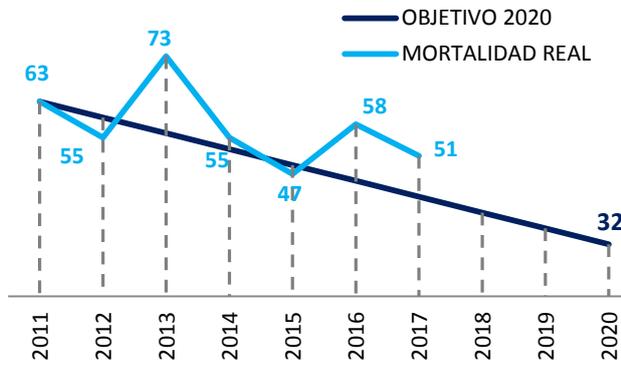


Gráfico 20. Evolución de la mortalidad en Galicia y comparación con el Objetivo 2020. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT.

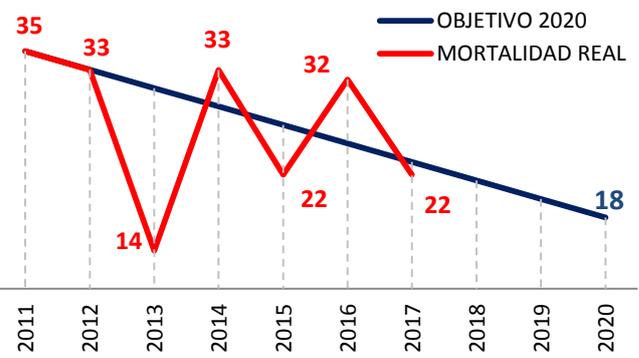
Las gráficas siguientes muestran la evolución de la mortalidad y la comparación con el Objetivo 2020 particularizadas para cada una de las cuatro provincias gallegas.

Todas las provincias muestran una evolución de la mortalidad compatible con el Objetivo 2020, siendo las mejor situadas Ourense y Pontevedra.

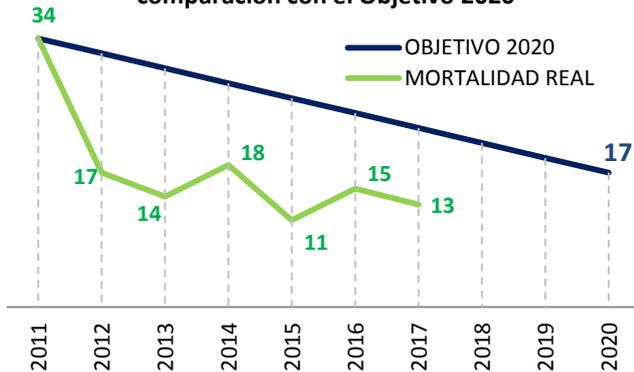
**Evolución de la mortalidad en A Coruña y comparación con el Objetivo 2020**



**Evolución de la mortalidad en Lugo y comparación con el Objetivo 2020**



**Evolución de la mortalidad en Ourense y comparación con el Objetivo 2020**



**Evolución de la mortalidad en Pontevedra y comparación con el Objetivo 2020**

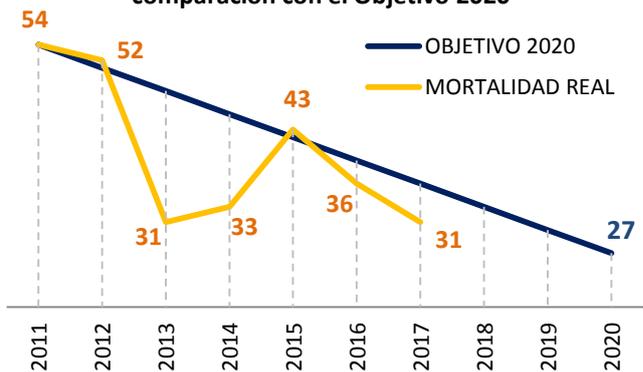


Gráfico 21. Evolución de la mortalidad en las provincias gallegas y comparación con el Objetivo 2020. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT.

1.1.4.5. La accidentalidad urbana en Galicia

De los 117 fallecidos registrados en Galicia en 2017, 32 lo fueron en entornos urbanos, lo que supone un 27,35% del total, un porcentaje próximo a la media nacional (27,81%). Las Comunidades Autónomas con más víctimas mortales registradas en entornos urbanos fueron Cataluña (94), Andalucía (87), Comunitat Valenciana (63) y Madrid (49), mientras que Ceuta y Melilla y La Rioja registraron el menor número de fallecidos (3), seguidas de Cantabria y Asturias (8) y Extremadura (9).

Con la excepción de Murcia, todas las Comunidades Autónomas han experimentado reducciones significativas en el número de fallecidos en entornos

urbanos durante el periodo 2001-2017, siendo La Rioja la que obtuvo un mayor descenso (-75%).

En este periodo, Galicia consiguió reducir las víctimas mortales en sus ciudades y travesías un 49%, pasando de 63 fallecidos en accidente de tráfico en 2001 a 32 en el año 2017. Si se analizan los dos primeros años de aplicación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020, se observa que el número de fallecidos en accidente de tráfico aumentó en Galicia un 52%, mientras que la media nacional aumento un 15 %.

**Evolución de la mortalidad por accidente de tráfico en zona urbana. 2011-2017**

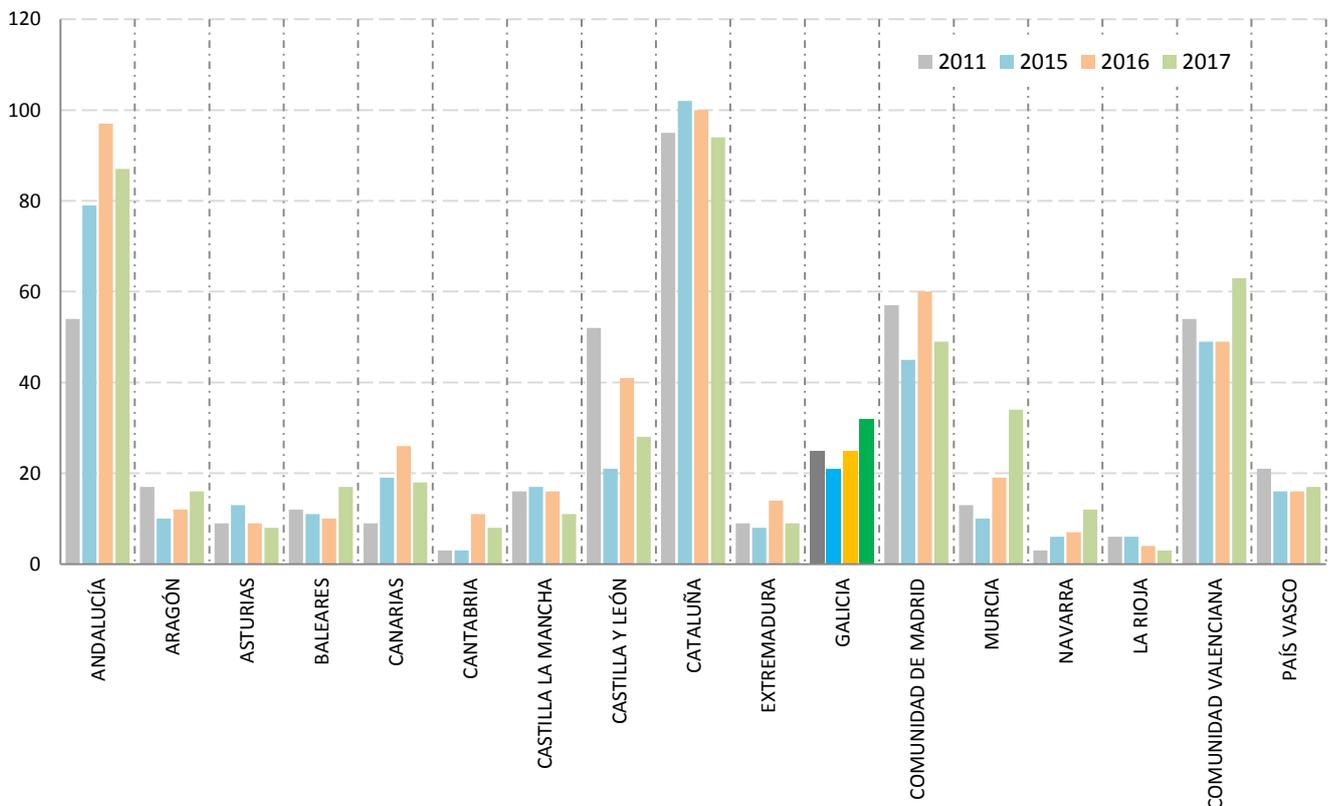


Gráfico 22. Evolución de la mortalidad en zona urbana durante el periodo 2011-2017 por Comunidades Autónomas. Fuente: DGT.

El análisis territorial revela que A Coruña y Pontevedra son las provincias que soportan el mayor número de fallecidos y heridos graves. A Coruña contabilizó, en 2017, 5 víctimas mortales y 3 heridos graves en travesías y 9 fallecidos y 111 lesionados de

gravedad en vías urbanas. Por su parte, Lugo fue la provincia gallega con una menor siniestralidad en este tipo de entornos durante 2017, con un total de 4 fallecidos y 37 heridos graves (6 en travesías y 31 en zonas urbanas).



Gráfico 23. Fallecidos en travesías por provincia (2017).  
Fuente: DGT



Gráfico 24. Heridos graves en travesías por provincia (2017).  
Fuente: DGT

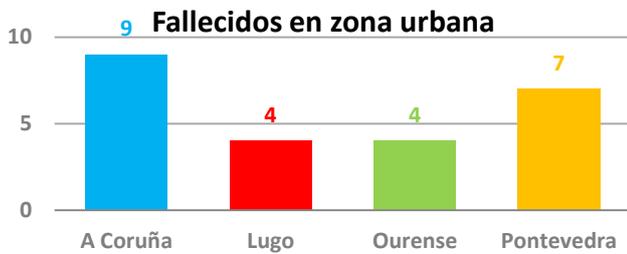


Gráfico 25. Fallecidos en zona urbana por provincia (2017).  
Fuente: DGT

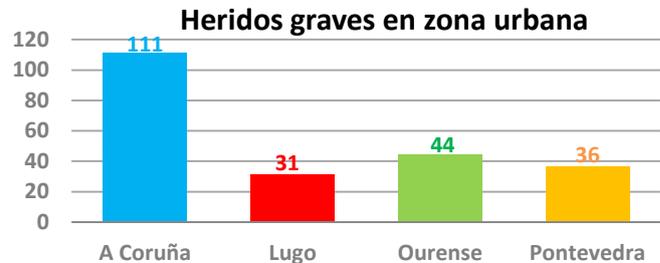


Gráfico 26. Heridos graves en zona urbana por provincia (2017).  
Fuente: DGT

## 1.2. Análisis de la siniestralidad en la red autonómica

En el apartado anterior se ha llevado a cabo un análisis de la siniestralidad vial en el conjunto de Galicia. Sin embargo, es preciso conocer las cifras concretas correspondientes a la red autonómica para comprobar el posible impacto del Plan 2016-2020 en dicha red.

En este capítulo, el análisis comienza a partir del año 2011, fecha de inicio de las acciones contempladas en el Plan de Seguridad de Galicia 2011-2015, situación

de partida del Plan 2016-2020 que se está evaluando.

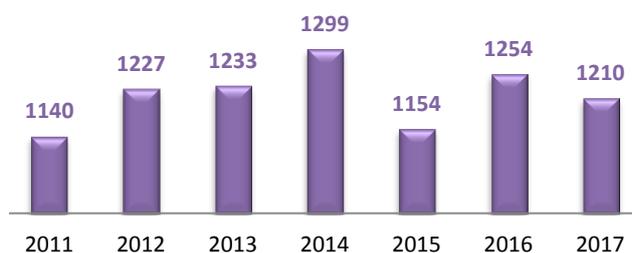
Con el objetivo de proporcionar un marco de referencia adecuado, es preciso señalar que la Red de Interés General del Estado en Galicia posee una longitud de 2.385 km (13% del total), la Red de la Xunta de Galicia alcanza los 5.550 km (31%) y la Red Provincial en Galicia cuenta con la mayor longitud de las tres, con 9.851 km (56%).

### 1.2.1. Accidentes con víctimas

Durante el periodo 2011-2017, A Coruña, Lugo y Ourense experimentaron un aumento significativo en el número de accidentes con víctimas, pasando de 362 a 487 siniestros la primera, lo que supone un incremento del 34,53%, de 98 a 123 la segunda, que implica un aumento del 25,51% y de 50 a 77 la tercera, el mayor incremento de todas las provincias con un 54%. Por el contrario, en Pontevedra se produjo un descenso en el número de siniestros (-16,98%). Así pues, en total, la Red Autonómica de Galicia registró un ligero incremento en la siniestralidad vial del 6,14%.

En el año 2017 se registró un considerable descenso en el número de accidentes con víctimas respecto al año anterior, 2016, disminuyendo en número de accidentes registrados en Lugo un 10,87%, Ourense un 6,10% y Pontevedra un 4,74%. En A Coruña el número de accidentes registrados se mantuvo constante (+0.41%).

#### **Evolución de los accidentes con víctimas en Galicia (red de carreteras autonómica)**



### Evolución Accidentes con Víctimas

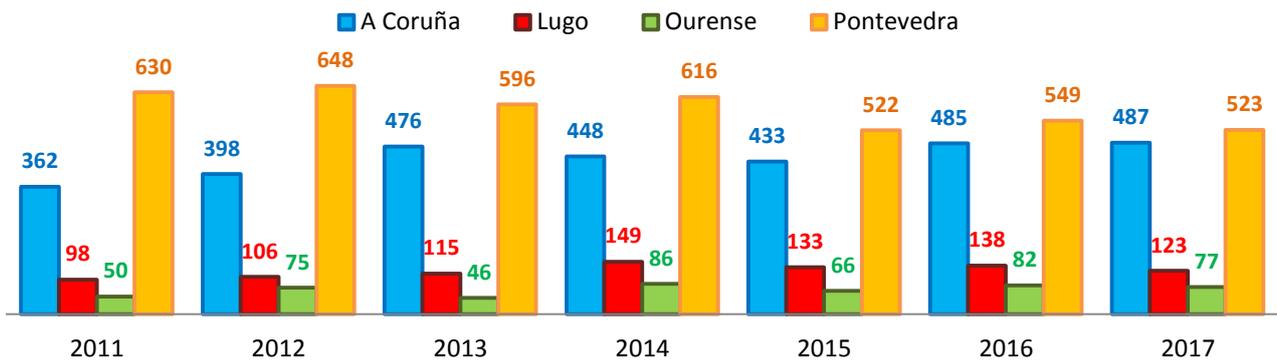


Gráfico 27. Evolución de los accidentes con víctimas en la red autonómica. Fuente: Xunta de Galicia.

### Comparativa de los accidentes con víctimas 2015-2017

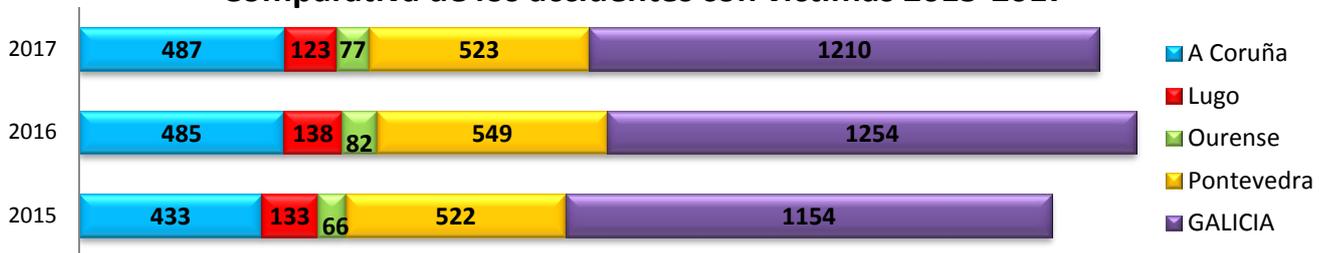


Gráfico 28. Comparativa de los accidentes con víctimas 2015-2017 en la red autonómica. Fuente: Xunta de Galicia

#### 1.2.2. Fallecidos

Respecto al número de fallecidos, en el periodo 2011-2017, Lugo, Ourense y Pontevedra registraron un descenso, respectivamente, del 63,64%, 33,33% y 27,78%. No ocurrió lo mismo en A Coruña, donde se ha registrado una ligera tendencia al alza.

Cabe destacar el ligero repunte en el número de fallecidos registrado en el año 2014, momento en el que en el total de la red autonómica de Galicia el número de muertos alcanzó los 55, la mayor cifra registrada en el periodo analizado.

### Evolución de las víctimas mortales

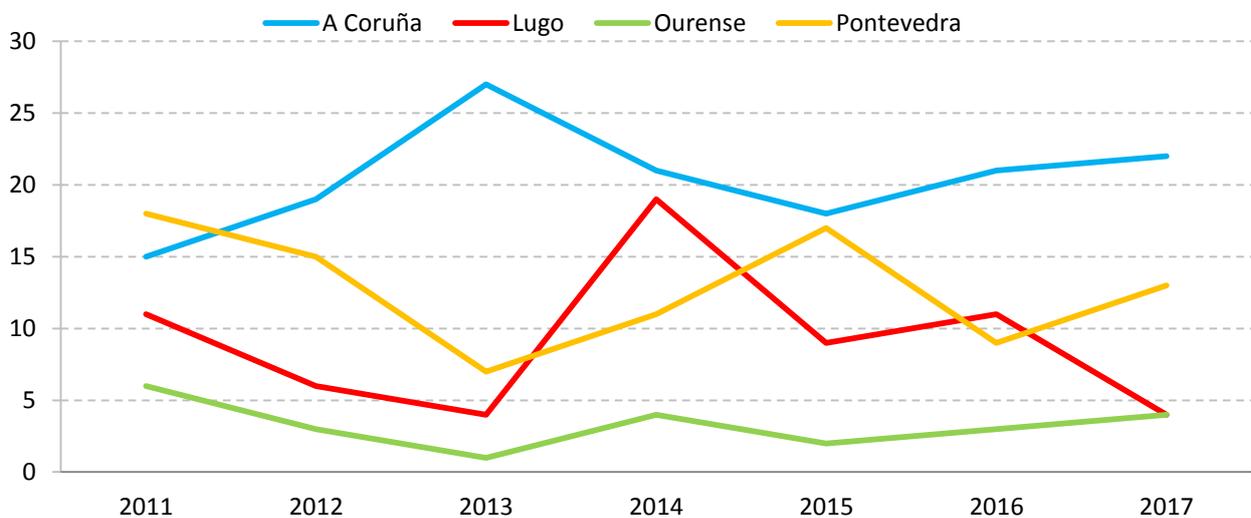


Gráfico 29. Evolución de los fallecidos en la red autonómica de carreteras de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.

Durante los dos primeros años de aplicación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016–2020, el número de fallecidos en accidentes de tráfico en Galicia disminuyó

ligeramente respecto al año 2015 (se registraron 3 fallecidos menos en 2017 que en 2015) debido a la reducción del número de fallecidos lograda en Lugo y Pontevedra.

### Evolución de los fallecidos por provincias

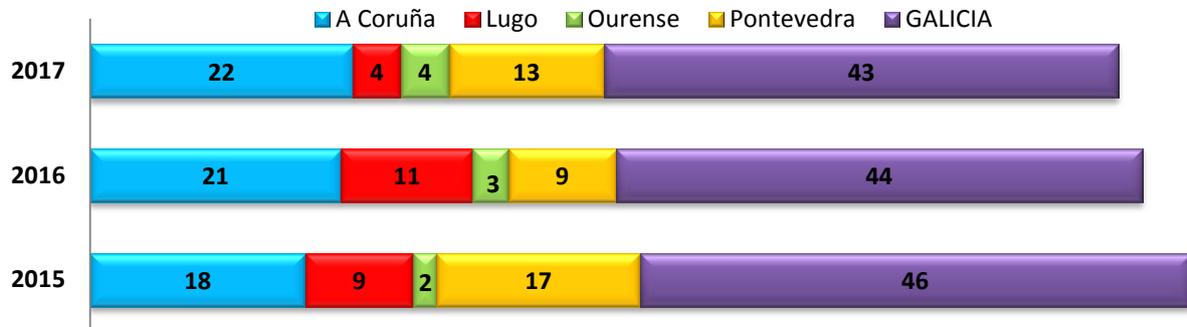


Gráfico 30. Comparativa de los fallecidos en la red autonómica de carreteras de Galicia 2015-2017. Fuente: Xunta de Galicia

### 1.2.3. Evolución del tráfico.

En el periodo 2011–2017, la IMD de la red de carreteras autonómicas de Galicia ha experimentado un ligero descenso (4,87%), variación similar se ha registrado en todas las provincias gallegas.

tráfico en todas las provincias gallegas. Durante 2017 se mantuvo la tendencia al alza, registrándose un ligero aumento del tráfico en todas las provincias gallegas respecto a 2016.

En el año 2015 tuvo lugar un cambio de tendencia, registrándose un aumento del

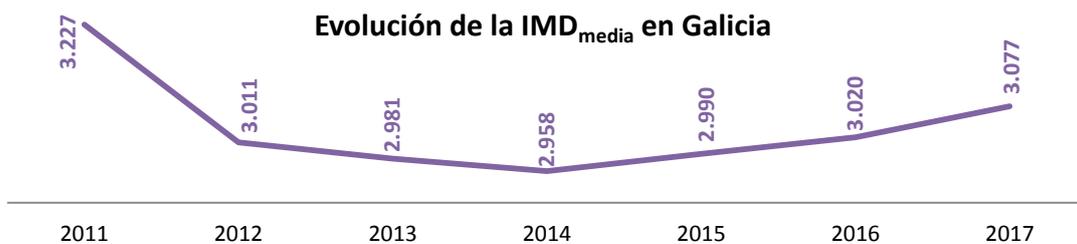


Gráfico 31. Evolución de la IMD media en la red autonómica de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.



Gráfico 32. Evolución de la IMD media en la red autonómica de Galicia por provincias. Fuente: Xunta de Galicia.

### 1.2.4. Índices de Peligrosidad y Mortalidad

Las gráficas siguientes muestran que, durante el periodo 2011-2017, todas las provincias gallegas, a excepción de Pontevedra, experimentaron un leve aumento en su índice de peligrosidad, un parámetro que representa la probabilidad de sufrir un siniestro vial en una determinada red.

Respecto al índice de mortalidad, durante el periodo 2011-2017 se han registrado ligeras fluctuaciones en todas las provincias gallegas con la excepción de Lugo, que en el año 2014 registró un considerable incremento alcanzando un valor de 2,5, comenzando a disminuir hasta alcanzar un valor de 0,5 en 2017.

**Evolución Índice de Peligrosidad**

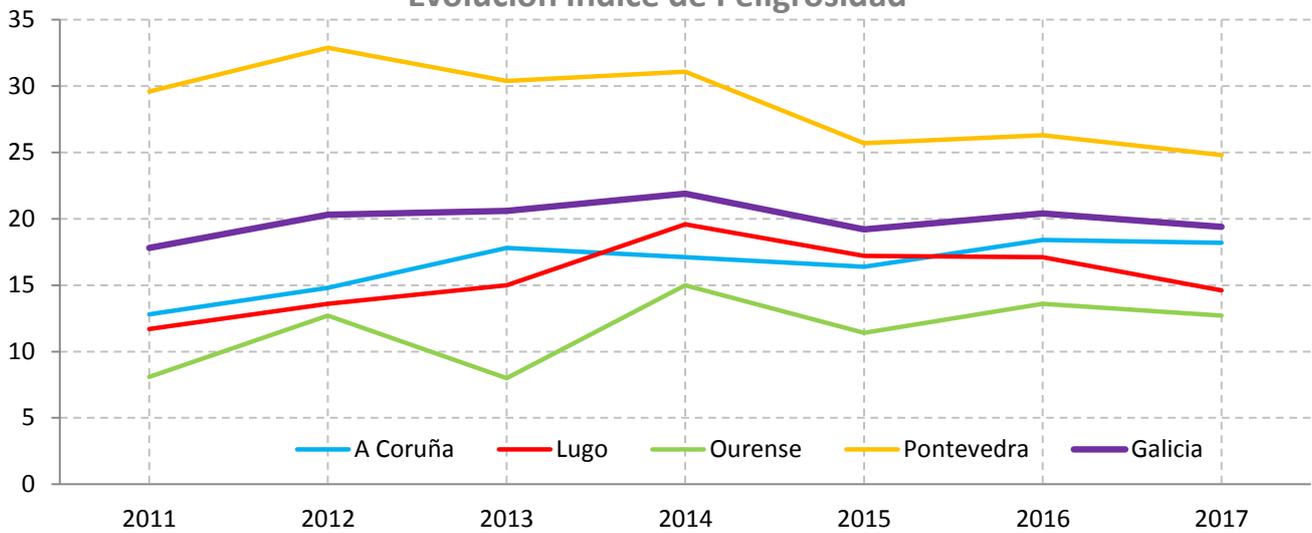


Gráfico 33. Índice de Peligrosidad 2011-2017 en la red autonómica de carreteras de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.

**Evolución Índice de Mortalidad**

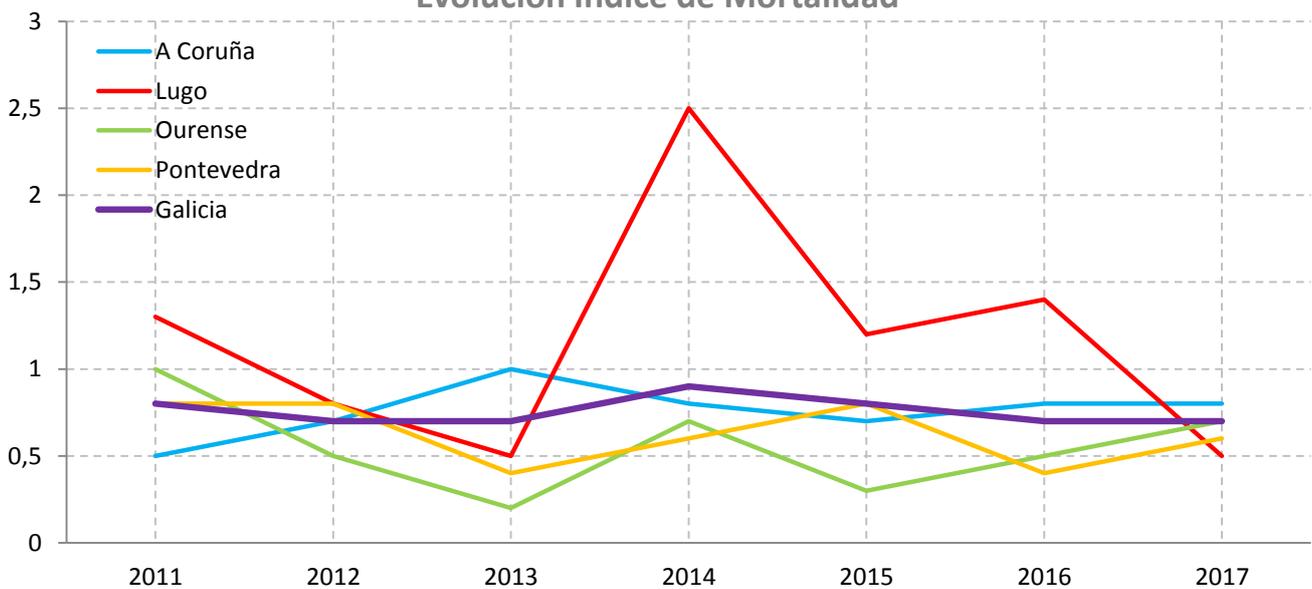


Gráfico 34. Índice de Mortalidad 2011-2017 en la red autonómica de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia

Durante el año 2016, el índice de peligrosidad de las carreteras autonómicas gallegas aumentó ligeramente (+6,25%) respecto al año anterior, volviendo durante 2017 a un valor similar a 2015. Sin embargo, a pesar de haberse registrado un

incremento en la accidentalidad en 2016, la gravedad de dichos accidentes disminuyó, reflejándose en el índice de mortalidad que se redujo un 12,5%. En 2017 el índice de mortalidad se mantuvo constante.

### Comparativa del Índice de Peligrosidad



Gráfico 35. Comparativa 2015-2017 del Índice de Peligrosidad en la red autonómica de carreteras de Galicia.  
Fuente: Xunta de Galicia.

### Comparativa del Índice de Mortalidad

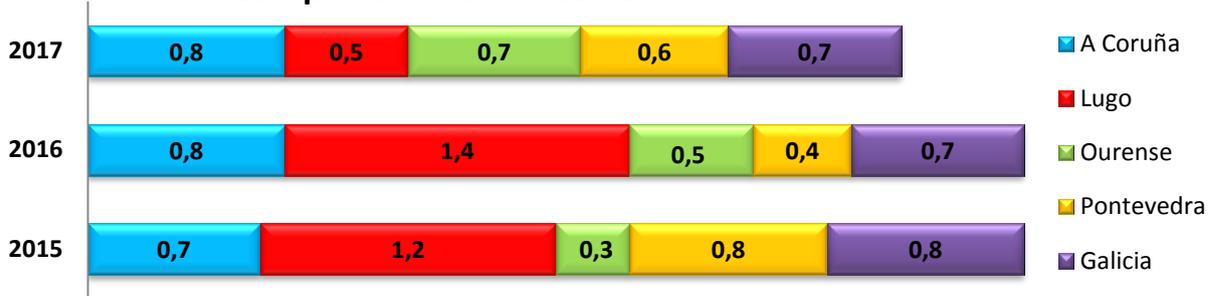


Gráfico 36. Comparativa 2015-2017 del Índice de Mortalidad en la red autonómica de carreteras de Galicia.  
Fuente: Xunta de Galicia.

#### 1.2.5. La accidentalidad urbana en la red autonómica

En 2017, la Red Autonómica de Carreteras de Galicia registró un total de 1.210 accidentes. De ellos, 695 tuvieron lugar en carretera, dando como resultado 24 fallecidos, mientras que en travesías y zona urbana se registraron 515 siniestros en los que fallecieron 19 personas.

En la Red Autonómica de Carreteras de Galicia, el número de accidentes con víctimas registrados durante 2017 se ha mantenido estable, con tendencia negativa, respecto al del año anterior 2016, siendo las consecuencias de dichos accidentes menores. Así en 2017 se registró 1 fallecido menos que en 2016, 3

menos que en 2015 y 12 menos que en 2014. En el caso particular del entorno urbano, el número de fallecidos en 2017 (19 personas) aumento más del doble respecto al número registrado en 2016 y un 19% respecto a 2015.

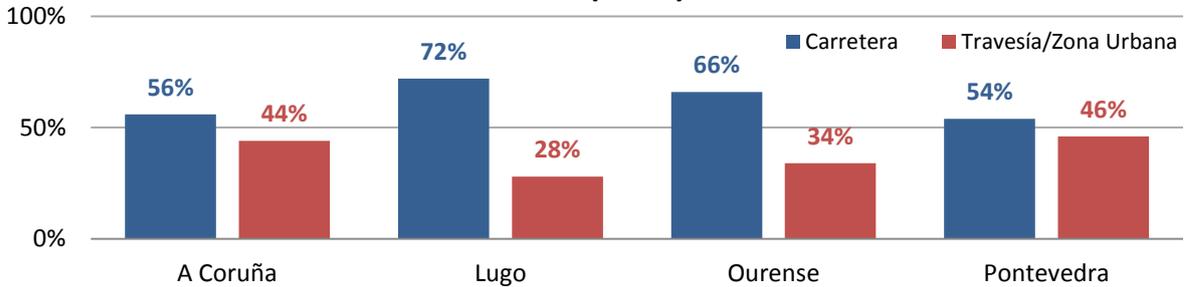
En relación a los heridos graves ocurridos en las carreteras de titularidad autonómica, en 2017 se registraron un total de 190, un 22,1% menos que el año anterior en el que se contabilizaron 244.

En cuanto a su distribución por provincias, en 2017, A Coruña y Pontevedra registraron el mayor porcentaje de

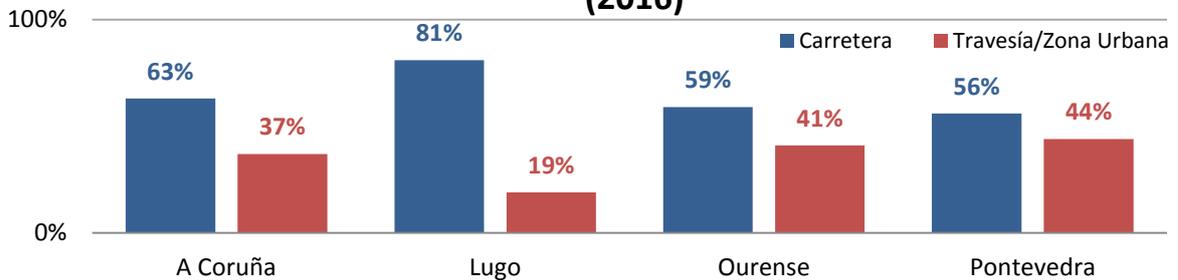
accidentes urbanos con un 44% y un 46% respectivamente, seguidas de Ourense con un 34% y de Lugo con un 28%. Como se

aprecia en los gráficos siguientes, esta distribución apenas ha sufrido variaciones respecto a los años anteriores.

**Distribución de los accidentes con víctimas por provincias según el entorno (2017)**



**Distribución de los accidentes con víctimas por provincias según el entorno (2016)**



**Distribución de los accidentes con víctimas por provincias según el entorno (2015)**



Gráfico 37. Distribución de los accidentes con víctimas por provincias según el entorno en la red autonómica de carreteras de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.

### 1.2.6. La siniestralidad de los usuarios vulnerables en la red autonómica

Durante el periodo 2011-2017, el número de accidentes con ciclomotores implicados disminuyó significativamente, pasando de 66 en 2011 a 43 en 2017, es decir, una reducción del 34,8%. El número de fallecidos se mantuvo prácticamente constante entre 2011 y 2017, mientras que el número de heridos, tanto graves como leves, sufrió un descenso superior al 38%.

En cuanto a la siniestralidad de las motocicletas en la Red Autonómica de Galicia, el número de accidentes con víctimas en 2017 es ligeramente superior al registrado en 2011 (+2,4%), mientras que el número de fallecidos consecuencia de dichos accidentes disminuyó, en dicho periodo, un 22,2%. El número total de heridos en accidentes con motocicletas se mantuvo prácticamente constante en el periodo 2011-2017.

### Evolución siniestralidad de ciclomotores en la red autonómica de Galicia 2011-2017

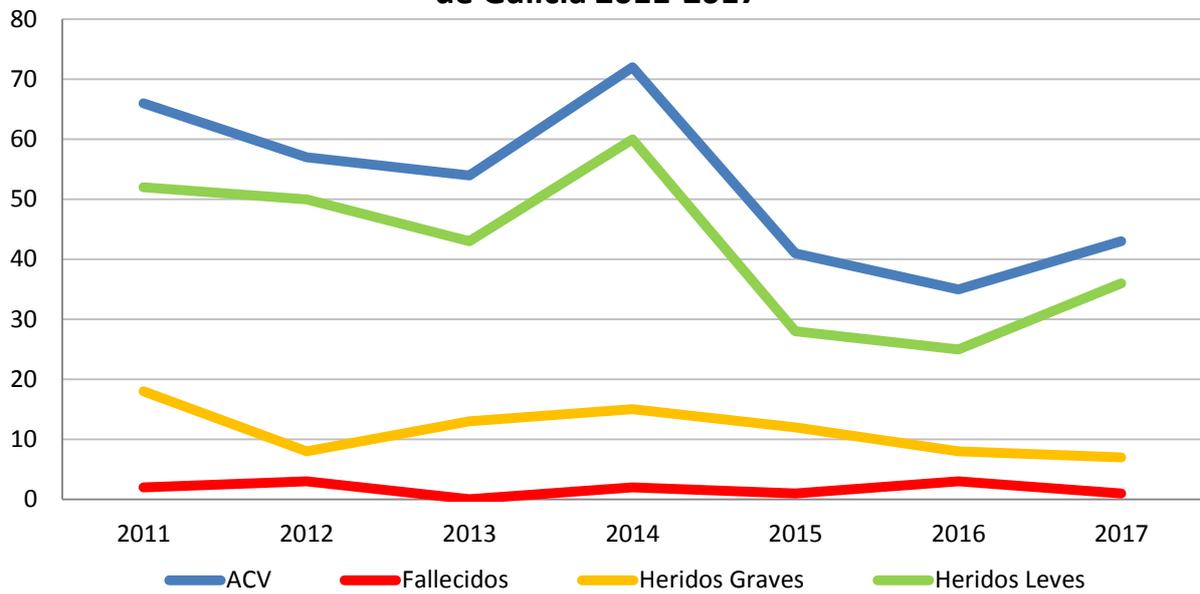


Gráfico 38. Evolución de la siniestralidad de ciclomotores en la red autonómica de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.

### Evolución siniestralidad de motocicletas en la red autonómica de Galicia 2011-2017

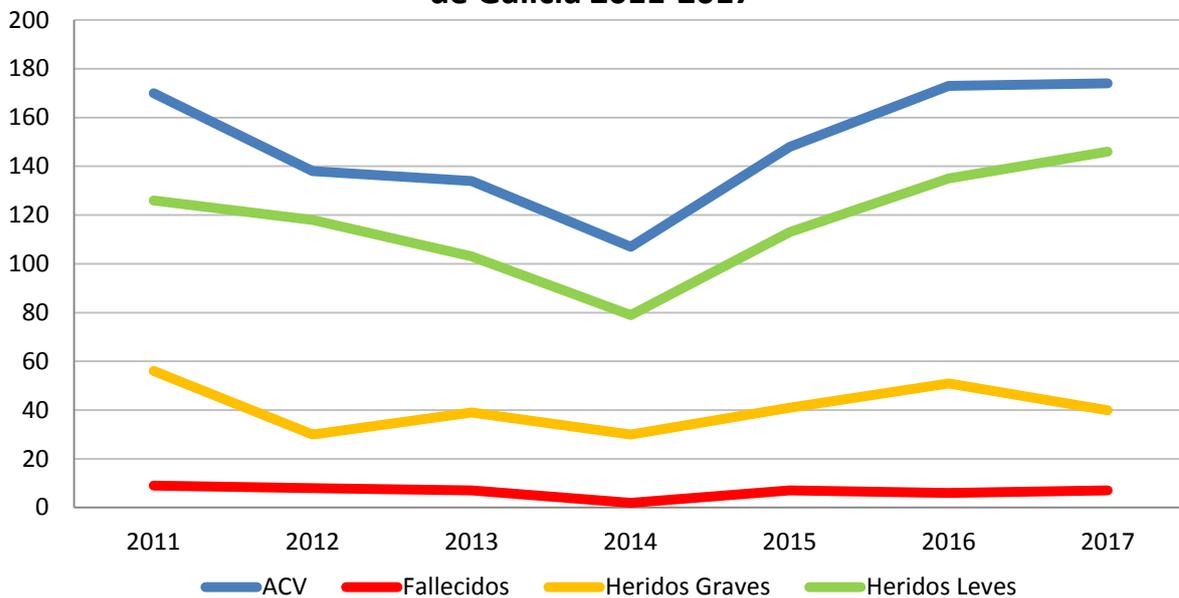
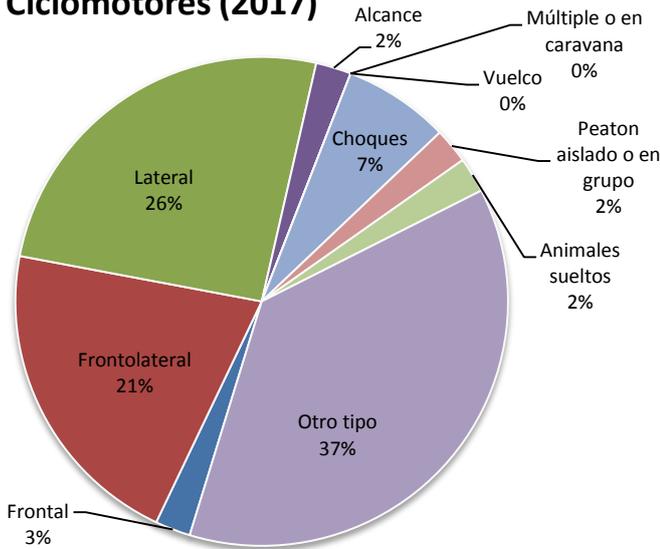


Gráfico 39. Evolución de la siniestralidad de motocicletas en la red autonómica de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.

Los accidentes de tipo frontolateral y lateral fueron los más abundantes durante el año 2017, representando un 47% de los accidentes de ciclomotores y el 37% de los

accidentes de motocicletas. Valores similares a los de años anteriores.

### Ciclomotores (2017)



### Motocicletas (2017)

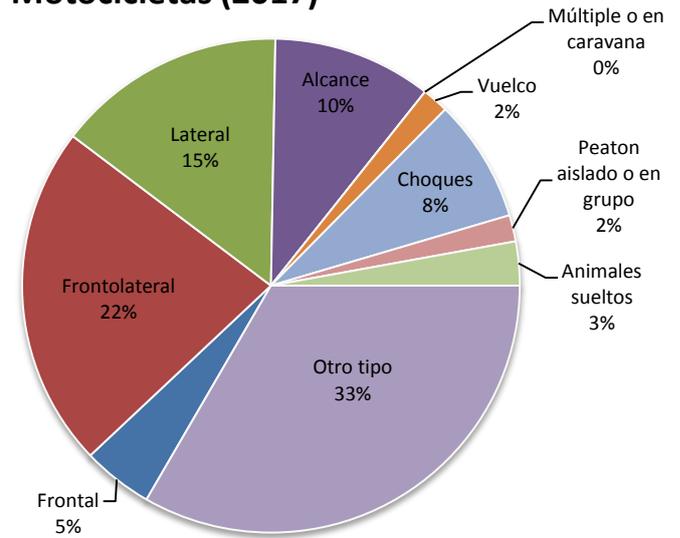


Gráfico 40. Tipos de accidentes de ciclomotores y motocicletas en el año 2017 en la red autonómica de Galicia. Fuente: Xunta de Galicia.

Al igual que en el caso de los accidentes de motocicletas, el número de atropellos a peatones en la red dependiente de la Xunta de Galicia aumentó ligeramente, pasando de 84 en 2011 a 93 en 2017 (+3,6%), lo que provocó un aumento en el número de víctimas mortales (7 fallecidos más) y de heridos leves (+16). Por el contrario, el número de heridos graves

disminuyó un 44,4%, pasando de 36 heridos graves en 2011 a 20 en 2017.

Notar que en el año 2014 tuvo lugar un aumento del número de atropellos de peatones registrándose un total de 107 atropellos, un 27,4% superior a los registrados en 2011 y un 13,1% superior a los atropellos contabilizados en 2017.

### Evolución de los atropellos a peatones en la red autonómica de Galicia

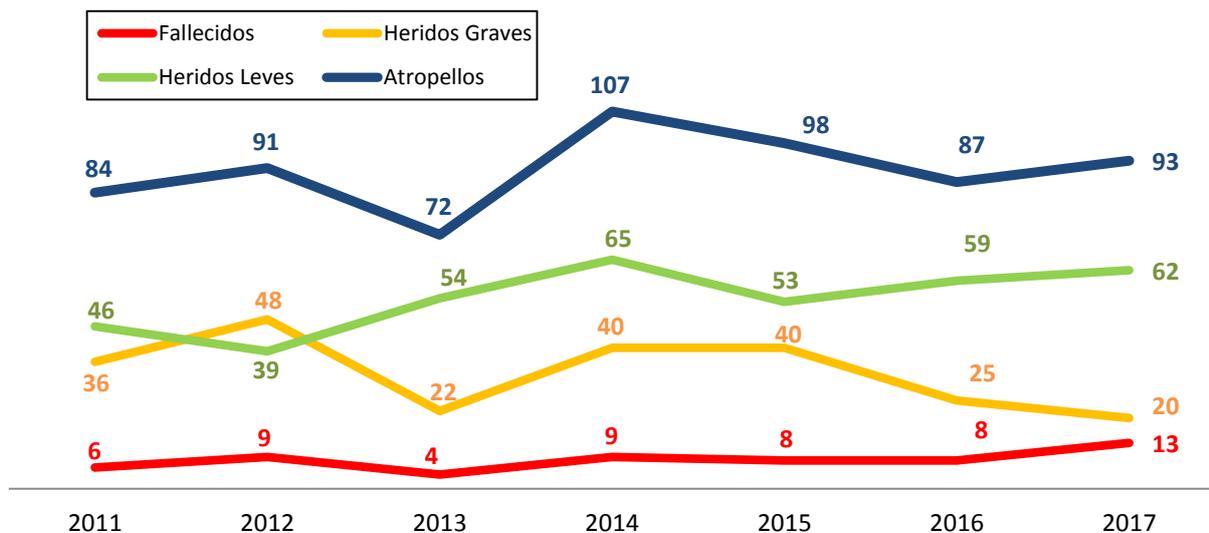
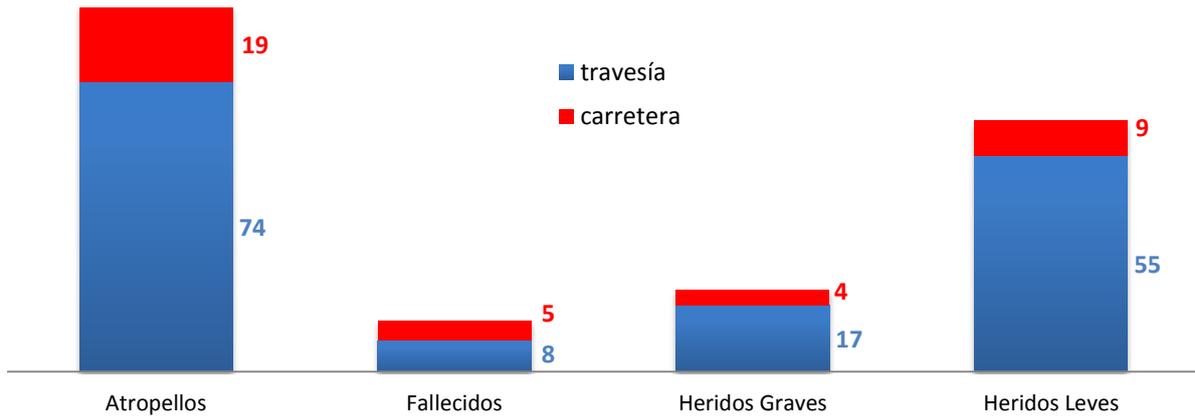


Gráfico 41. Evolución de los atropellos en la red autonómica de Galicia 2011-2017. Fuente: Xunta de Galicia.

Los accidentes en los que se ven involucrados peatones son especialmente peligrosos en comparación con el resto de tipo de accidentes. Durante 2017 en la red de carreteras autonómicas de Galicia, se registraron un total de 1.210 accidentes con víctimas, de ellos 93 fueron atropellos

de peatones (un 7,69%) dando como resultado un total de 13 fallecidos, lo que representa el 30,23% del total de fallecidos en esta red. Destacar que el 80% de los atropellos y de las víctimas registradas en los mismos tuvieron lugar en travesías.

**Distribución de los accidentes y víctimas de atropellos según el tipo de vía. Año 2017**



**Distribución de los accidentes y víctimas de atropellos según el tipo de vía. Año 2016**

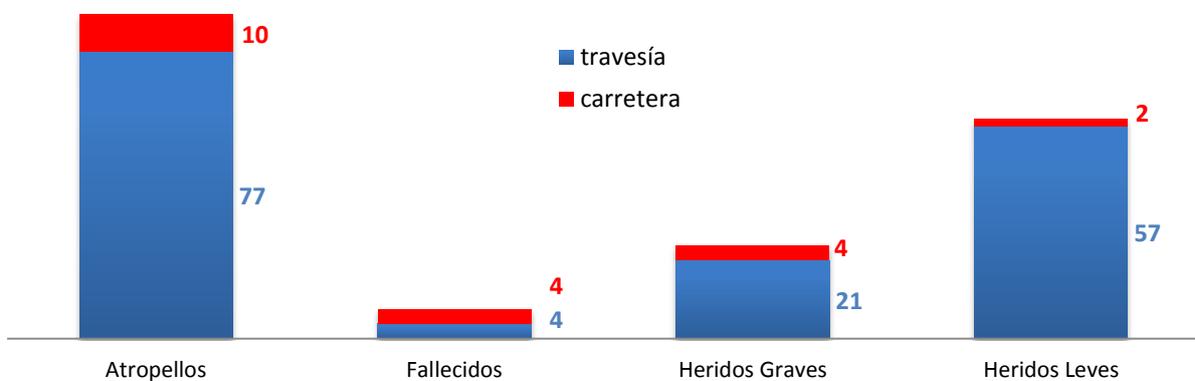


Gráfico 42. Distribución por tipo de vía de los atropellos y sus víctimas en la red autonómica de Galicia 2011-2017. Años 2016 y 2017. Fuente: Xunta de Galicia.

## 2. ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2016-2020

La Comunidad Autónoma de Galicia cuenta con una amplia experiencia tanto en el diseño como en el cumplimiento de Planes de Seguridad Vial. En este sentido las acciones contempladas en el Plan 2016-2020 se basan en gran medida en aquellas que fueron realizadas con éxito en planes anteriores, demostrando su eficacia en la mejora de la seguridad vial, complementadas con iniciativas nuevas que permitan reforzar determinados aspectos no cubiertos por las medidas existentes o cuyos resultados no alcanzaron las metas previstas.

Con el objetivo de adaptar el Plan de Seguridad Vial de Galicia a la Estrategia del Plan Mundial para el Decenio de Acción, obteniendo así un Plan más realista y operativo, se ajustan los 7 objetivos estratégicos planteados en el periodo anterior, 2011-2015, con los 5 objetivos estratégicos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

En la siguiente tabla se muestra la mencionada evolución:

Plan de Seguridad Vial Galicia 2011-2015
OE 1: Promover entornos seguros y mejorar el transporte público
OE 2: Obtener conductas viales seguras
OE 3: Mejorar la seguridad de la carretera
OE 4: Proteger a los usuarios vulnerables
OE 5: Aumentar la investigación en materia de seguridad vial
OE 6: Dar apoyo a las víctimas y familiares
OE 7: Mejorar la colaboración entre administraciones y los protocolos de actuación



Plan de Seguridad Vial Galicia 2016-2020
OE 1: Gestión de la Seguridad Vial
OE 2: Vías de Tránsito y movilidad más seguras
OE 3: Vehículos más seguros
OE 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros
OE 5: Respuesta tras los accidentes

Tabla 1. Evolución de los Objetivos Estratégicos de los Plan de Seguridad Vial de Galicia .Fuente: Xunta de Galicia

En el marco de los 5 Objetivos Estratégicos previstos, se proponen un conjunto de 49 acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial en Galicia. A continuación se

presentan los cinco objetivos estratégicos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020, así como las acciones contempladas inicialmente en la presentación del Plan.

Tabla 2. Plan de Acciones del Plan de Seguridad Vial 2016-2020. Fuente: Xunta de Galicia

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIÓN
1. Gestión de la Seguridad Vial	<p>1.1. Análisis de la siniestralidad laboral por accidentes de tráfico en el marco del observatorio de accidentalidad del ISSGA</p> <p>1.2. Colaboración en proyectos de ámbito estatal y/o europeo</p> <p>1.3. Atención prestada por el Centro de Atención de Emergencias CAE 112</p>
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras	<p>2.1. Consideración de la componente de seguridad vial en los informes de planeamiento y ordenación del territorio</p> <p>2.2. Proyectos de carreteras</p> <p>2.3. Construcción de nuevos ejes de comunicación</p> <p>2.4. Mejora de la seguridad vial en la zona de circulación</p> <p>2.5. Mejora de la seguridad vial en las márgenes de las carreteras</p> <p>2.6. Conservación de la red autonómica</p> <p>2.7. Mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables</p> <p>2.8. Itinerario escolar seguro a través del Plan Proxecta</p> <p>2.9. Prevención de accidentes con fauna: Autorización de batidas de caza en los lugares donde sean frecuentes los accidentes por irrupción de animales salvajes en la carretera</p> <p>2.10. Ejecución de obras en caminos rurales existentes y creación de nuevos caminos a través de la concentración parcelaria</p> <p>2.11. Estudios sobre movilidad en los caminos rurales</p> <p>2.12. Manuales de buenas prácticas</p> <p>2.13. Plan de Transporte Metropolitano de Galicia</p> <p>2.14. Plan de modernización del transporte público en Galicia</p>
3. Vehículos más seguros	<p>3.1. Elaboración de publicación de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos</p> <p>3.2. Ampliación o mejora de la equipación de los servicios de protección civil y de bomberos</p> <p>3.3. Comprobar la red de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales</p> <p>3.4. Certificado de reparación en taller habilitado para segundas inspecciones en la ITV</p> <p>3.5. Consulta pública de talleres habilitados</p>
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros	<p>4.1. Acciones formativas con contenidos de educación vial para personas adultas en régimen penitenciario</p> <p>4.2. Jornada de educación y formación vial</p> <p>4.3. Cursos de seguridad vial en la conducción</p> <p>4.4. Realización de campañas de difusión entre los trabajadores sobre la importancia de la seguridad vial</p> <p>4.5. Jornadas Técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral</p> <p>4.6. Actuaciones de asesoramiento a empresas con elevado número de accidentes de tráfico "in itinere" y en misión. Desarrollo de programas de seguridad vial laboral.</p> <p>4.7. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pie de calle en las zonas de ocio nocturno</p> <p>4.8. Campaña LIBRE: Cursos de conducción segura para jóvenes entre 18 y 30 años</p> <p>4.9. Programa "Cambio de Sentido"</p> <p>4.10. Campañas de sensibilización en materia de seguridad vial dirigidas a padres e hijos</p> <p>4.11. Programa para la obtención del permiso de conducir para el colectivo gitano</p> <p>4.12. Portal específico de seguridad vial</p> <p>4.13. Película para la sensibilización en seguridad vial: "A pesar de todo, te quiero"</p> <p>4.14. Charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Socio-Comunitarios de Bienestar</p> <p>4.15. Colaboración de la Unidad de Policía Adscrita en la seguridad del transporte por carretera</p> <p>4.16. Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo</p> <p>4.17. Programa de "Movilidad Sostenible y Segura", dentro del Plan Proxecta</p> <p>4.18. Colaboración a través de asesoramiento en la elaboración de materiales educativos para el ámbito de la movilidad segura y sostenible</p> <p>4.19. Curso de formación para docentes</p> <p>4.20. Formación transporte público y conductores profesionales</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIÓN
5. Respuesta tras los accidentes	5.1. <i>Formación para la mejora del conocimiento en la atención del paciente politraumatizado</i>
	5.2. <i>Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carreteras</i>
	5.3. <i>Proporcionar asistencia psicológica a las víctimas y familiares</i>
	5.4. <i>Configuración de grupos de trabajo de primeros intervinientes para realizar procedimientos de actuación conjuntos</i>
	5.5. <i>Optimización de respuesta ante accidentes de tráfico en el medio rural y urbano</i>
	5.6. <i>Intervenciones de los parques de bomberos en accidentes de tráfico</i>

Respecto al Programa de Seguimiento del Plan, se definieron una serie de indicadores cuantitativos que permitiesen llevar a cabo un control sobre la ejecución de las medidas propuestas, de manera que si los indicadores asignados a cada acción y las cifras de siniestralidad difieren de la planificación realizada, sea posible poner en marcha un Plan de Contingencias apropiado para corregir desviaciones indeseadas.

Con el fin de implicar al mayor número de sectores y responsables, para la dirección del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 se crean dos Mesas de Trabajo:

1. Comité de Seguimiento de órganos públicos, en el que se integran las Consellerías de la Xunta de Galicia.
2. Mesa de Trabajo con los Agentes Sociales, donde se integran las entidades no públicas (asociaciones, organizaciones no gubernamentales, colectivos, etc.) que trabajan en el ámbito de la seguridad vial o pueden tener alguna implicación en esta materia.

*Grado de cumplimiento de los objetivos estratégicos.*

Se ha analizado el conjunto de los **5 objetivos estratégicos** con el fin de conocer su grado de realización al finalizar el Plan. De las **48 acciones** que se plantearon inicialmente, en los dos primeros años de aplicación del Plan, se han eliminado 4 actividades y se han incorporado 3 nuevas acciones, dos en 2016 y una en 2017. En estos dos años, se

han ejecutado un total de **40 medidas**, utilizándose para determinar su grado de cumplimiento **108 indicadores de resultados**. Siete actividades se encuentran aún a la espera de ser ejecutadas

En las tablas siguientes se detallan los resultados de los trabajos de seguimiento realizados.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: Gestión de la Seguridad Vial

“...Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia...”

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Actividades previstas:	Revisión 2016	Revisión 2017
1. Análisis de la siniestralidad laboral por accidentes de tráfico en el marco del observatorio de accidentalidad del ISSGA	Ejecutada	Ejecutada
2. Colaboración en proyectos de ámbito estatal y/o europeo	Ejecutada	Ejecutada
3. Atención prestada por el Centro de Atención de Emergencias CAE 112	Ejecutada	Ejecutada
<b>Nuevas actividades incorporadas:</b>		<b>NINGUNA</b>

### Grado de cumplimiento

De las 3 medidas que se plantearon al inicio del Plan, tanto en el año 2016 como en el año 2017 se desarrollaron todas las actuaciones previstas, lo que representa un grado de cumplimiento del Objetivo del 100%.



## OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.

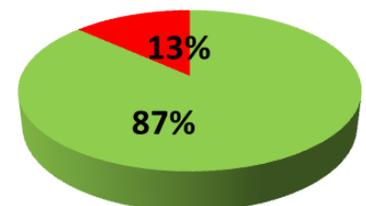
“...Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad...”

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Actividades previstas:	Revisión 2016	Revisión 2017
1. Consideración de la componente de seguridad vial en los informes de planeamiento y ordenación del territorio	Ejecutada	Ejecutada
2. Proyectos de carreteras	Ejecutada	Ejecutada
3. Construcción de nuevos ejes de comunicación	Ejecutada	Ejecutada
4. Mejora de la seguridad vial en la zona de circulación	Ejecutada	Ejecutada
5. Mejora de la seguridad vial en las márgenes de las carreteras	Ejecutada	Ejecutada
6. Conservación de la red autonómica	Ejecutada	Ejecutada
7. Mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables	Ejecutada	Ejecutada
8. Itinerario escolar seguro a través del Plan Proxecta	No iniciada	No iniciada
9. Prevención de accidentes con fauna: Autorización de batidas de caza en los lugares donde sean frecuentes los accidentes por irrupción de animales salvajes en la carretera	Ejecutada	Ejecutada
10. Ejecución de obras en caminos rurales existentes y creación de nuevos caminos a través de la concentración parcelaria	Ejecutada	Ejecutada
11. Estudios sobre movilidad en los caminos rurales	ELIMINADA	
12. Manuales de buenas prácticas	Ejecutada	Ejecutada
13. Plan de Transporte Metropolitano de Galicia	Ejecutada	Ejecutada
14. Plan de modernización del transporte público en Galicia	ELIMINADA	
<b>Nuevas actividades incorporadas en 2016</b>		
15. Prevención de la siniestralidad: Cursos de seguridad en caza y primeros auxilios.		Ejecutada
16. Sensibilización con los niños en la Escuela Gallega de Prevención		Ejecutada
<b>Nuevas actividades incorporadas en 2017</b>		
17. Materia de libre configuración “Movilidad escolar sostenible y segura”		

### Grado de cumplimiento

De las 14 medidas que se plantearon al inicio del Plan, en 2016 se habían ejecutado 12, eliminado 2 e **incorporado 2 medidas nuevas**. Al finalizar el año 2017, una de las actividades previstas aún no se había iniciado y se incorporó otra nueva medida. Lo que representa un grado de cumplimiento del Objetivo del 87%.



**OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: Vehículos más seguros.**

*"..Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías..."*

*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*

Actividades previstas:	Revisión 2016	Revisión 2017
1. Elaboración de publicación de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos	Ejecutada	Ejecutada
2. Ampliación o mejora de la equipación de los servicios de protección civil y de bomberos	Ejecutada	Ejecutada
3. Comprobar la red de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales	Ejecutada	Ejecutada
4. Certificado de reparación en taller habilitado para segundas inspecciones en la ITV	ELIMINADA	
5. Consulta pública de talleres habilitados	Ejecutada	Ejecutada
<b>Nuevas actividades incorporadas:</b>		<b>NINGUNA</b>

**Grado de cumplimiento**

De las 5 medidas que se plantearon al inicio del Plan, tanto en 2016 como en 2017 se ejecutaron 4, lo que representa un grado de cumplimiento del Objetivo del 100%.



**OBJETIVO ESTRATÉGICO 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros**

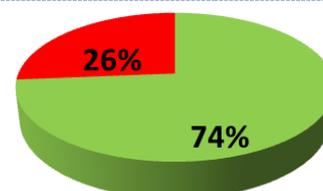
*"...Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo..."*

*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*

Actividades previstas:	Revisión 2016	Revisión 2017
1. Acciones formativas con contenidos de educación vial para personas adultas en régimen penitenciario	Ejecutada	Ejecutada
2. Jornada de educación y formación vial	No iniciada	No iniciada
3. Cursos de seguridad vial en la conducción	Ejecutada	Ejecutada
4. Realización de campañas de difusión entre los trabajadores sobre la importancia de la seguridad vial	Ejecutada	Ejecutada
5. Jornadas Técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral	Ejecutada	Ejecutada
6. Actuaciones de asesoramiento a empresas con elevado número de accidentes de tráfico "in itinere" y en misión. Desarrollo de programas de seguridad vial laboral.	Ejecutada	
7. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pie de calle en las zonas de ocio nocturno	No iniciada	No iniciada
8. Campaña LIBRE: Cursos de conducción segura para jóvenes entre 18 y 30 años	Ejecutada	
9. Programa "Cambio de Sentido"	Ejecutada	Ejecutada
10. Campañas de sensibilización en materia de seguridad vial dirigidas a padres e hijos	Ejecutada	Ejecutada
11. Programa para la obtención del permiso de conducir para el colectivo gitano	Ejecutada	Ejecutada
12. Portal específico de seguridad vial	Ejecutada	Ejecutada
13. Película para la sensibilización en seguridad vial: "A pesar de todo, te quiero"	No iniciada	No iniciada
14. Charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Socio-Comunitarios de Bienestar	Ejecutada	Ejecutada
15. Colaboración de la Unidad de Policía Adscrita en la seguridad del transporte por carretera	ELIMINADA	
16. Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo	No iniciada	No iniciada
17. Programa de "Movilidad Sostenible y Segura", dentro del Plan Proxecta	Ejecutada	Ejecutada
18. Colaboración a través de asesoramiento en la elaboración de materiales educativos para el ámbito de la movilidad segura y sostenible	Ejecutada	Ejecutada
19. Curso de formación para docentes	No iniciada	No iniciada
20. Formación transporte público y conductores profesionales	Ejecutada	Ejecutada
<b>Nuevas actividades incorporadas:</b>		<b>NINGUNA</b>

**Grado de cumplimiento**

De las 20 medidas que se plantearon al inicio del Plan, en 2017 se habían desarrollado 12, dos menos que el año anterior, no incorporándose ninguna actividad nueva. Al finalizar el año 2017 aún no se habían iniciado 5 actuaciones de las inicialmente previstas, lo que representa un grado de cumplimiento del Objetivo del 74 %.



**OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: Respuesta tras los accidentes**

*“...Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo...”*

*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*

Actividades previstas:	Revisión 2016	Revisión 2017
1. Formación para la mejora del conocimiento en la atención del paciente politraumatizado	Ejecutada	Ejecutada
2. Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carreteras	Ejecutada	Ejecutada
3. Proporcionar asistencia psicológica a las víctimas y familiares	Ejecutada	Ejecutada
4. Configuración de grupos de trabajo de primeros intervinientes para realizar procedimientos de actuación conjuntos	Ejecutada	Ejecutada
5. Optimización de respuesta ante accidentes de tráfico en el medio rural y urbano	Ejecutada	Ejecutada
6. Intervenciones de los parques de bomberos en accidentes de tráfico	Ejecutada	Ejecutada
<b>Nuevas actividades incorporadas:</b>		<b>NINGUNA</b>

**Grado de cumplimiento**

De las 6 medidas que se plantearon al inicio del Plan, al finalizar el año 2017 se habían ejecutado todas, lo que representa un grado de cumplimiento del Objetivo del 100%.



Las tablas siguientes muestran, para cada una de las medidas ejecutadas, una evaluación de su implementación mediante la cumplimentación de los indicadores de seguimiento establecidos.

Un seguimiento continuo a lo largo del desarrollo del Plan permite controlar y

medir en tiempo real la evolución y posibles desviaciones del cumplimiento del objetivo de Plan, permitiendo corregir y subsanar posibles carencias de implementación así como definir nuevas metas a partir de los resultados obtenidos.



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: Gestión de la Seguridad Vial

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
1.1. Análisis de la siniestralidad laboral por accidentes de tráfico en el marco del observatorio de accidentalidad del ISSGA	Consellería de Economía, Empleo e Industria	Nº de publicaciones editadas	0	5
		Ratios de accidentes y víctimas	2.960 trabajadores sufrieron accidentes laborales de tráfico (2.861 leves, 86 graves y 13 mortales), de un total de 27.874 accidentes laborales(accidentes en jornada y en itinere )	3.204 trabajadores sufrieron accidentes laborales de tráfico (3.120 leves, 72 graves y 12 mortales), de un total de 30.328 accidentes laborales (accidentes en jornada y en itinere)
1.2. Colaboración en proyectos de ámbito estatal y/o europeo	Consellería de Sanidad	Nº de proyectos en los que participa	1	1
1.3. Atención prestada por el Centro de Atención de Emergencias CAE 112	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia. Administraciones Públicas y Justicia	Nº de incidencias atendidas por CAE 112	18.837	18.953

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
2.1. Consideración de la componente de seguridad vial en los informes de planeamiento y ordenación del territorio	Consellería de Infraestructura y Vivienda	Nº de informes emitidos	54	43
2.2. Proyectos de carreteras	Consellería de Infraestructura y Vivienda	Nº de proyectos que incluyen un anejo de seguridad vial.	13	17
2.3. Construcción de nuevos ejes de comunicación	Consellería de Infraestructura y Vivienda	Km. de nuevas vías construidos	28,7	8,1
		Km. de travesías que se evitan con la construcción de un nuevo vial	8,3	1,8
2.4. Mejora de la seguridad vial en la zona de circulación	Consellería de Infraestructura y Vivienda	€ en actuaciones de mejora de seguridad vial	7.055.034,04 €	14.031.664,52 €
		Nº de intersecciones y accesos mejorados	72	56
2.5. Mejora de la seguridad vial en las márgenes de las carreteras	Consellería de Infraestructura y Vivienda	Km. de actuaciones de mejora de seguridad vial	107,59	192,779
		Km de cunetas de seguridad ejecutadas	15,5	7,42
		Número de salvacunetas eliminados o protegidos	33	49
		ml de barrera nueva instalada	16.715	3.245
		ml de barrera innecesaria eliminada o existente retranqueada	88	13.220
		ud de bifurcación mejorada	1	5

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
2.6. Conservación de la red autonómica	Consellería de Infraestructura y Vivienda	€ de contratos de conservación y vialidad invernal	23.065.937,95	23.065.937,94
		€ en actuaciones de refuerzos de firme	16.640.428,78 €	10.215.393,12 €
		Nº de señales repuestas	6.084	3.034
		Km de marcas viales repintadas	4.709,47	3.100,93
		Nº de inspecciones principales de obras de paso	139	93
2.7. Mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables	Consellería de Infraestructura y Vivienda	Nº de elementos reflectantes repartidos	9.600	1.820
		Nº de campañas publicitarias de seguridad vial	1	1
		Nº de cursos de conducción segura para motocicletas	0	8
		Nº de motoristas formados	0	170
		Nº de centros educativos en los que se desarrolla una Campaña de concienciación de seguridad vial rural	6	1
		Nº de unidades didácticas y libros del profesor repartidos en centros educativos en la Campaña de seguridad viaria	410	100
		Nº de centros educativos en los que se realizan estudios de movilidad en su entorno	0	0
		Km de sendas peatonales y aceras construidas	11,672	59,95
		ml de sistemas de protección de motoristas instalados	824,8	3.796
2.8. Itinerario escolar seguro a través del Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Km de carriles bici construidos	0	0,32
		Nº de usuarios de la Guía online	Sin datos	Sin datos
2.9. Prevención de accidentes con fauna: Autorización de batidas de caza en los lugares donde sean frecuentes los accidentes por irrupción de animales salvajes en la carretera	Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio	Nº de actuaciones	Sin datos	Sin datos
		Nº de batidas de caza	32.944	29804
2.10. Ejecución de obras en caminos rurales existentes y creación de nuevos caminos a través de la concentración parcelaria	Consellería de Medio Rural y de Mar	Km de caminos rurales construidos y/o mejorados	236	430
		Nº de caminos rurales construidos y/o mejorados	83	233
2.12. Manuales de buenas prácticas	Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio	Nº de manuales de buenas prácticas desarrollados	5.000	0

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
2.13. Plan de Transporte Metropolitano de Galicia	Consellería de Infraestructura y Vivienda	Nº de Áreas de Transporte Metropolitano implantadas	5	5
		Ayuntamientos adheridos al Plan	66	65
		Población directamente beneficiada por el Plan	1.550.000	1.488.983
		Billetes vendidos en el ámbito del Plan	13.850.089	14.285.581
2.15. Prevención de la siniestralidad: Cursos de seguridad en la caza y primeros auxilios. <b>NUEVA</b>	Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio	N.º de cursos	4	4
2.16. Sensibilización con los niños en la Escola Galega de Prevención <b>NUEVA</b>	Consellería de Economía, Empleo e Industria	Nº de visitas de centros educativos	<b>NUEVA</b>	25
		Nº de niños asistentes	<b>NUEVA</b>	729
2.17. Materia de libre configuración "Movilidad escolar sostenible y segura" <b>NUEVA</b>	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de centros participantes	<b>NUEVA</b>	<b>NUEVA</b>
		Nº de docentes participantes	<b>NUEVA</b>	<b>NUEVA</b>
		Nº de alumnado participante	<b>NUEVA</b>	<b>NUEVA</b>

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: Vehículos más seguros

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
3.1. Elaboración de publicación de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos	Consellería de Economía, Empleo e Industria	Porcentaje de vehículos recogidos en la estadística	100% de los vehículos que pasaron la ITV	100% de los vehículos que pasaron la ITV
		Nº de informes anuales	1	1
3.2. Ampliación o mejora de la equipación de los servicios de protección civil y de bomberos	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia. Administraciones Públicas y Justicia	Nº de vehículos de nueva dotación o mejora	12	16
		Otros equipamientos	0	46
3.3. Comprobar la red de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales	Consellería de Economía, Empleo e Industria	Nº de talleres oficiales en los que se puede realizar la instalación y verificación de tacógrafos digitales	45	50
3.5. Consulta pública de talleres habilitados	Consellería de Economía, Empleo e Industria	Nº de consultas realizadas	5.520	30.436

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
4.1. Acciones formativas con contenidos de educación vial para personas adultas en régimen penitenciario	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de solicitudes	Sin datos	Sin datos
		Nº de acciones impartidas	2	2
		Nº de alumnos formados	28	17
4.2. Jornada de educación y formación vial	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de profesores certificados	0	0
		Nº de informes presentados	0	0
		Nº de plazas ofertadas	0	0

**OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros**

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
4.3. Cursos de seguridad vial en la conducción	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia - DGT	Nº de cursos impartidos	4	4
		Nº de alumnos formados	73	75
4.4. Realización de campañas de difusión entre los trabajadores sobre la importancia de la seguridad vial	Consellería de Economía, Empleo e Industria - DGT	Nº de carteles / folletos editados	Campaña sobre la prevención de riesgos en el manejo del tractor y la seguridad viaria. 1 modelo de tríptico, 32.500 ejemplares; 1 modelo de cartel, 200 ejemplares	Campaña sobre la prevención de riesgos en el manejo del tractor y la seguridad viaria. 1 modelo de fichas, 10.000 ejemplares; 1 modelo de cartel, 3.000 ejemplares.
		Nº de empresas /trabajadores objeto de la campaña	32.500 trípticos y 200 carteles a conductores de tractor en controles de tráfico de la Guardia Civil, ITV fijas y móviles y Concellos.	2.226 puntos en 119 Concellos: • 714 en 35 Concellos Coruña • 529 en 30 Concellos Lugo • 337 en 27 Concellos Ourense • 646 en 27 Concellos Pontevedra
		Nº de campañas de prevención de accidentes laborales de tráfico <b>NUEVO</b>	1 (manejo tractor agrícola)	1 (manejo tractor agrícola)
4.5. Jornadas Técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral	Consellería de Economía, Empleo e Industria - DGT	Nº de jornadas <b>NUEVO</b>	1	2
		Nº de trabajadores asistentes a las jornadas	63	143
4.6. Actuaciones de asesoramiento a empresas con elevado número de accidentes de tráfico "in itinere" y en misión. Desarrollo de programas de seguridad vial laboral.	Consellería de Economía, Empleo e Industria - DGT	Nº de empresas visitadas	3	
4.7. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pie de calle en las zonas de ocio nocturno	Consellería de Políticas Social - Con la colaboración de los Concellos	Nº de acciones realizadas	0	0
		Nº de localidades en las que se realizan las acciones	0	0
4.8. Campaña LIBRE: Cursos de conducción segura para jóvenes entre 18 y 30 años	Consellería de Políticas Social - DGT	Nº de participantes inscritos	79	0
4.9. Programa "Cambio de Sentido"	Consellería de Sanidad Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia Federación Gallega de Autoescuelas - DGT	Nº de asistentes	1.448	1.254
		Nº de horas empleadas	4	4

**OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros**

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
4.10. Campañas de sensibilización en materia de seguridad vial dirigidas a padres e hijos	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia - DGT	Nº de jornadas de formación impartidas	54	71
		Nº de personas (menores, padres, etc.) asistentes	4.509	5.940
4.11. Programa para la obtención del permiso de conducir para el colectivo gitano	Consellería de Política Social – DGT	Nº de participantes en el Programa	31	11
4.12. Portal específico de seguridad vial	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria	Nº de visitas a la página Web "Yo Circulo"	Sin datos	Sin datos
		Nº de noticias publicadas por año	1	1
4.13. Película para la sensibilización en seguridad vial: "A pesar de todo, te quiero"	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria	Nº de descargas de la unidad didáctica	Sin datos	Sin datos
4.14. Charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Socio-Comunitarios de Bienestar	Consellería de Política Social - DGT. Con la colaboración de los Concellos	Nº de charlas realizadas	7	8
		Nº de personas mayores formadas	260	425
4.16. Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de materiales asesorados	0	0
4.17. Programa de "Movilidad Sostenible y Segura", dentro del Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de centros participantes	23	20
		Nº de docentes participantes	180	194
		Nº de docentes certificados	165	
		Nº de alumnado participante	3.215	2.847
		Nº de proyectos reconocidos como buena práctica	1 (1º premio Proxecta 2016 para el IES Francisco Daviña Rey)	0
4.18. Colaboración a través de asesoramiento en la elaboración de materiales educativos para el ámbito de la movilidad segura y sostenible	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de materiales asesorados	1	1
4.19. Curso de formación para docentes	Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria - DGT	Nº de plazas ofertadas	0	0
		Nº de docentes certificados	0	0

#### OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
4.20. Formación transporte público y conductores profesionales	Consellería de Infraestructuras y Vivienda	Nº de cursos impartidos	1.597	1.648
		Nº de centros autorizados para formación CAP	22	11
		Nº de personas formadas	14.320	13.755
		Nº de infracciones detectadas	Exceso de peso:1.595 Carencia de autorización:754 Tacógrafo:1.908 Tiempos conducción y descanso: 3.694	Exceso de peso:1.538 Carencia de autorización:686 Tacógrafo:1.836 Tiempos conducción y descanso: 4.348

#### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: Respuesta tras los accidentes

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
5.1. Formación para la mejora del conocimiento en la atención del paciente politraumatizado	Consellería de Sanidad	Nº de cursos impartidos	20	18
		Nº de sanitarios formados	379	382
5.2. Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carreteras	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia - Colaboración de los Grupos de Emergencias Supramunicipales ( GES)	Nº de cursos	24	51
		Nº de participantes	717	731
5.3. Proporcionar asistencia psicológica a las víctimas y familiares	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	Nº de movilizaciones	13	53
		Nº de personas asistidas	29	25
5.4. Configuración de grupos de trabajo de primeros intervinientes para realizar procedimientos de actuación conjuntos	Consellería de Sanidad	Nº de grupos constituidos	2	5
		Nº de procedimientos conjuntos desarrollados	2	12
		Nº de simulacros conjuntos realizados	7	15

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	MEDICIÓN 2016	MEDICIÓN 2017
5.5. Optimización de respuesta ante accidentes de tráfico en el medio rural y urbano	Consellería de Sanidad	Nº de protocolos de actuación	2	2
		Nº de simulacros llevados a cabo	27	56
		Accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico - <b>NUEVO</b>	7.058	7.269
		Accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado	742	680
5.6. Intervenciones de los parques de bomberos en accidentes de tráfico	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia - Colaboración de los Grupos de Emergencias Supramunicipales (GES)	Nº de intervenciones	1.919	2.053



### 3. CONCLUSIONES

A continuación se presentan las conclusiones referentes a la evolución de la siniestralidad vial en Galicia, especialmente durante el periodo 2011-2017.

Así mismo, se incluyen las principales conclusiones derivadas del análisis de evolución de los dos primeros años de aplicación del Plan de Seguridad Vial 2016-2020.

#### ***Evolución de la siniestralidad:***

- Durante el periodo 2011 – 2016 se observa un repunte de la accidentalidad a nivel global, iniciándose en 2017 un cambio de tendencia y una ligera disminución en el número de accidentes con víctimas registrados.
- El análisis de la tasa de fallecidos por millón de habitantes en Galicia, durante el periodo 2011-2017 revela una tendencia decreciente, pasando de 67 en 2011 a 43 en 2017.
- Galicia en su conjunto, así como sus cuatro provincias, muestran una evolución de la mortalidad compatible con el cumplimiento del Objetivo 2020.
- Durante el año 2016, el índice de peligrosidad de las carreteras autonómicas gallegas aumentó ligeramente (+6,25%) respecto al año anterior, volviendo durante 2017 a un valor similar a 2015. Sin embargo, a pesar de haberse registrado un incremento en la accidentalidad en 2016, la gravedad de dichos accidentes disminuyó, reflejándose en el índice de mortalidad que se redujo ligeramente. En 2017 el índice de mortalidad se mantuvo constante e igual al registrado en 2016.

**Seguimiento del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020:**

- El Plan es una estrategia «viva»: de las 48 acciones inicialmente propuestas, en los dos primeros años de aplicación del Plan (2016 y 2017) se han incorporado 3 nuevas acciones, mientras que se han eliminado 4.
- En 2017 el 85% de las acciones recogidas en el plan, es decir, 40 acciones, ya han sido puestas en marcha.
- No han sido desarrolladas aún 7 de las acciones recogidas, por lo que se considera interesante aumentar la participación de otras entidades para la realización de las mismas.
- Se estima necesario continuar con un esfuerzo constante con implicación de todos los sectores para conseguir los objetivos de reducción de accidentalidad previstos en el Plan.

**Participación institucional y social en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020:**

- Desde su publicación, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 ha tenido en cuenta la importancia de la participación de todas las instituciones de la Comunidad Autónoma relacionadas con la seguridad vial, de manera directa o indirecta, así como de las organizaciones sociales que desarrollan una importante labor en este ámbito. En este sentido, el 16 de marzo de 2018 se realizó una “Jornada con los Agentes Sociales para el seguimiento del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020”, con la participación de las siguientes instituciones:
  - Consellería de Infraestructuras y Vivienda de la Xunta de Galicia.
  - Consellería de Economía, Empleo e Industria de la Xunta de Galicia.
  - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI).
  - Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
  - Dirección General de Tráfico.
  - Colegio de Ingenieros Industriales de Galicia.
  - Confederación Gallega de ANPAS de Centros Públicos (CONFAPA).
  - Pedaladas, Asociaciones Gallegas de ciclo usuarios, Pedaladas de Pontevedra, Composcleta de Santiago, A golpe de pedal de Vigo, Verdegaiá, Arousa en Bici
  - Supervisión y Control S.A. Operados de ITV en Galicia
  - Asociación Provincial de Autoescuelas de A Coruña.
  - Confederación Nacional de Autoescuelas – Federación Gallega de Autoescuelas.

- Federación gallega de servicios de transportes en autobús (FEGABUS) y Autocares Rías Baixas.
  - Plataforma Motera para la Seguridad Vial (PMSV).
  - Asociación de Amigos del Camino de Santiago.
  - Asociación Mutua Motera (AMM) y STOP Guardarraíles.
  - Federación Gallega de Triatlón.
  - Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Galicia.
  - Asociación Española de la Carretera.
- A lo largo de la sesión, en la que se realizó una exposición de la evolución de la siniestralidad en Galicia, se realizaron las siguientes observaciones y propuestas:
- El análisis detallado de la siniestralidad en Galicia durante el año 2017 revela las siguientes conclusiones:
    - La gran mayoría (89%) de los accidentes se registraron en carretera convencional.
    - Un 21% de los fallecidos circulaban sin cinturón.
    - Los desplazamientos cortos (menos de 5 km) registran el mayor número de accidentes.
    - Los principales problemas detectados fueron el uso del móvil y haber consumido alcohol y drogas durante la conducción.
  - La Consellería de Infraestructuras tiene muy avanzadas las medidas que forman parte del plan de seguridad vial 2016-2020, con el que la Xunta aspira a reducir en un 50% las víctimas mortales en las carreteras gallegas con respecto a 2011.
  - La Consellería de Industria está centrando sus ámbitos de trabajo de la mejora de la seguridad vial en las siguientes acciones: aumento de la seguridad vial laboral tanto en itinere como en misión, desarrollo de un simulador de moto para niños y realización de una campaña de mejora de la seguridad vial para los conductores de tractores.
  - CONFAPA solicita que se amplíe la cobertura de campañas de seguridad vial en colegios, para lo que se ofrecen a colaborar en la medida de sus posibilidades.
  - Pedaladas, Asociaciones Gallegas de ciclo usuarios, resalta que las bicicletas son un medio de movilidad alternativo por lo que es necesaria su adecuada coordinación tanto en el ámbito interurbano, mediante un plan de infraestructuras para transporte no motorizado, como en el ámbito urbano,

mediante la implantación en las ciudades de zonas 30. En concreto, se propusieron las siguientes acciones:

- Priorizar la creación de vías segregadas del tráfico motorizado o arceles transitables para potenciar la movilidad alternativa de los colectivos vulnerables.
  - Extensión del concepto de calmado de tráfico para la generalización de las “Ciudades 30”.
  - Fomentar la formación sobre movilidad alternativa segura en bicicleta y coexistencia con vehículos a motor en centros de educación secundaria.
  - Diseñar y realizar campañas de divulgación de pautas para la coexistencia segura de diferentes modos de movilidad.
- La Asociación Provincial de Autoescuelas de A Coruña resalta la necesidad de insistir en el factor humano como elemento vertebrador de las políticas de seguridad vial, así como la necesidad de formación continua para todos los conductores (Long Life Learning).
  - Supervisión y Control S.A. Operadores de ITV en Galicia indica que se hace necesario un mayor control de los “ordenadores de a bordo” en los actuales vehículos, así como en el control en ruta de vehículos industriales.
  - El Colegio de Ingenieros Industriales de Galicia resalta la necesidad de potenciar la presencia masiva de ayudas tecnológicas en los vehículos, así como la importancia de la reconstrucción de accidentes para la obtención de la máxima información posible de cada suceso grave.
  - El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia sugiere la necesidad de potenciar la investigación y eliminación de los 52 Tramos de Concentración de Accidentes identificados, siempre que las principales causas puedan ser achacables a la propia infraestructura.
  - La Federación Galega de Triatlón defiende que entre las principales acciones a acometer estarían: la potenciación y regulación de elementos alternativos de movilidad urbana, la identificación y protección de rutas frecuentes de movilidad ciclista, así como la necesidad de la limpieza de los arceles.
  - La Federación gallega de servicios de transportes en autobús destaca la necesidad de mejorar las redes municipales de itinerarios escolares.
  - Distintas asociaciones de usuarios y de víctimas de los siniestros viales destacan que actualmente la Xunta de Galicia se sitúa a la cabeza de las Comunidades Autónomas españolas en lo que a protección de motoristas se refiere, lo que resulta muy positivo.







Con la colaboración de:



Asociación  
Española de la  
Carretera



XUNTA  
DE GALICIA