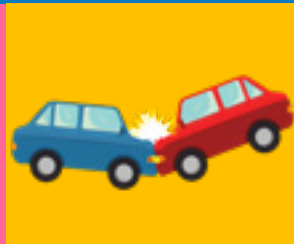




PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025. VISIÓN CERO



PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025. VISIÓN CERO



CONTENIDO

0.0	INTRODUCCIÓN	7
0.1	Presentación general	9
0.2	Contexto	10
0.3	Antecedentes	16
0.4	Metodología de trabajo	23
0.5	Participación pública	25
1.0	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	27
1.1	Evolución de la siniestralidad en Galicia	29
1.2	Evolución de la siniestralidad en la red autonómica de Galicia	37
2.0	FORMULACIÓN ESTRATÉGICA DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025	51
2.1	Visión Cero y Sistema Seguro	53
2.2	El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, alineado con las directrices del Plan Global de la Década de Acción para la seguridad vial 2021-2030	54
2.2.3	El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 y el Plan Estratégico de Galicia 2022-2030	56
2.4	10 grandes retos	57
2.5	Objetivos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025	58
2.6	Retos y acciones	60
2.7	Otras acciones estratégicas	94
3.0	CLASIFICACIÓN DE ACCIONES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025	99
4.0	GESTIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025	105
4.1	Seguimiento	107
4.2	Oficina de seguimiento	107
4.3	Tareas	108
	REFERENCIAS	109
	REFERENCIAS EN LÍNEA	112
	ANEXO 1. ANÁLISIS DE LA EFICACIA DE LAS ACCIONES EN TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	113



0.0 INTRODUCCIÓN

0.1 Presentación general

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 nace como continuidad al **fuerte compromiso** de la Xunta de Galicia con la reducción del número y las consecuencias de los siniestros de tráfico, que tiene como antecedentes los planes elaborados anteriormente por esta administración para los periodos 2006-2010, 2011-2015 y 2016-2020. Una continuidad que viene marcada por el deseo y la necesidad de adaptar la política de seguridad a la evolución de la movilidad, al contexto internacional y nacional, así como a la obligatoriedad de dar respuesta a las demandas de los ciudadanos en cuanto a una movilidad segura, sana y sostenible.

La **Visión Cero** está presente como objetivo de este Plan de Seguridad Vial. De acuerdo a las tendencias globales en la materia, se persigue alcanzar la eliminación de fallecidos y heridos graves provocados por los siniestros de tráfico en el año 2050. Con este horizonte, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 establece un ambicioso objetivo de reducción de la siniestralidad, del que se hará seguimiento anual.

Junto al planteamiento de Visión Cero, el **Sistema Seguro** es otro de los conceptos fundamentales en los que se apoya el Plan. Con una apuesta clara por una mayor tolerancia del sistema de transporte por carretera, el Sistema Seguro asume que las personas cometen errores y que son vulnerables. Por medio de un mejor diseño y mantenimiento de las infraestructuras viarias, vehículos con más y mejor equipamiento de seguridad, reducción de velocidades en determinados entornos, etc. se puede reducir el impacto de los siniestros y minimiza sus consecuencias. Se trata de generar un sistema de capas de protección que garantice que, si un elemento falla, otro elemento tratará de compensar los errores para reducir los impactos negativos, desde la perspectiva de la **responsabilidad compartida**.

La necesidad de trabajar en **todos los ámbitos** que repercuten en la seguridad vial es otro de los aspectos clave: no solo se trata de mejorar las infraestructuras, sino también de potenciar la educación y formación vial, mejorar conductas, garantizar el buen estado de los vehículos, priorizar la seguridad vial en el ámbito laboral, alcanzar acuerdos entre los implicados, etc. En este contexto, la participación ciudadana resulta fundamental, y de hecho el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 incorpora por primera vez un proceso de **participación pública** que intensifica la incorporación de la voz de la ciudadanía. Adicionalmente, en el proceso han participado, además de las administraciones involucradas, diversos agentes sociales, que han aportado sus sugerencias al Plan.

Por último, es importante destacar el papel que desempeñan los **medios de comunicación**. En este sentido, la Xunta de Galicia ha realizado un notable esfuerzo en la puesta en marcha de campañas específicas de seguridad vial, que va a continuar durante el periodo 2022-2025, a través de un ambicioso plan de comunicación.

0.2 Contexto

0.2.1 Mundial

El objetivo general del Decenio 2011-2020, según estableció Naciones Unidas, era estabilizar y posteriormente reducir el nivel de pronóstico de muertes por siniestros viales en todo el mundo para 2020. En concreto, el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020** establecía una estrategia basada en 5 pilares, que muchos países adoptaron como contexto para sus políticas de seguridad vial: 1 – Gestión de la seguridad vial, 2 – Vías de tránsito y movilidad más seguras, 3 – Vehículos más seguros, 4 – Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5 – Respuesta tras los accidentes. Este esquema sirvió para generar un marco de trabajo integral orientado a reducir el número y la gravedad de los accidentes, de gran utilidad para los países con necesidades de fortalecimiento institucional en materia de seguridad vial. Alineado con estos principios mundiales, también en vigor en la estrategia de seguridad vial en España, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 se estableció de acuerdo a estos cinco pilares como objetivos estratégicos.

En 2015, las Naciones Unidas establecieron los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030**; entre ellos, el objetivo 3 “Salud y bienestar”, persigue “garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades es esencial para el desarrollo sostenible”. Así, quedaba definido un Objetivo de Desarrollo Sostenible en el que el papel de la carretera resulta fundamental, según se establecía, en concreto, en la meta 3.6: “para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”. Además, en otros objetivos se realiza una mención explícita a la seguridad vial, en particular en el objetivo 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”, cuya meta 11.2 reza “para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

Durante la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Estocolmo en febrero de 2020, la “**Declaración de Estocolmo**” bajo el lema “**Alcanzar los objetivos mundiales para 2030**” se incluyó entre las resoluciones la necesidad de “*exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para*

todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público". En este sentido, es necesario destacar otros Objetivos de Desarrollo Sostenible con claro impacto en la seguridad vial, como el objetivo 9.1 (Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos) y el objetivo 11.2 (De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial; prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas de edad).

La 'Declaración de Estocolmo' bajo el lema "Alcanzar los objetivos mundiales para 2030" incluyó entre las resoluciones la necesidad de "exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030

Más recientemente, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamaba, en su resolución del 31 de agosto de 2020, el periodo 2021-2030 como **Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial**. En el documento aprobado, se ha mostrado la preocupación por el hecho de que la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 no se alcanzara en 2020, motivo por el que se establece ese mismo objetivo entre 2021 y 2030. Entre los múltiples epígrafes que establece la resolución, destaca el hecho de que se *"alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda"*, así como *"Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial"*. La resolución incorpora numerosas referencias acerca de las acciones a implantar para mejorar la seguridad vial, en el ámbito institucional, educación, formación, legislación, apoyo a las víctimas, reinserción social, infraestructuras, alianzas, etc.

En octubre de 2021 la Organización Mundial de la Salud y las Naciones Unidas publicaron el Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030, al que se hace referencia en el apartado 3.2.

0.2.2 Europeo

La Unión Europea (UE) reconoce la necesidad de continuar los esfuerzos en la mejora de la Seguridad Vial realizados durante la década 2011-2020. Así se recoge en la Declaración de La Valeta de 2017, en la que los Estados Miembros de la UE se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de la **Visión Cero para el año 2050**, pero con metas alcanzables durante el decenio 2021-2030, siendo el principal **objetivo para 2030 la reducción a la mitad del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico**.

El marco de las políticas de la UE en materia de seguridad vial para el período 2021-2030 se basa en el enfoque del **«Sistema Seguro»**. Este planteamiento conlleva el establecimiento de objetivos claros y el seguimiento de los avances en la prevención de fallecimientos y lesiones graves con la ayuda de un conjunto de indicadores clave de rendimiento. Para ello, la Comisión Europea tiene una máxima: «Se requiere una acción concertada de todos los sectores y para todos los usuarios de la red viaria en el marco de una estructura de gobernanza mejorada».

Un aspecto fundamental de este plan de acción estratégico, por ejemplo, lo constituyen las vías seguras. A este respecto, el enfoque del «Sistema Seguro» implica adaptar la función de las carreteras, su diseño, su trazado y los límites de velocidad a los errores humanos, de manera que los posibles siniestros no provoquen muertes ni lesiones graves. Además, la Comisión Europea propone revisar el Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos y el Reglamento sobre la seguridad de los peatones para establecer la obligatoriedad de determinadas características importantes desde el punto de vista de la seguridad, como los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad, los sistemas de frenado de emergencia autónomo (incluso ante peatones y ciclistas) o la mejora de la visión directa para los camiones.

En mayo de 2018, la Comisión Europea publicó el Plan Estratégico en Seguridad Vial, para el periodo 2021-2030, bajo el paraguas de la estrategia **“Europa en movimiento. Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia”**; en él se establece el objetivo de conseguir eliminar el número de fallecidos para el año 2050, desde la perspectiva del Sistema Seguro, por medio de una mejor gobernanza de la seguridad vial, apoyo a la financiación de actuaciones, mejora de las carreteras y en particular de los márgenes, promoción de vehículos más seguros, acciones para conseguir un uso más seguro de las carreteras y mejora de los sistemas de respuesta ante siniestros; además, el Plan sienta la base para explotar al máximo la potencialidad de la movilidad conectada y autónoma para mejorar la seguridad vial.

Por otro lado, en junio de 2019 se publicó el documento **“Plan Estratégico de la Unión Europea en seguridad vial 2021-2030 – Sigüientes pasos para la Visión Cero”**, que establece un conjunto de

medidas orientadas a desarrollar el plan publicado en 2018 y plantea, asimismo, el objetivo cuantitativo más próximo de reducción de la mortalidad en carretera al 50% entre 2020 y 2030.

En materia legislativa, es importante destacar la **Directiva 2019/1936, que modifica a la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias**, introduce novedades no sólo en las propias herramientas, sino también en su ámbito de aplicación.

Finalmente, en diciembre de 2020, la Comisión Europea presentaba su "Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro", orientada a impulsar la transformación ecológica y digital del sistema de transporte, para alcanzar la reducción del 90% de las emisiones en 2050, por medio de un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. Se establece como objetivo que en el año 2050 "la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la UE se aproximará a cero".



0.2.3 Español

En España, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico, ya se asentaba sobre los principios del Sistema Seguro, adaptándolos a la realidad española, con una visión a 10 años. El balance de la Estrategia que hace la entidad, como base para la realización de la estrategia 2021-2030, es positivo:

- ⊕ Reducción de la tasa de fallecidos al año a 37 por millón de habitantes.
- ⊕ Reducción del número de heridos graves en un 35%.
- ⊕ Elevado grado de realización de las medidas propuestas: más del 90% han sido completadas o están en desarrollo.
- ⊕ Se citan las siguientes lecciones aprendidas:
 - * Importancia de realizar un buen diagnóstico, para responder a los problemas reales de seguridad vial.
 - * Papel fundamental de la comunicación y transparencia.
 - * Necesidad de la coordinación entre actores: gobernanza.
 - * Flexibilidad para adaptarse a los cambios en las formas de movilidad y en las causas de la accidentalidad.
 - * Necesidad de coordinación con otras políticas públicas.
 - * Importancia de una adecuada selección de indicadores, que sean representativos y medibles.

En diciembre de 2021 se presentó el borrador de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 elaborado por la Dirección General de Tráfico. Sus objetivos, acordes con las metas internacionales, se establecen en los siguientes términos:

- ⊕ En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50% respecto al valor base de 2019.
- ⊕ En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50% respecto al valor base de 2019.

La misión de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 es *"reducir el número de accidentes de tráfico y personas víctimas en las vías públicas de España, mediante el impulso y la coordinación de las acciones y resultados de todos los actores implicados en el ámbito de la movilidad segura"*. Complementariamente, la visión de la Estrategia es *"crear una cultura de la movilidad segura que nos haga avanzar en el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por accidentes de tráfico en el año 2050 así como a contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad"*.

Los principios de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 se categorizan en 4 tipos:

- ⊕ Esenciales:
 - * Sostenibilidad
 - * Transversalidad
 - * Responsabilidad compartida

- ⊕ Comunicación:
 - * Participación
 - * Proactividad
 - * Transparencia

- ⊕ Técnicos:
 - * Flexibilidad
 - * Evidencia científica
 - * Sistema Seguro

- ⊕ De gestión:
 - * Gobernanza
 - * Gestión por objetivos

La Estrategia establece un conjunto de líneas de actuación que se agrupan en 9 grandes áreas estratégicas:

- ⊕ Personas formadas y capaces.
- ⊕ Tolerancia cero con comportamientos de riesgo.
- ⊕ Ciudades seguras.
- ⊕ Vías seguras.
- ⊕ Vehículos conectados y seguros.
- ⊕ Respuesta al accidente efectiva y justa.
- ⊕ Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos.
- ⊕ Administraciones y organizaciones seguras.
- ⊕ Políticas integradas y cooperación internacional.

Durante los últimos años se han desarrollado en España numerosos planes de seguridad vial por parte de administraciones autonómicas y forales; también algunas diputaciones provinciales han avanzado en este sentido, si bien la mayoría no disponen actualmente de una estrategia coordinada basada en el Sistema Seguro, que permita optimizar los esfuerzos para mejorar la seguridad de la movilidad en sus redes viarias.

0.3 Antecedentes

En el año 2006 se puso en marcha la elaboración del primer Plan Global de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma de Galicia, cuyo horizonte temporal era 2006-2010. Se trataba de uno de los primeros planes de este tipo que se realizaban en una Comunidad Autónoma de España.

El proceso sirvió para iniciar una andadura que se perfeccionó con los siguientes planes, materializados en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 y en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020. De esta manera, Galicia ha dado continuidad a una importante labor de mejora de la seguridad en todo el territorio, que culmina en el momento actual en el desarrollo del "Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero".

0.3.1 El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015

Las principales características del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 se incluyen a continuación:



PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2011-2015

PERÍODO	2011-2015
PUBLICADO EN	2011
OBJETIVO	<p>Reducir la tasa de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico de manera que Galicia se sitúe en el entorno de la media española.</p> <p>Objetivos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover entornos urbanos seguros y mejorar el transporte público. • Conseguir conductas viales seguras. • Mejorar la seguridad de la carretera. • Proteger a los usuarios vulnerables. • Aumentar la investigación en seguridad vial. • Dar apoyo a las víctimas. • Mejorar la colaboración entre administraciones.
ACCIONES	81 acciones, indicando entidad responsable, inversión prevista e indicadores de seguimiento.
PARTICIPANTES	<p>Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras.</p> <p>Consellería de Educación y Ordenación Universitaria.</p> <p>Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia.</p> <p>Consellería de Sanidad.</p> <p>Consellería de Trabajo y Bienestar.</p> <p>Consellería de Mar.</p> <p>Consellería de Medio Rural.</p> <p>Consellería de Economía e Industria.</p> <p>Consellería de Hacienda.</p> <p>Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE).</p> <p>Academia Gallega de Seguridad Pública.</p>
MEDIDAS PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	<p>Presentación del Plan a los medios de comunicación (26-3-2011).</p> <p>Jornada pública de presentación del Plan (13-9-2011)</p>
SEGUIMIENTO	<p>Establecimiento de órganos de seguimiento: Mesa de coordinación y dirección del Plan de Seguridad Vial y Comité de Seguimiento del Plan.</p> <p>Reunión del Comité de Seguimiento (30-4-2013).</p> <p>Elaboración del Programa de seguimiento y adecuación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 (2013).-</p>
RESUMEN DE CONTENIDOS	<p>Introducción.</p> <p>Marco socioeconómico.</p> <p>Climatología, orografía y geografía.</p> <p>La red de carreteras de Galicia.</p> <p>La seguridad vial en Galicia.</p> <p>El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metodología. • Visión y objetivo del plan. • Objetivos estratégicos. • Plan de acciones. • Seguimiento del plan. • Conclusiones. <p>Anexo: fichas técnicas de las acciones.</p>

Tabla 1: Descripción del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 (Fuente: Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015, Xunta de Galicia)

0.3.2 El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020

Las principales características del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 se incluyen a continuación:



PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2016-2020

PERÍODO	2016-2020
PUBLICADO EN	2016
OBJETIVO	Alcanzar una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes en 2020. Objetivos estratégicos: <ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la seguridad vial. • Vías de tránsito y movilidad más seguras. • Vehículos más seguros. • Usuarios de vías de tránsito más seguros. • Respuesta tras los accidentes.
ACCIONES	48 acciones iniciales, aumentadas a 51 tras el informe de seguimiento de 2018, indicando objetivo, entidad responsable e indicadores de seguimiento.
PARTICIPANTES	Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo. Vicepresidencia Segunda e Consellería de Economía, Empresa e Innovación. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. Consellería de Cultura, Educación e Universidades. Consellería de Sanidade. Consellería de Mar. Consellería do Medio Rural Consellería de Política Social. Colaboradores, como a Dirección Xeral de Tráfico. Axentes sociais.
MEDIDAS PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Reunión con los Agentes Sociales para la presentación de las bases del Plan y aportación de propuestas (30-11-2015) • Recogida de acciones propuestas por Agentes Sociales en anexo. • Celebración de una jornada con los Agentes Sociales para el seguimiento del Plan de Seguridad vial de Galicia (16-3-2018). • Recogida de aportaciones de Agentes Sociales en el documento de seguimiento.
SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de órganos de seguimiento: Comité de Seguimiento de entidades públicas, en el que se integraban las Consellerías de la Xunta de Galicia, y Mesa de Trabajo con los Agentes Sociales. • Elaboración del informe de seguimiento (2018).
RESUMEN DE CONTENIDOS	Antecedentes: el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 Evolución de la accidentalidad en Galicia y análisis comparativo. El contexto mundial, europeo y nacional. Punto de partida para el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo del plan. • Objetivos estratégicos del plan. • Definición de acciones para incluir en el plan. • Gestión del plan. Anexo 1: acciones propuestas por agentes implicados. Anexo 2: análisis DAFO y CANVAS del plan.

Tabla 2: Descripción del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 (Fuente: Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020, Xunta de Galicia)

0.3.3 Análisis de los planes de seguridad vial

El análisis de los planes de seguridad vial de Galicia 2011-2015 y 2016-2020 arroja las siguientes conclusiones y recomendaciones, que se tendrán en cuenta para la elaboración del plan 2022-2025:

Aspectos institucionales:

- ⊕ Es destacable la significativa participación del sector público en los planes de seguridad vial, con la implicación de numerosas Consellerías y departamentos de la administración autonómica, así como el fuerte liderazgo de la Consellería de Infraestructuras y Movilidad.
- ⊕ Asimismo, la participación de los agentes sociales es interesante, si bien sería necesario concretar la viabilidad de las medidas que se proponen y articular un procedimiento de respuesta ante las propuestas recibidas.
- ⊕ Se debe fortalecer la coordinación con otras administraciones, no sólo titulares a nivel del Estado, sino también de las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos.

Objetivos

- ⊕ El establecimiento de objetivos cuantitativos de reducción de siniestralidad es positivo, aunque debido a la influencia de múltiples factores, no siempre es posible alcanzarlos. Se sugiere que se valoren las tendencias de reducción de la siniestralidad, más que el cumplimiento estricto de los objetivos establecidos, así como evitar objetivos excesivamente ambiciosos.
- ⊕ En cuanto al establecimiento de los objetivos, es preciso tener en cuenta que se ha detectado un cierto agotamiento de los resultados de las medidas implantadas hasta la fecha, por lo que es necesario plantear nuevas acciones para conseguir reducir la siniestralidad, siendo conscientes de que la disminución se hace progresivamente más difícil. En este sentido, es recomendable apostar por la identificación de "grupos objetivo" y plantear medidas específicas para la reducción de sus riesgos asociados.
- ⊕ Relacionado con el punto anterior, cabe destacar que es un acto de gran responsabilidad asumir un objetivo global de reducción de la siniestralidad en todo el territorio, puesto que afecta a otras administraciones con diferentes responsabilidades, no sólo en la gestión de las infraestructuras viarias (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos y otros titulares), sino en otros ámbitos como la educación, la formación, industria, turismo, etc. En este sentido, se sugiere continuar con la coordinación con otros órganos relacionados con la seguridad vial, como la Comisión Autonómica de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y la Comisión Especial no permanente sobre la seguridad vial en Galicia del Parlamento de Galicia, así como valorar la incorporación de otras administraciones a

las acciones de seguimiento del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025.

- ⊕ El plan 2011-2015 se elaboró de acuerdo a uno objetivo cuantitativo y una serie de objetivos estratégicos acordes con las prioridades de la Xunta de Galicia; posteriormente, el plan 2016-2020 se alineó con la política nacional, europea y mundial, haciendo referencia, en sus objetivos estratégicos, a los cinco pilares del Plan Global de Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas, además de establecer un objetivo cuantitativo más concreto. En este sentido, el plan 2022-2025 debe alinearse con los objetivos nacionales, europeos y mundiales, como se refleja en el propio pliego de su contratación.
- ⊕ Con vistas a la revisión de la siniestralidad en los últimos años, y el establecimiento del punto de partida para el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, se debería valorar la consideración de los datos del año 2019, debido al impacto de la pandemia del COVID-19 en la movilidad y, consecuentemente, en la siniestralidad. Este planteamiento se ha considerado también en el establecimiento de los objetivos de reducción de siniestralidad entre 2021 y 2030 por parte de la Dirección General de Tráfico.
- ⊕ Se plantea, asimismo, que se establezcan objetivos diferentes en el ámbito urbano e interurbano, considerando la variedad de los problemas de seguridad que pueden presentarse y las distintas posibilidades de actuación que existen para la Xunta de Galicia. Por otro lado, las particularidades del entorno peri-urbano en Galicia deben tenerse en cuenta.

Aspectos operativos

- ⊕ Se puede comprobar que hay un alto grado de desarrollo de las medidas planificadas, con algunos desvíos que parecen razonables cuando se desarrolla una planificación a cuatro años.
- ⊕ Existen varias medidas que se realizan de forma recurrente para la mejora de la seguridad vial; en este sentido, es muy positivo que se consideren como parte de los programas de trabajo habituales de las Consellerías implicadas, evidenciando un fuerte compromiso público con la seguridad vial.
- ⊕ En relación al grado de detalle de las medidas planteadas en los planes, se evidencia que en el plan 2016-2020 se ha tratado de incluir medidas de tipo más genérico, mientras que en el plan 2011-2015 se incluían medidas asiladas con un elevado grado de detalle (por ejemplo, cada campaña de comunicación constituía una única acción). Este aspecto es importante a la hora de valorar el cumplimiento de las medidas y su difusión a la opinión pública.

- ⊕ Se sugiere plantear, de cara al periodo 2022-2025, una "lógica del plan", que, a modo de hilo conductor, permita identificar los mayores problemas de seguridad vial en el territorio gallego (principalmente, pero no de manera exclusiva, a través del análisis de siniestralidad) y, consecuentemente, plantee acciones de respuesta a las situaciones más preocupantes. Se trataría, en definitiva, de conseguir una mayor justificación de las acciones que se plantean, de manera que se consiga la máxima coherencia del plan para conseguir el objetivo de Visión Cero.
- ⊕ En relación al planteamiento de nuevas medidas que se ha mencionado anteriormente, con vistas a superar el agotamiento de las acciones implantadas hasta ahora, es preciso valorar la implantación de medidas preventivas de mejora de la seguridad vial, de manera que, desde la filosofía de Sistema Seguro, se consiga prevenir que se produzcan accidentes y, si éstos se producen, sus consecuencias sean lo más reducidas posible. En el ámbito de las infraestructuras existentes, medidas como las inspecciones de seguridad vial en la red y la evaluación de la seguridad de las carreteras en servicio (incluidas en la Directiva 2019/1936 de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de aplicación obligatoria en carreteras principales) son muy interesantes.
- ⊕ Sería conveniente optimizar el proceso de definición de indicadores asociados a las acciones de los planes de seguridad vial. Hasta el momento, los indicadores que se han establecido están ligados a los resultados de las acciones y, si bien es una información de interés, podría plantearse, adicionalmente, su impacto y relación con la seguridad vial.
- ⊕ En lo que respecta a la participación de los agentes sociales, resulta muy positivo que se escuchen y valoren sus propuestas para la mejora de la seguridad vial en la región; sin embargo, es necesario valorar la viabilidad de las iniciativas que se presentan, puesto que en ocasiones no es posible atenderlas, bien por falta de recursos humanos o presupuestarios, porque no están alineadas con los objetivos de la administración o porque las actuaciones propuestas puedan quedar fuera del ámbito de actuación del gobierno autonómico, entre otras razones.
- ⊕ Además de la elaboración de los planes 2011-2015 y 2016-2020, se realizaron acciones específicas de seguimiento en los años intermedios (2013 y 2018, respectivamente). Las acciones de seguimiento son importantes para la buena marcha del desarrollo del plan, de manera que se puedan corregir posibles desviaciones.

0.4 Metodología de trabajo

La metodología de trabajo para el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 se basa en los siguientes principios:

- ⊕ Compromiso institucional al más alto nivel.
- ⊕ Coordinación entre las Consellerías de la Xunta y con otras administraciones.
- ⊕ Comunicación, como herramienta fundamental de la implantación de políticas de seguridad vial.
- ⊕ Participación pública, tomando como punto de partida la necesidad de la máxima implicación de la sociedad en la mejora de la seguridad vial.

Para el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de Galicia se han desarrollado las siguientes acciones:

- * Análisis de la siniestralidad, disponible en las sucesivas Memorias de Seguridad Vial que publica la Agencia Gallega de Infraestructuras.
- * Análisis de los planes anteriores desarrollados en Galicia, que fueron objeto de una revisión crítica por medio de diferentes herramientas de análisis estratégico.
- * Conclusiones de las reuniones mantenidas por el equipo de trabajo con los responsables de la Agencia Gallega de Infraestructuras.
- * Aportaciones realizadas por las Consellerías de la Xunta de Galicia en la reunión telemática que se celebró el 17 de septiembre de 2021, así como acciones e indicadores recibidos posteriormente.
- * Aportaciones realizadas por los agentes sociales en la reunión que se celebró en la sede de la Xunta de Galicia el 27 de septiembre de 2021, así como sugerencias recibidas posteriormente.
- * Valoración de los objetivos establecidos en los planes anteriores de Galicia y valoración de su consecución.
- * Valoración de los objetivos establecidos en otros planes del contexto internacional, nacional y autonómico.
- * Consideración de las particularidades del territorio gallego y de las competencias de la Xunta de Galicia, como entidad promotora del Plan y responsable de su desarrollo.
- * Evolución de la siniestralidad en los últimos años en España y, en particular, en Galicia.
- * Sugerencias realizadas a las recomendaciones de la Comisión especial no permanente de estudio sobre la seguridad vial en Galicia, del Parlamento de Galicia.
- * Información relevante del contexto internacional y nacional.
- * Proceso de participación pública.

El Gráfico 1 hace referencia a la metodología y fuentes de información utilizadas en el desarrollo de ese documento, base del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025:

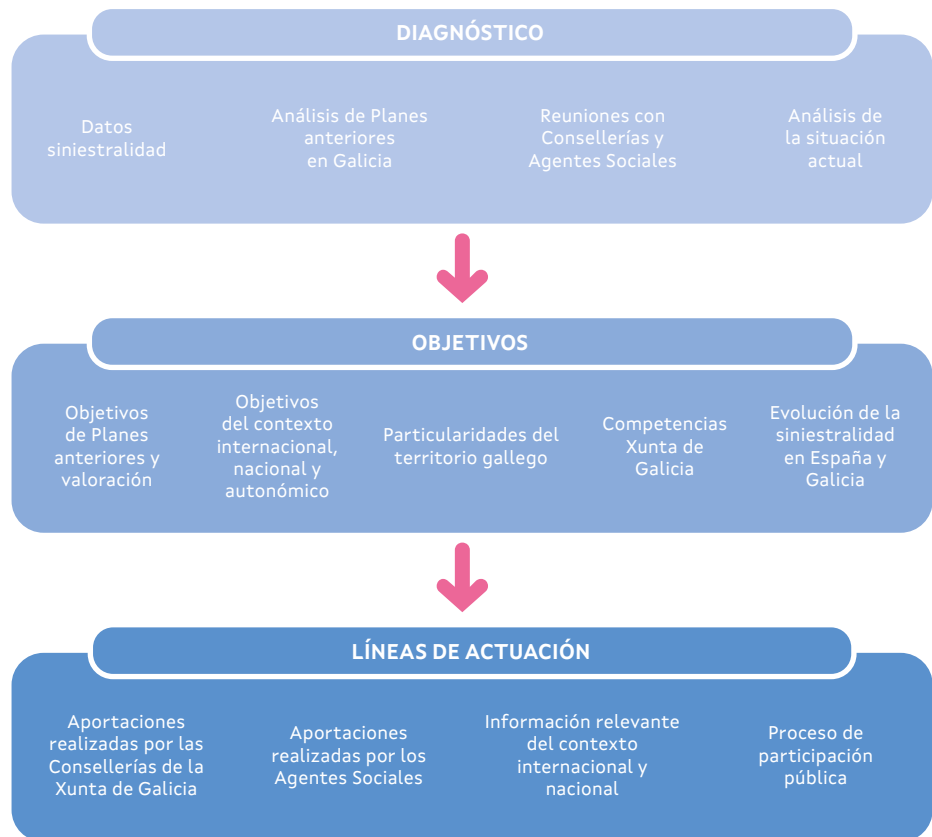


Gráfico 1: Planeamiento metodológico para el desarrollo de los trabajos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. (Fuente: elaboración propia).

0.5 Participación pública

La participación pública ha sido un elemento fundamental en el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. No en vano, en su elaboración se han tenido en cuenta las siguientes aportaciones:

- ⊕ Colaboración de las Consellerías de la Xunta de Galicia, tanto en reuniones específicas como en contactos continuos a lo largo de todo el proceso de desarrollo del Plan. Las Consellerías han aportado información sobre prioridades, acciones y recursos para llevarlas a cabo, que constituyen la base del Plan.
- ⊕ Puntos de vista de Administraciones públicas con competencias en carreteras y Agentes Sociales más relevantes en materia de movilidad y seguridad de la circulación; se realizó una primera reunión al inicio del proceso de elaboración del Plan, que permitió considerar sus puntos de vista durante las fases de desarrollo. Asimismo, una vez disponible el borrador del Plan, se celebró una jornada de presentación específica.
- ⊕ Se programó un proceso de consulta y participación pública a través de la página web de la Agencia Gallega de Infraestructuras, dirigido a toda la ciudadanía.

De esta manera, se ha conseguido incorporar el punto de vista de entidades públicas y privadas, asociaciones de víctimas, sociedad civil, centros de investigación, colectivos profesionales, etc. a todo el proceso. Durante el desarrollo y seguimiento del Plan, en el periodo 2022-2025, se han previsto contactos regulares con todas las entidades participantes.



1.0 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL¹

¹ Para más información, se sugiere consultar la Memoria de Seguridad Vial que publica la Agencia Gallega de Infraestructuras anualmente.

1.1 Evolución de la siniestralidad en Galicia

1.1.1 Accidentes con víctimas

En cuanto al número de accidentes con víctimas que se ha producido en Galicia, se observa en el siguiente gráfico la evolución positiva en cuanto a la reducción del 23,3% experimentada en 2019 con respecto al año 2001. Esta reducción es todavía más significativa si se considera el año 2020, en el que hubo una reducción del 53,26% con respecto a 2019 y del 64,14% con respecto a 2001. Sin embargo, como se indicaba en la introducción, las cifras de año 2020 hay que contextualizarlas dentro de la situación excepcional por la pandemia de la COVID-19. Teniendo en cuenta el conjunto, la tendencia descendente iniciada en el año 2003, se invirtió en el año 2011, a partir del cual se registraron sucesivos incrementos en el número de accidentes con víctimas hasta el año 2016, a partir del cual, a excepción del año 2019, se han registrado descensos.

Las cifras de 2020 deben contextualizarse dentro de la situación de excepcionalidad por la pandemia del COVID-19

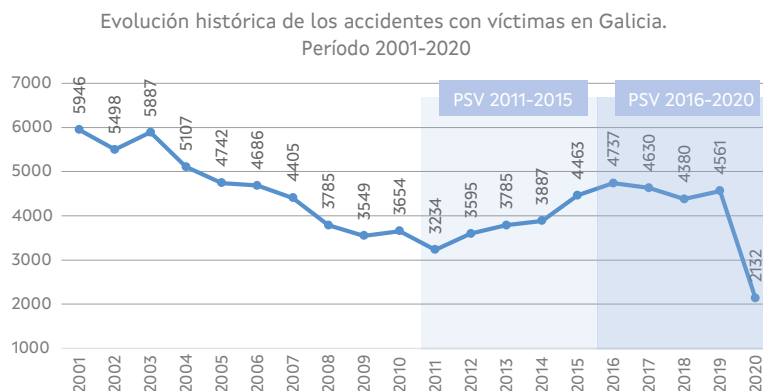


Gráfico 2: Evolución Accidentes con víctimas en Galicia.

Fuente: Anuario estadístico de accidentes de la Dirección General de Tráfico (DGT).

1.1.2 Heridos graves

En el periodo 2001-2019, Galicia experimentó un descenso del 74,74% en el número de heridos graves, siendo el mínimo registrado de 622 heridos graves en el año 2018. Cabe mencionar en este caso un periodo de tres años consecutivos, entre los años 2013 y 2016 en los cuales se produjo un aumento de 12,52%.

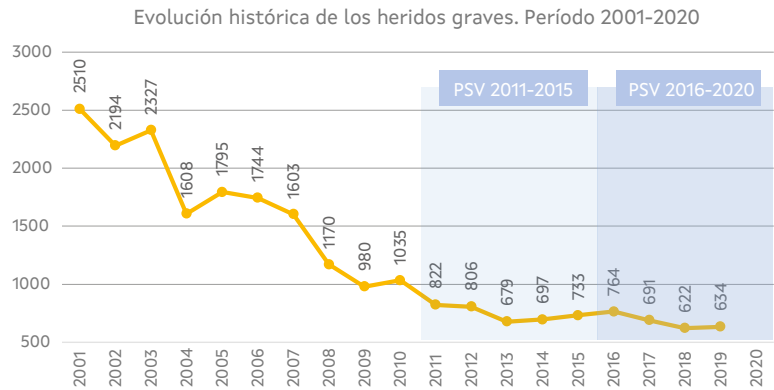


Gráfico 3: Evolución número de heridos graves. Fuente: Anuario estadístico de accidentes DGT. No se dispone del dato del año 2020



1.1.3 Fallecidos

El número de fallecidos en carretera muestra mejoras significativas, tanto en el conjunto histórico de los últimos 20 años, como particularmente año a año, ya que, salvo excepciones puntuales, las reducciones se han ido produciendo de manera progresiva.

Es importante señalar la continuidad en el descenso de la mortalidad de los accidentes desde la existencia del primer Plan de Seguridad Vial, debido a esfuerzo que requiere el continuar reduciendo las cifras año tras año.

Ourense fue donde se registró el mayor descenso, alcanzando una reducción del 71%

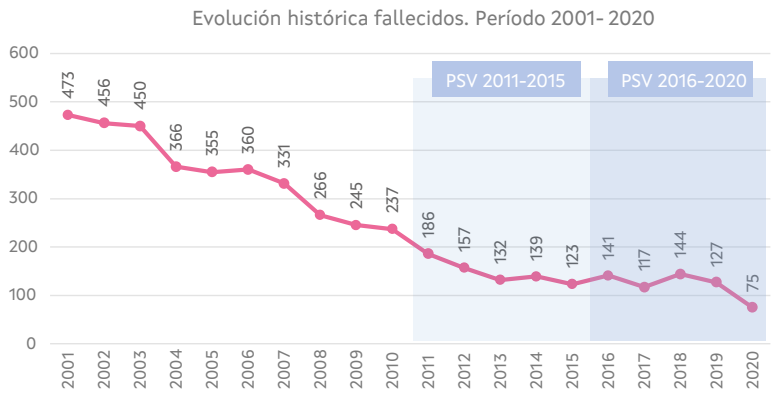


Gráfico 4.: Evolución número de fallecidos a 30 días en Galicia. En el año 2020 el dato es de fallecidos a 24 horas. Fuente: DGT.

En relación a la evolución de fallecidos entre los años 2011 y 2020 en cada provincia, Ourense fue donde se registró el mayor descenso, alcanzado un 71% de reducción, seguida de Lugo (66%), A Coruña (59%) y Pontevedra (50%).

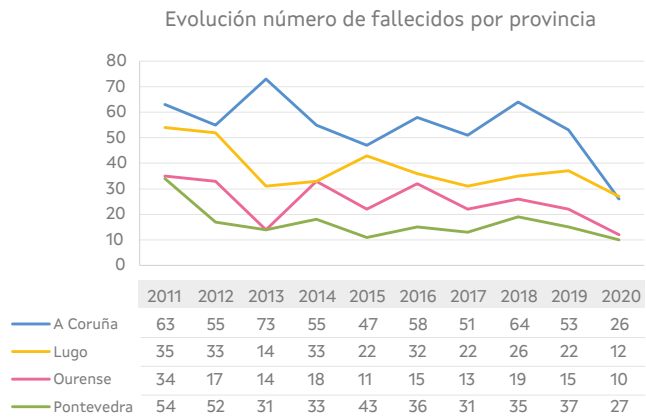


Gráfico 5: Evolución de fallecidos en las provincias gallegas a 30 días. En año 2020 el dato es de fallecidos a 24 horas. Fuente: DGT

1.1.4 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 fue de "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.

Objetivo estratégico 2020: obtener una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes.

	Fallecidos 30 días Galicia	Fallecidos 24 horas Galicia	Población gallega	Ratio de fallecidos 30 días por millón de habitantes	Ratio de fallecidos 24h por millón de habitantes
2011	186	165	2.795.422	67	59
2012	157	142	2.781.498	56	21
2013	132	117	2.765.940	48	42
2014	139	126	2.748.695	51	46
2015	123	123	2.732.347	45	45
2016	141	125	2.718.525	52	46
2017	117	100	2.708.339	43	37
2018	144	127	2.701.743	53	47
2019	127	100	2.699.499	47	37
2020	-	75	2.701.819	-	28

Tabla 3. Ratio de evolución de fallecidos. Elaboración propia. Fuente: DGT, INE

En el gráfico inferior, se puede observar cómo este ratio aumenta y desciende alternativamente año a año, no presentando una tendencia continua en el tiempo.

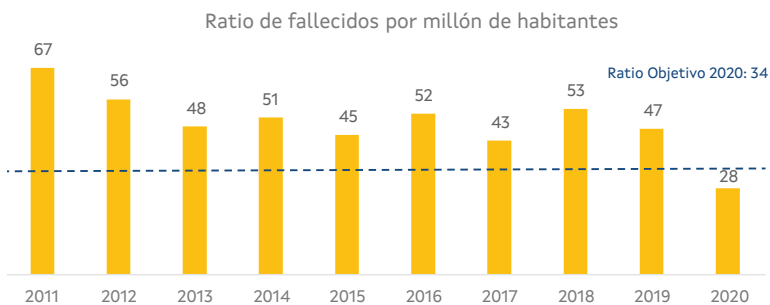


Gráfico 6: Ratio de fallecidos por millón de habitantes. Fuente: DGT, INE

Por provincias, Ourense es la que mayor reducción presenta en este ratio desde 2011 hasta 2020, siendo esta reducción del 68%. Le sigue Lugo, con un 63%, A Coruña con una 58% y Pontevedra con un 49%.

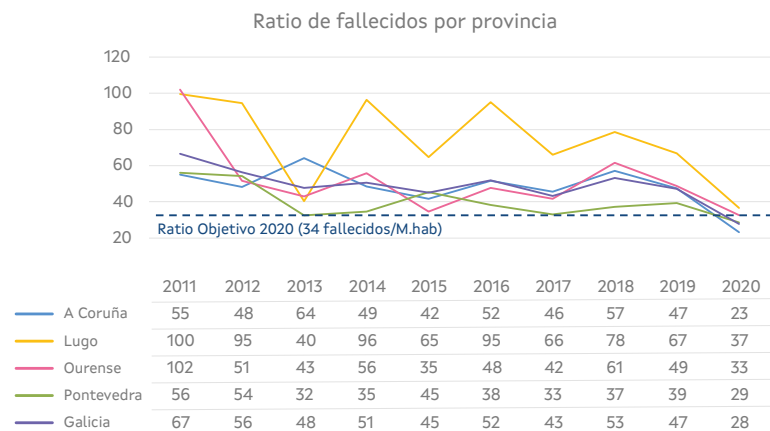


Gráfico 7 Ratio de fallecidos por millón de habitantes por provincia. En el año 2020 el ratio es de fallecidos a 24 horas. Fuente: DGT, INE

La Comunicación de la Comisión Europea, de 20 de julio de 2010, titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» establecía los objetivos estratégicos de la Unión de reducir a la mitad el número de muertes en carretera en 2020. La siguiente gráfica, muestra la situación hasta dicho año 2020, compatible con el cumplimiento de dicho objetivo.

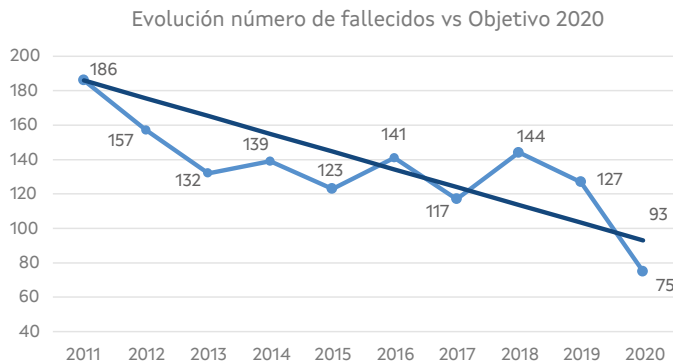


Gráfico 8: Evolución de la mortalidad en Galicia y comparación con el Objetivo 2020. En el año 2020 el ratio es de fallecidos a 24 horas. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT.

Objetivos estratégicos de la Unión reducir a la mitad el número de muertos en estrada en 2020

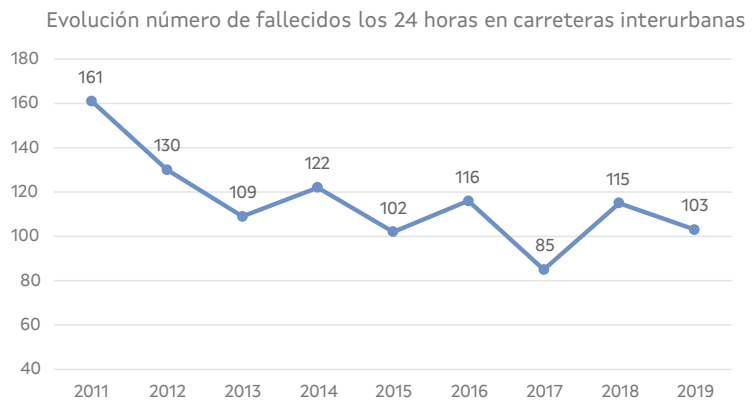


Gráfico 9: Evolución de la mortalidad 24 horas en carreteras interurbanas. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT.

Desagregando los resultados por provincias, se observa que en A Coruña, Lugo y Ourense, el número de víctimas mortales es inferior al objetivo establecido, mientras que, en Pontevedra, esta cifra coincide exactamente con la mitad de los fallecidos de 2011.

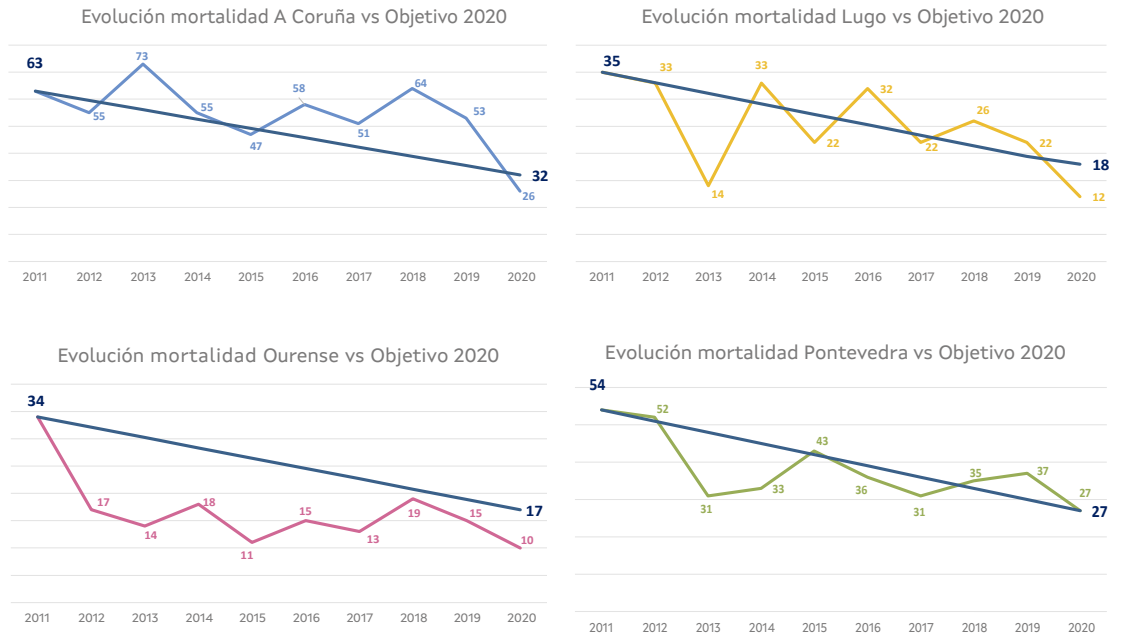


Gráfico 10: Evolución de la mortalidad en las provincias gallegas y comparación con el Objetivo 2020.
Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT.



1.1.5 Accidentes urbanos en Galicia

Del total de 75 fallecidos acaecidos en 2020 en Galicia, 25 de ellos se produjeron en vías urbanas, lo que supone un 33,34% del total. Se puede observar que la mortalidad por siniestralidad urbana manifiesta una tendencia estable en los últimos años en Galicia.

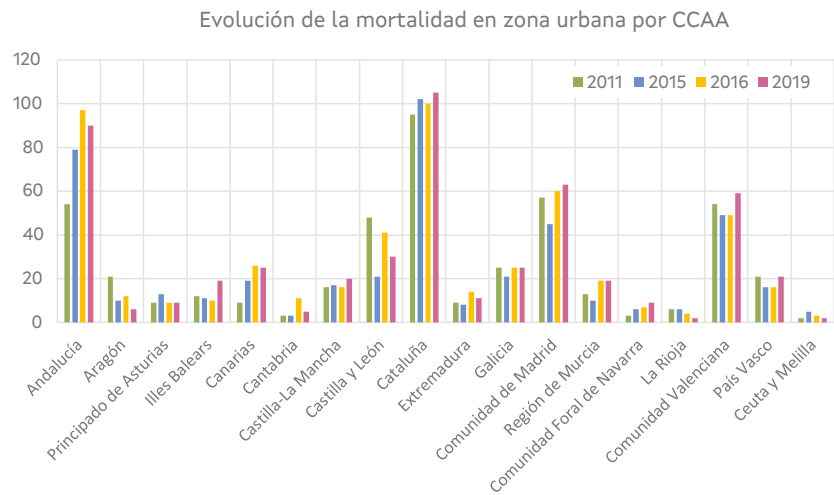


Gráfico 11: Evolución de la mortalidad en zona urbana por CC.AA. Fuente: DGT



1.2 Evolución de la siniestralidad en la red autonómica de Galicia

1.2.1 Accidentes con víctimas

En total en la Red Autonómica de Estradas de Galicia (RAEGA), se registró un descenso de la siniestralidad vial del 25,6% entre el año 2011 y 2020, siendo los años 2020 y 2015 los que presentan mayor reducción en el número de accidentes con víctimas con respecto al año anterior correspondiente.



Gráfico 12: Evolución de los accidentes con víctimas en Galicia (red de carreteras autonómica).

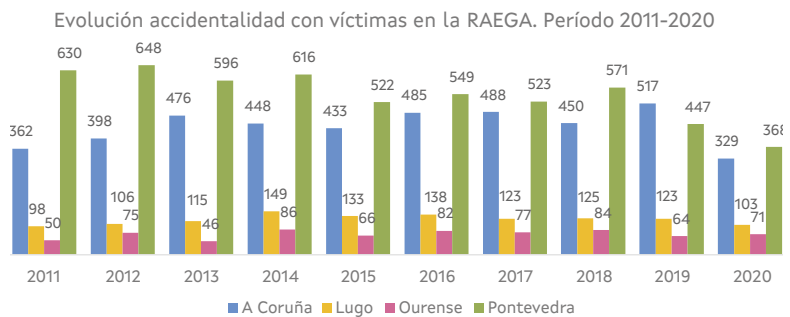


Gráfico 13: Evolución de los accidentes con víctimas en la RAEGA

RAEGA 2011-2020:
25,6% descenso de la
siniestralidad vial

En cuanto a los accidentes por provincias en la red autonómica de carreteras, Lugo y Ourense experimentaron un aumento en 2020 en comparación con 2011, pasando de 98 a 103 accidentes en el caso de Lugo, y de 50 accidentes a 71, en el caso de Ourense. Por el contrario, Pontevedra registró el mayor descenso, pasando de 630 accidentes a 368, mientras que A Coruña registró un descenso de 362 a 329 accidentes.

1.2.2 Fallecidos

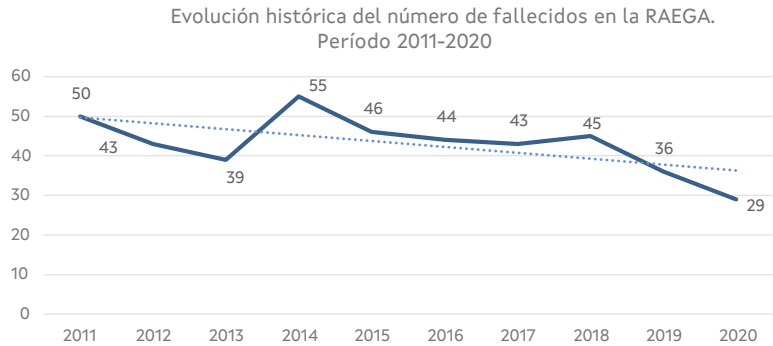


Gráfico 14: Evolución histórica del número de fallecidos a 24h en la RAEGA

En relación al número de fallecidos a 24 horas, esta cifra también disminuyó en 2020 (29 fallecidos) comparado con 2011 (50 fallecidos). La tendencia histórica es paralela a la del conjunto de la red, puesto que se repite también en este caso el aumento del número de fallecidos en el 2018, así como el descenso en 2019 y 2020.

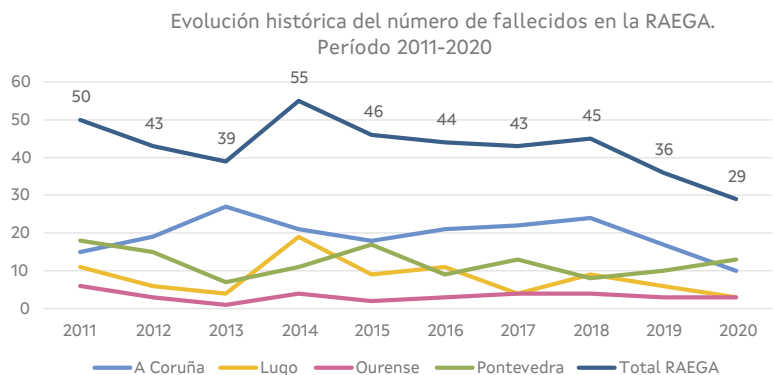


Gráfico 15: Evolución histórica del número de fallecidos a 24 horas en la RAEGA por provincias

1.2.3 Heridos graves

En cuanto a los heridos graves, la tendencia conjunta desde el año 2011 ha sido decreciente, partiendo de 306 heridos graves en 2011 hasta reducirse a 155 en el año 2020, lo que supone una reducción del 49%. Sin embargo, esta tendencia descendente no ha sido continua año a año, sino que se han registrado aumentos en los años 2014, 2016 y 2019.

Destacar este indicador, puesto que la reducción en el número de heridos graves es uno de los enfoques a los que se dirige la estrategia de seguridad vial de la Unión Europea para los objetivos a cumplir en 2030 y 2050. Actualmente, los resultados del periodo 2011-2020 en Galicia, están alineados con los publicados por otras regiones y países, próximos al objetivo marcado para 2020, pero sin llegar a cumplirlo.

**Heridos graves:
reducción de 49% en
el período 2011-2020**

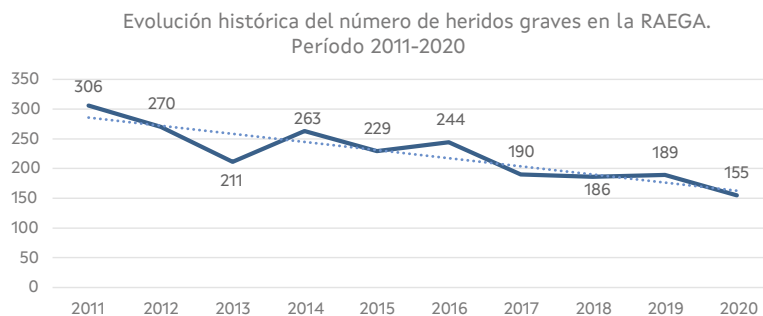


Gráfico 16: Evolución histórica del número de heridos graves en la RAEGA.



1.2.4 Heridos leves

En cuanto a los heridos leves, la evolución del número ha sido similar a los de heridos graves en cuanto a que se han reducido en número, pasando de 1388 heridos leves en 2011 a 1086 en 2020, lo que supone una reducción del 22% (y del 36% respecto a la cifra más alta, registrada en 2014). En este caso, sin embargo, los periodos que han registrado aumentos han sido más, puesto el número total de heridos leves aumentó en 2012, 2013, 2014, 2016 y 2018. Se puede apreciar, asimismo, que la reducción de heridos graves es significativamente inferior que la de heridos graves.

Heridos leves:
reducción del 22% en
el período 2011-2020

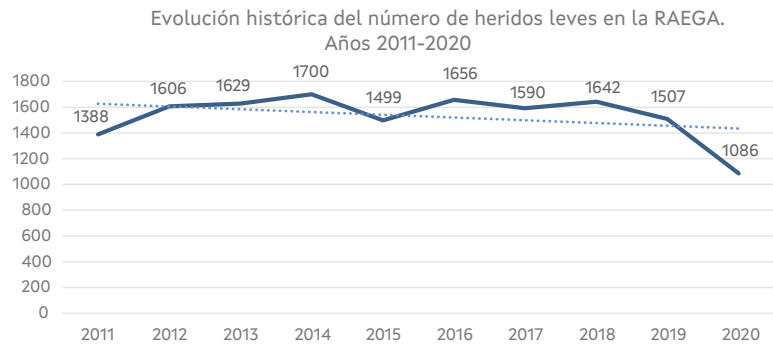


Gráfico 17: Evolución histórica del número de heridos leves en la RAEGA.

1.2.5 Evolución del tráfico

En Galicia hay un total de 17.745 Km de carreteras pertenecientes a las distintas redes dentro de la comunidad autónoma con el siguiente reparto:

- ⊕ Longitud de la Red de Interés General del Estado (RIGE): 2.376 km (14% del total)
- ⊕ Longitud de la Red Autonómica de Carreteras de Galicia (RAEGA): 5.559 km (31% del total)
- ⊕ Longitud de la red viaria provincial: 9.810 km (55% del total)

En cuanto a la evolución de tráfico en la red de carreteras autonómica, se ha detectado un descenso desde 2011 hasta el año 2014, a partir del cual, la tendencia se invirtió, pasando a aumentar la Intensidad Media Diaria de vehículos de manera sucesiva hasta el 2019. En el año 2020, como se indicó anteriormente, se registró un descenso en la movilidad debido a las restricciones impuestas a los desplazamientos con motivo de la COVID-19.

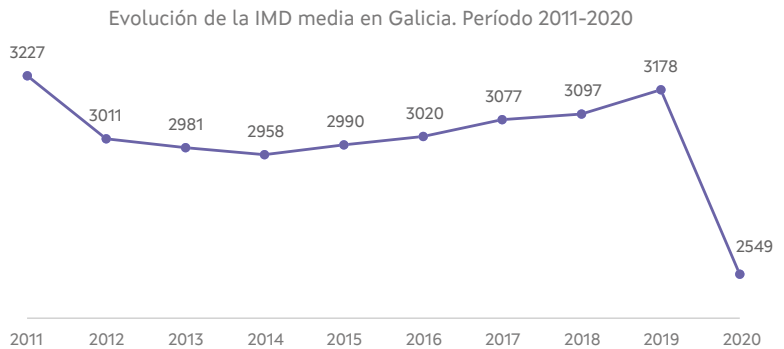


Gráfico 18: Evolución de la IMD media en la Red autonómica de carreteras de Galicia (RAEGA).

1.2.6 Índices de peligrosidad y mortalidad

El índice de peligrosidad se define como la relación entre los accidentes con víctimas y el tráfico, expresado en 100 millones de vehículos-kilómetro. Las provincias de A Coruña, Lugo y Ourense registraron un aumento del índice de peligrosidad en 2020 con respecto a 2011, a excepción de Pontevedra.

El índice de mortalidad se define como la relación entre el número de fallecidos y el tráfico, en los mismos términos que el índice de peligrosidad. A pesar del periodo de 10 años analizado, no presenta tendencias claras de aumento y/o descenso en ninguna de las provincias. En este sentido, cabe indicar que el tamaño de la muestra para el cálculo de este índice es menor que en el caso del índice de Peligrosidad, de ahí que se registren continuas fluctuaciones.

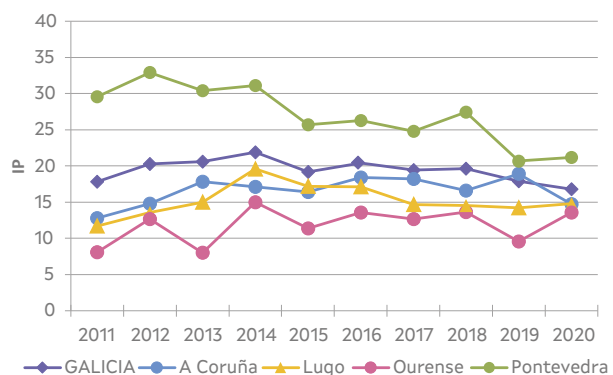


Gráfico 19: Evolución de los índices de peligrosidad en la red autonómica de Galicia.

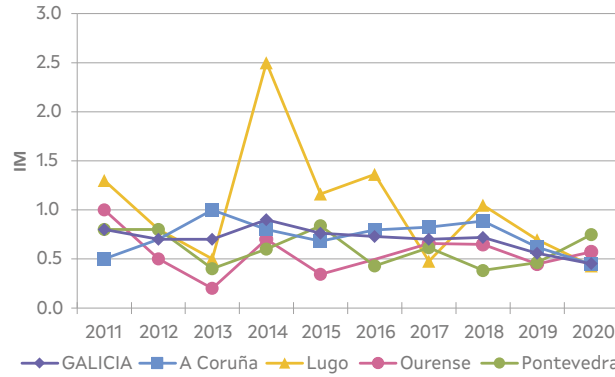


Gráfico 20: Evolución de los índices de mortalidad en la red autonómica de Galicia.

1.2.7 La accidentalidad urbana en la red autonómica

Como se puede observar en el primer gráfico del presente apartado, en cuanto a su distribución por provincias, en 2020, A Coruña y Pontevedra registraron el mayor porcentaje de Galicia de accidentes urbanos con un 49% y un 48% respectivamente, seguidas de Lugo con un 35% y de Ourense con un 34%. En los dos gráficos siguientes, esta distribución apenas ha sufrido variaciones respecto a los años anteriores, intercambiándose únicamente Lugo y Ourense, puesto que, tanto en 2015 como en 2016, Ourense registró un porcentaje mayor de accidentes urbanos que Lugo.

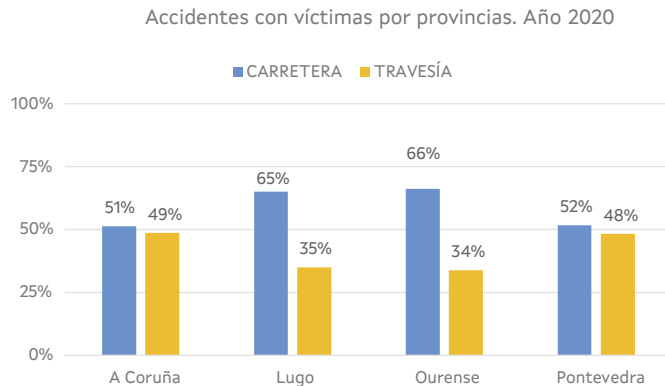


Gráfico 21: Accidentes urbanos con víctimas por provincias en 2020.

Accidentes con víctimas por provincias. Año 2015

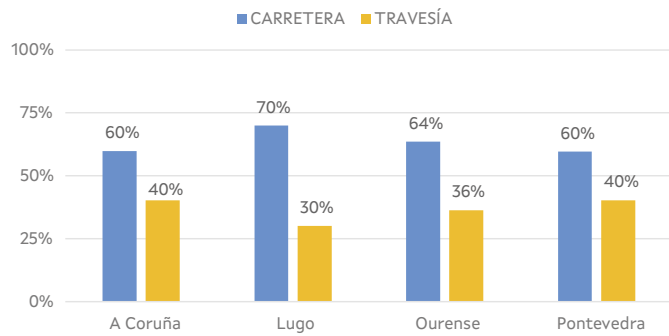


Gráfico 22: Accidentes urbanos con víctimas por provincias en 2015.

Accidentes con víctimas por provincias. Año 2016

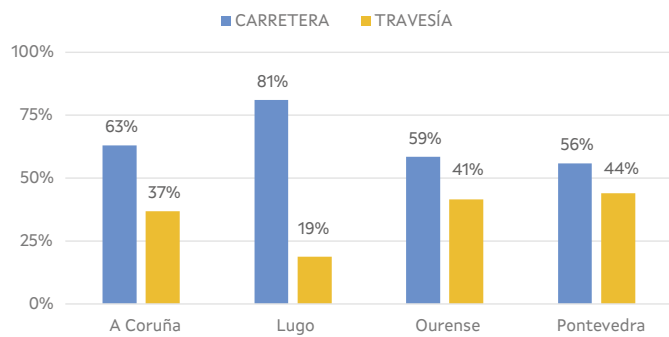


Gráfico 23: Accidentes urbanos con víctimas por provincias en 2016.

1.2.8 La siniestralidad de los usuarios vulnerables

El número de accidentes en los que se han visto implicadas motocicletas ha seguido una tendencia alternativa de aumentos y descensos en periodos trianuales. Es decir, en 2012, 2013 y 2014 se registraron sucesivos descensos en el número de accidentes, para a continuación aumentar en los años 2015, 2016 y 2017. En 2017 se registró el máximo de accidentes de este decenio (174 accidentes), y a partir de ahí, se inició de nuevo un periodo de tres años consecutivos de descensos en 2018, 2019 y 2020.

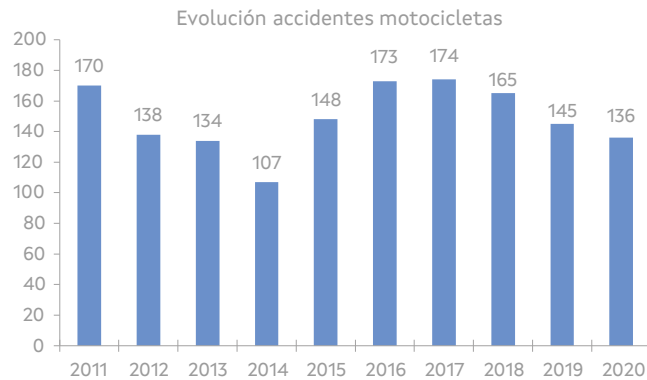


Gráfico 24: Evolución de los accidentes con motocicletas.

En cuanto al número de víctimas, tanto el número de fallecidos, como de heridos graves y leves se ha reducido en 2020 con respecto a 2011, aunque se registró un aumento en el número de víctimas graves en 2020 con respecto a 2019.

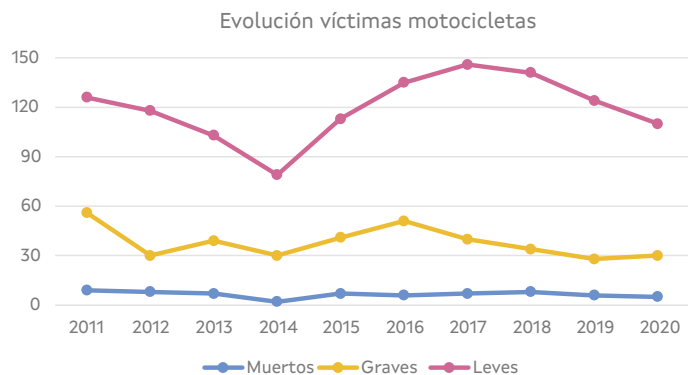


Gráfico 25: Evolución de las víctimas de accidentes con motocicleta.

La tendencia en el caso de los ciclomotores es diferente a la de las motocicletas, presentando aumentos y descensos continuos, registrándose el máximo de accidentes en el año 2014 (72 accidentes) y el mínimo en 2020 (20 accidentes).

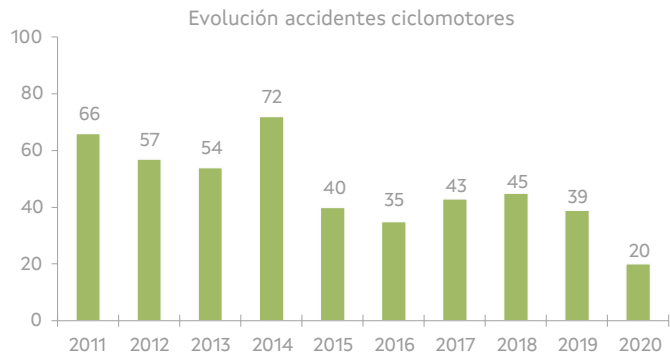


Gráfico 26: Evolución de los accidentes con ciclomotores.

Al igual que en el caso de las motocicletas, el número de víctimas ha descendido en 2020 en relación al año 2011, aunque sí se ha experimentado un aumento en el número de fallecidos en 2020 con respecto a 2019.

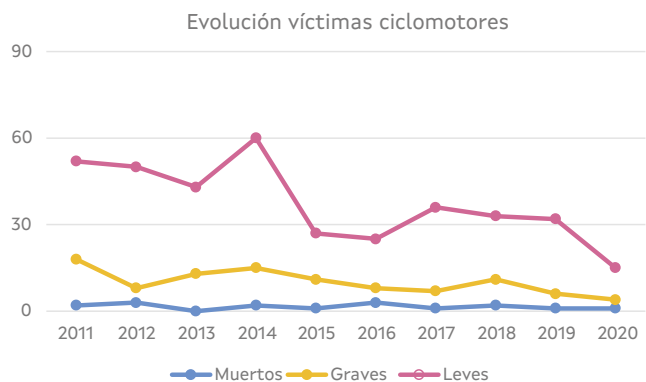


Gráfico 27: Evolución de las víctimas de accidentes con ciclomotores..

El número de atropellos presenta una tendencia clara descendente desde el año 2018, registrándose de nuevo el mínimo de periodo temporal en el año 2020 (43 atropellos).

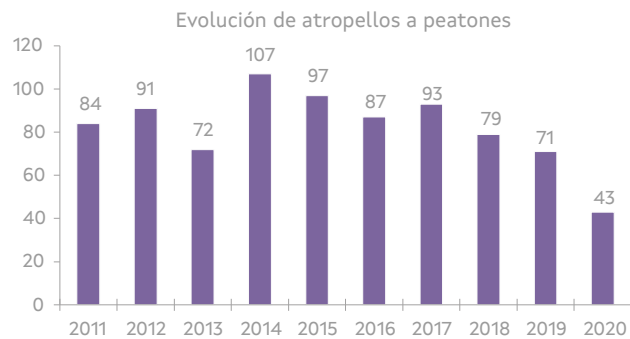


Gráfico 28: Evolución de los atropellos a peatones.

Si se observa este gráfico junto con el superior, la tendencia del número de heridos leves es paralela al número de accidentes desde el año 2017. No ocurre lo mismo con los heridos graves y fallecidos, que aumentaron en el año 2019, pese al descenso en el número de atropellos.

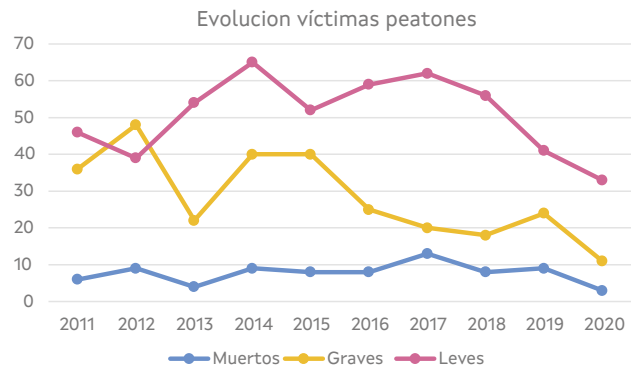


Gráfico 29: Evolución de las víctimas peatonales.

En cuanto al número de atropellos según el tipo de vía, se mantiene históricamente un mayor número de atropellos en travesías. En cuanto a heridos graves, la mejora histórica ha sido positiva ya que en el año 2020 no se registró ningún herido grave por atropello en carretera y se redujo en travesías del 38% en 2015 al 31% en 2020. El número de heridos leves sí ha aumentado en proporción al número de accidentes, lo que lleva a intuir que se ha producido un trasvase hacia un menor grado de lesividad de las víctimas de atropellos.

Distribución de los accidentes e víctimas según o tipo de vía.
Año 2015

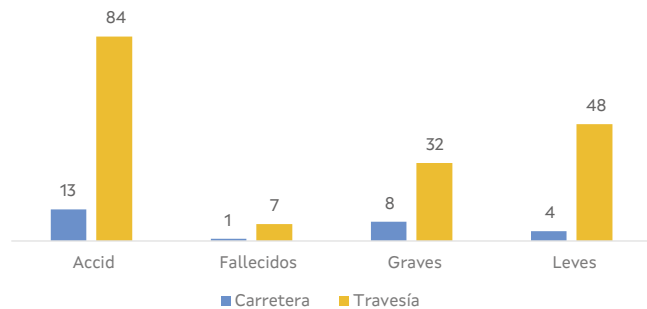


Gráfico 30: Atropellos y víctimas según tipo de vía en 2015.

Distribución de los accidentes y víctimas según el tipo de vía.
Año 2020

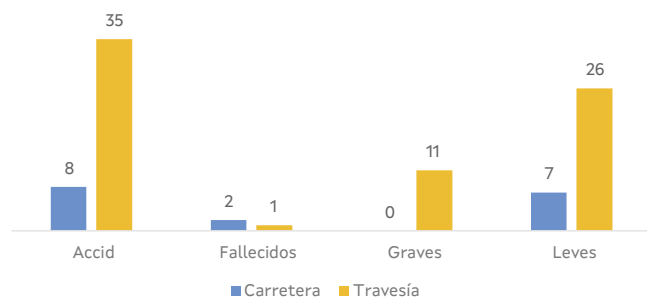


Gráfico 31: Atropellos y víctimas según tipo de vía en 2020.

Por último, en cuanto a los accidentes en los que se han visto implicados ciclistas, se muestra en el gráfico inferior la evolución histórica anual, que ha sido variable a lo largo de los últimos 10 años, presentando ascensos y descensos alternativamente.

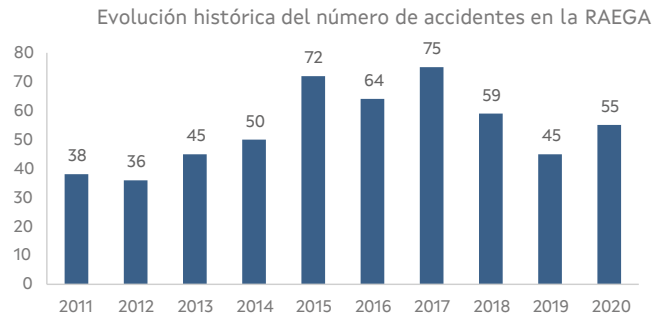


Gráfico 32: Evolución de accidentes con ciclistas.

El número total de víctimas aumentó en 2020 (52 víctimas) con respecto a 2019 (42 víctimas) en un 23%. A falta de estadísticas oficiales en cuanto al número de desplazamientos en bicicleta, cabe mencionar que, en base a observación y a estudios de entidades privadas, se puede concluir que durante el periodo de pandemia se produjo asimismo un aumento en el uso de la bicicleta. A modo de referencia, cabe citar el estudio "La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas" realizado por la "Red de Ciudades para la Bicicleta", en el que se indica un 1,8% de nuevos usuarios de bicicleta en Galicia durante el periodo de pandemia.

Realizando el desglose según la lesividad de las víctimas, en cuanto a los fallecidos, el máximo registrado fue de dos fallecidos en el año 2016, mientras que se registraron cero fallecidos en 2012, 2013, 2015 y 2019. En 2020 se registró un fallecido en vía autonómica.

El número de heridos graves descendió en 2018 y se mantuvo en 2019, pero aumentó en 2020, pasando de 6 a 10 heridos graves (66,66%). Los heridos leves también aumentaron en 2020 con respecto a 2019, de 36 a 41 heridos leves (14%).

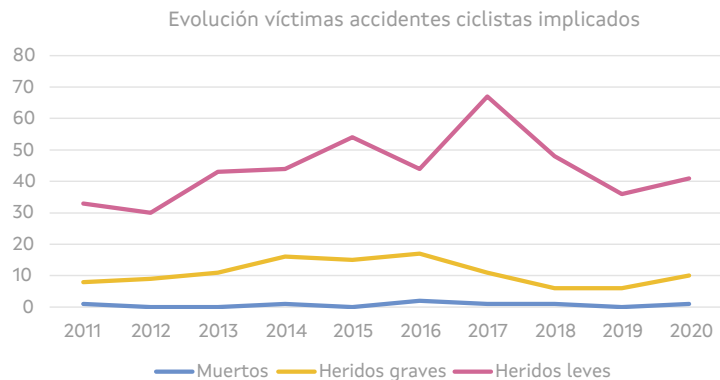


Gráfico 33: Evolución de las víctimas de accidentes con ciclistas.

Añadir en este punto que, si se representan los accidentes según el día de la semana, se observa que, aunque hay una distribución prácticamente regular, siendo los sábados y los domingos los días de la semana en el que hay más accidentes en relación con el número de días. Este hecho puede estar relacionado con que durante el fin de semana hay más ciclistas circulando y con menos experiencia.

Día semana	Distribución de los accidentes
LUNES	10 %
MARTES	16 %
MIÉRCOLES	12 %
JUEVES	13 %
VIERNES	13 %
SÁBADO	17 %
DOMINGO	19 %

Tabla 4. Distribución semanal de accidentes con ciclistas.

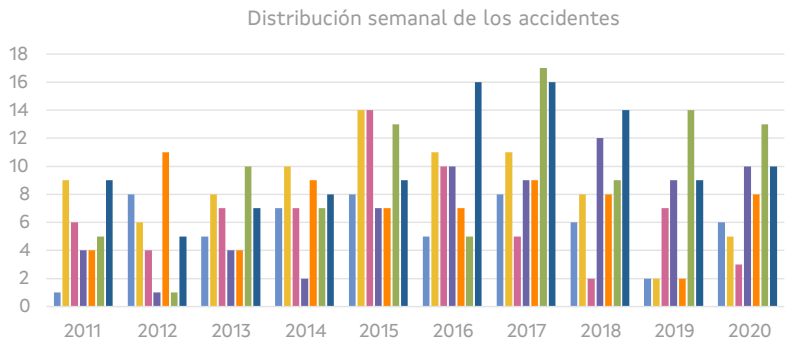


Gráfico 34: Distribución semanal de accidentes con ciclistas.

En cuanto a la zona, el 70% de los accidentes tuvo lugar en carretera frente al 30% ocurrido en travesía. Por tipos de accidentes, los más numerosos son las colisiones frontolaterales, seguidas de las colisiones laterales, tanto en carretera como travesía.

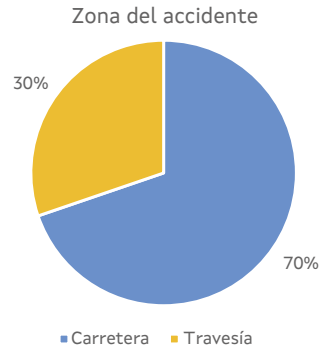


Gráfico 35: Distribución por zonas dos accidentes con ciclistas

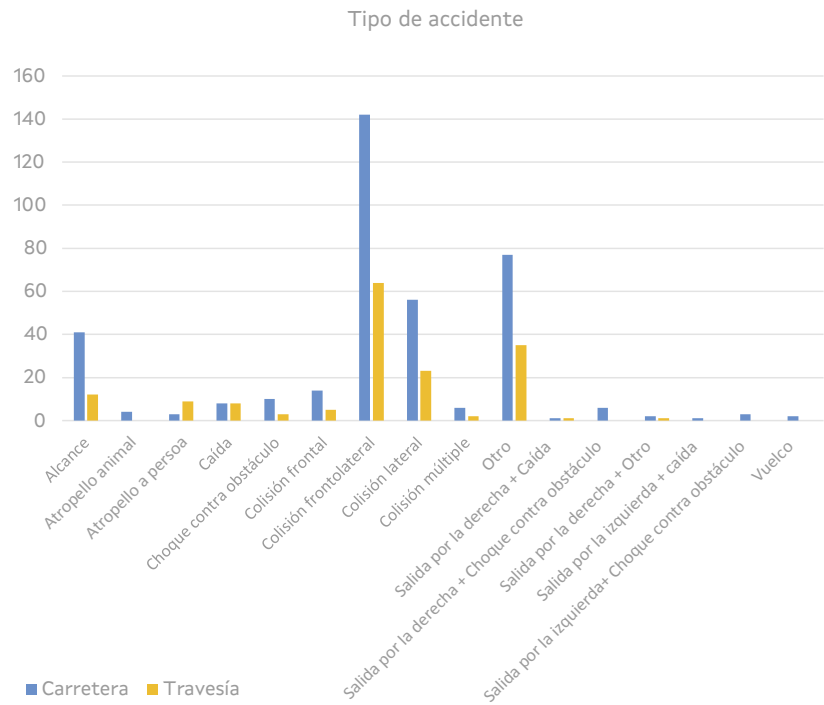


Gráfico 36: Tipos de accidentes con ciclistas.

The background features a blurred aerial view of a road with yellow lane markings, overlaid with semi-transparent blue and yellow geometric shapes. The text is centered within these shapes.

**2.0 FORMULACIÓN
ESTRATÉGICA DEL
PLAN DE SEGURIDAD
VIAL DE GALICIA
2022-2025**

2.1 Visión Cero y Sistema Seguro

La "Visión Cero" está ligada al planteamiento del objetivo a largo plazo de cero muertos y lesiones graves. Desde esta perspectiva, más allá del objetivo cuantitativo, es importante resaltar el cambio de enfoque: ya no es aceptable asumir más riesgo para obtener un beneficio, sino que, desde la perspectiva del Sistema Seguro, la seguridad de los usuarios debe ser el criterio principal de diseño. Un Sistema Seguro va más allá de los enfoques reactivos, basados en el análisis de los siniestros; en lugar de ello, adopta un enfoque proactivo para guiar la conducta segura al tiempo que evalúa los riesgos de la red viaria e identifica las intervenciones prioritarias que impidan consecuencias graves en los siniestros que se puedan producir.

Según refleja la política de seguridad vial de la Unión Europea para la década 2021-2030, el planteamiento de "Sistema Seguro" parte de que los fallecidos y heridos graves en siniestros de tráfico no son una consecuencia inevitable de la movilidad; así, se asume que, aunque sigan produciéndose siniestros, se pueden prevenir sus consecuencias más graves. El "Sistema Seguro" apuesta claramente por una mayor tolerancia del sistema de transporte por carretera, asumiendo que las personas cometen errores y que son vulnerables. Por medio de un mejor diseño y mantenimiento de las infraestructuras viarias, vehículos con más y mejor equipamiento de seguridad, reducción de velocidades en determinados entornos, etc. se puede reducir el impacto de los siniestros y minimiza sus consecuencias. Se trata de generar un sistema de capas de protección que garantice que, si un elemento falla, otro elemento tratará de compensar los errores para reducir los impactos negativos.

Este enfoque requiere una acción multidisciplinar, como puede verse en la siguiente figura:

PRINCIPIOS	ELEMENTOS CLAVE	ÁREAS DE ACCIÓN
Las personas cometen errores	Análisis económico	Planificación del uso del suelo
		Diseño e ingeniería
El ser humano es vulnerable	Prioridad y planificación	Mejora de las opciones de movilidad
		Gestión de la velocidad
Responsabilidad compartida	Seguimiento y evaluación	Leyes, regulación y cumplimiento
		Educación y desarrollo de capacidades
Fallecidos y heridos graves no son aceptables	Gestión Integral	Diseño del vehículo y tecnología
		Respuesta y cuidado post-accidente
Proactivo vs reactivo	Objetivos y datos sólidos	

Figura 1: Principios, elementos clave y áreas de acción en el contexto del Sistema Seguro (Fuente: Sustainable and Safe: a vision and guidance for zero road deaths. World Resources Institute).

2.2 El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, alineado con las directrices del Plan Global de la Década de Acción para la seguridad vial 2021-2030.

En octubre de 2021 la Organización Mundial de la Salud y las Naciones Unidas publicaron el Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030.

Se trata de un documento que, sobre la base del Sistema Seguro, describe los requisitos para alcanzar los objetivos de reducción de los fallecidos y heridos en siniestros de tráfico en al menos un 50% durante ese periodo. “¿Qué hay que hacer?”, “¿Cómo hacerlo?” y “¿Quién debe hacerlo?” son las tres preguntas en torno a las cuales se articula el Plan Global, según puede verse en la siguiente figura:



Figura 2: Planteamiento del Plan Mundial del Decenio de Acción para la seguridad vial 2021-2030 (Fuente: Organización Mundial de la Salud)

Se puede observar que se incorporan factores novedosos como una mayor implicación de los jóvenes, la perspectiva de género, la gestión de la velocidad, la participación de la sociedad civil, etc. que se tendrán en cuenta en el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025.

Así, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 se articula de acuerdo a los siguientes ejes, que forman parte del planteamiento de Sistema Seguro:

- ⊕ Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.
- ⊕ Eje 2: Infraestructura segura.
- ⊕ Eje 3: Vehículos seguros.
- ⊕ Eje 4: Uso seguro de las vías.
- ⊕ Eje 5: Respuesta tras los accidentes.

Entre los requisitos a poner en marcha figuran la financiación de la seguridad vial, la adecuación de los marcos legales, la gestión de la velocidad, el desarrollo de capacidades, la perspectiva de género en la planificación del transporte y la adaptación de las tecnologías al Sistema Seguro. La responsabilidad compartida es, asimismo, un aspecto clave, dado que en la mejora de la seguridad se deben involucrar los gobiernos, la sociedad civil, el sector privado, la investigación y otras entidades.



2.3 El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 y el Plan Estratégico de Galicia 2022-2030

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 se enmarca dentro del Plan Estratégico de Galicia (PEG 2022-2030), que se formula de acuerdo a los siguientes objetivos:

- ⊕ Diseñar la Galicia del futuro, poniendo en el centro el reto demográfico.
- ⊕ Impulsar el modelo basado en la innovación y en el capital humano para favorecer una sociedad moderna, competitiva, solidaria y cohesionada social y territorialmente.
- ⊕ Aumentar la productividad, posicionando nuestros productos por calidad y diseño, con el fin de redundar en más riqueza y bienestar de la ciudadanía.
- ⊕ Favorecer nuestros valores diferenciales como factores de desarrollo, entre los que destacan la lengua, la cultura y el medio ambiente; para hacer de Galicia un lugar atractivo para trabajar, invertir y convivir.

La movilidad sostenible y segura, que se plantea en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, tiene una fuerte implicación en la consecución de los objetivos citados anteriormente.

En particular, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 desarrolla el Plan Estratégico de Galicia en relación a su eje 3, sobre competitividad y crecimiento y, en concreto, en relación a la prioridad de actuación 3.4, relativa a promover las infraestructuras productivas y las de red, en lo que se refiere a mejorar la calidad de la red viaria para aumentar su funcionalidad y seguridad vial. Adicionalmente, la movilidad segura y sostenible tiene otras implicaciones con otros ejes y prioridades de actuación establecidos en el pla..

2.4 10 grandes retos

Partiendo de la base de la necesaria alineación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 con las directrices del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030, la particularización al contexto de Galicia requiere un análisis pormenorizado que se ha realizado por medio de la definición de los “10 grandes retos para el periodo 2022-2025”, que se revisarán cada dos años, para realizar los ajustes necesarios para modificar algún reto o incluir nuevas prioridades. La definición de los retos se ha realizado de acuerdo al análisis de las cifras de siniestralidad, al enfoque de Sistema Seguro y a las prioridades establecidas por las entidades públicas y privadas que han participado en la elaboración del Plan.

En la siguiente tabla puede apreciarse como los retos establecidos en Galicia se relacionan con los ejes del Plan Global:

	Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones.	X	X	X	X	X
Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas.	X	X		X	X
Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas.		X	X	X	X
Programa de mejora de actitudes hacia la visión cero.			X	X	
Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).		X			
Visión cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan.		X			
Visión cero en los choques frontales y frontolaterales.		X			
Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes.	X	X			
Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas.				X	X
Acciones específicas centradas en grupos de especial riesgo o vulnerabilidad.		X	X	X	

2.5 Objetivos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025.

Para el establecimiento de los objetivos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 se han tenido en cuenta los siguientes condicionantes:

- ⊕ Se toman como punto de partida los datos de siniestralidad relativos al año 2019, debido a que las cifras del año 2020 suponen una distorsión en la serie estadística, debido al descenso de la movilidad y de la siniestralidad como resultado de las restricciones de la pandemia del COVID-19.
- ⊕ El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 es un plan promovido por la Xunta de Galicia en el que, si bien se integran otras administraciones, las competencias de actuación están limitadas. Por este motivo, los objetivos se plantean diferenciados entre el ámbito urbano e interurbano y desglosados de acuerdo a la realidad del territorio gallego.
- ⊕ El objetivo Visión Cero forma parte del objetivo a largo plazo que la Xunta de Galicia se plantea, siguiendo las directrices internacionales, para el año 2050, englobando la aspiración de eliminación de los fallecidos y heridos graves en el sistema de transporte vial.
- ⊕ El contexto internacional, con el recientemente publicado "Plan Global de la década de acción para la seguridad vial 2021-2030" (Organización Mundial de la Salud y Naciones Unidas, 2021), establece un objetivo de reducción del número de fallecidos y heridos de al menos 50% durante el periodo 2021-2030.
- ⊕ La Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 de la Dirección General de Tráfico del Gobierno de España va a asumir el objetivo fijado internacionalmente para la próxima década: rebajar a la mitad el número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico para el año 2030.
- ⊕ Durante el periodo 2022-2025 se van a establecer objetivos realistas encaminados a la reducción de la siniestralidad y sus consecuencias, enmarcados en los objetivos nacionales e internacionales de reducción del 50% de los fallecidos y heridos graves en la década de 2021-2030.

Teniendo en cuenta los aspectos establecidos anteriormente, se proponen los siguientes objetivos para el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, que se han denominado "OBJETIVO 25-25-25" y que constan de los siguientes componentes:

- ⊕ Alcanzar una reducción del 25% del número de fallecidos y heridos graves en carreteras interurbanas en el periodo 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.
- ⊕ Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de ciclomotor y motociclistas en el periodo 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.
- ⊕ En travesías, reducir en un 25% el número de fallecidos y heridos graves en 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.

Asimismo, se establecen los siguientes objetivos parciales, relacionados con los diez grandes retos establecidos:

RETO	OBJETIVO
1	<p>Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones.</p> <p>Reducir un 25% el número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías.</p>
2	<p>Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas.</p> <p>Conseguir un aumento de la movilidad ciclista en entornos urbanos sin aumentar el número de fallecidos y heridos graves. Reducir en un 25% el número de ciclistas atropellados en vías interurbanas y travesías.</p>
3	<p>Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas.</p> <p>Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves. Reducir en un 25% el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.</p>
4	<p>Programa de mejora de actitudes hacia la visión cero.</p> <p>Reducir un 25% la representatividad de la velocidad inadecuada en los factores concurrentes de los accidentes. Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol y drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros. Reducir un 25% la representatividad de las distracciones como factor concurrente. Reducir un 25% los accidentes con víctimas asociados a la siniestralidad vial laboral.</p>
5	<p>Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).</p> <p>Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los TCA. Análisis del 100% de los TCA identificados periódicamente.</p>
6	<p>Visión cero en la siniestralidad por salida de vía: plan de carreteras que perdonan.</p> <p>Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por salidas de vía.</p>
7	<p>Visión cero en los choques frontales y frontolaterales.</p> <p>Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por choques frontales y frontolaterales.</p>
8	<p>Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes.</p> <p>Reducir progresivamente el Índice de Peligrosidad (accidentes con víctimas en relación al tráfico) y el Índice de Mortalidad (fallecidos en relación al tráfico) en las vías de titularidad de la Xunta de Galicia. Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves en intersecciones y accesos.</p>
9	<p>Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas.</p> <p>Optimizar la asistencia a las víctimas de siniestros.</p>
10	<p>Acciones específicas centradas en grupos de especial riesgo o vulnerabilidad.</p> <p>Realizar al menos 10 acciones anuales orientadas a grupos objetivo.</p>

Tabla 5: Objetivos parciales del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 (Fuente: elaboración propia).

2.6 Retos y acciones

En este capítulo se recogen las acciones que se van a poner en marcha en el contexto del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, con el impulso de las Consellerías de la Xunta de Galicia y la colaboración de otras entidades y agentes sociales. Se han clasificado de acuerdo a los 10 grandes retos que se han definido previamente.

Es importante destacar que, desde la Xunta de Galicia, se dará traslado de las medidas propuestas en este Plan a otras administraciones con competencias. En particular, en el caso de las medidas referidas a las infraestructuras viarias, desde la Xunta de Galicia se trasladará la necesidad de poner en marcha estas medidas por parte de otros titulares de las vías; por su parte, la Agencia Gallega de Infraestructuras llevará a cabo las medidas propuestas en la Red Autonómica de Carreteras de Galicia (RAEGA) y recopilará la información de los indicadores correspondientes en la red que gestiona.

2.6.1 Reto 1: Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Reducir un 25% el número de peatones atropellados en vías urbanas y travesías.

En el **Reto 1 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones”** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 1.1. – CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y SENDAS PEATONALES

DESCRIPCIÓN	El patrón de movilidad en las vías públicas gallegas, especialmente en el entorno rural, tiene una presencia significativa de peatones, que no siempre disponen de espacios seguros para sus desplazamientos. Se continuará con la construcción de sendas peatonales y aceras. Se tendrán en cuenta las necesidades de los peregrinos del Camino de Santiago. En el periodo 2016-2020 se construyeron / acondicionaron un total de 170 km de sendas peatonales y aceras en la red autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Garantizar la mejora de la seguridad de los peatones, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Aumentar progresivamente el número de kilómetros de aceras y vías peatonales seguras
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Km de aceras y sendas peatonales construidas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Número de peatones atropellados en las vías interurbanas y urbanas.

ACCIÓN 1.2. MEJORA DE LA SEGURIDAD EN TRAVESÍAS, PASOS PEATONALES Y CRUCES SIN PRIORIDAD

DESCRIPCIÓN	Contempla la realización de actuaciones de mejora de la seguridad en las travesías, orientada a aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables, a través de acciones de mejora de la percepción del entorno, calmado del tráfico, limitación del aparcamiento en las proximidades de los cruces peatonales, instalación de iluminación en pasos peatonales y otras zonas singulares, etc. Se prestará especial atención a los cruces sin prioridad del Camino de Santiago. Estas medidas pueden servir como buenas prácticas para su implantación por parte de Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos. Asimismo, se analizará la seguridad de los cruces de calzada sin prioridad.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA) Ayuntamientos
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Garantizar la mejora de la seguridad de los peatones, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Contribuir a la reducción del 25% del número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de actuaciones realizadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Número de peatones atropellados en las vías interurbanas y urbanas.

ACCIÓN 1.3. – MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS

DESCRIPCIÓN	Con el objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables y garantizar la accesibilidad a los modos de transporte colectivo con las máximas condiciones de seguridad, se realizará una valoración del estado de las paradas de autobús y sus accesos, especialmente en áreas interurbanas.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA) Dirección General de Movilidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejora de la seguridad de los usuarios del transporte colectivo
OBJETIVO ESPECÍFICO	Contribuir a la reducción del 25% del número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de actuaciones realizadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Peatones atropellados usuarios de transporte colectivo

ACCIÓN 1.4. – REPARTO DE ELEMENTOS REFLECTANTES PARA USUARIOS VULNERABLES – PEATONES

DESCRIPCIÓN	La presencia de usuarios vulnerables en la vía debe ir unida a su máxima visibilidad por parte de otros usuarios, de manera que se puedan evitar conflictos que deriven en siniestros graves. La provisión de elementos reflectantes facilita su visibilidad, especialmente durante la noche o bajo condiciones meteorológicas adversas. Su uso está pensado para todo tipo de usuarios, incluidos los de mayor riesgo como los niños, personas mayores, usuarios con capacidades diferentes, etc., así como grupos específicos como los peregrinos. En el periodo 2016-2020 la Xunta de Galicia repartió un total de 40.344 elementos reflectantes para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.
RESPONSABLE	Agencia Gallega de Infraestructuras
COLABORADOR	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil Policías locales Protección Civil
OBJETIVO GLOBAL	Garantizar la mejora de la seguridad de los peatones, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Contribuir a la reducción del 25% del número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de elementos reflectantes repartidos anualmente a peatones.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Número de peatones atropellados en las carreteras y zonas sin iluminar.

Además, numerosas acciones que se incluyen en el Reto 4 “Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero”, se incluye información sobre campañas de comunicación, actividades educativas, etc. que se centrarán en la mejora de la seguridad de los peatones.

2.6.2 Reto 2: Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Conseguir un aumento de la movilidad ciclista en entornos urbanos sin aumentar el número de fallecidos y heridos graves.
- ⊕ Reducir en un 25% el número de ciclistas atropellados en vías interurbanas.

En el **Reto 2 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas”** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 2.1. – CONSTRUCCIÓN DE CARRILES BICI

DESCRIPCIÓN	El crecimiento del tráfico ciclista en las vías públicas de Galicia es una realidad. Ante esta situación, es prioritario garantizar la máxima seguridad de los usuarios de la bicicleta, en el entorno urbano e interurbano. Si bien es preciso tener en cuenta los diferentes tipos de ciclistas que utilizan la red viaria (como medio de transporte, por ocio, por deporte), la construcción de carriles bici mejora la seguridad de los desplazamientos de una parte de estos ciclistas, fomentando el desplazamiento en bicicleta en las máximas condiciones de seguridad.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA) Ayuntamientos
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Garantizar la mejora de la seguridad de los ciclistas.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Aumentar el número de kilómetros de vías ciclistas disponibles
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Km de carriles bici construidos.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Número de ciclistas atropellados en las vías interurbanas y urbanas.

ACCIÓN 2.2. – REPARTO DE ELEMENTOS REFLECTANTES PARA USUARIOS VULNERABLES - CICLISTAS

DESCRIPCIÓN	<p>En un escenario de crecimiento del tráfico ciclistas, es importante garantizar la máxima visibilidad por parte de otros usuarios, de manera que se puedan evitar conflictos que deriven en siniestros graves. La provisión de elementos reflectantes facilita su visibilidad, especialmente durante la noche o bajo condiciones meteorológicas adversas. Su uso está pensado para todo tipo de usuarios ciclistas, de diferente tipología y abarcando a los peregrinos en bicicleta.</p> <p>En el periodo 2016-2020 la Xunta de Galicia distribuyó un total de 40.344 elementos reflectantes para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.</p>
RESPONSABLE	Agencia Gallega de Infraestructuras
COLABORADOR	<p>Federación Galega de Ciclismo</p> <p>Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil</p> <p>Policías locales</p> <p>Protección Civil</p>
OBJETIVO GLOBAL	<p>Conseguir un aumento de la movilidad ciclista en entornos urbanos sin aumentar el número de fallecidos y heridos graves.</p> <p>Garantizar la mejora de la seguridad de los ciclistas, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano.</p>
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir en un 25% el número de ciclistas atropellados en vías interurbanas
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de elementos reflectantes repartidos anualmente a ciclistas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Número de ciclistas atropellados en vías interurbanas

Además, numerosas acciones que se incluyen en el Reto 4 “Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero”, se incluye información sobre campañas de comunicación, actividades educativas, etc. que se centrarán en la mejora de la seguridad de los ciclistas.



2.6.3 Reto 3: Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
--	--	------------------------------------	--------------------------------------	--

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves
- ⊕ Reducir en un 25% el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.

En el **Reto 3 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas”** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 3.1. - CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA PARA USUARIOS DE MOTOCICLETA

DESCRIPCIÓN	La mejora de aptitudes y actitudes por parte de los usuarios de motocicleta es un factor fundamental para reducir las cifras de siniestralidad de estos usuarios vulnerables, cuya evolución en los últimos años no es positiva. La Xunta de Galicia ha sido pionera en la organización de estos cursos, que cuentan con un alto grado de satisfacción por parte de los participantes. En el periodo 2016-2020 se realizaron 32 cursos de conducción segura para motociclistas, en los que se formaron un total de 679 usuarios.
RESPONSABLE	Agencia Gallega de Infraestructuras
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves Reducir en un 25% el número de motociclistas involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar las aptitudes de los usuarios de motocicleta para conseguir una movilidad más segura.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta y número de usuarios formados.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Número de motociclistas fallecidos, heridos graves o heridos leves en siniestros de tráfico en vías interurbanas y urbanas.

ACCIÓN 3.2. –INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN DE MOTOCICLISTAS EN BARRERAS DE SEGURIDAD

DESCRIPCIÓN	La protección de los usuarios vulnerables, en particular de los motociclistas, en el caso de que se produzca un siniestro por salida de vía, es una prioridad. Por ello, durante el periodo 2022-2025 continuarán las iniciativas dirigidas a dotar de sistemas de protección de motociclistas a las barreras de seguridad en los emplazamientos más peligrosos. En el periodo 2016-2020 se instalaron un total de 9.230 metros de sistemas de protección de motociclistas en barreras de seguridad en la red autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	
OBJETIVO GLOBAL	Reducir en un 25% el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir la lesividad de los posibles siniestros en los que los motociclistas impacten con barreras de seguridad.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Metros de Sistema de Protección de Motociclista instalados.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Motociclistas fallecidos o heridos graves por impacto contra barrera de seguridad.

Además, en numerosas acciones que se incluyen en el Reto 4 “Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero”, se incluye información sobre campañas de comunicación, actividades educativas, etc. que se centrarán en la mejora de la seguridad de los motociclistas y usuarios de ciclomotor. En particular, en la acción 4.7 “Campañas de concienciación sobre seguridad vial entre los trabajadores” se prestará atención, entre otros profesionales, a los motociclistas de reparto a domicilio. .



2.6.4 Reto 4: Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Reducir un 25% la representatividad de la velocidad inadecuada en los factores concurrentes de los siniestros.
- ⊕ Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol y drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros.
- ⊕ Reducir un 25% la representatividad de las distracciones como factor concurrente de los siniestros.
- ⊕ Reducir un 25% los accidentes con víctimas asociados a la siniestralidad vial laboral.

En el **Reto 4 "Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero"** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025

ACCIÓN 4.1. - CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCIÓN	Mediante la realización de campañas se pretende promover la conducción responsable y contribuir a la sensibilización social en el ámbito de la seguridad vial, con el objetivo de reducir el número de accidentes que se registran en las carreteras de la comunidad gallega. Durante el periodo 2016-2020 se realizaron 9 campañas.
RESPONSABLE	Agencia Gallega de Infraestructuras
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Variable según las campañas.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Impacto de las campañas de comunicación Número de campañas/año
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.2. - REPARTO DE DISPOSITIVOS LUMINOSOS V-16

DESCRIPCIÓN	Este dispositivo (obligatorio a partir del 1 de enero de 2026) desprende un haz de luz, de color amarillo auto, de forma intermitente y continuada, siendo visible a más de un kilómetro, lo que ofrece una mayor protección al conductor y al resto de los ocupantes del vehículo.
RESPONSABLE	Agencia Gallega de Infraestructuras
COLABORADOR	
OBJETIVO GLOBAL	Prevención de nuevos accidentes
OBJETIVO ESPECÍFICO	Ningún fallecido por colocación de triángulos en carretera.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de dispositivos luminosos V-16 repartidos.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.3. - PROGRAMA "CAMBIO DE SENTIDO"

DESCRIPCIÓN	Programa de periodicidad continua dirigido a los jóvenes que se están sacando el carné de conducir. Técnicos en drogodependencias imparten charlas para sensibilizarlos sobre los peligros de mezclar consumo de alcohol y conducción.
RESPONSABLE	Dirección General de Salud Pública - Consellería de Sanidad
COLABORADOR	
OBJETIVO GLOBAL	Reducir el número de accidentes de conductores noveles mediante la promoción de una vida saludable y una educación para la salud, informando y sensibilizando a los aspirantes en la obtención del carné de conducir, sobre los riesgos que conlleva el consumo de alcohol y la conducción.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol o drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de personas asistentes. Número de horas empleadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población joven.

ACCIÓN 4.4. – INTERVENCIONES INFORMATIVAS DE PREVENCIÓN DE CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN ESPACIOS PÚBLICOS DE OCIO Y BOTELLÓN

DESCRIPCIÓN	En esta acción se focalizan las actividades de sensibilización en la población joven en espacios públicos de ocio y de concentración de jóvenes, donde se presupone que podría haber una mayor tendencia al consumo de alcohol y otras sustancias.
RESPONSABLE	Dirección General de Salud Pública - Consellería de Sanidad
COLABORADOR	Asociaciones de Víctimas
OBJETIVO GLOBAL	Reducir el número de accidentes de conductores jóvenes, sensibilizando sobre los riesgos que conlleva el consumo de alcohol y otras sustancias.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol y drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de intervenciones realizadas. Número de personas participantes.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población joven.

ACCIÓN 4.5. – CANAL DE DIFUSIÓN DE SEGURIDAD VIAL A LA CIUDADANÍA “XANELA ABERTA Á FAMILIA”

DESCRIPCIÓN	Se utilizará “Xanela Aberta á familia” como canal de difusión para la seguridad vial a las familias. Se trata de un canal de información que tiene como objetivo asesorar a los padres en la crianza de los hijos y ayudar al bienestar de toda la familia. Disponible en: https://vida-saudable.sergas.gal
RESPONSABLE	Dirección General de Salud Pública - Consellería de Sanidad
COLABORADOR	Agencia Gallega de Infraestructuras
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de personas suscriptoras. Número de newsletter específicas publicadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.6. – ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD LABORAL POR SINIESTROS DE TRÁFICO EN EL MARCO DEL OBSERVATORIO GALLEGO DE CONDICIONES DE TRABAJO DEL ISSGA

DESCRIPCIÓN	La elevada siniestralidad vial en el ámbito laboral justifica un análisis específico de los accidentes “in itinere” y “en misión” como una de las acciones a realizar por el Observatorio Gallego de Condiciones de Trabajo del Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA)
RESPONSABLE	Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) – Consellería de Empleo e Igualdad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral
OBJETIVO ESPECÍFICO	Realizar un análisis estadístico de los accidentes laborales para adoptar medidas que permitan reducir la siniestralidad viaria
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de publicaciones editadas. Ratios de accidentes y víctimas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral.

ACCIÓN 4.7. – CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL ENTRE LOS TRABAJADORES

DESCRIPCIÓN	Dado que un porcentaje elevado de los accidentes laborales mortales se producen por siniestros de tráfico, ya sea “in itinere” o “en misión”, es necesario concienciar a los trabajadores de la importancia de mantener la atención durante los desplazamientos. Para ello, se realizarán campañas específicas para conductores profesionales, conductores de tractores y motociclistas de reparto a domicilio.
RESPONSABLE	Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) – Consellería de Empleo e Igualdad
COLABORADOR	Dirección General de Tráfico Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
OBJETIVO GLOBAL	Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de carteles, folletos y vídeos editados. Número de empresas y trabajadores objeto de la campaña. Número de campañas anuales.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral.

ACCIÓN 4.8. – JORNADAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL

DESCRIPCIÓN	Comprende la realización de acciones de formación e información dirigidas a las personas trabajadoras y al alumnado de Formación Profesional para concienciar y sensibilizar sobre la incidencia de los siniestros de tráfico laborales y las medidas preventivas.
RESPONSABLE	Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) – Consellería de Empleo e Igualdad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de jornadas. Número de asistentes a las jornadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral.

ACCIÓN 4.9. – ACCIONES DE SENSIBILIZACIÓN CON POBLACIÓN INFANTIL

DESCRIPCIÓN	Comprende acciones específicas de sensibilización y concienciación dirigidas a la población infantil, sobre los riesgos de tráfico y los peligros en la vía, con contenidos específicos adecuados a cada edad. Se realiza con la Escuela Gallega de Prevención.
RESPONSABLE	Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) – Consellería de Empleo e Igualdad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Incorporar la seguridad vial desde los primeros años de la formación hasta la incorporación al mercado laboral desde una perspectiva didáctica, amena y adecuada a las edades de los más jóvenes.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de visitas de centros educativos Número de niños asistentes.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil.

ACCIÓN 4.10. – ACCIONES FORMATIVAS PARA TRABAJADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y CONDUCTORES PROFESIONALES

DESCRIPCIÓN	En el contexto de la mejora de la formación vial laboral, se realizarán cursos de formación a conductores de transporte público y otros conductores profesionales, haciendo hincapié en las conductas de riesgo, posibles infracciones y otros aspectos de interés para reducir las cifras de siniestralidad de este colectivo, ya de por sí bajas.
RESPONSABLE	Dirección General de Movilidad – Consellería de Infraestructuras y Movilidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral
OBJETIVO ESPECÍFICO	
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de centros autorizados para la formación CAP. Número de personas formadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral de conductores profesionales.

ACCIÓN 4.11. – ITINERARIO ESCOLAR SEGURO – PLAN PROXECTA

DESCRIPCIÓN	El Plan Proxecta es una iniciativa de la Consellería de Cultura, Educación y Universidad en colaboración con diferentes organismos, dirigida a fomentar la innovación educativa en los centros a través de programas educativos que fomenten el trabajo cooperativo e interdisciplinar. En el contexto del Plan Proxecta, se plantea una iniciativa de "Itinerario Escolar Seguro" que persigue mejorar la seguridad de los accesos a los centros educativos.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	Dirección General de Tráfico
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar la educación vial desde las edades más tempranas.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de centros participantes.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCIÓN 4.12. – MATERIA DE LIBRE CONFIGURACIÓN “MOBILIDADE ESCOLAR SOSTIBLE E SEGURA”

DESCRIPCIÓN	Continuación de la “Movilidad escolar sostenible e segura” como materia de Libre Configuración Autónoma. Se trata de una herramienta educativa más con la que concienciar sobre la importancia de la seguridad vial.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	Dirección General de Tráfico
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar la educación vial desde las edades más tempranas.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de centros participantes. Número de docentes participantes. Número de alumnado participantes.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCIÓN 4.13. – PORTAL ESPECÍFICO DE SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCIÓN	Sitio web específico de información y contenidos de seguridad vial, desde el punto de vista educativo en el que se incluye información de actividades, recursos, normativa, etc.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar la educación vial desde las edades más tempranas.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de visitas a la página web “Eu círculo” Número de noticias publicadas por año
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.14. – ELABORACIÓN DE MATERIALES DIDÁCTICOS O PEDAGÓGICOS SOBRE MOVILIDAD DIRIGIDOS AL CONTEXTO EDUCATIVO

DESCRIPCIÓN	Se desarrollarán materiales didácticos específicos dirigidos a la comunidad educativa, teniendo en cuenta las herramientas para la interacción con los alumnos y el uso de nuevas tecnologías.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar la educación vial desde las edades más tempranas.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de materiales desarrollados
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCIÓN 4.15. – PROGRAMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA – PLAN PROXECTA

DESCRIPCIÓN	Programa para la promoción de la movilidad segura y sostenible entre el alumnado y la comunidad educativa que consiste en desarrollar un proyecto relacionado con los cambios en los hábitos de desplazamientos hacia modelos más seguros, activos y sostenibles. Se propone la incorporación de acciones, actividades, talleres... que, de manera práctica, contribuyan a la creación de estos nuevos hábitos, y a la creación de valores seguros como peatones, ciclistas o usuarios de los diferentes medios de transporte.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Promover modos de movilidad sostenibles y seguros para toda la sociedad, adaptados al contexto viario en que vive el alumnado.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Introducir la educación vial en la escuela con una finalidad transformadora que cuestione los modos de movilidad imperantes y que favorezca la participación del alumnado en la elaboración de propuestas de mejora que garanticen su seguridad en sus desplazamientos y, sobre todo, que promuevan modos de movilidad más saludables para toda la comunidad.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de centros participantes. Número de docentes participantes. Número de docentes certificados. Número de alumnos participantes. Número de proyectos reconocidos como buena práctica.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCIÓN 4.16. - ACCIONES FORMATIVAS CON CONTENIDOS DE EDUCACIÓN VIAL PARA O PROFESORADO

DESCRIPCIÓN	Acciones destinadas a que los profesionales docentes consigan aplicar con éxito un mayor grado de sensibilización en los alumnos, impulsando cambios en los hábitos y comportamientos que permitan una movilidad segura.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar las capacidades de formación del profesorado en materia de seguridad vial
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de plazas ofertadas. Número de docentes certificados.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCIÓN 4.17.- ACCIONES FORMATIVAS CON CONTENIDOS EN EDUCACIÓN VIAL PARA PERSONAS ADULTAS EN RÉGIMEN PENITENCIARIO

DESCRIPCIÓN	Consiste en el desarrollo de acciones formativas de seguridad vial con reclusos en las cárceles de Galicia. Se trata de aprovechar el tiempo de privación de libertad para fomentar conductas seguras y prevenir situaciones de riesgo futuras.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación y Universidad
COLABORADOR	Dirección General de Tráfico
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Trabajar en la mejora de la concienciación y educación vial con colectivos de especial riesgo social.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de solicitudes. Número de acciones impartidas. Número de alumnos formados.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.18. – CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL DIRIGIDAS A PADRES E HIJOS

DESCRIPCIÓN	Instrumentar campañas de sensibilización mediante jornadas de formación, fomentando comportamientos responsables entre los menores, sus padres y colectivos relacionados, en los diferentes papeles que pueden desempeñar en la movilidad.
RESPONSABLE	Dirección General de Emergencias e Interior - Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Conseguir aumentar la participación anual en estas jornadas de formación e información.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de jornadas de formación impartidas. Número de personas asistentes.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCIÓN 4.19. – FORMACIÓN ESPECÍFICA DE SEGURIDAD VIAL PARA POLICÍA LOCAL Y AGRUPACIONES DE VOLUNTARIOS EN LA INTERVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES EN CARRETERA

DESCRIPCIÓN	Actividades formativas dirigidas al voluntariado de protección civil y profesionales de emergencias que permita una mejor actuación en las intervenciones en accidentes de tráfico.
RESPONSABLE	Academia Gallega de Seguridad Pública (AGASP) - Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo.
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar la atención de las víctimas en accidentes de tráfico.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de cursos Número de participantes
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.20. – ACTIVIDADES FORMATIVAS DE SEGURIDAD VIAL PARA EMPLEADOS PÚBLICOS

DESCRIPCIÓN	Dentro de las actividades de formación continua para el personal al servicio de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia que organiza la Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP), se plantean cursos relacionados con el tráfico y la seguridad vial.
RESPONSABLE	Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP) – Consellería de Hacienda y Administraciones Públicas
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reducción de los accidentes de tráfico sufridos por el personal empleado público en el ejercicio de sus funciones
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir los accidentes en los desplazamientos de los empleados públicos.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de actividades formativas impartidas (total de ediciones) N.º de horas de formación impartidas Nº de alumnado formado
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	% de reducción de la siniestralidad de la Administración autonómica

2.6.5 Reto 5: Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
--	--	------------------------------------	--------------------------------------	--

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Reducir progresivamente el Índice de Peligrosidad (accidentes con víctimas en relación al tráfico) y el Índice de Mortalidad (fallecidos en relación al tráfico) en las vías de titularidad de la Xunta de Galicia.
- ⊕ Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los TCA.
- ⊕ Análisis del 100% de los TCA identificados periódicamente.

En el **Reto 5 “Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA)”** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 5.1. – PLAN DE IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES Y OTRAS ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCIÓN	Definición de condiciones técnicas, monitorización, intervención y evaluación de acciones específicas en intersecciones y accesos (ej: canalización de una intersección mediante una ampliación de calzada que permita la construcción de carriles centrales de espera y la ejecución de carriles de cambio de velocidad de entrada y salida) El análisis se realizará también desde el punto de vista de usuarios vulnerables (ej: intersecciones Camino de Santiago)
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar la seguridad de emplazamientos singulares de la red, como los intersecciones y accesos
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir la siniestralidad en emplazamientos singulares (intersecciones y accesos)
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de intersecciones y accesos mejorados
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de accidentes ocurridos en intersecciones Evolución del grado de lesividad de las víctimas de accidentes ocurridos en intersecciones

En relación al análisis de los Tramos de Concentración de Accidentes, es importante destacar el análisis de la eficacia de las medidas que se ha realizado; se incluye más información sobre este punto en el Anexo 1.

ACCIÓN 5.2. –MEJORA DE INTERSECCIONES Y ACCESOS

DESCRIPCIÓN	Definición de condiciones técnicas, monitorización, intervención y evaluación de acciones específicas en intersecciones y accesos (ej: canalización de una intersección mediante una ampliación de calzada que permita la construcción de carriles centrales de espera y la ejecución de carriles de cambio de velocidad de entrada y salida). El análisis se realizará también desde el punto de vista de usuarios vulnerables (ej: intersecciones Camino de Santiago).
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar la seguridad de emplazamientos singulares de la red, como los intersecciones y accesos
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir la siniestralidad en emplazamientos singulares (intersecciones y accesos)
INDICADOR DE DESEMPEÑO	
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de accidentes ocurridos en intersecciones Evolución del grado de lesividad de las víctimas de accidentes ocurridos en intersecciones

2.6.6 Reto 6: Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por salidas de vía

En el **Reto 6 "Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan"** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 6.1. – MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS MÁRGENES DE LAS CARRETERAS

DESCRIPCIÓN	Identificación de tramos prioritarios de actuación para el tratamiento de márgenes. Actuaciones de mejora de la seguridad vial en márgenes de carretera para eliminar obstáculos potencialmente peligrosos en caso de salida de vía. En el periodo 2016-2020, se realizaron 74 km de nuevas cunetas de seguridad, se eliminaron o protegieron 387 pasos salvacunetas, se instalaron 69.331 metros de nueva barrera de seguridad y se eliminaron o retranquearon 26.506 metros de barrera de seguridad en la red autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reducción del 15% de los fallecidos y heridos graves por salidas de vía
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Km de cunetas de seguridad ejecutadas Nº de salvacunetas eliminados o protegidos Ml de barrera nueva instalada Ml de barrera innecesaria eliminada o existente retranqueada Ud de bifurcación mejorada
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº accidentes/año por salida de vía Nº de fallecidos y graves /año por salida de vía

2.6.7 Reto 7: Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por choques frontales y frontolaterales.

En el **Reto 7 “Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales”** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 7.1. – ACTUACIONES ESPECÍFICAS DE REFUERZO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS

DESCRIPCIÓN	Con vistas a la reducción de la siniestralidad frontal y frontolateral en vías convencionales, se reforzará la separación de sentidos con elementos físicos, refuerzo en la pintura de la marca vial central, utilización de marcas resaltadas o fresadas, pintado de banda central o elementos de balizamiento.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reducción del número de choques frontales y frontolaterales, así como invasiones de sentido contrario.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar la accesibilidad, movilidad y seguridad vial en la Comunidad Autónoma
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Km de actuación
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de accidentes/año choque frontal Nº de accidentes/año choque frontolateral Nº de fallecidos y graves /año choque frontal Nº de fallecidos y graves /año choque frontolateral

2.6.8 Reto 8: Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves en intersecciones y accesos.

En el **Reto 8 "Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes"** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 8.1. – CONSIDERACIÓN DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD VIAL EN LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DESCRIPCIÓN	En el contexto de Sistema Seguro, resulta fundamental incorporar los criterios de seguridad vial desde la fase de planificación; así, el objetivo de esta medida es valorar la seguridad vial en la redacción de informes de planeamiento y ordenación del territorio. En el periodo 2016-2020 se emitieron un total de 318 informes en la red autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Incluir la perspectiva de la seguridad vial desde la fase de planificación.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Inclusión de la perspectiva de la seguridad vial en todos los documentos de planificación y ordenación del territorio
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de informes emitidos
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 8.2. – INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PROYECTOS DE CARRETERAS

DESCRIPCIÓN	Consideración del aspecto de seguridad vial en los proyectos de carreteras, en forma de anexo de seguridad vial. En el periodo 2016-2020 se tramitaron un total de 91 proyectos con anejo de seguridad vial en la red autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Incluir la perspectiva de la seguridad vial desde la etapa preliminar de un proyecto.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Registrar el número de proyectos que incluyen un anejo de seguridad vial
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Número de proyectos que incluyen un anexo de seguridad vial
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 8.3. – CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS EJES DE COMUNICACIÓN

DESCRIPCIÓN	Esta medida contempla la ampliación de la red vial mediante la construcción de nuevos viales, que responden a criterios sociales y de accesibilidad, y que se realizan teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. En el periodo 2016-2020 se construyeron 52 nuevos kilómetros de carreteras autonómicas que dan servicio a la población y, además, reducen el tráfico de paso en 16 kilómetros de travesías.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar la accesibilidad, movilidad y seguridad vial en la Comunidad Autónoma
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducción del número de accidentes y víctimas en la red
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Km de nuevos viales construidos Km de travesías que se evitan con la construcción de un nuevo vial
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº accidentes/año en las travesías alternativas al nuevo itinerario.

ACCIÓN 8.4. – ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN EN LA RED VIARIA

DESCRIPCIÓN	Seguimiento de los trabajos de conservación ordinaria (por ejemplo, la limpieza de calzada, la colocación y cambio de señales, etc.) y extraordinaria (asfaltado con mezclas bituminosas en capas de rodadura) de la red vial desde la perspectiva de la seguridad vial. En el periodo 2016-2020 se invirtieron 119 millones de euros en contratos de conservación y vialidad invernal en la red autonómica. Además, se invirtieron 72 millones de euros en refuerzo de firme, se repusieron más de 17.000 señales y se repintaron más de 18.000 km de marcas viales en la red autonómica.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar el estado de conservación de la red vial, para la mejora de la seguridad vial y la vialidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	Análisis de la eficacia de las actuaciones de conservación
INDICADOR DE DESEMPEÑO	€ de contratos de conservación y vialidad invernal € en actuaciones de refuerzos de firme Nº de señales repuestas Km de marcas viales repintadas Nº de inspecciones principales de obras de paso
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución anual del número de accidentes

ACCIÓN 8.5. – ACTUACIONES EN CAMINOS RURALES: EJECUCIÓN DE OBRAS Y CREACIÓN DE NUEVOS CAMINOS

DESCRIPCIÓN	Consiste en mejorar la seguridad vial en los caminos rurales mediante la ejecución de obras en caminos rurales existentes y la creación de nuevos caminos a través de reestructuración parcelaria.
RESPONSABLE	Dirección General de Desarrollo Rural – Consellería del Medio Rural
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Disminuir el número de siniestros en los caminos rurales, mejorando las condiciones de transitabilidad.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Km de caminos rurales construidos y/o mejorados Nº de caminos rurales construidos y/o mejorados
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 8.6.– DESARROLLO DE NORMATIVA Y RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD VIAL EN INFRAESTRUCTURAS

DESCRIPCIÓN	Continuar con el desarrollo de normativas y recomendaciones sobre asuntos de especial interés que requieran tratamiento especial. El desarrollo de la normativa de accesos, de sistemas de protección de motociclistas o la trasposición de la Directiva 2019/1936 de seguridad en las infraestructuras viarias, son un ejemplo de respuesta de la administración en este sentido.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Conseguir el máximo nivel de seguridad en las carreteras.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Adaptar la normativa de carreteras a la realidad de la red viaria de Galicia.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de normativas / recomendaciones aprobadas.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-



**Mirar por min
é mirar por todos**

Porque na estrada
somos pezas fráxiles

**Camiño polo
lugar máis seguro**
Emprego a zanda ou a beiravía
sempre que se haxa
Vou polo beiravía do lado
esquerdo sen invadir os carrís

**Escollo o lugar
axeitado para cruzar**
E polo a máxima atención

Fágome ver
Con roupa que
facilite a visibilidade

Xacobeo 21-22

AGENCIA GALLEGA DE INFRAESTRUCTURAS

2.6.9 Reto 9: Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Optimizar la asistencia a las víctimas de siniestros.
- ⊕ Implantar un sistema piloto de ayuda 360° a las víctimas directas e indirectas de siniestros.

En el **Reto 9 “Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas”** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 9.1. – SEGUIMIENTO Y MEJORA DE LA ATENCIÓN PRESTADA A TRAVÉS DEL CENTRO DE ATENCIÓN A LAS EMERGENCIAS CAE 112

DESCRIPCIÓN	Hace referencia al servicio de atención de emergencias por parte del 112 a siniestros viales.
RESPONSABLE	CAE112 Agencia Gallega de Emergencias (AXEGA) – Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Optimizar la gestión del servicio y llevar un seguimiento de las actuaciones realizadas
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de incidencias atendidas por el CAE 112
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de heridos graves/accidente Nº de heridos leves /accidente

ACCIÓN 9.2. – AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LOS EQUIPOS DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN CIVIL Y DE BOMBEROS

DESCRIPCIÓN	Con la ampliación y mejora de los vehículos y equipamientos de protección civil y bomberos, se consigue tener más capacidad de atención en los accidentes de tráfico y disminuir sus efectos negativos
RESPONSABLE	Dirección General de Emergencias e Interior - Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar los vehículos y equipamientos de emergencias para protección civil y bomberos
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de vehículos de nueva dotación o mejorados Otros equipamientos
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de heridos graves/accidente Nº de heridos leves /accidente

ACCIÓN 9.3. – MEJORA DE LOS EQUIPOS DE INTERVENCIÓN DE LOS PARQUES DE BOMBEROS EN SINIESTROS DE TRÁFICO

DESCRIPCIÓN	Recogida de datos extraídos de las intervenciones de bomberos en accidentes de tráfico
RESPONSABLE	Dirección General de Emergencias e Interior - Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	Revisión de las actuaciones realizadas para mejora del servicio
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de intervenciones
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de heridos graves/accidente Nº de heridos leves /accidente

ACCIÓN 9.4. – ASISTENCIA PSICOLÓGICA A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

DESCRIPCIÓN	A través de un Convenio con el Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia se garantiza la atención psicológica a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares en el lugar donde se produce el siniestro, cuando así sea necesario, interviniendo mientras dura la situación crítica.
RESPONSABLE	Dirección General de Emergencias e Interior - Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo
COLABORADOR	Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia
OBJETIVO GLOBAL	Disponer permanentemente de un servicio de asistencia psicológica en los accidentes o catástrofes.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de movilizaciones Nº de personas asistidas
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.5. – PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS PARA MEJORAR Y OPTIMIZAR LA EFICIENCIA Y CALIDAD EN ACTUACIONES SANITARIAS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁFICO

DESCRIPCIÓN	Si bien los niveles de calidad de la asistencia médica en la Comunidad Autónoma son elevados, la Consellería de Sanidad trabaja de manera continua para mejorar los protocolos y procedimientos de asistencia a las víctimas de los siniestros de tránsito; para ello, la Consellería participa en proyectos de ámbito estatal y europeo que le permiten incorporar buenas prácticas y optimizar sus procedimientos, desde la perspectiva de la mejora continua.
RESPONSABLE	SERGAS – Consellería de Sanidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejora de la asistencia a las víctimas de los siniestros de tráfico. Incentivar el desarrollo de las actividades de investigación en los equipos de Atención Sanitaria a víctimas de siniestros de tráfico.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de proyectos en los que participa
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.6. – FORMACIÓN PARA LA MEJORA DEL CONOCIMIENTO EN LA ATENCIÓN AL PACIENTE POLITRAUMATIZADO

DESCRIPCIÓN	Acciones formativas para mejorar el conocimiento del paciente politraumatizado, que se caracteriza por tener una o varias lesiones de origen traumático, alguna de las cuales supone riesgo para su vida. Se trata de patologías que requieren una actuación adecuada en la escena del siniestro y el rápido traslado a un hospital.
RESPONSABLE	SERGAS – Consellería de Sanidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar la atención del paciente politraumatizado Potenciar la comunicación y coordinación entre Atención Primaria y Atención Especializada
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducir el grado de lesividad del paciente
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de cursos impartidos. Nº de sanitarios formados
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.7. – ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CONJUNTA DE PRIMEROS INTERVINIENTES EN SINIESTROS

DESCRIPCIÓN	Teniendo en cuenta que en el lugar del siniestro es necesaria la activación y actuación complementaria entre los grupos intervinientes (control de riesgos, atención sanitaria, normalización viaria e investigación de accidentes), se trata de construir grupos de trabajo que impliquen a los agentes involucrados en la atención de accidentes con el fin de desarrollar protocolos de actuación conjuntos.
RESPONSABLE	SERGAS – Consellería de Sanidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar la asistencia inicial prestada a los accidentados
OBJETIVO ESPECÍFICO	Mejorar la seguridad de todos los involucrados y del resto de los usuarios de la vía
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de grupos constituidos. Nº de procedimientos comunes desarrollados. Nº de simulacros conjuntos realizados
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.8. – OPTIMIZACIÓN DE LA RESPUESTA ANTE SINIESTROS DE TRÁFICO EN EL MEDIO RURAL Y URBANO

DESCRIPCIÓN	Se trata de ofrecer las alternativas de gestión más adecuadas para la situación de cada siniestro, de manera que se envíen los recursos necesarios, teniendo en cuenta la disponibilidad de medios en los entornos urbanos y rurales.
RESPONSABLE	SERGAS – Consellería de Sanidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Mejorar los protocolos de actuación en caso de accidentes en el medio rural y urbano
OBJETIVO ESPECÍFICO	Reducción de tiempos de respuesta ante un siniestro vial
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico en medio urbano Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado en medio urbano Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico en medio rural Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado en medio rural
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de heridos graves/accidente Nº de heridos leves /accidente

ACCIÓN 9.9. – AYUDA A LAS VÍCTIMAS Y FAMILIARES EN EL POSTACCIDENTE

DESCRIPCIÓN	Aplicación de protocolo de actuación para prestación de asesoramiento legal, apoyo y asistencia emocional a los/as accidentados/as de tráfico y a sus familiares, poniendo a su disposición ayuda psicológica para superar los fallecimientos o las lesiones graves que sufren las víctimas de un accidente en el período de tiempo posterior al siniestro.
RESPONSABLE	Consellería de Sanidade - SERGAS
COLABORADOR	FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO (Convenio de colaboración entre el Servicio Gallego de Salud y la Fundación A Víctimas de Tráfico para la ayuda a pacientes víctimas de accidentes de tráfico)
OBJETIVO GLOBAL	Contar con un servicio de ayuda y asistencia psicológica a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias en el tiempo posterior al accidente.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de personas asistidas
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

2.6.10 Reto 10: Acciones específicas centradas en grupos o situaciones de especial riesgo o vulnerabilidad.

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías	Eje 5: Respuesta tras los accidentes
---	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	---

Objetivos estratégicos:

- ⊕ Realizar al menos 10 acciones anuales orientadas a grupos objetivo.

En el **Reto 10 "Acciones específicas centradas en grupos o situaciones de especial riesgo o vulnerabilidad"** se incluyen las siguientes acciones para 2022-2025:

ACCIÓN 10.1. – PUESTA EN VALOR DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS COMO INSTRUMENTO DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCIÓN	Elaboración y difusión de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos, en las que se ponga de manifiesto la importancia del óptimo mantenimiento de los vehículos para unas mejores condiciones de seguridad en el contexto del "Sistema Seguro".
RESPONSABLE	Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales – Consellería de Economía, Empresa e Innovación
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Conseguir un mayor conocimiento del estado del parque como uno de los factores que influyen en la seguridad vial.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Conseguir un 100% de presentación a la Inspección Técnica de Vehículos.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Porcentaje de vehículos recogidos en la estadística. Nº de informes anuales.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de la aparición de defectos en el vehículo como factor concurrente de siniestros.

ACCIÓN 10.2. – ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DESCRIPCIÓN	Las acciones de control del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, se centran en el respeto de los tiempos de conducción y en el uso del tacógrafo, así como en los posibles excesos de peso, la correcta estiba de la carga y los cursos de capacitación profesional de conductores (CAP).
RESPONSABLE	Dirección General de Movilidad – Consellería de Infraestructuras y Movilidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Conseguir que el transporte de viajeros y mercancías se desarrolle en las máximas condiciones de seguridad.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Comprobar el cumplimiento de las normas en el transporte profesional.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de jornadas controladas en tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo mediante control en empresas. Nº de vehículos controlados en controles de exceso de peso. Nº de infracciones detectadas en materia de tiempos de conducción y descanso. Nº de infracciones detectadas en materia de exceso de peso Nº de infracciones detectadas por falta o por deficiencias en la autorización de transporte Nº de cursos CAP controlados.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de siniestros y víctimas en el transporte colectivo de viajeros y mercancías

ACCIÓN 10.3. – ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA - TACÓGRAFOS

DESCRIPCIÓN	Con vistas a permitir la correcta comprobación del funcionamiento de los tacógrafos, se comprobarán las redes de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales.
RESPONSABLE	Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales – Consellería de Economía, Empresa e Innovación
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Conseguir que el transporte de viajeros y mercancías se desarrolle en las máximas condiciones de seguridad.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Comprobar el cumplimiento de las normas en el transporte profesional en relación al uso correcto del tacógrafo.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de talleres oficiales en los que se puede realizar la instalación y la verificación de tacógrafos digitales.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Nº de siniestros y víctimas en el transporte colectivo de viajeros y mercancías

ACCIÓN 10.4. – CONSULTA PÚBLICA DE TALLERES HABILITADOS

DESCRIPCIÓN	Generación del servicio de consulta pública de los talleres de reparación de vehículos, que permite a los ciudadanos comprobar si el taller al que van a llevar el vehículo está correctamente habilitado.
RESPONSABLE	Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales – Consellería de Economía, Empresa e Innovación
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Contribuir a mejorar la seguridad del parque de vehículos
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de consultas realizadas
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN 10.5. – MEDIDAS PARA LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD CON FAUNA

DESCRIPCIÓN	La frecuente irrupción de animales silvestres en la calzada genera siniestros muy frecuentes por atropello de los mismos, en el conjunto de las vías de Galicia, en general con consecuencias no muy graves en términos de fallecidos y heridos. En este sentido, con el objetivo de evitar la presencia de animales en la calzada, cuando se organicen batidas de caza se evitará que los animales huyan hacia las vías, y se desarrollarán manuales de buenas prácticas y cursos específicos para prevenir la siniestralidad asociada a actividades de caza.
RESPONSABLE	Dirección General de Patrimonio Natural – Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda
COLABORADOR	Federación Gallega de Caza (cursos específicos de prevención de siniestralidad asociada a la caza)
OBJETIVO GLOBAL	Disminución del número de accidentes provocados por irrupción de animales en la calzada.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de batidas de caza Nº de manuales de buenas prácticas desarrollados Nº de cursos de seguridad en la caza y primeros auxilios
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de siniestros con víctimas y sin víctimas con implicación de fauna silvestre.

ACCIÓN 10.6. – MONITORIZACIÓN DE LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES CON ANIMALES (TCAAs)

DESCRIPCIÓN	Se procederá al seguimiento de los tramos en los que se concentran los accidentes en los que se han visto involucrados animales que irrumpen en la calzada. Se valorarán las medidas necesarias para reducir la siniestralidad, reforzando, cuando proceda, el cierre perimetral de las vías valladas, o con otras medidas (desbroces en márgenes, actuaciones con elementos reflectantes, repelentes/atrayentes olfativos, etc.).
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Disminución del número de accidentes provocados por irrupción de animal en calzada.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de atropellos de animales en tramos con vallado reforzado
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Evolución de siniestros con víctimas y sin víctimas con implicación de fauna.

ACCIÓN 10.7. – CHARLAS INFORMATIVAS SOBRE SEGURIDAD VIAL EN CENTROS SOCIOCOMUNITARIOS DE BIENESTAR

DESCRIPCIÓN	Impartición de charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Sociocomunitarios de Bienestar, dirigidas a personas mayores.
RESPONSABLE	Dirección General de Inclusión Social – Consellería de Política Social
COLABORADOR	Dirección General de Tráfico
OBJETIVO GLOBAL	Dar a conocer al mayor número posible de personas la importancia de la seguridad vial.
OBJETIVO ESPECÍFICO	Eliminar el número de fallecidos y heridos graves mayores.
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de charlas realizadas Nº de personas mayores informadas
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	Siniestros, fallecidos, heridos graves y leves mayores en entorno urbano e interurbano.

2.7 Otras acciones estratégicas

Figuran en este apartado otras acciones fundamentales para la mejora de la seguridad vial que se van a desarrollar en el contexto del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, que no pueden encajarse en alguno de los retos anteriores por su transversalidad.

ACCIÓN A – ADHESIÓN DE LA XUNTA DE GALICIA A LA CARTA EUROPEA DE LA SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCIÓN	La Carta Europea de la Seguridad Vial es una iniciativa de la Comisión Europea que supone la mayor plataforma sobre seguridad vial de la sociedad civil. Cerca de 4.000 entidades públicas y privadas (de las que más de 1.000 son españolas) se han comprometido con esta Carta y han desarrollado diferentes iniciativas relacionadas con la seguridad vial para diferentes públicos. Los objetivos de este tratado son diversos. Por un lado, fomentar y apoyar que asociaciones, escuelas, universidades, empresas y autoridades locales europeas tomen medidas de seguridad vial en Europa. Por otro lado, facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos de materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
RESPONSABLE	Agencia Gallega de Infraestructuras
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Reforzar el compromiso institucional de la Xunta de Galicia con la reducción de la siniestralidad.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Formalización de la adhesión y actualización anual.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-



ACCIÓN B – PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

DESCRIPCIÓN	El Plan de Transporte Público de Galicia es un instrumento de modernización del transporte regular de viajeros por carretera y persigue poner en marcha un modelo que se adapte a las necesidades de movilidad de los gallegos del siglo XXI. Tiene tres líneas estratégicas de actuación: fomentar la movilidad en todos los núcleos de población de Galicia, en condiciones de calidad y eficiencia; potenciar el uso del transporte público, con diferentes facilidades a los usuarios; y facilitar la intermodalidad para reforzar el transporte público frente al vehículo particular.
RESPONSABLE	Dirección General de Movilidad – Consellería de Infraestructuras y Movilidad
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumentar el número de desplazamientos que se realizan en transporte regular.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Ayuntamientos adheridos al plan a través de Áreas de transporte metropolitano o del Área de Transporte de Galicia. Número de tarjetas de transporte emitidas Número de tarjetas "Xente Nova" emitidas Servicios prestados (veh*km/año) Líneas de servicios (totales/compartido/a demanda) Viajes (totales/generales/escolares/generales en buses compartidos)
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-



ACCIÓN C - IMPLANTACIÓN DE TECNOLOGÍA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCIÓN	<p>Se proponen las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar la situación actual de las carreteras de Galicia de cara al despliegue de la futura movilidad automatizada y conectada, realizando una clasificación de sus características físicas y digitales, todo ello con el objetivo de recoger los requisitos de las mismas y preparar los planes necesarios de mejora. • Promover el despliegue de tecnologías de conectividad (ITS-G5, 5G, MEC, ...) y sistemas cooperativos, en la red de carreteras de Galicia y en los centros de gestión de tráfico para proveer información de situaciones potencialmente peligrosas en la vía (atascos, accidentes, obras, situación meteorológica adversa, presencia de animales salvajes, usuarios vulnerables, ...). • Realizar pilotos de prueba con las nuevas tecnologías de conectividad y sensorización, así como de nuevos esquemas de movilidad, analizando los casos de uso que más pueden contribuir a la mejora de la seguridad de las carreteras, basándose en los datos de accidentalidad (usuarios vulnerables, trabajadores en la vía, presencia de animales salvajes en carreteras rurales). Todo ellos con el objetivo de convertir a Galicia en una de las zonas referentes de Europa para el test de los nuevos modelos y soluciones de movilidad conectada y automatizada. • Campañas formativas e informativas de los últimos avances en el ámbito de los sistemas inteligentes de transporte (vehículo automatizado y conectado, nuevos sistemas de gestión de tráfico y monitorización, digitalización de las carreteras...), tanto a las Administraciones, cuerpos de policía, Guardia Civil de Tráfico, como a la ciudadanía.
RESPONSABLE	Administraciones titulares de carreteras Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEGA)
COLABORADOR	Dirección General de Tráfico (DGT), Agentes sociales, Fabricantes de automóviles, CTAG
OBJETIVO GLOBAL	Apoyar la implantación de tecnología como medio de mejora de la seguridad de la circulación.
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de proyectos realizados.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-

ACCIÓN D – PROGRAMA DE OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR PARA PERSONAS EN RIESGO DE EXCLUSIÓN SOCIAL

DESCRIPCIÓN	Actividad específicamente desarrollada para personas en riesgo de exclusión social, a realizar por entidades locales o entidades de iniciativa social, con el apoyo económico de la Xunta de Galicia a través del Fondo Social Europeo. Con la obtención del permiso de conducir se generan nuevas oportunidades de inserción laboral y social, aprovechando para concienciar y sensibilizar en materia de seguridad vial.
RESPONSABLE	Dirección General de Inclusión Social – Consellería de Política Social
COLABORADOR	-
OBJETIVO GLOBAL	Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE DESEMPEÑO	Nº de participantes en el programa.
INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO	-





**3.0 CLASIFICACIÓN
DE ACCIONES
DEL PLAN DE
SEGURIDAD VIAL
DE GALICIA
2022-2025**

Se incluyen en este apartado todas las acciones incluidas en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 clasificadas en grandes grupos:

- ⊕ Educación y formación.
- ⊕ Comunicación.
- ⊕ Regulación.
- ⊕ Control.
- ⊕ Infraestructura.
- ⊕ Investigación.
- ⊕ Tecnología.
- ⊕ Asistencia.
- ⊕ Alianzas.



EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

<p>ACCIÓN 3.1. – CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA PARA USUARIOS DE MOTOCICLETA</p>	<p>ACCIÓN 4.10. – ACCIONES FORMATIVAS PARA TRABAJADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y CONDUCTORES PROFESIONALES</p>	<p>ACCIÓN 4.12. – MATERIA DE LIBRE CONFIGURACIÓN “MOBILIDAD ESCOLAR SOSTIBLE E SEGURA”</p>	<p>4.14. – ELABORACIÓN DE MATERIALES DIDÁCTICOS O PEDAGÓGICOS SOBRE MOVILIDAD DIRIGIDOS AL CONTEXTO EDUCATIVO</p>
<p>ACCIÓN 4.16. – ACCIONES FORMATIVAS CON CONTENIDOS DE EDUCACIÓN VIAL PARA EL PROFESORADO</p>	<p>ACCIÓN 4.17.– ACCIONES FORMATIVAS CON CONTENIDOS EN EDUCACIÓN VIAL PARA PERSONAS ADULTAS EN RÉGIMEN PENITENCIARIO</p>	<p>ACCIÓN 4.19. – FORMACIÓN ESPECÍFICA DE SEGURIDAD VIAL PARA POLICÍA LOCAL Y AGRUPACIONES DE VOLUNTARIOS EN LA INTERVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES EN CARRETERA</p>	<p>ACCIÓN 4.20. – ACTIVIDADES FORMATIVAS DE SEGURIDAD VIAL PARA EMPLEADOS PÚBLICOS</p>
<p>ACCIÓN D – PROGRAMA DE OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR PARA PERSONAS EN RIESGO DE EXCLUSIÓN SOCIAL</p>			





COMUNICACIÓN

ACCIÓN 1.4. – REPARTO DE ELEMENTOS REFLECTANTES PARA USUARIOS VULNERABLES - PEATONES	ACCIÓN 2.2. – REPARTO DE ELEMENTOS REFLECTANTES PARA USUARIOS VULNERABLES- CICLISTAS	ACCIÓN 4.1. – CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD VIAL	ACCIÓN 4.3. – PROGRAMA "CAMBIO DE SENTIDO"
ACCIÓN 4.4. – INTERVENCIONES INFORMATIVAS DE PREVENCIÓN DE CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN ESPACIOS PÚBLICOS DE OCIO Y BOTELLÓN	ACCIÓN 4.5. – CANAL DE DIFUSIÓN DE SEGURIDAD VIAL A LA CIUDADANÍA "XANELA ABERTA Á FAMILIA"	ACCIÓN 4.7. – CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL ENTRE LOS TRABAJADORES	4.8. – JORNADAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL
ACCIÓN 4.9. – ACCIONES DE SENSIBILIZACIÓN CON POBLACIÓN INFANTIL	ACCIÓN 4.11. – ITINERARIO ESCOLAR SEGURO – PLAN PROXECTA	ACCIÓN 4.13. – PORTAL ESPECÍFICO DE SEGURIDAD VIAL	ACCIÓN 4.15. – PROGRAMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA – PLAN PROXECTA
ACCIÓN 4.18. – CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL DIRIGIDAS A PADRES E HIJOS	ACCIÓN 10.7. – CHARLAS INFORMATIVAS SOBRE SEGURIDAD VIAL EN CENTROS SOCIOCOMUNITARIOS DE BIENESTAR		



REGLAMENTO

ACCIÓN 8.1. – CONSIDERACIÓN DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD VIAL EN LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	ACCIÓN 8.2. – INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PROYECTOS DE CARRETERAS	ACCIÓN 8.6.– DESARROLLO DE NORMATIVA Y RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD VIAL EN INFRAESTRUCTURAS
ACCIÓN B – PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA		

**CONTROL**

ACCIÓN 10.1. – PUESTA EN VALOR DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS COMO INSTRUMENTO DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	ACCIÓN 10.2. – ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA	ACCIÓN 10.3. – ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA – TACÓGRAFOS
ACCIÓN 10.4. – CONSULTA PÚBLICA DE TALLERES HABILITADOS	ACCIÓN 10.5. – MEDIDAS PARA LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD CON FAUNA	ACCIÓN 10.6. – MONITORIZACIÓN DE LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES CON ANIMALES (TCAAs)

**INFRAESTRUTURAS**

ACCIÓN 1.1. – CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y SENDAS PEATONALES	ACCIÓN 1.2. – MEJORA DE LA SEGURIDAD EN TRAVESÍAS, PASOS PEATONALES Y CRUCES SIN PRIORIDAD	ACCIÓN 1.3. – MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS	ACCIÓN 2.1. – CONSTRUCCIÓN DE CARRILES BICI
ACCIÓN 3.2. – INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN DE MOTOCICLISTAS EN BARRERAS DE SEGURIDAD	ACCIÓN 5.1. – PLAN DE IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES Y OTRAS ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL	ACCIÓN 5.2. – MEJORA DE INTERSECCIONES Y ACCESOS	ACCIÓN 6.1. – MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS MÁRGENES DE LAS CARRETERAS
ACCIÓN 7.1. – ACTUACIONES ESPECÍFICAS DE REFUERZO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS	ACCIÓN 8.3. – CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS EJES DE COMUNICACIÓN	ACCIÓN 8.4. – ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN EN LA RED VIARIA	ACCIÓN 8.5. – ACTUACIONES EN CAMINOS RURALES: EJECUCIÓN DE OBRAS Y CREACIÓN DE NUEVOS CAMINOS

**INVESTIGACIÓN**

ACCIÓN 4.6. – ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD LABORAL POR SINIESTROS DE TRÁFICO EN EL MARCO DEL OBSERVATORIO GALEGO DE CONDICIONES DE TRABAJO DEL ISSGA

**TECNOLOGÍA**

ACCIÓN 4.2. – REPARTO DE DISPOSITIVOS LUMINOSOS V-16	ACCIÓN C – IMPLANTACIÓN DE TECNOLOGÍA PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL
--	---



ASISTENCIA

ACCIÓN 9.1. – SEGUIMIENTO Y MEJORA DE LA ATENCIÓN PRESTADA A TRAVÉS DEL CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS CAE 112

ACCIÓN 9.2. – AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LOS EQUIPOS DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN CIVIL Y DE BOMBEROS

ACCIÓN 9.3. – MEJORA DE LOS EQUIPOS DE INTERVENCIÓN DE LOS PARQUES DE BOMBEROS EN SINIESTROS DE TRÁFICO

ACCIÓN 9.4. – ASISTENCIA PSICOLÓGICA A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

ACCIÓN 9.5. – PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS PARA MEJORAR Y OPTIMIZAR LA EFICIENCIA Y CALIDAD EN ACTUACIONES SANITARIAS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁFICO

ACCIÓN 9.6. – FORMACIÓN PARA LA MEJORA DEL CONOCIMIENTO EN LA ATENCIÓN AL PACIENTE POLITRAUMATIZADO

ACCIÓN 9.7. – ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CONJUNTA DE PRIMEROS INTERVINIENTES EN SINIESTROS

ACCIÓN 9.8. – OPTIMIZACIÓN DE LA RESPUESTA ANTE SINIESTROS DE TRÁFICO EN EL MEDIO RURAL Y URBANO

ACCIÓN 9.9. – AYUDA A LAS VÍCTIMAS Y FAMILIARES EN EL POSTACCIDENTE

GO ALIANZAS

ACCIÓN A – ADHESIÓN DE LA XUNTA DE GALICIA A LA CARTA EUROPEA DE LA SEGURIDAD VIAL

El gráfico que se incluye a continuación hace referencia a la representatividad del número de acciones según su clasificación anterior:

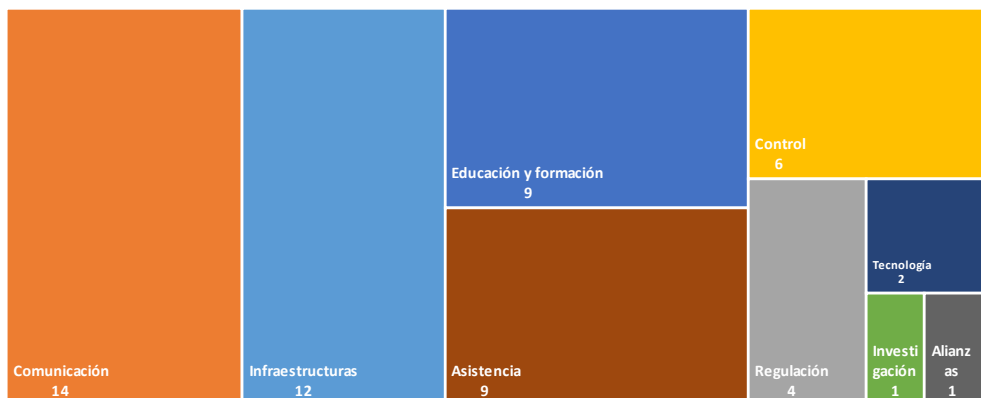


Gráfico 37: Distribución de acciones por tipo (Fuente: elaboración propia).



**4.0 GESTIÓN DEL PLAN
DE SEGURIDAD
VIAL DE GALICIA
2022-2025**

4.1 Seguimiento

La medición de los resultados de la seguridad vial es fundamental para una correcta gestión de las carreteras. En un enfoque de sistema seguro se necesita información sobre la exposición al riesgo (volúmenes de tráfico, datos de población), resultados finales (muertos y heridos graves) y resultados intermedios (por ejemplo, niveles de uso de los accesorios de seguridad, etc.), todo ello con el objetivo de una mejor comprensión de las tendencias en movilidad y de todas las carreteras en las que se producen accidentes.

El avance hacia los objetivos de seguridad vial está influenciado por muchos factores. Entre ellos están los factores externos, como las tendencias económicas, de tráfico y demográficas; el nivel de ambición y la gestión estrecha de los objetivos; el alcance, la calidad y la cantidad de la intervención sistemática y la medida en que abordan los retos y metas, así como la ejecución institucional.

El informe de seguimiento consistirá en una evaluación apoyada por datos cuantitativos. En él se realizará la valoración de lo que se haya conseguido hasta el momento, si es suficiente para cumplir el objetivo del año 2025 y en qué ámbitos pueden introducirse mejoras en las dimensiones de gestión de la seguridad vial consideradas en el Plan.

El estudio se centrará en el periodo “estratégico” 2022-2023 de aplicación del plan, y en el periodo objetivo (2024-2025), y abordará al menos las siguientes cuestiones, en la medida en que la información disponible lo permita:

- ⊕ ¿Qué se ha conseguido hasta ahora: qué resultados y tendencias en materia de seguridad vial pueden relacionarse con las iniciativas de la UE y en qué ámbitos pueden introducirse mejoras?
- ⊕ ¿Sigue siendo pertinente y realista el objetivo estratégico de reducir en un 25% el número de muertes en la carretera, teniendo en cuenta la magnitud y las características de los problemas de seguridad vial en la red gallega en la actualidad?
- ⊕ ¿Qué objetivos adicionales, por ejemplo, sobre las lesiones graves, serían pertinentes?
- ⊕ ¿Siguen siendo de aplicación los objetivos de las orientaciones políticas en materia de seguridad vial en relación con los principales problemas y retos actuales de la seguridad vial?

4.2 Oficina de seguimiento

Con el fin de realizar el control del cumplimiento de objetivos, en la mitad de la vigencia del Plan se constituirá una Mesa de Seguimiento del Plan liderada por la Agencia Gallega de Infraestructuras.

4.3 Tareas

- ⊕ Constitución de la mesa de seguimiento del Plan de Seguridad Vial de Galicia
- ⊕ Celebración de la segunda reunión con Consellerías:
 - * Organización de la convocatoria
 - * Preparación del Orden del Día y de la documentación necesaria (presentación, folletos, documentación escrita, etc.),
 - * Levantamiento de acta
 - * Elaboración del informe de la reunión.
- ⊕ Celebración de la tercera jornada de actores implicados:
 - * Organización de la convocatoria
 - * Preparación del Orden del Día y de la documentación necesaria (presentación, folletos, documentación escrita, etc.),
 - * Levantamiento de acta
 - * Elaboración del informe de la reunión.

Una vez realizado el Informe de Seguimiento del Plan, alimentado con las conclusiones de la Mesa de Seguimiento, se elaborará la actualización del Plan de Seguridad Vial de Galicia.

Alcance del Informe de seguimiento:

- ⊕ Análisis y valoración de la evolución de la accidentalidad a nivel general, según los últimos datos disponibles
- ⊕ Revisión del cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan
- ⊕ Evaluación y actualización de las acciones recogidas en el Plan
- ⊕ Evaluación de acciones que deberían ser eliminadas
- ⊕ Evaluación de acciones que deberían ser reformuladas en cuanto a su alcance o definiendo nuevos indicadores.
- ⊕ Conclusiones
- ⊕ Observaciones y propuestas resultantes de la segunda reunión con Consellerías
- ⊕ Observaciones y propuestas resultantes de la tercera reunión con Agentes Sociales

REFERENCIAS

Australian Transport council. (2011). National Road Safety Strategy 2011-2020.

Canadian Council of Motor Transport Administrators. (2016). Canada's Road Safety Strategy 2025. Towards Zero: the safest roads in the world.

Comisión Europea. (2011). Libro Blanco del Transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.

Comisión Europea. (2018). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Europa en movimiento. Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia.

Comisión Europea. (2019). Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Plan Estratégico de la Unión Europea en seguridad vial 2021-2030 - Sigüientes pasos para la Visión Cero.

(2020). COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro.

(2018). COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. En ruta hacia la movilidad automatizada: estrategia de la UE para la movilidad del futuro.

Danish Road Safety Commission. (2021). 2021-2030 Action Plan - Summary.

(2020). Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030.

Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Communications. Australia. (2021). National Road Safety Strategy 2021-30. Consultation Draft.

Dirección General de Tráfico. (2020). Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030.

Dirección General de Tráfico. (2021). Nota de prensa: en 2020 fallecieron 1.370 personas en accidentes de tráfico.

Dirección General de Tráfico. (2021). Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Borrador.

(2019). DIRECTIVA (UE) 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2019 por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras.

ERTRAC. (2019). Safe Road Transport Roadmap. Towards Vision Zero: roads without victims.

European Commission. (2017). Safer roads for all. The EU good practice guide.

European Commission. (2018). Europe on the move. Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean. Annex 1: Strategic Action Plan on Road Safety.

European Commission. (2018). Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030.

European Commission. (2020). EU ROAD SAFETY POLICY FRAMEWORK 2021 - 2030. Next steps towards "Vision Zero".

European Road Safety Observatory. European Commission. (2018). Integration of road safety in other policy areas: synergies and conflicts.

European Transport Safety Council. (2019). EU Strategic Action Plan on Road Safety.

European Transport Safety Council. (2021). Ranking EU progress on road safety. 15th road safety performance index report.

Fundación Mapfre. (2015). Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial.

Generalitat de Catalunya y Servei Català de Trànsit. (2017). Plan de Seguridad Vial 2019-2020.

Generalitat de Catalunya. Servei Català de Trànsit. (2014). Plan Estratégico de Seguridad Vial de Cataluña 2014-2020.

Generalitat Valenciana. (2017). Plan Director de Seguridad Vial.

Global Road Safety Facility. (2020). GRSF 2020 Annual Report .

Global Road Safety Partnership. (2017). Towards the 12 voluntary global.

Gobierno de Aragón. (2011). Plan Integral de Seguridad Vial 2011-2020.

Gobierno de Navarra. (2013). Estrategia Navarra de Seguridad Vial 2013-2020.

Gobierno Vasco. (2015). Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020.

Ministry of Infrastructure and Water Management, Ministry of Justice and Security and others. Netherlands. (2019). Door to door safety. Road Safety Strategic Plan 2030: A joint vision on the approach to road safety policy.

Ministry of Transport, Public Works and Water Management. Netherlands. (2009). Road Safety Strategic Plan 2008-2020.

New Zealand Government. (2019). Road to Zero. Action Plan 2020-2022.

New Zealand Government. (2019). Road to Zero. New Zealand's road safety strategy 2020-2030.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. (2020). Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030.

OECD. International Transport Forum. (2008). Objetivo Cero. Objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque sobre un Sistema Seguro.

Organización de las Naciones Unidas. (2016). Mobilizing Sustainable Transport for Development.

Organización de las Naciones Unidas. (2017). Nueva Agenda Urbana.

Organización de las Naciones Unidas. (2018). Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020. Mejoramiento de la seguridad vial.

Organización de las Naciones Unidas. (s.f.). Agenda para el Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>.

- Organización Mundial de la Salud. (2017). Salve Vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial. .
- Organización Mundial de la Salud. (2018). Elaboración de indicadores para las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial.
- Organización Mundial de la Salud. (2019). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- PIARC. (2019). La aplicación de Políticas Nacionales sobre el Sistema Seguro: Un reto .
- PIARC. (s.f.). Manual de Seguridad Vial. Obtenido de <https://roadsafety.piarc.org/es>
- (2020). Salvar vidas más allá de 2020: próximos pasos. Recomendaciones del grupo de expertos académicos para la tercera Conferencia Ministerial global sobre seguridad vial.
- Swedish Transport Administration. (2019). Action Plan for Safe Road Traffic 2019-2022.
- United Nations Road Safety Trust Fund. (2018). Global Framework Plan of Action for Road Safety.
- World Bank Group. (2019). Global Roadmap of Action. Toward Sustainable Mobility.
- World Bank Group. (2019). Global Roadmap of Action. Toward Sustainable Mobility. Paper 5 - Safety.
- World Health Organization, United Nations (2021). Global Plan. Decade of Action for road safety 2021-2030.
- World Resources institute, Global Road Safety Facility (2018). Sustainable and Safe: A vision and guidance for zero road deaths
- Xunta de Galicia. (2011). Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015.
- Xunta de Galicia. (2016). Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020.

REFERENCIAS EN LÍNEA

Instituto Nacional de Estadística

<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2853&L=0>

Dirección General de tráfico

<https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-accidentes/>

- ⊕ • Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2019
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2019
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2018
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2017
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2016
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2015
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2014
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2013
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2012
- ⊕ • Anuario estadístico de accidentes 2011

Agencia Gallega de Infraestructuras <https://infraestructurasemobilidadexunta.gal/>

- ⊕ • Memoria de Seguridad Vial 2020
- ⊕ • Memoria de Seguridad Vial 2019
- ⊕ • Memoria de Seguridad Vial 2018
- ⊕ • Memoria de Seguridad Vial 2017
- ⊕ • Memoria de Seguridad Vial 2016
- ⊕ • Memoria de Seguridad Vial 2015
- ⊕ • Memoria de Tráfico 2020

"La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas española". Informe de resultados Abril de 2021. Red de Ciudades por la Bicicleta. https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314_BicyPatineteCOVID_Informe-OK.pdf

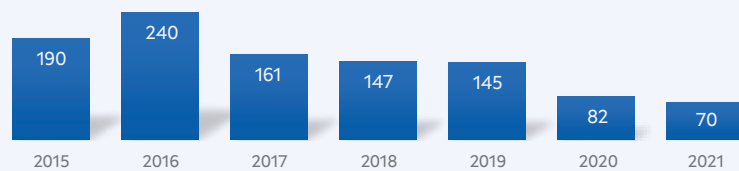
"El Sector de la bicicleta en cifras 2020". AMBE, Asociación de Marcas y Bicicletas de España. http://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020_AMBE_resumen.pdf

ANEXO 1. Análisis de la eficacia de las acciones en Tramos de Concentración de Accidentes

A partir del Plan de Seguridad vial de Galicia 2016-2020, se inició un programa de acciones de seguridad vial en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) de la RAEGA. Con el objetivo de identificar las mejoras resultantes de estas medidas, se realizó una diagnosis de la evolución de los accidentes con víctimas en estos tramos. Los TCA se actualizan año a año, por lo que varían en longitud y ubicación. Debido a esto, para el análisis de la eficacia de las acciones realizadas se tomó como referencia los tramos (en cuanto a ubicación y longitud) del año 2016, para realizar la diagnosis a partir de ellos.

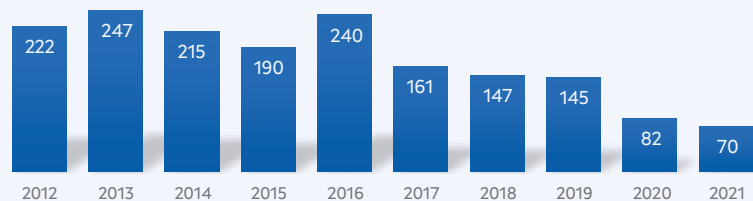
Se muestra a continuación la evolución del número de accidentes con víctimas en los TCA, desde el año 2012 hasta el 15 de octubre de 2021..

Evolución interanual del nº de accidentes con víctimas en los TCAs
(TCAs del año 2016)



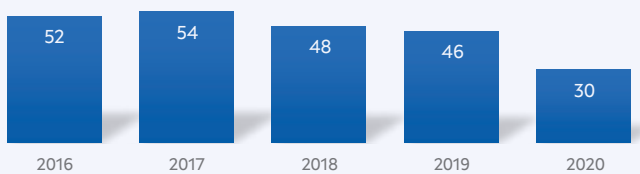
En el siguiente gráfico, se puede observar el detalle de la evolución desde el año 2015 hasta el año 2021. En este caso, a partir del año 2016, la ejecución de medidas de seguridad vial en los TCA supuso un descenso en el número de víctimas en los TCA.

Evolución interanual del nº de accidentes con víctimas en los TCAs
(TCAs del año 2016)

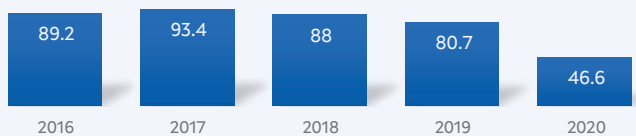


Por otra parte, en cuanto a las cifras globales, el número de TCA descendió año tras año desde el año 2017 hasta el año 2020, al igual que la longitud total de los TCA (medida en kilómetros).

Evolución anual del nº de TCAs



Evolución anual de la longituditud total de los TCAs (kilómetros)





XUNTA
DE GALICIA