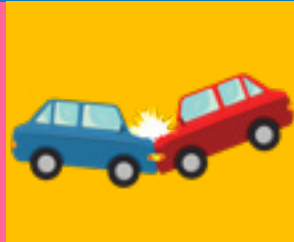
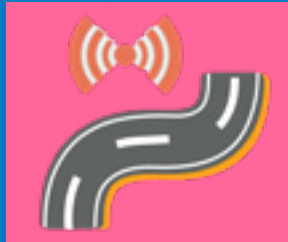


PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025



**PLAN DE SEGURIDADE VIARIA
DE GALICIA 2022-2025.
VISIÓN CERO**



CONTIDO

0.0	INTRODUCCIÓN	7
0.1	Presentación xeral	9
0.2	Contexto	10
0.3	Antecedentes	16
0.4	Metodoloxía de traballo	23
0.5	Participación pública	25
1.0	ANALISE DA SITUACIÓN ACTUAL	27
1.1	Evolución da sinistralidade en Galicia	29
1.2	Evolución da sinistralidade na rede autonómica de Galicia	37
2.0	FORMULACIÓN ESTRATÉXICA DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025	51
2.1	Visión Cero e Sistema Seguro	53
2.2	O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, aliñado coas directrices do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030	54
2.3	O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 e o Plan Estratéxico de Galicia 2022-2030	56
2.4	10 grandes retos	57
2.5	Obxectivos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025	58
2.6	Retos e accións	60
3.0	CLASIFICACIÓN DAS ACCIÓNS DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025	99
4.0	XESTIÓN DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025	105
4.1	Seguimento	107
4.2	Oficina de seguimento	107
4.3	Tarefas	108
	REFERENCIAS	109
	REFERENCIAS EN LIÑA	112
	ANEXO 1. ANÁLISE DA EFICACIA DAS ACCIÓNS EN TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	113



0.0 INTRODUCCIÓN

0.1 Presentación xeral

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 nace como continuidade da **forte aposta da Xunta de Galicia** coa redución do número e das consecuencias dos accidentes de tráfico, que se basea nos plans elaborados previamente por esta administración para os períodos 2006-2010, 2011-2015 e 2016-2020. Unha continuidade que está marcada pola vontade e necesidade de adaptar a política de seguridade á evolución da mobilidade, ao contexto internacional e nacional, así como pola obriga de responder ás demandas dos cidadáns en materia de mobilidade segura, saudable e sostible.

A **Visión Cero** está presente como obxectivo deste Plan de Seguridade Viaria. Segundo as tendencias mundiais na materia, preténdese lograr a eliminación de falecidos e feridos graves provocados polos accidentes de tráfico no ano 2050. Con este horizonte, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 establece un ambicioso obxectivo de redución da sinistralidade, que será supervisado anualmente.

Xunto ao enfoque Visión Cero, o **Sistema Seguro** é outro dos conceptos fundamentais nos que se basea o Plan. Cunha clara aposta por unha maior tolerancia do sistema de transporte por estrada, o Sistema Seguro asume que as persoas cometen erros e son vulnerables. Mediante un mellor deseño e mantemento das infraestruturas viarias, vehículos con máis e mellor equipamento de seguridade, reducións de velocidade en determinadas contornas, etc. pódese reducir o impacto dos sinistros e minimizar as súas consecuencias. Trátase de xerar un sistema de capas de protección que garanta que, se un elemento falla, outro elemento tentará compensar os erros para reducir os impactos negativos, desde a perspectiva da **responsabilidade compartida**.

A necesidade de traballar en **todos os ámbitos** que afectan á seguridade viaria é outro dos aspectos clave: non só se trata de mellorar as infraestruturas, senón tamén de promover a educación e formación viaria, mellorar o comportamento, garantir o bo estado dos vehículos, priorizar a seguridade viaria no lugar de traballo, chegar a acordos entre os implicados, etc. Neste contexto, a participación cidadá é fundamental, e de feito o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 incorpora por primeira vez un proceso de **participación cidadá** que intensifica a incorporación da voz da cidadanía. Adicionalmente, no proceso, ademais das administracións implicadas, participaron diversos axentes sociais, que achegaron as súas suxestións ao Plan.

Por último, é importante destacar o papel que xogan os **medios de comunicación**. Neste sentido, a Xunta de Galicia realizou un notable esforzo na posta en marcha de campañas específicas de seguridade viaria, que continuarán durante o período 2022-2025, a través dun ambicioso plan de comunicación.

0.2 Contexto

0.2.1 Mundial

O obxectivo xeral do Decenio 2011-2020, tal e como estableceron as Nacións Unidas, foi estabilizar e posteriormente reducir o nivel de prognóstico de falecidos por accidentes de tráfico en todo o mundo para 2020. En concreto, o Plan Mundial para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2011–2020 estableceu unha estratexia baseada en 5 piares, que moitos países adoptaron como contexto para as súas políticas de seguridade viaria: 1 - Xestión da seguridade viaria, 2 - Vías e mobilidade máis seguras, 3 - Vehículos máis seguros, 4 - Usuarios das estradas máis seguros e 5 - Resposta despois dos accidentes. Este esquema serviu para xerar un marco de traballo integral orientado a reducir o número e a gravidade dos accidentes, de gran utilidade para os países que necesitan un reforzo institucional en materia de seguridade viaria. En liña con este principios mundiais, tamén en vigor na estratexia de seguridade viaria en España, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020, estableceuse de acordo a estes cinco piares como obxectivos estratéxicos.

En 2015, as Nacións Unidas estableceron os **Obxectivos de Desenvolvemento Sostible da Axenda 2030**; entre eles, o obxectivo 3 “Saúde e benestar” busca “garantir unha vida saudable e promover o benestar en todas as idades é fundamental para o desenvolvemento sostible”. Así, definiuse un Obxectivo de Desenvolvemento Sostible no que o papel da estrada é fundamental, tal e como establece, concretamente, na meta 3.6: “para 2020, reducir á metade o número de mortos e feridos por accidentes de tráfico no mundo”. Ademais, outros obxectivos fan unha mención explícita á seguridade viaria, en particular o obxectivo 11 “Cidades e comunidades sustentables”, cuxo obxectivo 11.2 indica “para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, alcanzables, accesibles e sostibles para todos e mellorar a seguridade viaria, en particular mediante a ampliación do transporte público, prestando especial atención ás necesidades das persoas en situación vulnerable, as mulleres, os nenos, as persoas con discapacidade e as persoas de idade”.

Durante a terceira Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade viaria, celebrada en Estocolmo en febreiro de 2020, a “**Declaración de Estocolmo**” baixo o lema “**Alcanzar os obxectivos mundiais para 2030**” incluíuse entre as resolucións a necesidade de “exhortar aos Estados Membros a que axuden a reducir as mortes por accidentes de tráfico en polo menos un 50 % entre 2020 e 2030, de conformidade co compromiso do Foro Político de Alto Nivel sobre Desenvolvemento Sostible das Nacións Unidas de seguir actuando en relación cos obxectivos de seguridade viaria dos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible, incluído o obxectivo 3.6 despois do 2020, e de establecer obxectivos para reducir as mortes e lesións graves, de conformidade

con este compromiso, para todos os grupos de usuarios da vía pública e os usuarios da vía pública especialmente vulnerables, como peóns, ciclistas, motociclistas e usuarios de medios de transporte público". Neste sentido, cómpre destacar outros Obxectivos de Desenvolvemento Sostible con clara incidencia na seguridade viaria, como o obxectivo 9.1 (Desenvolver infraestruturas fiables, sostibles, resistentes e de calidade, incluídas as infraestruturas rexionais e transfronteirizas, para apoiar o desenvolvemento económico e o benestar humano, con especial énfase no acceso alcanzable e equitativo para todos) e o obxectivo 11.2 (Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles e sostibles para todos e mellorar a seguridade viaria; prestando especial atención ás necesidades das persoas en situación vulnerable, as mulleres, os nenos, as persoas con discapacidade e as persoas de idade).

A "Declaración de Estocolmo" baixo o lema "Alcanzar os obxectivos mundiais para 2030" incluíuse entre as resolucións a necesidade de "exhortar aos Estados Membros a que axuden a reducir as mortes por accidentes de tráfico en polo menos un 50 % entre 2020 e 2030

Máis recentemente, a Asemblea Xeral das Nacións Unidas proclamou, na súa resolución do 31 de agosto de 2020, o período 2021-2030 como o **Segundo Decenio de Acción para a Seguridade Viaria**. No documento aprobado, amosouse a preocupación de que o obxectivo 3.6 dos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible da Axenda 2030 non se alcance en 2020, polo que se establece o mesmo obxectivo entre 2021 e 2030. Entre os múltiples epígrafes que establece a resolución, salienta o feito de que "se anima aos Estados membros a garantir o compromiso e a responsabilidade ao máis alto nivel político posible para mellorar a seguridade viaria e desenvolver ou aplicar estratexias e plans de seguridade viaria, que impliquen a todas as partes interesadas, incluídos todos os sectores e niveis de goberno, segundo proceda", así como "Convida os Estados Membros que aínda non o fixeran a que aborden a cuestión da seguridade viaria de maneira integral, comezando coa aplicación ou a continuación dun sistema de xestión da seguridade viaria, que inclúa, segundo proceda, a cooperación entre departamentos e a elaboración de plans nacionais de seguridade viaria". A resolución incorpora numerosas referencias acerca das accións a implantar para mellorar a seguridade viaria, no ámbito institucional, educación, formación, lexislación, apoio ás vítimas, reinserción social, infraestruturas, alianzas, etc.

En outubro de 2021, a Organización Mundial da Saúde e as Nacións Unidas publicaron o Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030, ao que se refire o apartado 3.2.

0.2.2 Europeo

A Unión Europea (UE) recoñece a necesidade de continuar os esforzos para mellorar a Seguridade Viaria realizados durante a década 2011-2020. Así o reflicte a Declaración de La Valeta de 2017, na que os Estados membros da UE se comprometeron a darlles continuidade co obxectivo final de Visión Cero para o ano 2050, pero con obxectivos alcanzables durante a década 2021-2030, sendo o principal obxectivo para 2030 reducir á metade o número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico.

O marco da política de seguridade viaria da UE para o período 2021-2030 baséase no enfoque do “**Sistema seguro**”. Este enfoque implica establecer obxectivos claros e facer un seguimento do progreso na prevención de vítimas mortais e feridas graves coa axuda dun conxunto de indicadores clave de rendemento. Para iso, a Comisión Europea ten unha máxima: “Requírese unha actuación concertada de todos os sectores e de todos os usuarios da vía no marco dunha estrutura de goberno mellorada”.

Un aspecto fundamental deste plan de acción estratéxico, por exemplo, son as estradas seguras. Neste sentido, o enfoque do ‘Sistema Seguro’ pasa por adaptar ao erro humano a función das estradas, o seu deseño, o seu trazado e os límites de velocidade, para que os posibles accidentes non supoñan mortes ou lesións graves. Ademais, a Comisión Europea propón revisar o Regulamento sobre seguridade xeral dos vehículos e o Regulamento sobre seguridade dos peóns para establecer a obrigatoriedade de determinadas características importantes dende o punto de vista da seguridade, como os sistemas intelixentes de axuda ao estacionamento, velocidade, sistemas de freada de emerxencia autónoma, sistemas (incluso ante peóns e ciclistas) ou a mellora da visión directa para os camións.

En maio de 2018, a Comisión Europea publicou o Plan Estratéxico de Seguridade Viaria, para o período 2021-2030, baixo o paraugas da estratexia “**Europa en movemento. Mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa**”; Establécese o obxectivo de eliminar o número de falecidos ata 2050, desde a perspectiva do Sistema Seguro, mediante un mellor goberno da seguridade viaria, o apoio ao financiamento de accións, a mellora das estradas e en particular das marxes, o fomento de vehículos máis seguros, as accións para conseguir un uso máis seguro das estradas e mellora dos sistemas de resposta en caso de accidentes; ademais, o Plan senta as bases para explotar ao máximo o potencial da mobilidade conectada e autónoma para mellorar a seguridade viaria.

Por outra banda, en xuño de 2019 publicouse o documento “**Plan Estratéxico da Unión Europea en materia de seguridade viaria 2021-2030 - Próximos pasos para a Visión Cero**”, que establece un conxunto de medidas destinadas a desenvolver o plan publicado en

2018 e propón así mesmo o obxectivo cuantitativo máis próximo de reducir a mortalidade viaria ao 50% entre 2020 e 2030.

En materia legislativa, é importante destacar a **Directiva 2019/1936, que modifica a Directiva 2008/96/CE sobre xestión da seguridade das infraestruturas viarias**, que introduce novidades non só nas propias ferramentas, senón tamén no seu ámbito de aplicación.

Finalmente, en decembro de 2020, a Comisión Europea presentou a súa "**Estratexia de mobilidade sostible e intelixente: canalizar o transporte europeo para o futuro**", destinada a promover a transformación ecolóxica e dixital do sistema de transporte, para lograr unha redución do 90% das emisións en 2050 mediante un sistema de transporte intelixente, competitivo, seguro, accesible e alcanzable. Establécese como obxectivo que para o ano 2050 "a taxa de mortalidade de todos os modos de transporte na UE se achegue a cero".



0.2.3 Español

En España, a Estratexia de Seguridade Viaria 2011-2020 da Dirección Xeral de Tráfico xa se baseou nos principios do Sistema Seguro, adaptándoos á realidade española, cunha visión a 10 anos. O balance da Estratexia realizado pola entidade, como base para a realización da estratexia 2021-2030, é positivo:

- ⊕ Redución da taxa de mortalidade ao ano ata os 37 por millón de habitantes.
- ⊕ Redución do número de feridos graves nun 35%.
- ⊕ Alto grao de realización das medidas propostas: máis do 90% están rematadas ou están en desenvolvemento.
- ⊕ Cítanse as seguintes leccións aprendidas:
 - * Importancia de facer un bo diagnóstico, para dar resposta a problemas reais de seguridade viaria.
 - * Papel fundamental da comunicación e da transparencia.
 - * Necesidade de coordinación entre actores: goberno
 - * Flexibilidade para adaptarse aos cambios nas formas de mobilidade e ás causas dos accidentes.
 - * Necesidade de coordinación con outras políticas públicas.
 - * Importancia dunha adecuada selección de indicadores, que sexan representativos e medibles.

En decembro de 2021 presentouse o borrador da Estratexia de Seguridade Viaria 2021-2030 elaborado pola Dirección Xeral de Tráfico. Os seus obxectivos, acordes coas metas internacionais, establécense nos seguintes termos:

- ⊕ En 2030, reducir o número de persoas falecidas nun 50% respecto ao valor base de 2019.
- ⊕ En 2030, reducir o número de persoas gravemente feridas nun 50% respecto ao valor base de 2019.

A misión da Estratexia de Seguridade viaria 2021-2030 é “reducir o número de accidentes de tráfico e persoas vítimas nas vías públicas de España, mediante o impulso e a coordinación das accións e resultados de todos os actores implicados no ámbito da mobilidade segura”. Complementariamente, a visión da Estratexia é “crear unha cultura da mobilidade segura que nos faga avanzar no obxectivo de que ningunha persoa resulte falecida nin ferida grave por accidente de tráfico no ano 2050 así como a contribuír aos obxectivos das políticas nacionais noutros ámbitos relacionados coa mobilidade”.

Os principios da Estratexia de Seguridade Viaria 2021-2030 clasifícanse en 4 tipos:

- ⊕ Esenciais:
 - * Sostibilidade
 - * Transversalidade
 - * Responsabilidade compartida
- ⊕ Comunicación:
 - * Participación
 - * Proactividade
 - * Transparencia
- ⊕ Técnicos:
 - * Flexibilidade
 - * Evidencia científica
 - * Sistema seguro
- ⊕ Xestión:
 - * Goberno
 - * Xestión por obxectivos

A Estratexia establece un conxunto de liñas de actuación que se agrupan en 9 grandes áreas estratéxicas:

- ⊕ Persoas formadas e capaces.
- ⊕ Tolerancia cero con comportamentos de risco.
- ⊕ Cidades seguras.
- ⊕ Vías seguras.
- ⊕ Vehículos conectados e seguros.
- ⊕ Resposta ao accidente efectiva e xusta.
- ⊕ Datos e coñecemento para unha xestión baseada en riscos.
- ⊕ Administracións e organizacións seguras.
- ⊕ Políticas integradas e cooperación internacional.

Nos últimos anos desenvolvéronse en España numerosos plans de seguridade viaria por parte das administracións autonómicas e provinciais; algúns concellos tamén avanzaron neste sentido, aínda que a maioría non conta na actualidade cunha estratexia coordinada baseada no Sistema Seguro, que permita optimizar os esforzos para mellorar a seguridade da mobilidade nas súas redes viarias.

0.3 Antecedentes

En 2006 púxose en marcha a elaboración do primeiro Plan Global de Seguridade Viaria da Comunidade Autónoma de Galicia, cuxo horizonte temporal foi 2006-2010. Foi un dos primeiros plans deste tipo que se realizaron nunha Comunidade Autónoma de España.

O proceso serviu para iniciar unha andaina que se perfeccionou cos seguintes plans, materializados no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 e no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020. Deste xeito, Galicia continuou un importante traballo de mellora da seguridade en todo o territorio, que actualmente culmina co desenvolvemento do "Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero".

0.3.1 O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015

A continuación recóllense as principais características do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015:



PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2011-2015

PERÍODO	2011-2015
PUBLICADO EN	2011
OBXECTIVO	<p>Reducir a taxa de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico para que Galicia se sitúe en torno á media española.</p> <p>Obxectivos estratéxicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover contornas urbanas seguras e mellorar o transporte público. • Conseguir comportamentos viarios seguros. • Mellorar a seguridade viaria. • Protexer os usuarios vulnerables. • Incrementar a investigación sobre seguridade viaria. • Dar apoio ás vítimas. • Mellorar a colaboración entre administracións.
ACCIÓNS	81 accións, indicando a entidade responsable, o investimento previsto e os indicadores de seguimento.
PARTICIPANTES	<p>Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas.</p> <p>Consellería de Educación e Ordenación Universitaria.</p> <p>Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza.</p> <p>Consellería de Sanidade.</p> <p>Consellería de Traballo e Benestar.</p> <p>Consellería de Mar.</p> <p>Consellería do Medio Rural.</p> <p>Consellería de Economía e Industria.</p> <p>Departamento de Facenda.</p> <p>Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE).</p> <p>Academia Galega de Seguridade Pública.</p>
MEDIDAS PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	<p>Presentación do Plan aos medios de comunicación (26-03-2011)</p> <p>Xornada pública de presentación do Plan (13-9-2011)</p>
SEGUIMIENTO	<p>Reunión do Comité de Seguimento (30-04-2013)</p> <p>Elaboración do Programa de seguimento e adecuación do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 (2013).</p>
RESUMO DE CONTIDOS	<p>Introdución.</p> <p>Marco socioeconómico.</p> <p>Climatoloxía, orografía e xeografía.</p> <p>A rede viaria de Galicia.</p> <p>A seguridade viaria en Galicia.</p> <p>O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metodoloxía. • Visión e obxectivo do plan. • Obxectivos estratéxicos. • Plan de accións. • Seguimento do plan. • Conclusións. <p>Anexo: fichas técnicas das accións.</p>

Táboa 1: Descrición do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 (Fonte: Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015, Xunta de Galicia)

0.3.2 O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020

A continuación recóllense as principais características do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020:



PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2016-2020

PERÍODO	2016-2020
PUBLICADO EN	2016
OBXECTIVO	Alcanzar unha taxa de 34 falecidos por millón de habitantes en 2020. Obxectivos estratéxicos: <ul style="list-style-type: none"> • Xestión da seguridade viaria. • Vías de tránsito e mobilidade máis seguras. • Vehículos máis seguros. • Usuarios de vías de tránsito máis seguros • Resposta tras os accidentes.
ACCIÓNS	48 accións iniciais, incrementadas a 51 despois do informe de seguimento de 2018, indicando obxectivo, entidade responsable e indicadores de seguimento.
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 Axentes Sociais para a presentación das bases do Plan e achega de propostas (30-11-2015) • Recollida de accións propostas polos Axentes Sociais en anexo. • Celebración dunha xornada cos Axentes Sociais de seguimento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia (16-3-2018). • Recollida das achegas dos Axentes Sociais no documento de seguimento.
SEGUIMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Constitución de órganos de seguimento: Comisión de Seguimento dos entes públicos, na que se integraron as Consellerías da Xunta de Galicia, e Mesa de Traballo cos Axentes Sociais. • Elaboración do informe de seguimento (2018)
RESUMO DE CONTIDOS	Antecedentes: o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 Evolución da sinistralidade en Galicia e análise comparativa. O contexto global, europeo e nacional. Punto de partida para o desenvolvemento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020 <ul style="list-style-type: none"> • Obxectivo do plan. • Obxectivos estratéxicos do plan. • Definición de accións a incluír no plan. • Xestión do plan. Anexo 1: accións propostas polos axentes implicados. Anexo 2: Análise DAFO e CANVAS do plan.

Táboa 2: Descrición do Plan Galego de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020 (Fonte: Plan Galego de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020, Xunta de Galicia)

0.3.3 Análise dos plans de seguridade viaria

A análise dos plans galegos de seguridade viaria de Galicia 2011-2015 e 2016-2020 arroxa as seguintes conclusións e recomendacións, que se terán en conta para a elaboración do plan 2022-2025:

Aspectos institucionais

- ⊕ Destaca a importante participación do sector público nos plans de seguridade viaria, coa implicación de numerosas Consellerías e departamentos da administración autonómica, así como o forte liderado da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.
- ⊕ Así mesmo, resulta interesante a participación dos axentes sociais, aínda que habería que precisar a viabilidade das medidas propostas e articular un procedemento de resposta ás propostas recibidas.
- ⊕ Hai que potenciar a coordinación con outras administracións, non só con titulares a nivel do Estado, senón tamén coas das Deputacións provinciais e Concellos.

Obxectivos

- ⊕ O establecemento de obxectivos cuantitativos de redución da sinistralidade é positivo, aínda que debido a influencia de múltiples factores non sempre é posible acadalos. Suxírese que se valoren as tendencias de redución da sinistralidade, máis que o do cumprimento estrito dos obxectivos establecidos, así como evitar obxectivos excesivamente ambiciosos.
- ⊕ En canto ao establecemento dos obxectivos, cómpre ter en conta que se detectou un certo esgotamento dos resultados das medidas postas en marcha ata a data, polo que cómpre propoñer novas accións para reducir a sinistralidade, sendo conscientes de que a diminución faise progresivamente máis difícil. Neste sentido, é recomendable apostar pola identificación de “colectivos obxectivo” e propoñer medidas concretas para reducir os seus riscos asociados.
- ⊕ Relacionado co punto anterior, cómpre sinalar que é un acto de gran responsabilidade asumir un obxectivo global de redución da sinistralidade en todo o territorio, xa que afecta a outras administracións con diferentes responsabilidades, non só na xestión das infraestruturas viarias (Dirección Xeral de Estradas do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, deputacións, concellos e outros titulares), senón noutros ámbitos como educación, formación, industria, turismo, etc. Neste sentido, suxírese continuar coa coordinación con outros órganos

relacionados coa seguridade viaria, como a Comisión Autonómica de Tráfico e Seguridade la Circulación Viaria e a Comisión Especial non permanente sobre a Seguridade Viaria en Galicia do Parlamento de Galicia, así como valorar a incorporación doutras administracións nas accións de seguimento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025.

- ⊕ O plan 2011-2015 elaborouse segundo un obxectivo cuantitativo e unha serie de obxectivos estratéxicos acordes ás prioridades da Xunta de Galicia; posteriormente, o plan 2016-2020 aliñouse coa política nacional, europea e mundial, facendo referencia, nos seus obxectivos estratéxicos, aos cinco piares do Plan Global de Seguridade Viaria 2011-2020 das Nacións Unidas, ademais de establecer un obxectivo cuantitativo máis concreto. Neste sentido, o plan 2022-2025 debe estar aliñado cos obxectivos nacionais, europeos e globais, tal e como se recolle no propio prego de condicións para a súa contratación.
- ⊕ Con vistas á revisión da sinistralidade nos últimos anos, e o establecemento do punto de partida para o Plan de Seguridade viaria de Galicia 2022-2025, deberíase valorar a consideración dos datos do ano 2019, debido ao impacto da pandemia do COVID-19 na mobilidade e, consecuentemente, na sinistralidade. Esta formulación considerouse tamén no establecemento dos obxectivos de redución de sinistralidade entre 2021 e 2030 por parte da Dirección Xeral de Tráfico.
- ⊕ Exponse, así mesmo, que se establezan obxectivos diferentes no ámbito urbano e interurbano, considerando a variedade dos problemas de seguridade que poden presentarse e as distintas posibilidades de actuación que existen para a Xunta de Galicia. Doutra banda, as particularidades da contorna periurbana en Galicia deben terse en conta.

Aspectos operativos

- ⊕ Pódese comprobar que existe un alto grao de desenvolvemento das medidas previstas, con algunhas desviacións que parecen razoables cando se desenvolve unha planificación cuadrienal.
- ⊕ Son varias as medidas que se realizan de forma recorrente para mellorar a seguridade viaria; neste sentido, é moi positivo que se consideren como parte dos programas de traballo habituais das Consellerías implicadas, evidenciando un forte compromiso público coa seguridade viaria.
- ⊕ En canto ao grao de detalle das medidas propostas nos plans, é evidente que o plan 2016-2020 tentou incluír medidas máis

xenéricas, mentres que o plan 2011-2015 incluía medidas illadas cun alto grao de detalle (por exemplo, cada campaña de comunicación constituíu unha única acción). Este aspecto é importante á hora de valorar o cumprimento das medidas e a súa difusión á opinión pública.

- ⊕ Suxírese propoñer, para o período 2022-2025, unha “lóxica do plan”, que, como fío condutor, permita identificar os principais problemas de seguridade viaria do territorio galego (principalmente, pero non exclusivamente, a través da análise da sinistralidade) e, en consecuencia, propoñer accións de resposta ante as situacións máis preocupantes. Trataríase, en definitiva, de acadar unha maior xustificación das accións que se propoñan, de xeito que se acade a máxima coherencia no plan para acadar o obxectivo de Visión Cero.
- ⊕ En relación á formulación de novas medidas que se mencionou anteriormente, con vistas a superar o esgotamento das accións implantadas ata o de agora, é preciso valorar a implantación de medidas preventivas de mellora da seguridade viaria, de maneira que, dende a filosofía do Sistema Seguro, conségase previr que se produzan accidentes e, se estes prodúcense, as súas consecuencias sexan o máis reducidas posible. No ámbito das infraestruturas existentes, medidas como as inspeccións de seguridade viaria na rede e a avaliación da seguridade das estradas en servizo (incluídas na Directiva 2019/1936 de xestión da seguridade das infraestruturas viarias, de aplicación obrigatoria en estradas principais) son moi interesantes.
- ⊕ Sería conveniente optimizar o proceso de definición de indicadores asociados ás accións dos plans de seguridade viaria. Ata o momento, os indicadores que se estableceron están vinculados aos resultados das accións e, aínda que se trata de información de interese, tamén se podería considerar o seu impacto e relación coa seguridade viaria.
- ⊕ En canto á participación dos axentes sociais, é moi positivo que se escoiten e valoren as súas propostas para mellorar a seguridade viaria na rexión; non obstante, cómpre avaliar a viabilidade das iniciativas que se presentan, xa que en ocasións non é posible atendelas, ben por falta de recursos humanos ou orzamentarios, por non estar aliñadas cos obxectivos da administración ou debido a que as accións propostas poidan quedar fóra do ámbito do goberno autonómico, entre outras razóns.
- ⊕ Ademais da elaboración dos plans 2011-2015 e 2016-2020, realizáronse accións específicas de seguimento nos anos intermedios (2013 e 2018, respectivamente). As accións de seguimento son importantes para a boa marcha do desenvolvemento do plan, para que se poidan corrixir posibles desviacións.

0.4 Metodoloxía de traballo

A metodoloxía de traballo para o desenvolvemento do Plan Galego de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 baséase nos seguintes principios:

- ⊕ Compromiso institucional ao máis alto nivel.
- ⊕ Coordinación entre as Consellerías da Xunta e con outras administracións.
- ⊕ Comunicación, como ferramenta fundamental para a implantación das políticas de seguridade viaria.
- ⊕ Participación pública, tomando como punto de partida a necesidade da máxima implicación da sociedade na mellora da seguridade viaria.

Para o desenvolvemento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia desenvóléronse as seguintes accións:

- * Análise de accidentes, dispoñible nas sucesivas Memorias de Seguridade Viaria publicadas pola Axencia Galega de Infraestruturas.
- * Análise dos plans anteriores desenvolvidos en Galicia, que foron obxecto dunha revisión crítica utilizando diferentes ferramentas de análise estratéxica.
- * Conclusións das reunións mantidas polo equipo de traballo cos responsables da Axencia Galega de Infraestruturas.
- * Achegas realizadas polas Consellerías da Xunta de Galicia na reunión telemática que se celebrou o 17 de setembro de 2021, así como accións e indicadores recibidos con posterioridade.
- * Achegas realizadas polos axentes sociais na reunión celebrada na sede da Xunta de Galicia o 27 de setembro de 2021, así como suxestións recibidas posteriormente.
- * Valoración dos obxectivos establecidos nos anteriores plans galegos e valoración da súa consecución.
- * Valoración dos obxectivos establecidos noutros plans do contexto internacional, nacional e rexional.
- * Consideración das particularidades do territorio galego e das competencias da Xunta de Galicia, como promotora do Plan e responsable do seu desenvolvemento.
- * Evolución da sinistralidade nos últimos anos en España e, en particular, en Galicia.
- * Suxestións realizadas ás recomendacións da Comisión especial non permanente de estudo sobre a seguridade viaria de Galicia, do Parlamento de Galicia.
- * Información relevante do contexto internacional e nacional.
- * Proceso de participación pública.

O gráfico 1 fai referencia á metodoloxía e fontes de información utilizadas na elaboración deste documento, base do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025:

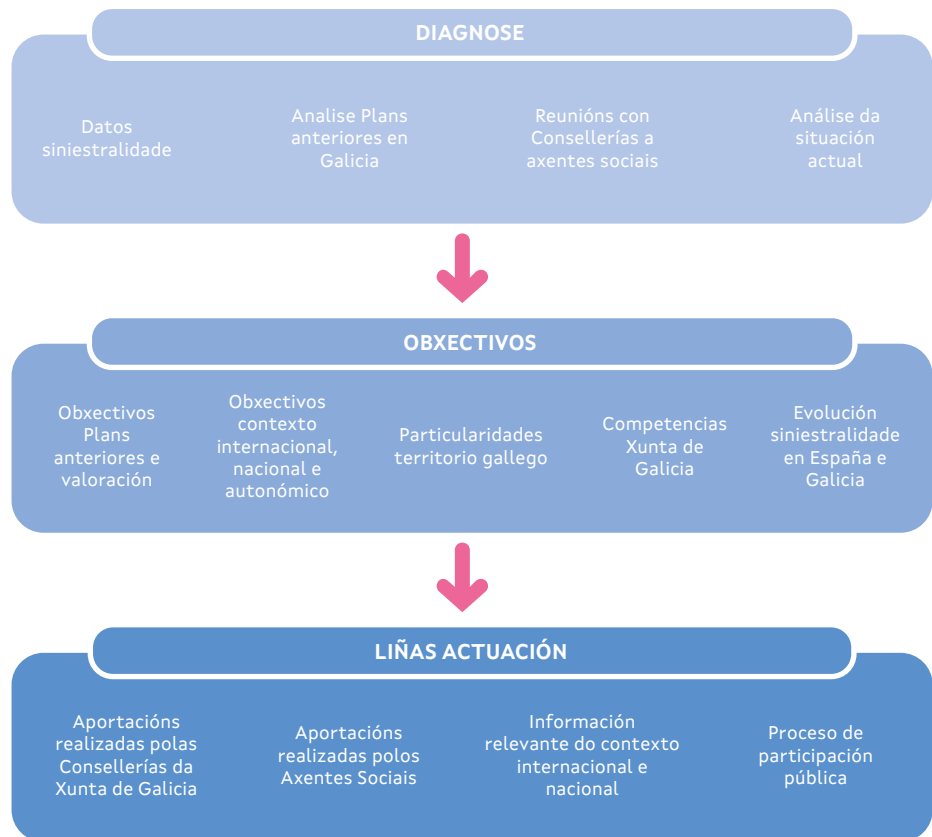


Gráfico 1: Plan metodolóxico para o desenvolvemento dos traballos do Plan de Seguridade viaria de Galicia 2022-2025. (Fonte: elaboración propia).

0.5 Participación pública

A participación pública foi un elemento fundamental no desenvolvemento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Non en balde, na súa elaboración tiveronse en conta as seguintes achegas:

- ⊕ Colaboración das Consellerías da Xunta de Galicia, tanto en reunións específicas como en contactos continuos ao longo de todo o proceso de desenvolvemento do Plan. As Consellerías achegaron información sobre prioridades, accións e recursos para levalas a cabo, que constitúen a base do Plan.
- ⊕ Puntos de vista das Administracións públicas con competencias en estradas e Axentes Sociais máis relevantes en materia de mobilidade e seguridade da circulación; realizouse unha primeira reunión ao comezo do proceso de elaboración do Plan, que permitiu considerar os seus puntos de vista durante as fases de desenvolvemento. Así mesmo, unha vez dispoñible o borrador do Plan, celebrouse unha xornada de presentación específica.
- ⊕ Programouse un proceso de consulta e participación pública a través da páxina web da Axencia Galega de Infraestruturas, dirixido a toda a cidadanía.

Desta maneira, conseguiuase incorporar o punto de vista de entidades públicas e privadas, asociacións de vítimas, sociedade civil, centros de investigación, colectivos profesionais, etc. a todo o proceso. Durante o desenvolvemento e seguimento do Plan, no período 2022-2025, están previstos contactos regulares con todas as entidades participantes.



1.0 ANALISE DA SITUACIÓN ACTUAL¹

¹ Para máis información, súxírese consultar a Memoria de Seguridade viaria que publica a Axencia Galega de Infraestruturas anualmente.

1.1 Evolución da sinistralidade en Galicia

1.1.1 Accidentes con vítimas

No que se refire ao número de accidentes con vítimas ocorridos en Galicia, o seguinte gráfico amosa a evolución positiva en canto á redución do 23,3% experimentada en 2019 con respecto a 2001. Esta redución é aínda máis significativa se se considera o ano 2020, no que houbo unha redución do 53,26% con respecto a 2019 e do 64,14% con respecto a 2001. Non obstante, como se indica na introdución, as cifras de 2020 deben contextualizarse dentro da situación de excepcionalidade pola pandemia do COVID-19. Tendo en conta o conxunto, a tendencia descendente iniciada no ano 2003, inverteuse no ano 2011, a partir do cal se rexistraron sucesivos incrementos no número de accidentes con vítimas ata o ano 2016, a partir do cal, a excepción do ano 2019, rexistráronse descensos.

As cifras de 2020 deben contextualizarse dentro da situación de excepcionalidade pola pandemia do COVID-19

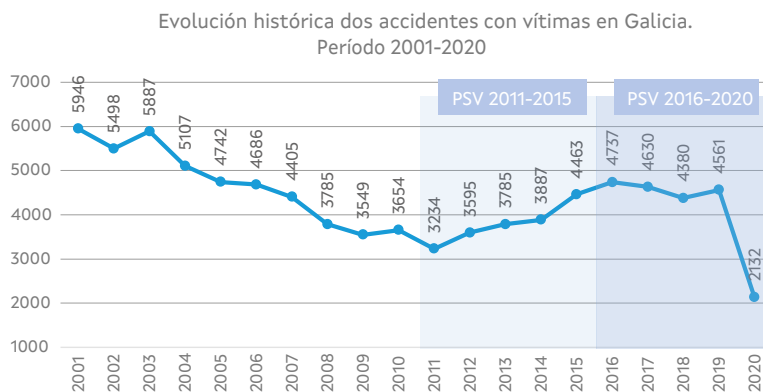


Gráfico 2: Evolución dos Accidentes con vítimas en Galicia. Fonte: Anuario Estadístico de Accidentes da Dirección Xeral de Tráfico (DXT)

1.1.2 Feridos graves

No período 2001-2019, Galicia experimentou un descenso do 74,74% no número de feridos graves, sendo o mínimo rexistrado de 622 feridos graves no ano 2018. Neste caso, cabe destacar un período de tres anos consecutivos, entre os anos 2013 e 2016 no que houbo un incremento do 12,52%.

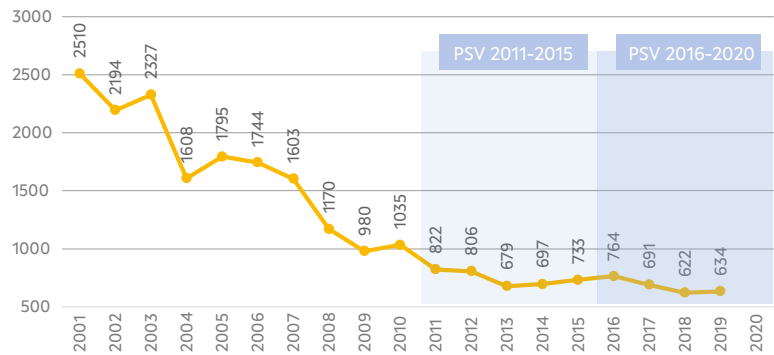


Gráfico 3: Evolución do número de feridos graves. Fonte: Anuario Estadístico de Accidentes da DXT. Os datos de 2020 non están dispoñibles



1.1.3 Falecidos

O número de falecidos na estrada presenta melloras significativas, tanto no conxunto histórico dos últimos 20 anos, como particularmente ano tras ano, xa que, salvo excepcións puntuais, as reducións fóronse producindo de maneira progresiva.

Cómpre salientar a continuidade no descenso da mortalidade por accidente dende a existencia do primeiro Plan de Seguridade Viaria, debido a esforzo que require o continuar reducindo as cifras ano tras ano.

Ourense foi onde se rexistrou o maior descenso, acadando unha redución do 71%

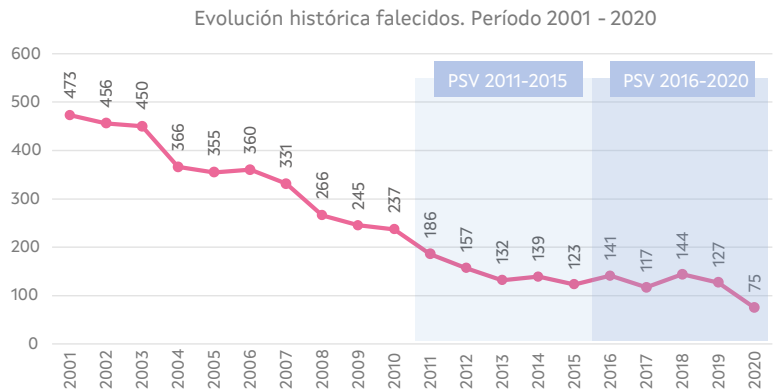


Gráfico 4.: Evolución do número de falecidos a 30 días en Galicia. No ano 2020 o dato é de falecidos a 24 horas. Fonte: DXT.

En relación á evolución dos falecidos entre 2011 e 2020 en cada provincia, Ourense foi onde se rexistrou o maior descenso, acadando unha redución do 71%, seguida de Lugo (66%), A Coruña (59%) e Pontevedra (50%).

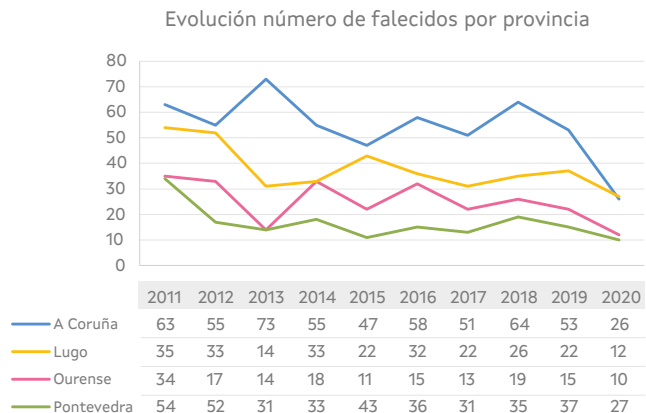


Gráfico 5: Evolución dos falecidos nas provincias galegas a 30 días. No ano 2020 o dato é de falecidos a 24 horas. Fonte: DXT

1.1.4 Cumprimento do Obxectivo do Plan 2016-2020 e do Obxectivo 2020

O obxectivo estratéxico que establece o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020 foi "obter unha taxa de 34 falecidos por millón de habitantes en 2020", un obxectivo aliñado co Plan Global para a Década de Acción en Seguridade Viaria 2011-2020.

Obxectivo estratéxico 2020: obter unha taxa de 34 falecidos por millón de habitantes.

	Falecidos 30 días Galicia	Falecidos 24 horas Galicia	Poboación galega	Ratio de falecidos 30 días por millón de habitantes	Ratio de falecidos 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

Táboa 3. Ratio de evolución de falecidos. Elaboración propia. Fonte: DXT, INE

Na seguinte gráfica pódese apreciar como este ratio aumenta e baixa alternativamente de ano en ano, non presentando unha tendencia continua no tempo.

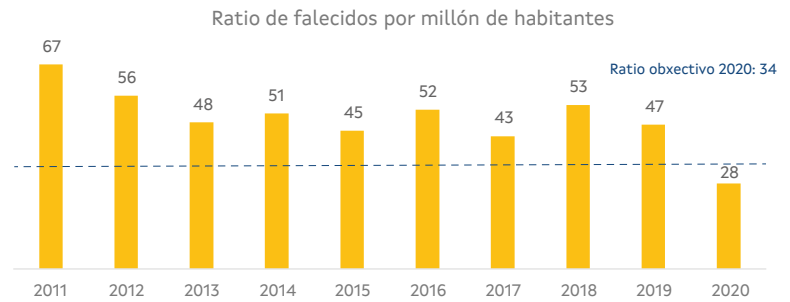


Gráfico 6: Ratio de falecidos por millón de habitantes. No ano 2020 o ratio é de falecidos a 24 horas. Fonte: DXT, INE

Por provincias, Ourense é a que maior redución presenta neste ratio de 2011 a 2020, sendo esta redución do 68%. Séguelle Lugo, cun 63%, A Coruña cun 58% e Pontevedra cun 49%.

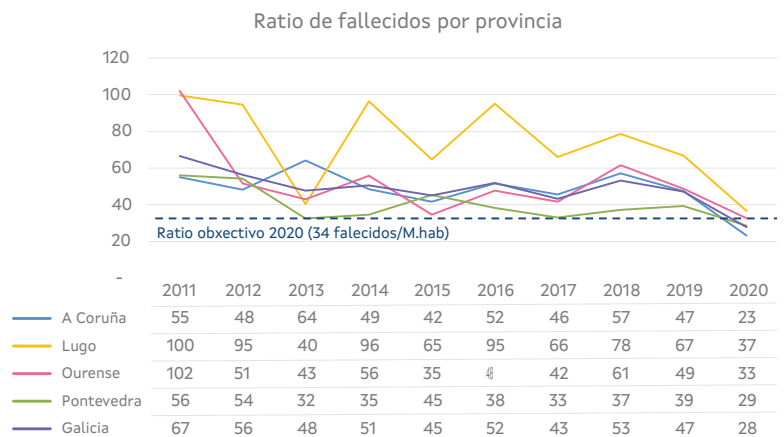


Gráfico 7: Ratio de falecidos por millón de habitantes por provincia. No ano 2020 o ratio é de falecidos a 24 horas. Fonte: DXT, INE

A Comunicación da Comisión Europea, do 20 de xullo de 2010, titulada “Cara a un espazo europeo de seguridade viaria: orientacións políticas en materia de seguridade viaria 2011-2020” estableceu os obxectivos estratéxicos da Unión de reducir á metade o número de mortes en estrada en 2020. O gráfico seguinte mostra a situación ata dito ano 2020, compatible co cumprimento do dito obxectivo.

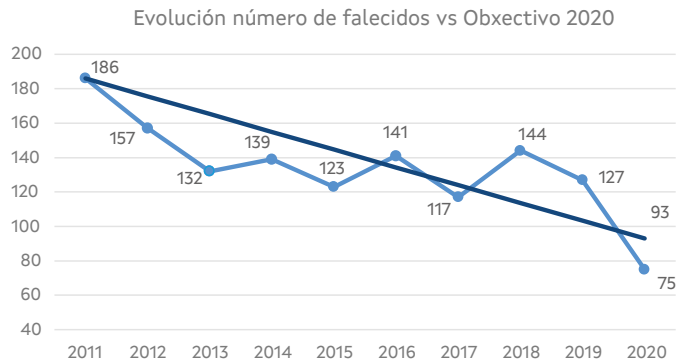


Gráfico 8: Evolución da mortalidade en Galicia e comparación co Obxectivo 2020. No ano 2020 o ratio é de falecidos a 24 horas. Fonte: elaboración propia a partir de datos da DXT.

Obxectivos estratéxicos da Unión de reducir á metade o número de mortes en estrada en 2020

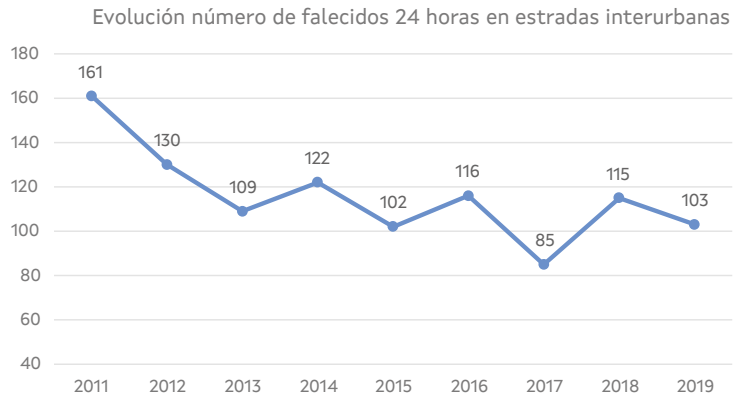


Gráfico 9: Evolución da mortalidade 24h en estradas interurbanas. Fonte: elaboración propia a partir de datos da DXT.

Desagregando os resultados por provincias, obsérvase que na Coruña, Lugo e Ourense o número de vítimas mortais é inferior ao obxectivo establecido, mentres que, en Pontevedra, esta cifra coincide exactamente coa metade dos falecidos de 2011.

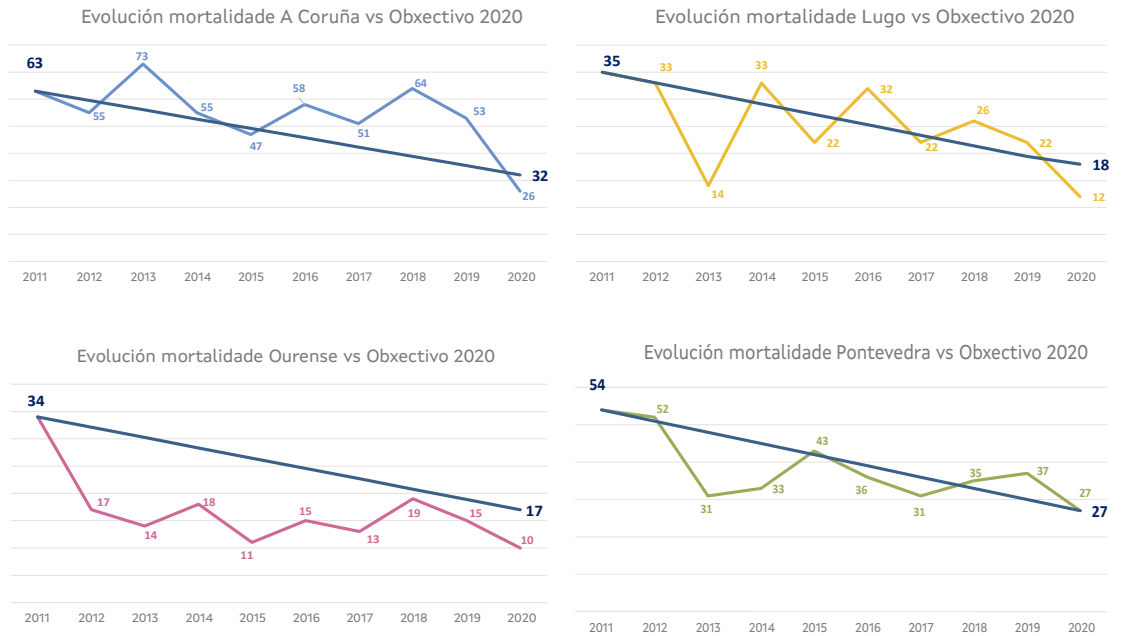


Gráfico 10: Evolución da mortalidade nas provincias galegas e comparación co obxectivo 2020. No ano 2020 o ratio é de falecidos a 24 horas. Fonte: elaboración propia a partir de datos da DXT.



1.1.5 Accidentes urbanos en Galicia

Do total de 75 falecidos ocorridos en 2020 en Galicia, 25 deles ocorreron en vías urbanas, o que supón o 33,34% do total. Pódese observar que a mortalidade por sinistralidade urbana manifesta unha tendencia estable nos últimos anos en Galicia.

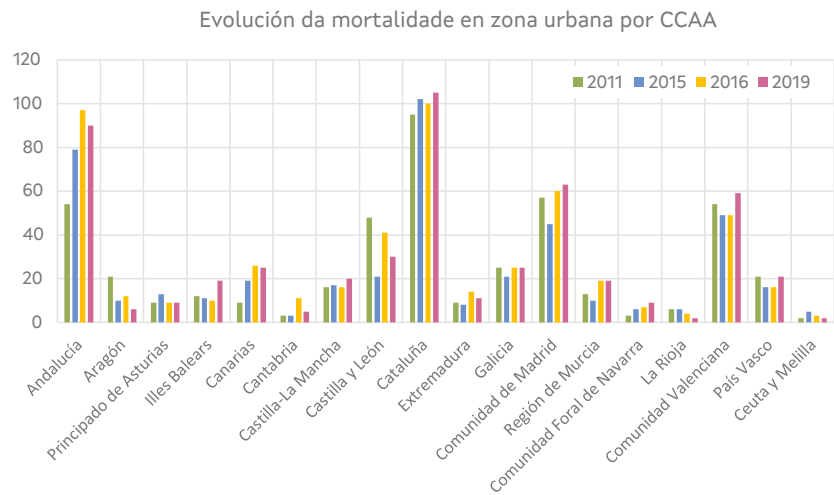


Gráfico 11: Evolución da mortalidade en zonas urbanas por comunidades autónomas
Fonte: DXT.



1.2 Evolución da sinistralidade na rede autonómica de Galicia

1.2.1 Accidentes con vítimas

En total, na Rede Autonómica de Estradas de Galicia (RAEGA) produciuse un descenso da sinistralidade viaria do 25,6% entre 2011 e 2020, sendo os anos 2020 e 2015 os de maior redución do número de accidentes con vítimas con respecto ao correspondente ano anterior.

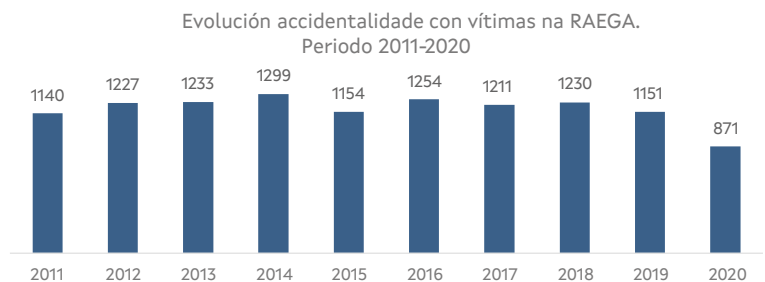
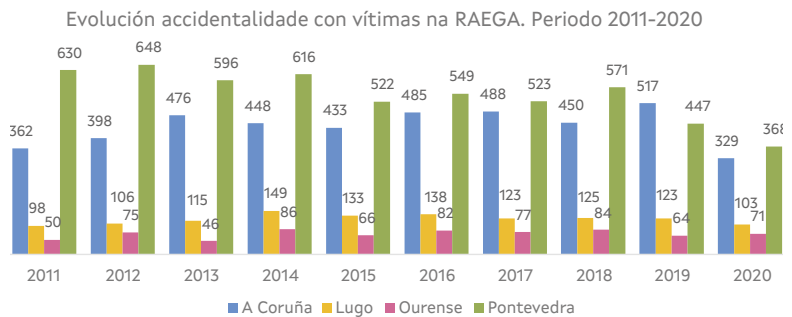


Gráfico 12: Evolución da sinistralidade con vítimas en Galicia (rede de estradas autonómicas).



**RAEGA 2011-2020:
25,6% descenso da
sinistralidade viaria**

Gráfico 13: Evolución da sinistralidade con vítimas na RAEGA

En canto á sinistralidade por provincias na rede autonómica, Lugo e Ourense experimentaron un incremento en 2020 con respecto a 2011, ao pasar de 98 a 103 accidentes no caso de Lugo, e de 50 a 71, no de Ourense. Pola contra, Pontevedra rexistrou o maior descenso, ao pasar de 630 accidentes a 368, mentres que A Coruña rexistrou un descenso de 362 a 329 accidentes.

1.2.2 Falecidos

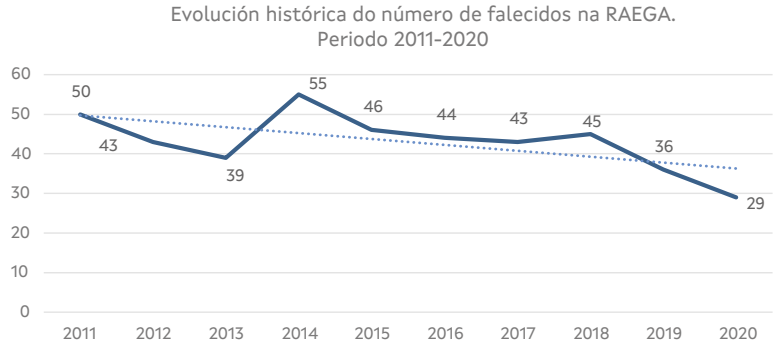


Gráfico 14: Evolución histórica do número de falecidos a 24h na RAEGA

En relación ao número de falecidos a 24 horas, esta cifra tamén diminuíu en 2020 (29 falecidos) con respecto a 2011 (50 falecidos). A tendencia histórica é paralela á do conxunto da rede, xa que neste caso tamén se repite o incremento do número de falecidos en 2018, así como o descenso en 2019 e 2020.

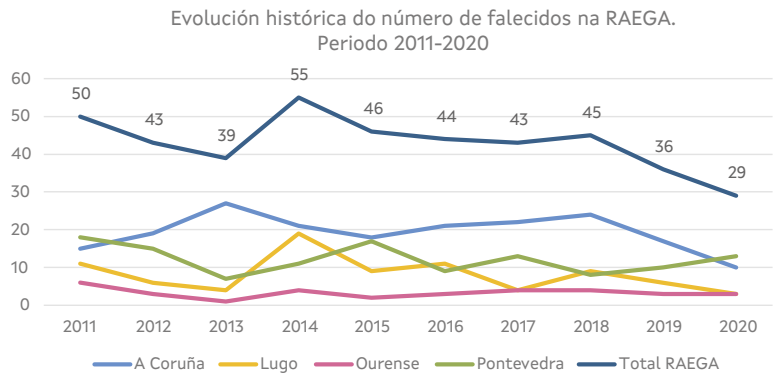


Gráfico 15: Evolución histórica do número de falecidos a 24 horas na RAEGA por provincias

1.2.3 Feridos graves

En canto aos feridos graves, a tendencia conxunta dende 2011 foi decrecente, pasando de 306 feridos graves en 2011 a reducirse a 155 en 2020, o que supón unha redución do 49%. Non obstante, esta tendencia á baixa non foi continua ano tras ano, senón que se rexistraron incrementos nos anos 2014, 2016 e 2019.

Cómpre destacar este indicador, xa que a redución do número de feridos graves é un dos enfoques aos que se dirixe a estratexia da Unión Europea en materia de seguridade viaria para os obxectivos a cumprir en 2030 e 2050. Actualmente, os resultados do período 2011 - 2020 en Galicia, están aliñados cos publicados por outras rexións e países, próximos ao obxectivo marcado para 2020, pero sen alcanzalo.

**Feridos graves:
redución do 49% no
período 2011-2020**

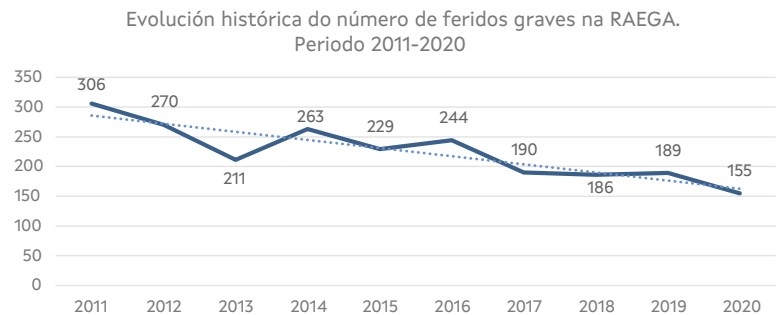


Gráfico 16: Evolución histórica do número de feridos graves na RAEGA.



1.2.4 Feridos leves

En canto aos feridos leves, a evolución do número foi similar á de feridos graves na medida en que descendieron en número, pasando de 1388 feridos leves en 2011 a 1086 en 2020, o que supón unha redución do 22% (e do 36% respecto á cifra máis alta, rexistrada en 2014). Neste caso, non obstante, os períodos nos que se rexistraron incrementos foron máis, xa que o número total de feridos leves aumentou en 2012, 2013, 2014, 2016 e 2018. Pódese apreciar, así mesmo, que a redución de feridos leves é significativamente inferior que a de feridos graves.

Feridos leves:
redución do 22% no
período 2011-2020

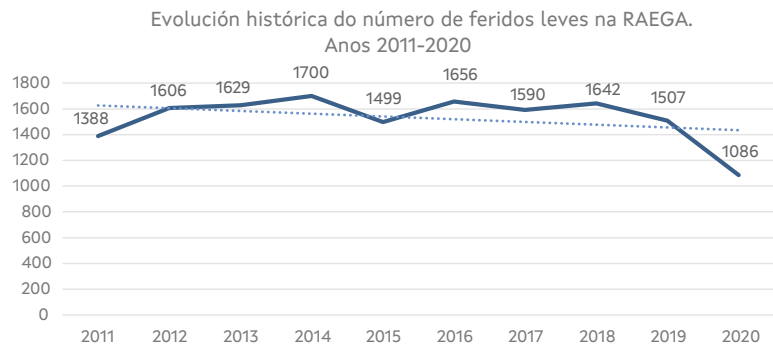


Gráfico 17: Evolución histórica do número de feridos leves na RAEGA.

1.2.5 Evolución do tráfico

En Galicia hai un total de 17.745 km de estradas pertencentes ás distintas redes dentro da comunidade autónoma coa seguinte distribución:

- ⊕ Lonxitude da Rede de Interese Xeral do Estado (RIGE): 2.376 km (14% do total)
- ⊕ Lonxitude da Rede Autónoma de Estradas de Galicia (RAEGA): 5.559 KM (31% do total)
- ⊕ Lonxitude da rede viaria provincial: 9.810 km (55% do total)

En canto á evolución do tráfico na rede autónoma de estradas, detectouse un descenso dende 2011 ata 2014, tras o que se inverteu a tendencia, aumentando a Intensidade Media Diaria dos vehículos sucesivamente ata o ano 2019. No ano 2020, como se indicou anteriormente, rexistrouse un descenso na mobilidade debido ás restricións impostas aos desprazamentos con motivo da COVID-19.

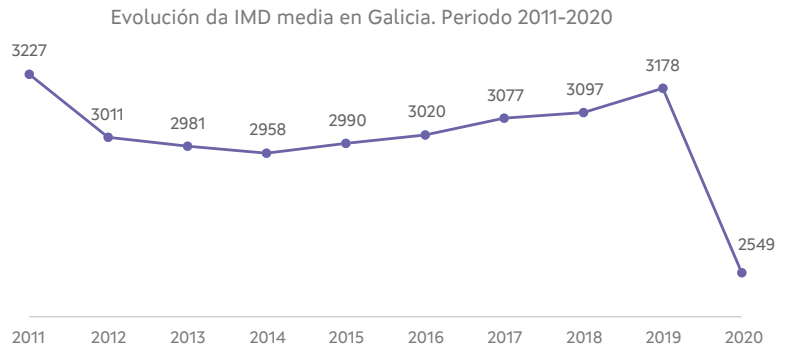


Gráfico 18: Evolución do IMD medio en Galicia na Rede Autonómica de Estradas de Galicia (RAEGA).

1.2.6 Índices de Perigosidade e Mortalidade

O Índice de Perigosidade defínese como a relación entre os accidentes con vítimas e o tráfico, expresado en 100 millóns de vehículos-quilómetro. As provincias da Coruña, Lugo e Ourense rexistraron un incremento do Índice de Perigosidade en 2020 con respecto a 2011, a excepción de Pontevedra.

O Índice de Mortalidade defínese como a relación entre o número de falecidos e o tráfico, nos mesmos termos que o Índice de Perigosidade. Malia o período de 10 anos analizado, o Índice de Mortalidade non mostra tendencias claras de aumento e/ou diminución en ningunha das provincias. Neste sentido, cómpre sinalar que o tamaño da mostra para o cálculo deste índice é menor que no caso do Índice de Perigosidade, de aí que se rexistren continuas variacións.

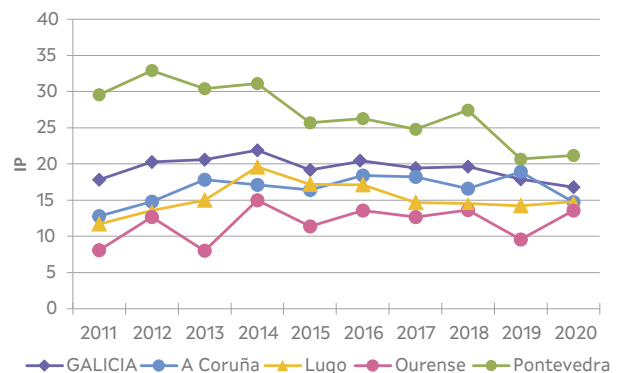


Gráfico 19: Evolución dos índices de Perigosidade na rede autonómica de Galicia.

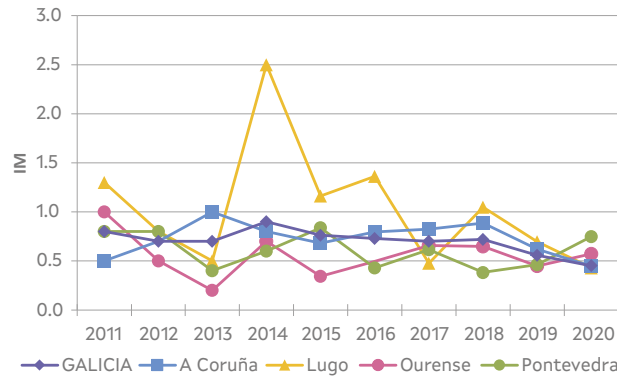


Gráfico 20: Evolución dos índices de Mortalidade na rede autonómica de Galicia.

1.2.7 Os accidentes urbanos na rede autonómica

Como se aprecia no primeiro gráfico deste apartado, en canto á súa distribución por provincias, en 2020, A Coruña e Pontevedra rexistraron a maior porcentaxe de accidentes urbanos en Galicia cun 49 % e un 48 % respectivamente, seguidas de Lugo cun 35 % e Ourense cun 34%. Nos dous gráficos seguintes, esta distribución apenas cambiou con respecto a anos anteriores, intercambiándose só Lugo e Ourense, xa que, tanto en 2015 como en 2016, Ourense rexistrou unha porcentaxe de sinistralidade urbana superior á de Lugo.

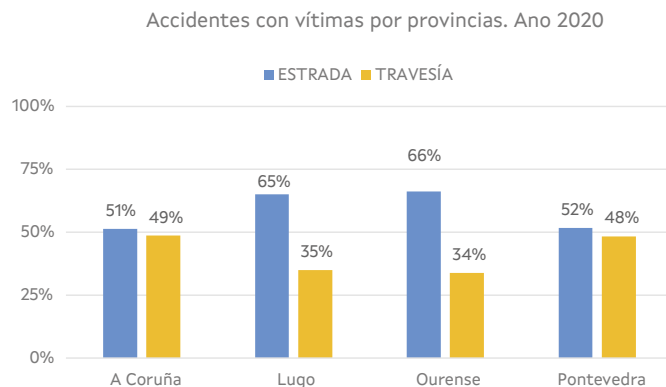


Gráfico 21: Accidentes urbanos con vítimas por provincias en 2020

Accidentes con víctimas por provincias. Ano 2015

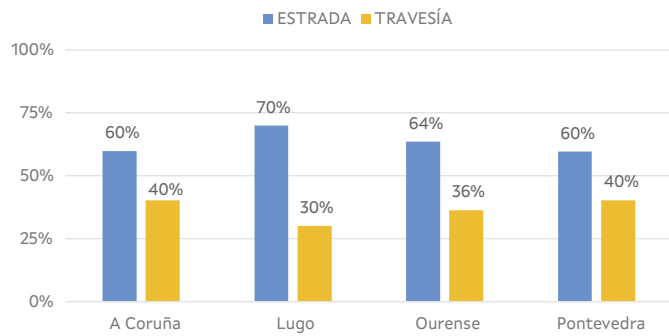


Gráfico 22: Accidentes urbanos con víctimas por provincias en 2015.

Accidentes con víctimas por provincias. Ano 2016

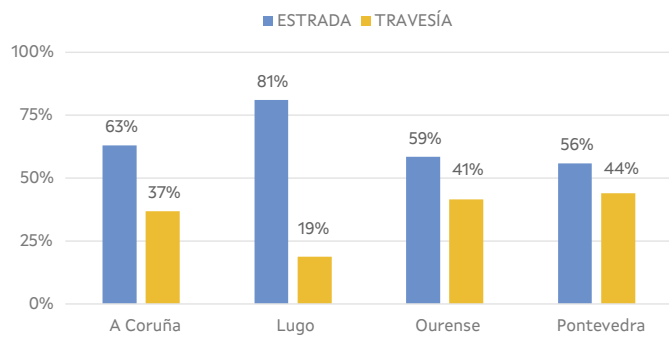


Gráfico 23: Accidentes urbanos con víctimas por provincias en 2016.

1.2.8 A sinistralidade dos usuarios vulnerables

O número de accidentes con motocicletas seguiu unha tendencia alternativa de aumentos e descenso en trienios. É dicir, nos anos 2012, 2013 e 2014 producíronse descenso sucesivos no número de accidentes, para despois aumentar nos anos 2015, 2016 e 2017. En 2017 rexistrouse o número máximo de accidentes deste decenio (174 accidentes), e a partir de aí, iniciouse de novo un período de tres anos consecutivos de descenso en 2018, 2019 e 2020.

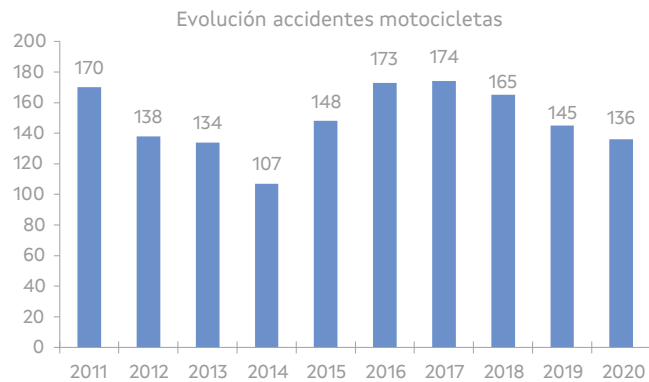


Gráfico 24: Evolución dos accidentes de motocicleta.

En canto ao número de vítimas, tanto o número de falecidos como de feridos graves e leves descendeu en 2020 con respecto a 2011, aínda que en 2020 houbo un aumento no número de vítimas graves con respecto a 2019.

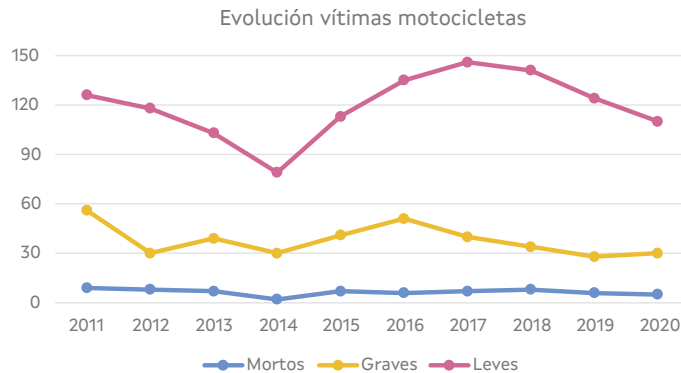


Gráfico 25: Evolución das vítimas de accidentes con motocicleta.

A tendencia no caso dos ciclomotores é diferente á das motocicletas, presentando continuos incrementos e descensos, rexistrándose o número máximo de accidentes en 2014 (72 accidentes) e o mínimo en 2020 (20 accidentes).

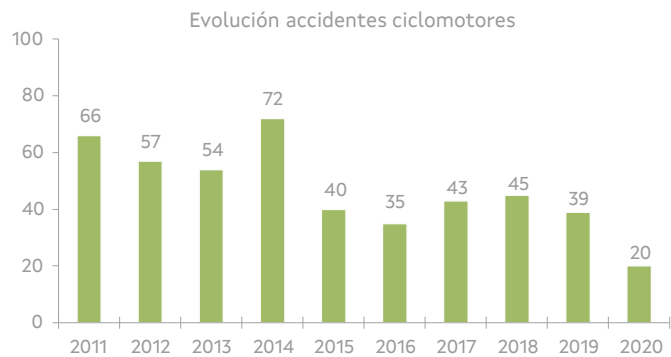


Gráfico 26: Evolución dos accidentes con ciclomotores.

Do mesmo xeito que no caso das motocicletas, o número de vítimas diminuíu en 2020 con respecto a 2011, aínda que en 2020 houbo un aumento do número de falecidos con respecto a 2019.

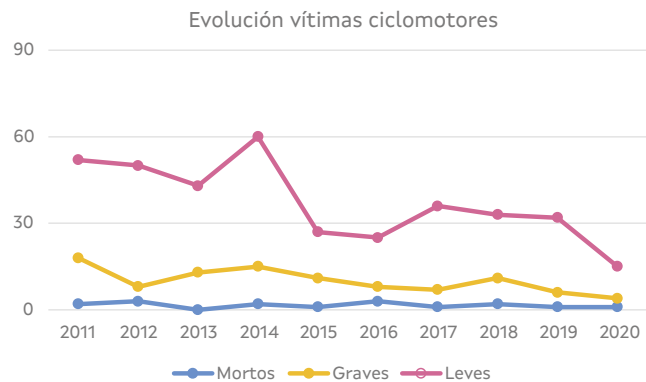


Gráfico 27: Evolución das vítimas de accidentes con ciclomotores.

O número de atropelos mostra unha clara tendencia á baixa dende 2018, rexistrándose de novo o mínimo do período temporal en 2020 (43 atropelos).

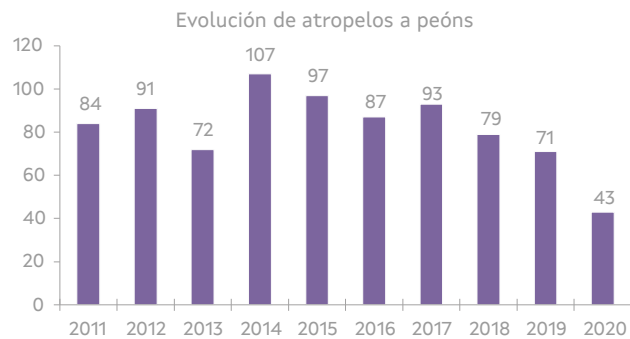


Gráfico 28: Evolución dos atropelos a peóns.

Se se observa este gráfico xunto co superior, a tendencia do número de feridos leves é paralela ao número de accidentes desde 2017. Non ocorre o mesmo cos feridos graves e falecidos, que aumentaron en 2019, a pesar da diminución no número de atropelos.

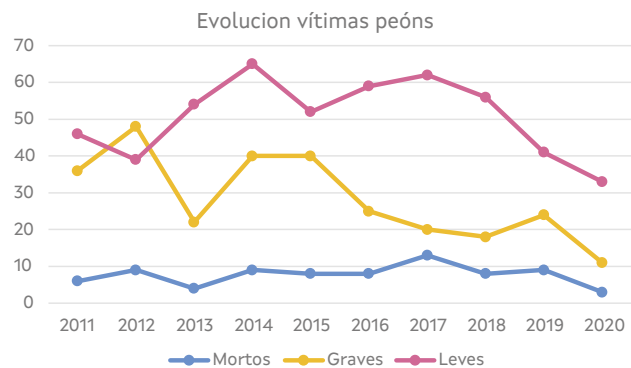


Gráfico 29: Evolución das vítimas peóns.

En canto ao número de atropelos segundo o tipo de vía, mantense historicamente un maior número de atropelos en travesías. En canto a feridos graves, a mellora histórica foi positiva xa que no ano 2020 non se rexistrou ningún ferido grave por atropelo na estrada e reduciuse en travesías do 38% en 2015 ao 31% en 2020. O número de feridos leves aumentou en proporción ao número de accidentes, o que leva a intuír que se produciu un transvasamento cara a un menor grao de lesividade das vítimas de atropelos.

Distribución dos accidentes e vítimas segundo o tipo de vía.
Ano 2015

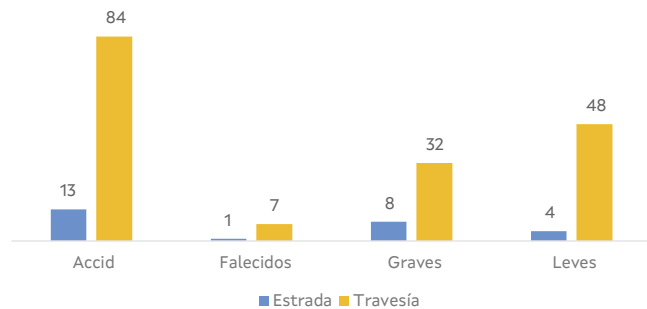


Gráfico 30: Accidentes e vítimas por tipo de vía en 2015.

Distribución dos accidentes e vítimas segundo o tipo de vía.
Ano 2020



Gráfico 31: Accidentes e vítimas por tipo de vía en 2020.

Por último, no que se refire aos accidentes nos que se viron implicados ciclistas, a evolución histórica anual móstrase na gráfica inferior, que foi variable nos últimos 10 anos, presentando ascensos e descensos alternativos.

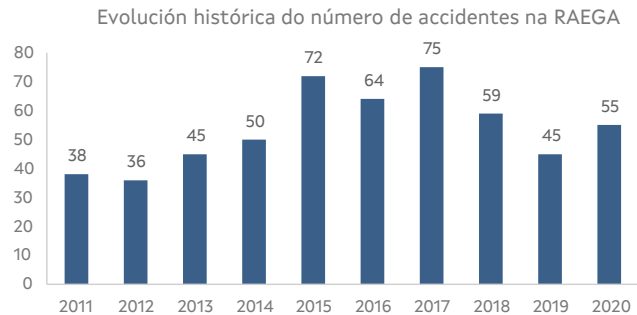


Gráfico 32: Evolución da sinistralidade con ciclistas.

O número total de vítimas aumentou en 2020 (52 vítimas) con respecto a 2019 (42 vítimas) nun 23%. A falta de estatísticas oficiais en canto ao número de desprazamentos en bicicleta, cabe mencionar que, en base a observación e a estudos de entidades privadas, pódese concluír que durante o período de pandemia produciuse así mesmo un aumento no uso da bicicleta. A modo de referencia, cabe citar o estudo "A bicicleta e o patinete en tempos de pandemia nas zonas urbanas españolas" realizado pola "Rede de Cidades para a Bicicleta", no que se indica un 1,8% de novos usuarios de bicicleta en Galicia durante o período de pandemia.

Realizando a desagregación segundo a lesividade das vítimas, en canto aos falecidos, o máximo rexistrado foi de dous falecidos no ano 2016, mentres que se rexistraron cero falecidos en 2012, 2013, 2015 e 2019. En 2020 rexistrouse un falecido en vía autonómica.

O número de feridos graves descendeu en 2018 e mantívose en 2019, pero aumentou en 2020, pasando de 6 a 10 feridos graves (66,66%). Os feridos leves tamén aumentaron en 2020 con respecto a 2019, de 36 a 41 feridos leves (14%).

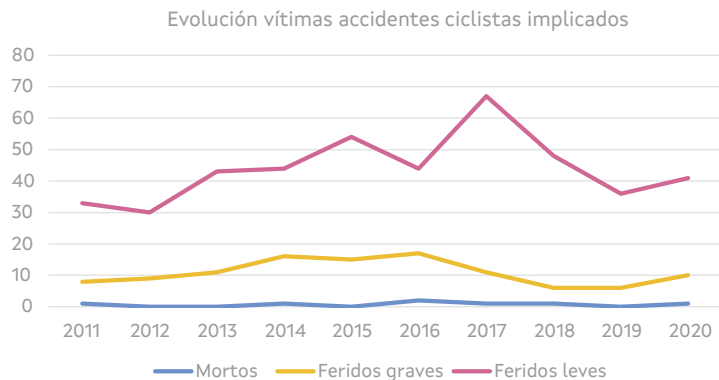


Gráfico 33: Evolución das vítimas de accidentes con ciclistas.

Engadir neste punto que, se se representan os accidentes segundo o día da semana, obsérvase que, aínda que hai unha distribución practicamente regular, sendo os sábados e os domingos os días da semana no que hai máis accidentes en relación co número de días. Este feito pode estar relacionado con que durante a fin de semana hai máis ciclistas circulando e con menos experiencia.

Día semana	Distribución dos accidentes
LUNS	10 %
MARTES	16 %
MÉRCORES	12 %
XOVES	13 %
VENRES	13 %
SÁBADO	17 %
DOMINGO	19 %

Táboa 4. Distribución semanal dos accidentes con ciclistas.

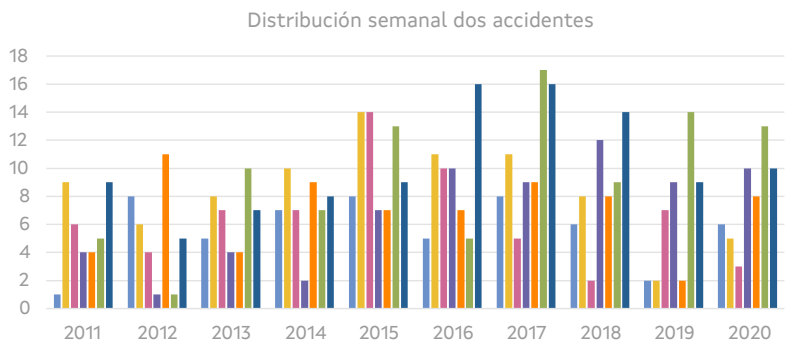


Gráfico 34: Distribución semanal dos accidentes con ciclistas.

En canto á zona, o 70% dos accidentes producíronse na estrada fronte ao 30% que se produciu en travesía. Por tipo de accidente, os máis numerosos son os choques frontolaterais, seguidos dos laterais, tanto na estrada como en travesía.

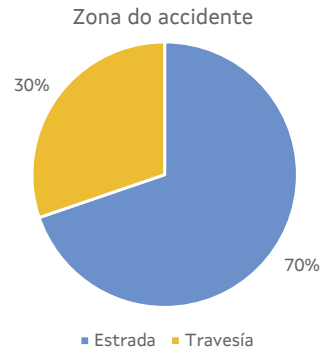


Gráfico 35: Distribución por zonas dos accidentes con ciclistas

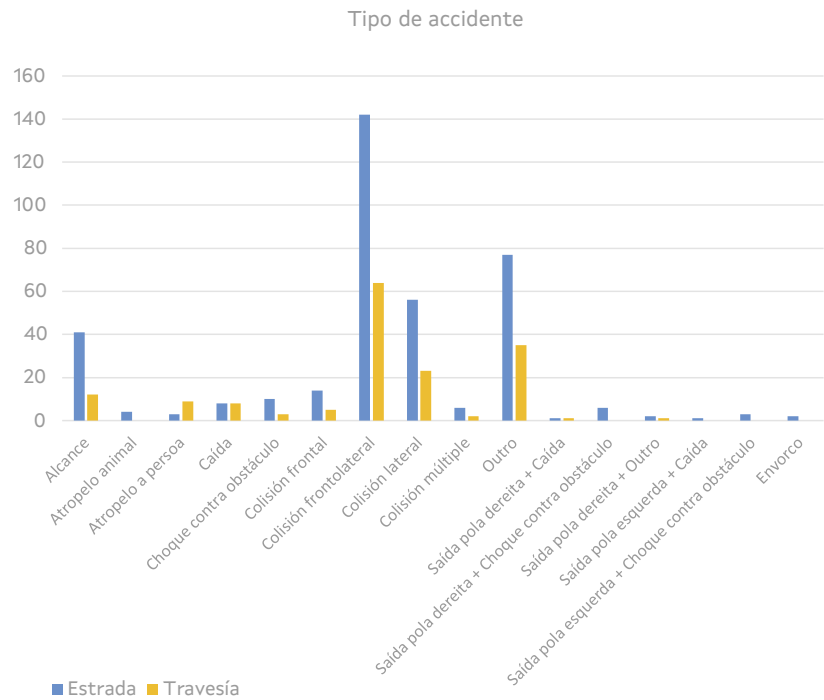


Gráfico 36: Tipos de accidentes con ciclistas.

The background features a blurred image of a road with a yellow center line, overlaid with semi-transparent blue and yellow rectangular shapes. The text is centered within these shapes.

**2.0 FORMULACIÓN
ESTRATÉGICA DO
PLAN DE SEGURIDADE
VIARIA DE GALICIA
2022-2025**

2.1 Visión Cero e Sistema Seguro

A "Visión Cero" está ligada á formulación do obxectivo a longo prazo de cero mortos e lesións graves. Desde esta perspectiva, máis aló do obxectivo cuantitativo, é importante resaltar o cambio de enfoque: xa non é aceptable asumir máis risco para obter un beneficio, senón que, desde a perspectiva do Sistema Seguro, a seguridade dos usuarios debe ser o criterio principal de deseño. Un Sistema Seguro vai máis aló dos enfoques reactivos, baseados na análise dos sinistros; en lugar diso, adopta un enfoque proactivo para guiar a conduta segura á vez que avalía os riscos da rede viaria e identifica as intervencións prioritarias que impidan consecuencias graves nos sinistros que poidan producirse.

Tal e como reflicte a política de seguridade viaria da Unión Europea para a década 2021-2030, o enfoque do "Sistema Seguro" baséase en que os falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico non son unha consecuencia inevitable da mobilidade; así, asúmese que, aínda que se seguen producindo sinistros, pódense evitar as súas consecuencias máis graves. O "Sistema Seguro" aposta claramente por unha maior tolerancia co sistema de transporte por estrada, asumindo que as persoas cometen erros e son vulnerables. Mediante un mellor deseño e mantemento das infraestruturas viarias, vehículos con máis e mellor equipamento de seguridade, reducións de velocidade en determinadas contornas, etc. pódese reducir o impacto dos accidentes e minimizar as súas consecuencias. Trátase de xerar un sistema de capas de protección que garanta que, se un elemento falla, outro elemento tentará compensar os erros para reducir os impactos negativos. Este enfoque require unha actuación multidisciplinar, como se pode ver na seguinte figura:

PRINCIPIOS	ELEMENTOS CHAVE	ÁREAS DE ACCIÓN
As persoas comenten erros	Análise económica	Planificación do uso do solo
O ser humano é vulnerable	Prioridade e planificación	Deseño e enxeñaría
Responsabilidade compartida	Seguimento e avaliación	Mellora das opcións de mobilidade
Falecidos e feridos graves non son aceptables	Xestión Integral	Xestión da velocidade
Proactivo vs reactivo	Obxectivos e datos sólidos	Leis, regulación e cumprimento
		Educación e desenvolvemento de capacidades
		Deseño do vehículo e tecnoloxía
		Resposta e coidado post-accidente

Figura 1: Principios, elementos clave e áreas de actuación no contexto do Sistema Seguro (Fonte: Sustainable and Safe: a vision and guidance for zero road deaths. World Resources Institute).

2.2 O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, aliñado coas directrices do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030.

En outubro de 2021, a Organización Mundial da Saúde e as Nacións Unidas publicaron o Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030.

Trátase dun documento que, baseado no Sistema Seguro, describe os requisitos para acadar os obxectivos de redución dos falecidos e feridos en accidentes de tráfico, a lo menos, nun 50% durante ese período. «Que hai que facer?», «Como facelo?» e «Quen debería facelo?» son as tres cuestións arredor das que se articula o Plan Global, como se pode observar na seguinte figura:



Figura 2: Formulación do Plan Mundial para a Década de Acción para a seguridade viaria 2021-2030 (Fonte: Organización Mundial da Saúde)

Pódese observar que se incorporan factores novos como unha maior implicación dos mozos, a perspectiva de xénero, a xestión da velocidade, a participación da sociedade civil, etc. que se terán en conta no desenvolvemento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025.

Así, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 artículase segundo os seguintes eixos, que se enmarcan no enfoque do Sistema Seguro:

- ⊕ Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.
- ⊕ Eixe 2: Infraestrutura segura.
- ⊕ Eixe 3: Vehículos seguros.
- ⊕ Eixe 4: Uso seguro das estradas.
- ⊕ Eixe 5: Resposta tras os accidentes.

Entre os requisitos para poñer en marcha figuran o financiamento da seguridade viaria, a adecuación dos marcos legais, a xestión da velocidade, o desenvolvemento de capacidades, a perspectiva de xénero na planificación do transporte e a adaptación das tecnoloxías ao Sistema Seguro. A responsabilidade compartida é, así mesmo, un aspecto clave, dado que na mellora da seguridade débense involucrar os gobernos, a sociedade civil, o sector privado, a investigación e outras entidades.



2.3 O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 e o Plan Estratéxico de Galicia 2022-2030

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 enmárcase dentro do Plan Estratéxico de Galicia (PEG 2022-2030), que se formula de acordo aos seguintes obxectivos:

- ⊕ Diseñar a Galicia do futuro poñendo no centro o reto demográfico.
- ⊕ Impulsar o modelo baseado na innovación e o capital humano, que favoreza unha sociedade moderna, competitiva, solidaria e cohesionada social e territorialmente.
- ⊕ Aumentar a produtividade, posicionando os nosos produtos por calidade e deseño; co fin de redundar en máis riqueza e benestar da cidadanía.
- ⊕ Favorecer os valores diferenciais de Galicia como factores de desenvolvemento entre os que destacan a lingua, a cultura e o medio ambiente, para facer de Galicia un lugar atractivo para traballar, investir e convivir.

A mobilidade sostible e segura, que se expón no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, ten unha forte implicación na consecución dos obxectivos citados anteriormente.

En particular, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 desenvolve o Plan Estratéxico de Galicia en relación ao seu eixe 3, sobre competitividade e crecemento e, en concreto, en relación á prioridade de actuación 3.4, relativa a promover as infraestruturas produtivas e as de rede, no que se refire a mellorar a calidade da rede viaria para aumentar a súa funcionalidade e seguridade viaria. Adicionalmente, a mobilidade segura e sostible ten outras implicacións con outros eixos e prioridades de actuación establecidos no plan.

2.4 10 grandes retos

Partindo da necesaria aliñación do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 coas directrices do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030, a particularización ao contexto galego require unha análise pormenorizada que se levou a cabo a través da definición dos “10 grandes retos para o período 2022-2025”, que serán revisados cada dous anos, para realizar os axustes necesarios para modificar calquera reto ou incluír novas prioridades. A definición dos retos realízouse en función da análise das cifras de sinistralidade, do enfoque do Sistema Seguro e das prioridades establecidas polas entidades públicas e privadas que participaron na elaboración do Plan.

No seguinte cadro móstrase como se relacionan os retos establecidos en Galicia cos eixos do Plan Global:

	Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns.	X	X	X	X	X
Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas.	X	X		X	X
Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos usuarios de ciclomotores e motociclistas.		X	X	X	X
Programa para mellorar as actitudes ante a visión cero.			X	X	
Programa para a eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).		X			
Visión cero na sinistralidade por saída da estrada: estradas que perdoan.		X			
Visión cero en colisións frontais e frontolaterais.		X			
Plan específico de mellora das infraestruturas dende a perspectiva da prevención de accidentes.	X	X			
Plan integral de atención e apoio ás vítimas.				X	X
Accións específicas centradas en colectivos de especial risco ou vulnerabilidade.		X	X	X	

2.5 Obxectivos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025.

Para o establecemento dos obxectivos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 tivéronse en conta os seguintes condicionantes:

- ⊕ Tómanse como punto de partida os datos de sinistralidade do ano 2019, xa que as cifras de 2020 supoñen unha distorsión na serie estatística, pola diminución da mobilidade e da sinistralidade como consecuencia das restricións da pandemia da COVID-19.
- ⊕ O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 é un plan impulsado pola Xunta de Galicia no que, aínda que están integradas outras administracións, as competencias de actuación están limitadas. Por iso, os obxectivos están diferenciados entre áreas urbanas e interurbanas e desagregados segundo a realidade do territorio galego.
- ⊕ O obxectivo Visión Cero forma parte do obxectivo a longo prazo que a Xunta de Galicia se marca, seguindo as directrices internacionais, para o ano 2050, englobando a aspiración de eliminación dos falecidos e feridos graves no sistema de transporte por estrada.
- ⊕ O contexto internacional, co recentemente publicado “Plan global para a década de acción para a seguridade viaria 2021-2030” (Organización Mundial da Saúde e Nacións Unidas, 2021), establece un obxectivo de redución do número de falecidos e feridos, de polo menos un 50% durante o período 2021-2030.
- ⊕ A Estratexia de Seguridade Viaria 2021-2030 da Dirección Xeral de Tráfico do Goberno de España vai asumir o obxectivo marcado internacionalmente para a próxima década: reducir á metade o número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico para o ano 2030.
- ⊕ Durante o período 2022-2025 estableceranse obxectivos realistas dirixidos á redución da sinistralidade e as súas consecuencias, enmarcados dentro dos obxectivos nacionais e internacionais de redución do 50% dos falecidos e feridos graves na década 2021-2030.

Tendo en conta os aspectos anteriormente establecidos, propónse para o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 os seguintes obxectivos, que se denominaron “**OBXECTIVO 25-25-25**” e que constan dos seguintes compoñentes:

- ⊕ Conseguir unha redución do **25% do número de falecidos e feridos graves nas vías interurbanas** no período 2022-2025 en Galicia, con respecto aos datos de 2019.
- ⊕ **Redución do 25% dos falecidos e feridos graves vulnerables:** peóns, ciclistas, usuarios de ciclomotor e motociclistas no período 2022-2025 en Galicia, fronte aos datos de 2019.
- ⊕ Nas **travesías, reducir o número de falecidos e feridos graves nun 25%** en 2022-2025 en Galicia, con respecto aos datos de 2019.

Así mesmo, establécense os seguintes obxectivos parciais, relacionados cos dez grandes retos establecidos:

RETO	OBXECTIVO
1 Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns.	Reducir nun 25% o número de peóns atropelados nas vías interurbanas e travesías.
2 Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas.	Conseguir un aumento da mobilidade ciclista en contornas urbanas sen aumentar o número de falecidos e feridos graves. Reducir nun 25% o número de atropelos de ciclistas nas vías interurbanas e travesías.
3 Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos usuarios de ciclomotor e motociclistas.	Garantir que o previsible aumento da mobilidade dos motociclistas en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves. Reducir nun 25% o número de motociclistas e usuarios de ciclomotor implicados en accidentes en vías interurbanas e travesías.
4 Programa de mellora de actitudes cara á visión cero.	Reducir nun 25% a representatividade da velocidade inadecuada nos factores concorrentes dos accidentes. Reducir nun 25% a representatividade do consumo de alcohol e drogas como factor concorrente nas vítimas de accidentes. Reducir nun 25% a representatividade das distraccións como factor concorrente. Reducir un 25% os accidentes con vítimas asociados á sinistralidade viaria laboral.
5 Programa para a eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).	Conseguir unha redución anual de accidentes e vítimas no conxunto dos TCA. Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente.
6 Visión cero na sinistralidade por saída da vía: plan estradas que perdoan.	Redución do 25% de falecidos e feridos graves por saídas de vía.
7 Visión cero en colisións frontais e frontolaterais.	Redución do 25% dos falecidos e feridos graves por choques frontais e frontolaterais.
8 Plan específico de mellora das infraestruturas dende a perspectiva da prevención de accidentes.	Reducir progresivamente o Índice de Perigosidade (accidentes con vítimas en relación ao tráfico) e o Índice de Mortalidade (falecidos en relación ao tráfico) nas estradas de titularidade da Xunta de Galicia. Redución dun 25% de falecidos e feridos graves en interseccións e accesos.
9 Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas.	Optimizar a asistencia ás vítimas de sinistros.
10 Accións específicas centradas en grupos de especial risco ou vulnerabilidade.	Realizar polo menos 10 accións anuais orientadas a grupos obxectivo.

Táboa 5: Obxectivos parciais do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 (Fonte: elaboración propia).

2.6 Retos e accións

Neste capítulo inclúense as accións que se van levar a cabo no marco do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, co impulso das Consellerías da Xunta de Galicia e a colaboración doutras entidades e axentes sociais. Clasificáronse segundo os 10 grandes retos que se definiron previamente.

É importante destacar que, dende a Xunta de Galicia, as medidas propostas neste Plan serán trasladadas a outras administracións con competencias. En particular, no caso de medidas referidas a infraestruturas viarias, a Xunta de Galicia trasladará a necesidade de implantar estas medidas por parte doutros titulares de estradas; pola súa banda, a Axencia Galega de Infraestruturas levará a cabo as medidas propostas na Rede Autonómica de Estradas de Galicia (RAEGA) e recollerá a información dos indicadores correspondentes na rede que xestiona.

2.6.1 Reto 1: Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
---	--	-------------------------------------	--	--

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Reducir nun 25% o número de peóns atropelados nas vías urbanas e travesías.

No **Reto 1 “Visión Cero para usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns”** inclúense as seguintes accións para o período 2022-2025:

ACCIÓN 1.1. - CONSTRUCCIÓN DE BEIRARÚAS E SENDAS PEONÍS

DESCRICIÓN	O patrón de mobilidade nas vías públicas galegas, especialmente no rural, ten unha presenza significativa de peóns, que non sempre dispoñen de espazos seguros para os seus desprazamentos. Continuarase coa construción de sendas peonís e de beirarrúas. Teranse en conta as necesidades dos peregrinos no Camiño de Santiago. No período 2016-2020 construíronse/acondicionáronse un total de 170 km de sendas peonís e beirarrúas na rede autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Garantir a mellora da seguridade dos peóns, especialmente nos desprazamentos na contorna rural, travesías e zona periurbana.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Aumentar progresivamente o número de quilómetros de beirarrúas e sendas peonís seguras.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Km de beirarrúas e sendas peonís construídas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Número de peóns atropelados nas vías interurbanas e urbanas.

ACCIÓN 1.2. - MELLORA DA SEGURIDADE EN TRAVESÍAS, PASOS PEONÍS E CRUCES SEN PRIORIDADE

DESCRICIÓN	Contempla a realización de accións de mellora da seguridade nas travesías, orientada a aumentar a seguridade dos usuarios vulnerables, a través de accións de mellora da percepción da contorna, acougado do tráfico, limitación do aparcamento nas proximidades dos cruces peonís, instalación de iluminación en pasos peonís e outras zonas singulares, etc. Prestarase especial atención aos cruces sen prioridade do Camiño de Santiago. Estas medidas poden servir como boas prácticas para a súa implantación por parte de Deputacións Provinciais e Concellos. Así mesmo, analizarase a seguridade dos cruces de calzada sen prioridade.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA) Concellos
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Garantir a mellora da seguridade dos peóns, especialmente nos desprazamentos en zonas rurais, travesías e zonas periurbanas.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Contribuír a reducir nun 25% o número de peóns atropelados nas vías interurbanas e travesías.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de accións realizadas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Número de peóns atropelados nas vías interurbanas e urbanas.

ACCIÓN 1.3. - MELLORA DA ACCESIBILIDADE E SEGURIDADE DAS PARADAS DE AUTOBÚS

DESCRICIÓN	Co obxectivo de mellorar a seguridade dos usuarios vulnerables e garantir a accesibilidade aos modos de transporte público coas máximas condicións de seguridade, realizarase unha avaliación do estado das paradas de autobús e dos seus accesos, especialmente nas zonas interurbanas.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA) Dirección Xeral de Mobilidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellora da seguridade dos usuarios do transporte colectivo
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Contribuír a reducir nun 25% o número de peóns atropelados nas vías interurbanas e travesías.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de accións realizadas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Peóns atropelados usuarios de transporte colectivo

ACCIÓN 1.4. - REPARTICIÓN DE ELEMENTOS REFLECTORES PARA USUARIOS VULNERABLES – PEÓNS

DESCRICIÓN	A presenza de usuarios vulnerables na vía debe ir unida á súa máxima visibilidade por parte doutros usuarios, de maneira que se poidan evitar conflitos que deriven en sinistros graves. A provisión de elementos reflectores facilita a súa visibilidade, especialmente durante a noite ou baixo condicións meteorolóxicas adversas. O seu uso está pensado para todo tipo de usuarios, incluídos os de maior risco como os nenos, persoas maiores, usuarios con capacidades diferentes, etc., así como grupos específicos como os peregrinos. No período 2016-2020 a Xunta de Galicia repartiu un total de 40.344 elementos reflectores para mellorar a seguridade de peóns e ciclistas.
RESPONSABLE	Axencia Galega de Infraestruturas
COLABORADOR	Agrupación de Tráfico da Garda Civil Policías locais Protección Civil
OBXECTIVO GLOBAL	Garantir a mellora da seguridade dos peóns, especialmente nos desprazamentos na contorna rural, travesías e zona periurbana.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Contribuír á redución nun 25% o número de peóns atropelados nas vías interurbanas e travesías.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de elementos reflectores distribuídos anualmente aos peóns.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Número de peóns atropelados en estradas e zonas sen iluminación.

Ademais, numerosas accións que se inclúen no Reto 4 “Programa de mellora das actitudes ante a Visión Cero”, inclúe información sobre campañas de comunicación, actividades educativas, etc. que se centrarán na mellora da seguridade dos peóns.

2.6.2 Reto 2: Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
--	-----------------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------	---

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Conseguir un aumento da mobilidade ciclista en contornas urbanas sen aumentar o número de falecidos e feridos graves.
- ⊕ Reducir nun 25% o número de ciclistas atropelados nas vías interurbanas.

O Reto 2 “Visión Cero para usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas” inclúe as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 2.1. - CONSTRUCCIÓN DE CARRÍS BICI

DESCRIPCIÓN	O crecemento do tráfico ciclista nas vías públicas de Galicia é unha realidade. Nesta situación, é prioritario garantir a máxima seguridade dos usuarios da bicicleta, na contorna urbana e interurbana. Aínda que é preciso ter en conta os diferentes tipos de ciclistas que utilizan a rede viaria (como medio de transporte, por lecer, por deporte), a construción de carrís bici mellora a seguridade dos desprazamentos dunha parte destes ciclistas, fomentando o desprazamento en bicicleta nas máximas condicións de seguridade.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA) Concellos
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Garantir a mellora da seguridade dos ciclistas.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Aumentar o número de quilómetros de carril bici dispoñibles
INDICADOR DE RENDEMENTO	Km de carrís bici construídos.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Número de ciclistas atropelados nas vías interurbanas e urbanas.

ACCIÓN 2.2. - REPARTICIÓN DE ELEMENTOS REFLECTORES PARA USUARIOS VULNERABLES - CICLISTAS

DESCRIPCIÓN	Nun escenario de crecemento do tráfico de bicicletas, é importante garantir a máxima visibilidade por parte dos demais usuarios, para evitar conflitos que deriven en accidentes graves. A dotación de elementos reflectores facilita a súa visibilidade, especialmente de noite ou en condicións meteorolóxicas adversas. O seu uso está pensado para todo tipo de usuarios de bicicletas, de diferentes tipos e englobando aos peregrinos en bicicleta. No período 2016-2020 a Xunta de Galicia distribuíu un total de 40.344 elementos reflectantes para mellorar a seguridade de peóns e ciclistas.
RESPONSABLE	Axencia Galega de Infraestruturas
COLABORADOR	Federación Galega de Ciclismo Agrupación de Tráfico da Garda Civil Policías locais Protección Civil
OBXECTIVO GLOBAL	Conseguir un aumento da mobilidade ciclista en contornas urbanas sen aumentar o número de falecidos e feridos graves. Garantir a mellora da seguridade dos ciclistas, especialmente nos desprazamentos en zonas rurais, cruces e zonas periurbanas.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir nun 25% o número de ciclistas atropelados nas vías interurbanas
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de elementos reflectores repartidos anualmente aos ciclistas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Número de ciclistas atropelados en vías interurbanas

Ademais, numerosas accións que se inclúen no Reto 4 "Programa de mellora das actitudes ante a Visión Cero", inclúen información sobre campañas de comunicación, actividades educativas, etc. que se centrarán na mellora da seguridade dos ciclistas.



2.6.3 Reto 3: Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos usuarios de ciclomotores e motociclistas.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
---	--	-------------------------------------	--	--

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Garantir que o previsible aumento da mobilidade dos motociclistas en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves.
- ⊕ Reducir nun 25% o número de motociclistas e usuarios de ciclomotor implicados en accidentes en vías interurbanas e travesías.

O Reto 3 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos usuarios de ciclomotores e motociclistas” inclúe as seguintes accións para o período 2022-2025:

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

DESCRIPCIÓN	A mellora de aptitudes e actitudes por parte dos usuarios de motocicleta é un factor fundamental para reducir as cifras de sinistralidade destes usuarios vulnerables, cuxa evolución nos últimos anos non é positiva. A Xunta de Galicia foi pioneira na organización destes cursos, que contan con alto grao de satisfacción por parte dos participantes. No período 2016-2020 realizáronse 32 cursos de conducción segura para motociclistas, nos que se formaron un total de 679 usuarios.
RESPONSABLE	Axencia Galega de Infraestruturas
COLABORADOR	
OBXECTIVO GLOBAL	Garantir que o previsible aumento da mobilidade dos motociclistas en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves. Reducir nun 25% o número de motociclistas implicados en accidentes en vías interurbanas e travesías.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar as habilidades dos usuarios de motocicleta para unha mobilidade máis segura.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta e número de usuarios formados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de motociclistas falecidos, feridos graves ou leves en accidentes de tráfico en vías interurbanas e urbanas.

ACCIÓN 3.2. –INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS EN BARRERAS DE SEGURIDADE

DESCRICIÓN	A protección dos usuarios vulnerables, en particular dos motociclistas, no caso de que se produza un sinistro por saída de vía, é unha prioridade. Por iso, durante o período 2022-2025 continuarán as iniciativas dirixidas a dotar de sistemas de protección de motociclistas ás barreiras de seguridade nos emprazamentos máis perigosos. No período 2016-2020 instaláronse un total de 9.230 metros de sistemas de protección de motociclistas en barreiras de seguridade na rede autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir nun 25% o número de motociclistas e usuarios de ciclomotor implicados en accidentes en vías interurbanas e travesías.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir a lesividade dos posibles sinistros nos que os motociclistas choquen con barreiras de seguridade.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Metros de Sistema de Protección de Motociclistas instalados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Motociclistas falecidos ou feridos graves polo impacto contra a barreira de seguridade.

Ademais, en numerosas accións que se inclúen no Reto 4 “Programa de mellora de actitudes ante a Visión Cero”, inclúese información sobre campañas de comunicación, actividades educativas, etc. que se centrarán na mellora da seguridade dos motociclistas e usuarios de ciclomotor. En particular, na acción 4.7 “Campañas de sensibilización en materia de seguridade viaria entre os traballadores”, prestarase atención, entre outros profesionais, aos motociclistas de reparto a domicilio.



2.6.4 Reto 4: Programa de mellora de actitudes cara a Visión Cero.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
--	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	---

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Reducir nun 25% a representatividade da velocidade inadecuada nos factores concorrentes dos sinistros.
- ⊕ Reducir nun 25% a representatividade do consumo de alcohol e drogas como factor concorrente nas vítimas de sinistros.
- ⊕ Reducir nun 25% a representatividade das distraccións como factor concorrente dos sinistros.
- ⊕ Reducir nun 25% os accidentes con vítimas asociados á sinistralidade viaria laboral.

No **Reto 4 "Programa de mellora de actitudes cara a Visión Cero"** inclúense as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 4.1. - CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDADE VIARIA

DESCRICIÓN	Mediante a realización de campañas preténdese promover a condución responsable e contribuír á sensibilización social no ámbito da seguridade viaria, co obxectivo de reducir o número de accidentes que se rexistran nas estradas da comunidade galega. Durante o período 2016-2020 realizáronse 9 campañas.
RESPONSABLE	Axencia Galega de Infraestruturas
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Variable segundo as campañas.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Impacto das campañas de comunicación Número de campañas/ano
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.2. - REPARTICIÓN DE DISPOSITIVOS LUMINOSOS V-16

DESCRICIÓN	Este dispositivo (obrigatorio a partir do 1 de xaneiro de 2026) desprende un feixe de luz, de cor amarela auto, de forma intermitente e continuada, sendo visible a máis dun quilómetro, o que ofrece unha maior protección ao condutor e ao resto dos ocupantes do vehículo.
RESPONSABLE	Axencia Galega de Infraestruturas
COLABORADOR	
OBXECTIVO GLOBAL	Prevención de novos accidentes
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Ningún falecido por colocar triángulos na estrada.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de dispositivos luminosos V-16 repartidos.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.3. - PROGRAMA "CAMBIO DE SENTIDO"

DESCRICIÓN	Programa de periodicidade continua dirixido aos mozos que se están sacando o carné de conducir. Técnicos en drogodependencias imparten charlas para sensibilizalos sobre os perigos de mesturar consumo de alcohol e conducción.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Saúde Pública - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir o número de accidentes de condutores noveis mediante a promoción dunha vida saudable e unha educación para a saúde, informando e sensibilizando aos aspirantes na obtención do carné de conducir, sobre os riscos que leva consigo o consumo de alcohol e a conducción.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir nun 25% a representatividade do consumo de alcohol ou drogas como factor concorrente nas vítimas de accidentes.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de persoas asistentes. Número de horas empregadas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e vítimas entre a poboación nova.

ACCIÓN 4.4. - INTERVENCIÓNS INFORMATIVAS PARA A PREVENCIÓN DO CONSUMO DE SUBSTANCIAS PSICOACTIVAS NOS ESPAZOS PÚBLICOS DE OCIO E BOTELLÓN

DESCRICIÓN	Nesta acción focalízanse as actividades de sensibilización na poboación nova en espazos públicos de lecer e de concentración de xuventude, onde se presupón que podería haber unha maior tendencia ao consumo de alcohol e outras substancias.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Saúde Pública - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	Asociacións de Vítimas
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir o número de accidentes de condutores mozos, concienciando sobre os riscos asociados ao consumo de alcohol e outras substancias.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir nun 25% a representatividade do consumo de alcohol e drogas como factor concorrente nas vítimas de accidentes.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de intervencións realizadas. Número de persoas participantes.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e vítimas entre a poboación nova.

ACCIÓN 4.5. - CANLE DE DIFUSIÓN DA SEGURIDADE VIARIA Á CIDADANÍA "XANELA ABERTA Á FAMILIA"

DESCRICIÓN	"Xanela Aberta á familia" empregarase como canle de difusión da seguridade viaria ás familias. Trátase dunha canle de información que ten como obxectivo asesorar aos pais na crianza dos fillos e axudar ao benestar de toda a familia. Dispoñible en: https://vida-saudable.sergas.gal
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Saúde Pública - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	Axencia Galega de Infraestruturas
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de persoas subscritoras. Número de boletíns específicos publicados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.6. - ANÁLISE DA ACCIDENTALIDADE LABORAL POR SINISTROS DE TRÁFICO NO MARCO DO OBSERVATORIO GALEGO DAS CONDICIÓNES DE TRABALLO DO ISSGA

DESCRICIÓN	A elevada sinistralidade viaria no ámbito laboral xustifica unha análise específica dos accidentes "in itinere" e "en misión" como unha das accións para realizar polo Observatorio Galego de Condicións de Traballo de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA)
RESPONSABLE	Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego e Igualdade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir as cifras de sinistralidade laboral
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Realizar unha análise estatística da sinistralidade laboral para adoptar medidas de redución da sinistralidade viaria
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de publicacións editadas. Ratio de accidentes e vítimas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral.

ACCIÓN 4.7. - CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE SEGURIDADE VIARIA ENTRE OS TRABALLADORES

DESCRICIÓN	Dado que unha alta porcentaxe de accidentes laborais mortais son provocados por accidentes de tráfico, xa sexa "in itinere" ou "en misión", é necesario concienciar aos traballadores da importancia de manter a atención durante os desprazamentos. Para iso, levaranse a cabo campañas específicas para condutores profesionais, condutores de tractores e motociclistas de repartición a domicilio.
RESPONSABLE	Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego e Igualdade
COLABORADOR	Dirección Xeral de Tráfico Agrupación de Tráfico da Garda Civil
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de carteis, folletos e vídeos editados. Número de empresas e traballadores obxecto da campaña. Número de campañas anuais.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral.

ACCIÓN 4.8. - XORNADAS TÉCNICAS SOBRE SEGURIDADE VIARIA NO ÁMBITO LABORAL

DESCRICIÓN	Inclúe a realización de accións formativas e informativas dirixidas a persoas traballadoras e estudantes de Formación Profesional para concienciar e sensibilizar sobre a incidencia dos accidentes de tráfico laborais e as medidas preventivas.
RESPONSABLE	Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego e Igualdade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de xornadas. Número de asistentes ás xornadas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral.

ACCIÓN 4.9. - ACCIÓNS DE SENSIBILIZACIÓN COA POBOACIÓN INFANTIL

DESCRICIÓN	Comprende accións específicas de sensibilización e concienciación dirixidas á poboación infantil, sobre os riscos de tráfico e os perigos na vía, con contidos específicos adecuados a cada idade. Realízase coa Escola Galega de Prevención.
RESPONSABLE	Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego e Igualdade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Incorporar a seguridade viaria dende os primeiros anos de formación ata a súa incorporación ao mercado laboral desde unha perspectiva didáctica, amena e adecuada ás idades dos máis novos.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de visitas aos centros educativos Número de nenos asistentes.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e vítimas entre a poboación infantil.

ACCIÓN 4.10. - ACCIÓNS FORMATIVAS PARA TRABALLADORES DO TRANSPORTE PÚBLICO E CONDUTORES PROFESIONAIS

DESCRICIÓN	No marco da mellora da formación viaria laboral, realizaranse cursos de formación a condutores de transporte público e outros condutores profesionais, facendo fincapé nas condutas de risco, posibles infraccións e outros aspectos de interese para reducir as cifras de sinistralidade deste colectivo, xa de seu baixas.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Infraestruturas e Mobilidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral
OBXECTIVO ESPECÍFICO	
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de centros autorizados para a formación do CAP. Número de persoas formadas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral de condutores profesionais.

ACCIÓN 4.11. - ITINERARIO ESCOLAR SEGURO - PLAN PROXECTA

DESCRICIÓN	O Plan Proxecta é unha iniciativa da Consellería de Cultura, Educación e Universidade en colaboración con diferentes organismos, dirixida a promover a innovación educativa nos centros mediante programas educativos que fomenten o traballo cooperativo e interdisciplinario. No marco do Plan Proxecta propónse unha iniciativa de "Itinerario Escolar Seguro" que busca mellorar a seguridade no acceso aos centros educativos.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	Dirección Xeral de Tráfico
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar a educación viaria dende as idades máis temperás.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de centros participantes.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e das vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

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

DESCRIPCIÓN	Continuación da “Mobilidade escolar sostible e segura” como materia de Libre Configuración Autonómica. É unha ferramenta educativa máis coa que concienciar sobre a importancia da seguridade viaria.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	Dirección Xeral de Tráfico
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar a educación viaria dende as idades máis temperás.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de centros participantes. Nº de docentes participantes. Nº de alumnos participantes.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e das vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

ACCIÓN 4.13. – PORTAL ESPECÍFICO DE SEGURIDADE VIARIA

DESCRIPCIÓN	Páxina web específica de información e contidos en materia de seguridade viaria, dende o punto de vista educativo, que inclúe información sobre actividades, recursos, normativa, etc.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar a educación viaria dende as idades máis temperás.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de visitas á web “Eu circulo” Nº de noticias publicadas ao ano
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.14. - ELABORACIÓN DE MATERIAIS DIDÁCTICOS OU PEDAGÓXICOS SOBRE A MOBILIDADE ORIENTADOS AO CONTEXTO EDUCATIVO

DESCRIPCIÓN	Elaboraranse materiais didácticos específicos para a comunidade educativa, tendo en conta as ferramentas de interacción co alumnado e o uso das novas tecnoloxías.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar a educación viaria dende as idades máis temperás.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de materiais desenvolvidos
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e das vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

ACCIÓN 4.15. - PROGRAMA DE MOBILIDADE SOSTIBLE E SEGURA - PLAN PROXECTA

DESCRIPCIÓN	Programa de fomento da mobilidade segura e sostible entre o alumnado e a comunidade educativa que consiste en desenvolver un proxecto relacionado co cambio de hábitos nos desprazamentos cara a modelos máis seguros, activos e sostibles. Proponse a incorporación de accións, actividades, obradoiros... que, dun xeito práctico, contribúan á creación destes novos hábitos, e á creación de valores seguros como peóns, ciclistas ou usuarios de diferentes medios de transporte.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Promover modos de mobilidade sostibles e seguros para toda a sociedade, adaptados ao contexto viario no que vive o alumnado.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Introducir na escola a educación viaria cunha finalidade transformadora que cuestione os modos de mobilidade imperantes e que favoreza a participación do alumnado na elaboración de propostas de mellora que garantan a súa seguridade nos desprazamentos e, sobre todo, que fomenten máis modos de mobilidade máis saudables para toda a comunidade.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de centros participantes. Número de docentes participantes. Número de docentes certificados. Número de alumnos participantes. Número de proxectos recoñecidos como boas prácticas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e das vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

ACCIÓN 4.16. - ACCIÓNS FORMATIVAS CON CONTIDOS DE EDUCACIÓN VIARIA PARA O PROFESORADO

DESCRIPCIÓN	Accións dirixidas a que os profesionais do ensino apliquen con éxito un maior grao de concienciación no alumnado, promovendo cambios de hábitos e comportamentos que permitan unha mobilidade segura.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar as capacidades de formación do profesorado en seguridade viaria
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de prazas ofertadas. Número de docentes certificados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e das vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

ACCIÓN 4.17.- ACCIÓNS FORMATIVAS CON CONTIDOS EN EDUCACIÓN VIARIA PARA PERSOAS ADULTAS EN RÉXIME PENAL

DESCRIPCIÓN	Consiste no desenvolvemento de accións formativas de seguridade viaria cos internos dos centros penitenciarios de Galicia. Trátase de aproveitar o tempo de privación de liberdade para promover condutas seguras e previr futuras situacións de risco.
RESPONSABLE	Consellería de Cultura, Educación e Universidade
COLABORADOR	Dirección Xeral de Tráfico
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Traballar para mellorar a concienciación e a educación viaria con colectivos de especial risco social.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de solicitudes. Número de accións impartidas. Número de alumnos formados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.18. - CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDADE VIARIA DIRIXIDAS A PAIS E FILLOS

DESCRICIÓN	Instrumentar campañas de sensibilización mediante xornadas de formación, fomentando comportamentos responsables entre os menores, os seus pais e colectivos relacionados, nos diferentes papeis que poden desempeñar na mobilidade.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía en materia de seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Conseguir aumentar a participación anual nestas xornadas de formación e información.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de xornadas de formación impartidas. Número de persoas asistentes.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución da sinistralidade e das vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

ACCIÓN 4.19. - FORMACIÓN ESPECÍFICA EN SEGURIDADE VIARIA PARA POLICÍA LOCAL E AGRUPACIÓNS DE VOLUNTARIOS NA INTERVENCIÓN DOS ACCIDENTES EN ESTRADA

DESCRICIÓN	Actividades formativas dirixidas ao voluntariado de protección civil e profesionais de emerxencias que permita unha mellor actuación nas intervencións en accidentes de tráfico.
RESPONSABLE	Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP) - Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar a atención ás vítimas de accidentes de tráfico
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de cursos Nº de participantes
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 4.20. - ACTIVIDADES DE FORMACIÓN EN SEGURIDADE VIARIA PARA EMPREGADOS PÚBLICOS

DESCRICIÓN	Dentro das actividades de formación continua do persoal ao servizo da Administración xeral da Comunidade Autónoma de Galicia organizadas pola Escola Galega de Administración Pública (EGAP), propóñense cursos relacionados co tráfico e a seguridade viaria.
RESPONSABLE	Escola Galega de Administración Pública (EGAP) - Consellería de Facenda e Administracións Públicas
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Redución dos accidentes do tráfico que sofren os empregados públicos no exercicio das súas funcións.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir a sinistralidade nos desprazamentos dos empregados públicos.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de actividades formativas impartidas (total de edicións) Nº de horas de formación impartidas Nº de alumnado formado
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	% de redución da sinistralidade da Administración autonómica

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

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
---	--	-------------------------------------	--	--

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Reducir progresivamente o Índice de Perigosidade (accidentes con vítimas en relación ao tráfico) e o Índice de Mortalidade (falecidos en relación ao tráfico) nas estradas de titularidade da Xunta de Galicia.
- ⊕ Consegur unha redución anual de accidentes e vítimas no conxunto dos TCA.
- ⊕ Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente.

No **Reto 5 "Programa para a eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA)"** inclúense as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 5.1. - PLAN DE IDENTIFICACIÓN E XESTIÓN DOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES E OUTRAS ACCIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA

DESCRIPCIÓN	Identificación e seguimento anual dos tramos de concentración de accidentes, con identificación in situ da problemática que presenta cada tramo e propostas de accións. Realización de accións de mellora da seguridade na zona de circulación en tramos de estradas autonómicas (carrís rápidos, resaltos termoplásticos, duplicacións de calzada, separadores de carrís, melloras de estruturas, etc.)
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Acadar unha redución anual de accidentes e vítimas no conxunto dos TCA.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente e programación de accións.
INDICADOR DE RENDEMENTO	€ investidos en accións de mellora da seguridade viaria. Km de accións de mellora da seguridade viaria nos TCAs
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución histórica do tramo de concentración de accidentes en canto ao número de accidentes e ao grao de lesividade das vítimas.

En relación á análise dos Tramos de Concentración de Accidentes, cómpre destacar a análise da eficacia das medidas que se levaron a cabo; inclúese máis información sobre este punto no ANEXO 1.

ACCIÓN 5.2. - MELLORA DE INTERSECCIÓNS E ACCESOS

DESCRIPCIÓN	Definición de condicións técnicas, seguimento, intervención e avaliación de accións específicas en interseccións e accesos (Ex. canalización dunha intersección mediante unha ampliación de calzada que permita a construción de carrís centrais de espera e a execución de carrís de cambio de velocidade de entrada e saída). A análise tamén se realizará dende o punto de vista dos usuarios vulnerables (Ex. interseccións do Camiño de Santiago)
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar a seguridade de emprazamentos singulares da rede, como as interseccións e accesos
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir a sinistralidade en emprazamentos singulares (interseccións e accesos)
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de interseccións e accesos mellorados
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de accidentes acontecidos nas interseccións Evolución do grao de lesividade das vítimas de accidentes acontecidos nas interseccións

2.6.6 Reto 6: Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
--	---	------------------------------	-------------------------------------	---

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Redución do 25% de falecidos e feridos graves por saídas de vía

No **Reto 6 "Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan"** inclúense as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 6.1. - MELLORA DA SEGURIDADE DAS MARXES DAS ESTRADAS

DESCRIPCIÓN	Identificación de tramos prioritarios de actuación para o tratamento de marxes. Accións de mellora da seguridade viaria nas marxes das estradas para eliminar obstáculos potencialmente perigosos en caso de saída da vía. No período 2016-2020 construíronse 74 km de novas cunetas de seguridade, elimináronse ou protexéronse 387 pasos salvacunetas, instaláronse 69.331 metros de nova barreira de seguridade e retiráronse ou retranqueáronse 26.506 metros de barreira de seguridade na rede autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Redución do 15% de falecidos e feridos graves por saídas de vía
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	km de cunetas de seguridade executadas Nº de salvacunetas retiradas ou protexidas Ml nova barreira instalada Ml de barreira innecesaria eliminada ou existente retranqueada Ud de bifurcación mellorada
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº accidentes/ano por saída de vía Nº de falecidos e feridos graves/ano por saída de vía

2.6.7 Reto 7: Visión Cero en choques frontais e frontolaterais.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
--	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	---

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Redución do 25 % dos falecidos e feridos graves por choques frontais e frontolaterais.

No **Reto 7 “Visión Cero en choques frontais e frontolaterais”** inclúense as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 7.1.- ACCIÓNES ESPECÍFICAS PARA REFORZAR A SEPARACIÓN DE SENTIDOS

DESCRIPCIÓN	Co obxectivo de reducir a sinistralidade frontal e frontolateral nas estradas convencionais, reforzase a separación de sentidos con elementos físicos, reforzo na pintura da marca viaria central, utilización de marcas resaltadas ou fresadas, pintado da banda central ou elementos de balizamento.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Redución do número de choques frontais e frontolaterais, así como invasións de sentido contrario.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar a accesibilidade, mobilidade e a seguridade viaria na Comunidade Autónoma
INDICADOR DE RENDEMENTO	Km de actuación
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº accidentes/ano choque frontal Nº accidentes/ano choque frontolateral Nº de falecidos e feridos graves/ano choque frontal Nº de falecidos e feridos graves/ano choque frontolateral

2.6.8 Reto 8: Plan específico de mellora da infraestrutura dende a perspectiva da prevención de accidentes.

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
---	--	-------------------------------------	--	--

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Redución do 25% de falecidos e feridos graves en interseccións e accesos.

No **Reto 8 “Plan específico de mellora da infraestrutura dende a perspectiva da prevención de accidentes”** inclúense as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 8.1. - CONSIDERACIÓN DA COMPOÑENTE DE SEGURIDADE VIARIA NA PLANIFICACIÓN E ORDENACIÓN DO TERRITORIO

DESCRICIÓN	No marco do Sistema Seguro, é fundamental incorporar criterios de seguridade viaria desde a fase de planificación; así, o obxectivo desta medida é avaliar a seguridade viaria na elaboración dos informes de planificación e ordenación do territorio. No período 2016-2020 emitíronse un total de 318 informes na rede autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Incluír a perspectiva da seguridade viaria dende a fase de planificación.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Inclusión da perspectiva da seguridade viaria en todos os documentos de planificación e ordenación do territorio
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de informes emitidos
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 8.2. - INCORPORACIÓN DA SEGURIDADE VIARIA NOS PROXECTOS DE ESTRADAS

DESCRICIÓN	Consideración do aspecto da seguridade viaria nos proxectos de estradas, en forma de anexo de seguridade viaria. No período 2016-2020 tramitáronse un total de 91 proxectos con anexo de seguridade viaria na rede autonómica de Galicia.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Incluír a perspectiva da seguridade viaria desde a fase preliminar dun proxecto.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Rexistrar o número de proxectos que inclúan un anexo de seguridade viaria
INDICADOR DE RENDEMENTO	Número de proxectos que inclúan un anexo de seguridade viaria
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 8.3. - CONSTRUCCIÓN DE NOVOS EIXOS DE COMUNICACIÓN

DESCRICIÓN	Esta medida contempla a ampliación da rede viaria mediante a construción de novas vías, que respondan a criterios sociais e de accesibilidade, e que se realicen tendo en conta a seguridade de todos os usuarios. No período 2016-2020 construíronse 52 novos quilómetros de estradas autonómicas que dan servizo á poboación e, ademais, reducen o tráfico de paso en 16 quilómetros de travesías.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar a accesibilidade, mobilidade e a seguridade viaria na Comunidade Autónoma
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Redución do número de accidentes e vítimas na rede
INDICADOR DE RENDEMENTO	Km de novas vías construídas Km de travesías que se evitan coa construción dunha nova estrada
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº accidentes/ano nas travesías alternativas ao novo itinerario.

ACCIÓN 8.4. - ACCIÓNS DE CONSERVACIÓN DA REDE VIARIA

DESCRIPCIÓN	Seguimento dos traballos de conservación ordinaria (por exemplo, limpeza da calzada, colocación e cambio de sinalización, etc.) e extraordinaria (asfaltado con mesturas bituminosas en capas de rodadura) da rede viaria dende a perspectiva da seguridade viaria. No período 2016-2020 investíronse 119 millóns de euros en contratos de conservación e vialidade invernal na rede autonómica. Ademais, investíronse 72 millóns de euros en reforzo de firme, repuxéronse máis de 17.000 sinais e repintáronse máis de 18.000 km de marcas viarias na rede autonómica.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar o estado de conservación da rede viaria, para a mellora da seguridade viaria e da vialidade
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Análise da eficacia das accións de conservación
INDICADOR DE RENDEMENTO	€ de contratos de conservación e vialidade invernal € en accións de reforzo de firme Nº de sinais repostas Km de marcas viarias repintadas Nº de inspeccións principais das obras de paso
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución anual do número de accidentes

ACCIÓN 8.5. - ACCIÓNS EN CAMIÑOS RURAIS: EXECUCIÓN DE OBRAS E CREACIÓN DE NOVOS CAMIÑOS

DESCRIPCIÓN	Consiste na mellora da seguridade viaria nos camiños rurais mediante a execución de obras nos camiños rurais existentes e a creación de novos camiños mediante a reestruturación parcelaria.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural - Consellería de Medio Rural
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Reducir o número de accidentes nos camiños rurais, mellorando as condicións de circulación.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Km de camiños rurais construídos e/ou mellorados Nº de camiños rurais construídos e/ou mellorados
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 8.6.– DESENVOLVEMENTO DA NORMATIVA E RECOMENDACIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA EN INFRAESTRUTURAS

DESCRICIÓN	Continuar co desenvolvemento de normativas e recomendacións en materias de especial interese que requiran un tratamento especial. O desenvolvemento da normativa de accesos, sistemas de protección de motociclistas ou a transposición da Directiva 2019/1936 de seguridade nas infraestruturas viarias, son un exemplo da resposta da administración neste sentido.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Acadar o máximo nivel de seguridade nas estradas.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Adaptar a normativa viaria á realidade da rede viaria de Galicia.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de normativas/recomendacións aprobadas.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA 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

Non pola beiravía do lado
esquerdo sen invadir os carrís

**Escollo o lugar
axeitado para cruzar**

É polo a máxima atención

Fágome ver

Con roupa que
facilite a visibilidade

Xacobeo 21-22

AGORA
DE GALICIA

2.6.9 Reto 9: Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas

Eixos do Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenación do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Vehículos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
--	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	---

Obxectivos estratéxicos:

- ⊕ Optimizar a asistencia ás vítimas de accidentes.
- ⊕ Implantar un sistema piloto de axuda 360º ás vítimas directas e indirectas de accidentes.

No **Reto 9 "Plano de asistencia e apoio integral ás vítimas"** inclúense as seguintes accións para 2022-2025:

ACCIÓN 9.1. - SEGUIMENTO E MELLORA DA ATENCIÓN PRESTADA A TRAVÉS DO CENTRO DE ATENCIÓN A EMERXENCIAS DO CAE 112

DESCRIPCIÓN	Refírese ao servizo de atención ás emerxencias por parte do 112 por accidentes de tráfico.
RESPONSABLE	CAE112 Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA) - Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumentar a capacidade de resposta ante un accidente de tráfico.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Optimizar a xestión do servizo e levar un seguimento das accións realizadas.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de incidencias atendidas polo CAE 112
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de feridos graves/accidentes Nº de feridos leves/accidentes

ACCIÓN 9.2. - AMPLIACIÓN E MELLORA DOS EQUIPOS DOS SERVIZOS DE PROTECCIÓN CIVIL E DE BOMBEIROS

DESCRIPCIÓN	Coa ampliación e mellora de vehículos e equipamentos de protección civil e bombeiros, é posible ter máis capacidade de atención nos accidentes de tráfico e reducir os seus efectos negativos
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumentar a capacidade de resposta ante un accidente de tráfico
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar os vehículos e equipamentos de emerxencias para protección civil e bombeiros
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de vehículos de nova dotación ou mellorados Outros equipamentos
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de feridos graves/accidentes Nº de feridos leves/accidentes

ACCIÓN 9.3. -MELLORA DOS EQUIPOS DE INTERVENCIÓN DOS PARQUES DE BOMBEIROS EN SINISTROS DE TRÁFICO

DESCRIPCIÓN	Recollida de datos extraídos das intervencións dos bombeiros en accidentes de tráfico.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumentar a capacidade de resposta ante un accidente de tráfico
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Revisión das accións levadas a cabo para mellorar o servizo
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de intervencións
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de feridos graves/accidentes Nº de feridos leves/accidentes

ACCIÓN 9.4. - ASISTENCIA PSICOLÓXICA ÁS VÍTIMAS E FAMILIARES

DESCRICIÓN	A través dun Convenio co Colexio Oficial de Psicólogos de Galicia, garátese a atención psicolóxica ás vítimas de accidentes de tráfico e aos seus familiares no lugar onde se produza o sinistro, cando sexa necesario, intervindo mentres dure a situación crítica.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo
COLABORADOR	Colexio Oficial de Psicólogos de Galicia
OBXECTIVO GLOBAL	Dispoñer permanentemente dun servizo de asistencia psicolóxica nos accidentes ou catástrofes.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de mobilizacións Nº de persoas asistidas
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.5. - PARTICIPACIÓN EN PROXECTOS PARA MELLORAR E OPTIMIZAR A EFICIENCIA E CALIDADE NAS ACCIÓNS SANITARIAS DAS VÍTIMAS DE SINISTROS DE TRÁFICO

DESCRICIÓN	Aínda que os niveis de calidade da asistencia sanitaria na Comunidade Autónoma son elevados, a Consellería de Sanidade traballa continuamente na mellora dos protocolos e procedementos de asistencia ás vítimas de accidentes de tráfico; Para iso, a Consellería participa en proxectos a nivel nacional e europeo que lle permiten incorporar boas prácticas e optimizar os seus procedementos, desde a perspectiva da mellora continua.
RESPONSABLE	SERGAS - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellora da asistencia ás vítimas de accidentes de tráfico. Fomento do desenvolvemento de actividades de investigación nos equipos de Asistencia Sanitaria a vítimas de accidentes de tráfico.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de proxectos nos que participa
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.6. - FORMACIÓN PARA A MELLORA DO COÑECEMENTO NA ATENCIÓN AO PACIENTE POLITRAUMATIZADO

DESCRICIÓN	Accións formativas para mellorar o coñecemento do paciente politraumatizado, que se caracteriza por presentar unha ou varias lesións de orixe traumática, algunhas delas de risco vital. Trátase de patoloxías que requiren unha actuación adecuada no lugar do accidente e un rápido traslado a un centro hospitalario.
RESPONSABLE	SERGAS - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar a atención ao paciente politraumatizado Potenciar a comunicación e coordinación entre Atención Primaria e Atención Especializada
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Reducir o grao de lesividade do paciente
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de cursos impartidos. Nº de sanitarios formados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.7. - ELABORACIÓN DE PROCEDEMENTOS DE ACTUACIÓN CONXUNTA DE PRIMEIROS INTERVENIENTES EN SINISTROS

DESCRICIÓN	Tendo en conta que no lugar do sinistro é necesaria a activación e actuación complementaria entre os grupos intervinientes (control de riscos, atención sanitaria, normalización viaria e investigación de accidentes), trátase de construír grupos de traballo nos que participen os axentes implicados na atención ao accidente, co fin de desenvolver protocolos de actuación conxunta.
RESPONSABLE	SERGAS - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar a asistencia inicial prestada aos accidentados
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Mellorar a seguridade de todos os implicados e do resto de usuarios da vía
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de grupos formados. Nº de procedementos comúns desenvolvidos. Nº de simulacros conxuntos realizados
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 9.8. - OPTIMIZACIÓN DA RESPONSA A SINISTROS DE TRÁFICO NO MEDIO RURAL E URBANO

DESCRICIÓN	Trátase de ofrecer as alternativas de xestión máis axeitadas á situación de cada sinistro, para que se envíen os recursos necesarios, tendo en conta a dispoñibilidade de medios no medio urbano e rural.
RESPONSABLE	SERGAS - Consellería de Sanidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Mellorar os protocolos de actuación en caso de accidentes no rural e urbano
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Redución dos tempos de resposta en caso de sinistro viario
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital básico en núcleo urbano Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital avanzado en zonas urbanas Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital básico no rural Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital avanzado no rural
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de feridos graves/accidentes Nº de feridos leves/accidentes

ACCIÓN 9.9. - AXUDA ÁS VÍTIMAS E FAMILIARES NO POSTACCIDENTE

DESCRICIÓN	Aplicación de protocolo de actuación para prestación de asesoramento legal, apoio e asistencia emocional ás/aos accidentados/as de tráfico e ás/aos seus familiares, poñendo á súa disposición axuda psicolóxica para superar os falecementos ou as lesións graves que sofren as vítimas dun accidente no período de tempo posterior ao sinistro.
RESPONSABLE	Consellería de Sanidade - SERGAS
COLABORADOR	FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO (Convenio de colaboración entre o Servizo Galego de Saúde e a Fundación A Víctimas de Tráfico para a axuda a pacientes vítimas de accidentes de tráfico)
OBXECTIVO GLOBAL	Contar cun servizo de axuda e asistencia psicolóxica ás vítimas de accidentes de tráfico e as súas familias no tempo posterior ao accidente.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de persoas asistidas
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

2.6.10 Reto 10: Acci3ns espec3ficas centradas en grupos ou situaci3ns de especial risco ou vulnerabilidade.

Eixos do Plan Global para a D3cada de Acci3n para a Seguridade Viaria 2021-2030 cos que se relaciona:

Eixe 1: Transporte multimodal e ordenaci3n do territorio.	Eixe 2: Infraestrutura segura.	Eixe 3: Veh3culos seguros	Eixe 4: Uso seguro das estradas.	Eixe 5: Resposta tras os accidentes.
--	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	---

Obxectivos estrat3gicos:

- ⊕ Realizar polo menos 10 acci3ns anuais orientadas a grupos obxectivo.

No **Reto 10 "As acci3ns espec3ficas centradas en grupos ou situaci3ns de especial risco ou vulnerabilidade"** inclúense as seguintes acci3ns para 2022-2025:

ACCI3N 10.1. - POSTA EN VALOR DA INSPECCI3N T3CNICA DE VEH3CULOS COMO INSTRUMENTO DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA

DESCRICI3N	Elaboraci3n e difusi3n de estad3sticas sobre Inspecci3n T3cnica de Veh3culos, nas que se po3a de manifesto a importancia do 3ptimo mantemento dos veh3culos para unhas mellores condi3ns de seguridade no contexto do "Sistema Seguro".
RESPONSABLE	Direcci3n Xeral de Planificaci3n Enerx3tica e Recursos Naturais - Conseller3a de Econom3a, Empresa e Innovaci3n
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Acadar un maior co3ecemento do estado do parque como un dos factores que inflúen na seguridade viaria.
OBXECTIVO ESPEC3FICO	Acadar un 100% de presentaci3n ante a Inspecci3n T3cnica de Veh3culos.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Porcentaxe de veh3culos recollidos na estad3stica. Nº de informes anuais.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evoluci3n da aparici3n de defectos no veh3culo como factor concorrente de sinistros.

ACCIÓN 10.2. - ACCIÓNS DE CONTROL DO TRANSPORTE POR ESTRADA

DESCRICIÓN	As accións de control do transporte por estrada, tanto de viaxeiros como de mercadorías, céntranse no respecto dos tempos de condución e do uso do tacógrafo, así como nos posibles excesos de peso, a correcta estiba da carga e os cursos de capacitación profesional de condutores (CAP).
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Infraestruturas e Mobilidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Lograr que o transporte de viaxeiros e mercadorías se realice nas máximas condicións de seguridade.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Comprobar o cumprimento das normas no transporte profesional.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de xornadas controladas en tempos de condución e descanso e utilización do tacógrafo mediante control en empresas. Nº de vehículos controlados en controis de exceso de peso. Nº de infraccións detectadas en canto aos tempos de condución e descanso. Nº de infraccións detectadas en termos de exceso de peso Nº de infraccións detectadas por falta ou deficiencias na autorización de transporte Nº de cursos CAP controlados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de accidentes e vítimas no transporte colectivo de viaxeiros e mercadorías

ACCIÓN 10.3. - ACCIÓNS DE CONTROL DO TRANSPORTE POR ESTRADA - TACÓGRAFOS

DESCRICIÓN	Co fin de permitir a correcta verificación do funcionamento dos tacógrafos, verificaranse as redes de instalación e verificación de tacógrafos dixitais.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais - Consellería de Economía, Empresa e Innovación
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Lograr que o transporte de viaxeiros e mercadorías se realice nas máximas condicións de seguridade.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Comprobar o cumprimento das normas no transporte profesional en relación co uso correcto do tacógrafo.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de talleres oficiais onde se pode realizar a instalación e verificación de tacógrafos dixitais.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Nº de accidentes e vítimas no transporte colectivo de viaxeiros e mercadorías

ACCIÓN 10.4. - CONSULTA PÚBLICA DE TALLERES HABILITADOS

DESCRIPCIÓN	Xeración do servizo de consulta pública dos talleres de reparación de vehículos, que permite aos cidadáns comprobar se o taller ao que vai levar o vehículo está correctamente habilitado.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais - Consellería de Economía, Empresa e Innovación
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Contribuír a mellorar a seguridade do parque de vehículos
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de consultas realizadas
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN 10.5. - MEDIDAS PARA REDUCIR A SINIESTRALIDADE CON FAUNA

DESCRIPCIÓN	A frecuente irrupción de animais salvaxes na estrada xera accidentes moi frecuentes polo seu atropelo, no conxunto das estradas de Galicia, en xeral con consecuencias non moi graves en canto a falecidos e feridos. Neste sentido, co fin de evitar a presenza de animais na estrada, cando se organicen campañas de caza, evítase que os animais poidan fuxir cara ás estradas, e desenvolveranse manuais de boas prácticas e cursos específicos para previr accidentes asociados ás actividades de caza.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Patrimonio Natural - Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda
COLABORADOR	Federación Galega de Caza (cursos específicos de prevención de accidentes asociados á caza)
OBXECTIVO GLOBAL	Diminución do número de accidentes provocados pola entrada de animais na calzada.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de batidas de caza Nº de manuais de boas prácticas elaborados Nº de cursos sobre seguridade na caza e primeiros auxilios
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución dos sinistros con vítimas e sen vítimas con implicación de fauna silvestre.

ACCIÓN 10.6. - SEGUIMIENTO DOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES CON ANIMAIS (TCAA)

DESCRIPCIÓN	Procederáase ao seguimento dos tramos nos que se concentran os accidentes nos que se viron involucrados animais que irrompen na calzada. Valoráranse as medidas necesarias para reducir a sinistralidade, reforzando, se é o caso, o peche perimetral das vías valadas, ou con outras medidas (rozas en marxes, accións con elementos reflectores, repelentes/atraentes olfactivos, etc.).
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Diminución do número de accidentes provocados pola irrupción dun animal na calzada.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de atropelos de animais en tramos con valado reforzado
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Evolución dos sinistros con vítimas e sen vítimas con implicación de fauna.

ACCIÓN 10.7. - CHARLAS INFORMATIVAS SOBRE SEGURIDADE VIARIA EN CENTROS SOCIOCOMUNITARIOS DE BENESTAR

DESCRIPCIÓN	Impartición de charlas informativas sobre seguridade viaria nos Centros Sociocomunitarios de Benestar, dirixidas a persoas maiores.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Inclusión Social - Consellería de Política Social
COLABORADOR	Dirección Xeral de Tráfico
OBXECTIVO GLOBAL	Dar a coñecer ao maior número posible de persoas a importancia da seguridade viaria.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	Eliminar o número de falecidos e feridos graves maiores.
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de charlas celebradas Nº de persoas maiores informadas
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	Sinistros, falecidos, feridos graves e leves en contornas urbanas e interurbanas.

2.7 Outras accións estratéxicas

Neste apartado inclúense outras accións fundamentais de mellora da seguridade viaria que se desenvolverán no marco do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, que non poden encaixarse en ningún dos retos anteriores pola súa transversalidade.

ACCIÓN A - ADHESIÓN DA XUNTA DE GALICIA Á CARTA EUROPEA DE SEGURIDADE VIARIA

DESCRICIÓN	A Carta Europea de Seguridade Viaria é unha iniciativa da Comisión Europea que supón a maior plataforma en materia de seguridade viaria para a sociedade civil. Preto de 4.000 entidades públicas e privadas (das que máis de 1.000 son españolas) comprometéronse con esta Carta e desenvolveron diferentes iniciativas relacionadas coa seguridade viaria para diferentes públicos. Os obxectivos deste tratado son diversos. Por unha banda, fomentar e apoiar que asociacións, escolas, universidades, empresas e autoridades locais europeas tomen medidas de seguridade viaria en Europa. Doutra banda, facilitar a adquisición e o intercambio de coñecementos de materia de seguridade viaria na Unión Europea entre os membros da sociedade civil.
RESPONSABLE	Axencia Galega de Infraestruturas
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Reforzar o compromiso institucional da Xunta de Galicia coa redución da sinistralidade.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Formalización da adhesión e actualización anual.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-



ACCIÓN B - PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

DESCRIPCIÓN	O Plan de transporte público de Galicia é un instrumento para a modernización do transporte regular de viaxeiros por estrada e busca implantar un modelo que se adapte ás necesidades de mobilidade dos galegos do século XXI. Ten tres liñas estratéxicas de actuación: fomentar a mobilidade en todos os núcleos de poboación de Galicia, en condicións de calidade e eficiencia; potenciar o uso do transporte público, con diferentes facilidades aos usuarios; e facilitar a intermobilidade para reforzar o transporte público fronte aos vehículos privados.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Infraestruturas e Mobilidade
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumentar o número de viaxes realizadas en transporte regular.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Municipios adheridos ao plan a través das Áreas de Transporte Metropolitano ou da Área de Transporte de Galicia. Número de tarxetas de transporte expedidas Número de tarxetas "Xente Nova" emitidas Servizos prestados (veh * km/ano) Liñas de servizo (total / compartida / baixo demanda) Viaxes (total / xeral / escolar / xeral en autobuses compartidos)
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-




ACCIÓN C - IMPLANTACIÓN DE TECNOLOXÍA PARA MELLORAR A SEGURIDADE VIARIA

DESCRIPCIÓN	<p>Propóñense as seguintes accións:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar a situación actual das estradas de Galicia de fronte ao despregamento da futura mobilidade automatizada e conectada, realizando unha clasificación das súas características físicas e dixitais, todo iso co obxectivo de recoller os requisitos das mesmas e preparar os plans necesarios de mellora. • Promover o despregamento de tecnoloxías de conectividade (ITS- G5, 5 G, MEC, ...) e sistemas cooperativos, na rede de estradas de Galicia e nos centros de xestión de tráfico para prover información de situacións potencialmente perigosas na vía (atascos, accidentes, obras, situación meteorolóxica adversa, presenza de animais salvaxes, usuarios vulnerables, ...). • Realizar pilotos de proba coas novas tecnoloxías de conectividade e sensorización, así como de novos esquemas de mobilidade, analizando os casos de uso que máis poden contribuir á mellora da seguridade das estradas, baseándose nos datos de accidentalidade (usuarios vulnerables, traballadores na vía, presenza de animais salvaxes en estradas rurais). Todo eles co obxectivo de converter a Galicia nunha das zonas referentes de Europa para o test dos novos modelos e solucións de mobilidade conectada e automatizada. • Campañas de formación e información dos últimos avances en materia de sistemas intelixentes de transporte (vehículo automatizado e conectado, novos sistemas de xestión e vixilancia do tráfico, dixitalización de estradas...), tanto para Administracións, corpos policiais, Garda Civil de Tráfico, como para cidadáns.
RESPONSABLE	Administracións titulares de estradas Axencia Galega de Infraestruturas (RAEGA)
COLABORADOR	Dirección Xeral de Tráfico (DXT) Axentes sociais Fabricantes de automóviles CTAG
OBXECTIVO GLOBAL	Apoiar a implantación da tecnoloxía como medio para mellorar a seguridade da circulación.
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de proxectos realizados.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-

ACCIÓN D - PROGRAMA DE OBTENCIÓN DO PERMISO DE CONDUCIR PARA PERSOAS EN RISCO DE EXCLUSIÓN SOCIAL

DESCRICIÓN	Actividade especificamente desenvolvida para persoas en risco de exclusión social, a realizar por entidades locais ou entidades de iniciativa social, co apoio económico da Xunta de Galicia a través do Fondo Social Europeo. A obtención do carné de conducir xera novas oportunidades de inserción laboral e social, aproveitando tamén para concienciar e sensibilizar sobre a seguridade viaria.
RESPONSABLE	Dirección Xeral de Inclusión Social - Consellería de Política Social
COLABORADOR	-
OBXECTIVO GLOBAL	Aumento da concienciación da cidadanía sobre a seguridade viaria
OBXECTIVO ESPECÍFICO	-
INDICADOR DE RENDEMENTO	Nº de participantes no programa.
INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO	-





**3.0 CLASIFICACIÓN
DAS ACCIÓNS
DO PLAN DE
SEGURIDADE
VIARIA DE
GALICIA
2022-2025**

Este apartado recolle todas as accións incluídas no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 clasificadas en grandes grupos:

- ⊕ Educación e formación.
- ⊕ Comunicación.
- ⊕ Regulamento.
- ⊕ Control.
- ⊕ Infraestrutura.
- ⊕ Investigación.
- ⊕ Tecnoloxía.
- ⊕ Asistencia.
- ⊕ Alianzas.



EDUCACIÓN E FORMACIÓN

ACCIÓN 3.1. - CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA PARA USUARIOS DE MOTOCICLETA	ACCIÓN 4.10. - ACCIÓNS FORMATIVAS PARA TRABALLADORES DO TRANSPORTE PÚBLICO E CONDUTORES PROFESIONAIS	ACCIÓN 4.12.- MATERIA DE LIBRE CONFIGURACIÓN "MOBILIDADE ESCOLAR SOSTIBLE E SEGURA"	ACCIÓN 4.14. - ELABORACIÓN DE MATERIAIS DIDÁCTICOS OU PEDAGÓXICOS SOBRE A MOBILIDADE ORIENTADOS AO CONTEXTO EDUCATIVO
ACCIÓN 4.16. - ACCIÓNS FORMATIVAS CON CONTIDOS DE EDUCACIÓN VIARIA PARA O PROFESORADO	ACCIÓN 4.17.- ACCIÓNS FORMATIVAS CON CONTIDOS SOBRE EDUCACIÓN VIARIA PARA ADULTOS EN RÉXIME PENAL	ACCIÓN 4.18. - FORMACIÓN ESPECÍFICA EN SEGURIDADE VIARIA PARA POLICÍA LOCAL E AGRUPACIÓNS DE VOLUNTARIOS NA INTERVENCIÓN DE ACCIDENTES EN ESTRADA	ACCIÓN 4.20. - ACTIVIDADES DE FORMACIÓN EN SEGURIDADE VIARIA PARA EMPREGADOS PÚBLICOS
ACCIÓN D - PROGRAMA PARA OBTENCIÓN DO PERMISO DE CONDUCIR PARA PERSOAS EN RISCO DE EXCLUSIÓN SOCIAL			





COMUNICACIÓN

ACCIÓN 1.4. - REPARTICIÓN DE ELEMENTOS REFLECTORES PARA USUARIOS VULNERABLES – PEÓNS	ACCIÓN 2.2. - REPARTICIÓN DE ELEMENTOS REFLECTORES PARA USUARIOS VULNERABLES - CICLISTAS	ACCIÓN 4.1. - CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDADE VIARIA	ACCIÓN 4.3. - PROGRAMA "CAMBIO DE SENTIDO"
ACCIÓN 4.4. - INTERVENCIÓNS INFORMATIVAS PARA A PREVENCIÓN DO CONSUMO DE SUBSTANCIAS PSICOACTIVAS NOS ESPAZOS PÚBLICOS DE OCIO E BOTELLÓN	ACCIÓN 4.5. - CANLE DE DIFUSIÓN DA SEGURIDADE VIARIA Á CIDADANÍA "XANELA ABERTA Á FAMILIA"	ACCIÓN 4.7. - CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDADE VIARIA ENTRE OS TRABALLADORES	ACCIÓN 4.8. - XORNADAS TÉCNICAS SOBRE SEGURIDADE VIARIA NO ÁMBITO LABORAL
ACCIÓN 4.9. - ACCIÓNS DE SENSIBILIZACIÓN COA POBOACIÓN INFANTIL	ACCIÓN 4.11. - ITINERARIO ESCOLAR SEGURO - PLAN PROXECTA	ACCIÓN 4.13. - PORTAL ESPECÍFICO DE SEGURIDADE VIARIA	ACCIÓN 4.15. - PROGRAMA DE MOBILIDADE SOSTIBLE E SEGURO - PLAN PROXECTA
ACCIÓN 4.18. - CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDADE VIARIA DIRIXIDAS A PAIS E FILLOS	ACCIÓN 10.7. - CHARLAS INFORMATIVAS SOBRE SEGURIDADE VIARIA EN CENTROS SOCIOCOMUNITARIOS DE BENESTAR		



REGULAMENTO

ACCIÓN 8.1. - CONSIDERACIÓN DA COMPOÑENTE DE SEGURIDADE VIARIA NA PLANIFICACIÓN E ORDENACIÓN DO TERRITORIO	ACCIÓN 8.2. - INCORPORACIÓN DA SEGURIDADE VIARIA NOS PROXECTOS DE ESTRADAS	ACCIÓN 8.6.- DESENVOLVEMENTO DA NORMATIVA E RECOMENDACIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA EN INFRAESTRUTURAS
ACCIÓN B - PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA		


CONTROL

ACCIÓN 10.1. - POSTA EN VALOR DA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS COMO INSTRUMENTO DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	ACCIÓN 10.2. - ACCIÓNS DE CONTROL DO TRANSPORTE POR ESTRADA	ACCIÓN 10.3. - ACCIÓNS DE CONTROL DO TRANSPORTE POR ESTRADA - TACÓGRAFOS
ACCIÓN 10.4. - CONSULTA PÚBLICA DOS TALLERES HABILITADOS	ACCIÓN 10.5. - MEDIDAS PARA REDUCIR A SINIESTRALIDADE CON FAUNA	ACCIÓN 10.6. -SEGUIMIENTO DOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES CON ANIMAIS (TCAA)


INFRAESTRUTURAS

ACCIÓN 1.1. - CONSTRUCCIÓN DE BEIRARÚAS E SENDAS PEONÍS	ACCIÓN 1.2. - MELLORA DA SEGURIDADE EN TRAVESÍAS, PASOS PEONÍS E CRUCES SEN PRIORIDADE	ACCIÓN 1.3. - MELLORA DA ACCESIBILIDADE E SEGURIDADE DAS PARADAS DE AUTOBÚS	ACCIÓN 2.1. - CONSTRUCCIÓN DE CARRÍS BICI
ACCIÓN 3.2. - INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS EN BARREIRAS DE SEGURIDADE	ACCIÓN 5.1. - PLAN DE IDENTIFICACIÓN E XESTIÓN DOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES E OUTRAS ACCIÓNS DE SEGURIDADE VIARIA	ACCIÓN 5.2. - MELLORA DE INTERSECCIÓNS E ACCESOS	ACCIÓN 6.1. - MELLORA DA SEGURIDADE DAS MARXES DAS ESTRADAS
ACCIÓN 7.1. - ACCIÓNS ESPECÍFICAS PARA REFORZAR A SEPARACIÓN DE SENTIDOS	ACCIÓN 8.3. - CONSTRUCCIÓN DE NOVOS EIXOS DE COMUNICACIÓN	ACCIÓN 8.4. - ACCIÓNS DE CONSERVACIÓN DA REDE VIARIA	ACCIÓN 8.5. - ACCIÓNS EN CAMIÑOS RURAIS: EXECUCIÓN DE OBRAS E CREACIÓN DE NOVOS CAMIÑOS


INVESTIGACIÓN

ACCIÓN 4.6. - ANÁLISE DA ACCIDENTALIDADE LABORAL POR SINISTROS DE TRÁFICO NO MARCO DO OBSERVATORIO GALEGO DAS CONDIÇÕES DE TRABALLO DO ISSGA
--


TECNOLOXÍA

ACCIÓN 4.2. - REPARTICIÓN DE DISPOSITIVOS LUMINOSOS V-16	ACCIÓN C - IMPLANTACIÓN DE TECNOLOXÍA PARA MELLORAR A SEGURIDADE VIARIA
--	---



ASISTENCIA

ACCIÓN 9.1. - SEGUIMIENTO E MELLORA DA ATENCIÓN PRESTADA A TRAVÉS DO CENTRO DE CONTROL DE EMERXENCIAS DO CAE 112	ACCIÓN 9.2. - AMPLIACIÓN E MELLORA DOS EQUIPOS DOS SERVIZOS DE PROTECCIÓN CIVIL E DE BOMBEIROS	ACCIÓN 9.3. - MELLORA DOS EQUIPOS DE INTERVENCIÓN DOS PARQUES DE BOMBEIROS EN SINISTROS DE TRÁFICO
ACCIÓN 9.4. - ASISTENCIA PSICOLÓXICA ÁS VÍTIMAS E FAMILIARES	ACCIÓN 9.5. - PARTICIPACIÓN EN PROXECTOS PARA MELLORAR E OPTIMIZAR A EFICIENCIA E CALIDADE NAS ACCIÓNS SANITARIAS DAS VÍTIMAS DE SINISTROS DE TRÁFICO	ACCIÓN 9.6. - FORMACIÓN PARA A MELLORA DO COÑECEMENTO NA ATENCIÓN AO PACIENTE POLITRUMATIZADO
ACCIÓN 9.7. - ELABORACIÓN DE PROCEDEMENTOS DE ACTUACIÓN CONXUNTA DE PRIMEIROS INTERVENIENTES EN SINISTROS	ACCIÓN 9.8. - OPTIMIZACIÓN DA RESPOSTA A SINISTROS DE TRÁFICO NO MEDIO RURAL E URBANO	ACCIÓN 9.9. - AXUDA AS VÍTIMAS E FAMILIARES NO POSTACCIDENTE

ALIANZAS

ACCIÓN A - ADHESIÓN DA XUNTA DE GALICIA Á CARTA EUROPEA DE SEGURIDADE VIARIA

O seguinte gráfico fai referencia á representatividade do número de accións segundo a súa clasificación anterior:

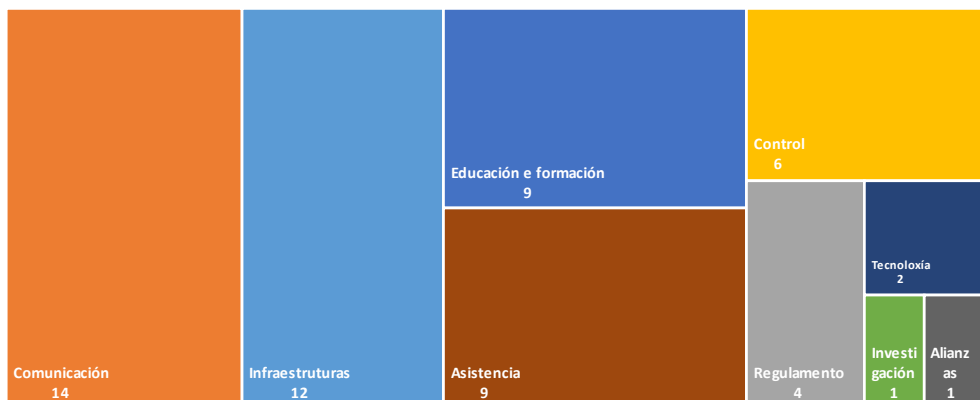


Gráfico 37: Distribución de accións por tipo (Fonte: elaboración propia).



**4.0 XESTIÓN DO PLAN
DE SEGURIDADE
VIARIA DE GALICIA
2022-2025**

4.1 Seguimento

A medición dos resultados da seguridade viaria é fundamental para unha correcta xestión das estradas. Nun enfoque de sistema seguro necesítase información sobre a exposición ao risco (volumes de tráfico, datos de poboación), resultados finais (mortos e feridos graves) e resultados intermedios (por exemplo, niveis de uso dos accesorios de seguridade, etc.), todo iso co obxectivo dunha mellor comprensión das tendencias en mobilidade e de todas as estradas nas que se producen accidentes.

O avance cara aos obxectivos de seguridade viaria está influenciado por moitos factores. Entre eles están os factores externos, como as tendencias económicas, de tráfico e demográficas; o nivel de ambición e a xestión estreita dos obxectivos; o alcance, a calidade e a cantidade da intervención sistemática e a medida en que abordan os retos e metas, así como a execución institucional.

O informe de seguimento consistirá nunha avaliación apoiada por datos cuantitativos. Nel realizarase a valoración do que se conseguiu ata o momento, se é suficiente para cumprir o obxectivo do ano 2025 e en que ámbitos poden introducirse melloras nas dimensións de xestión da seguridade viaria consideradas no Plan.

O estudo centrarase no período "estratéxico" 2022-2023 para a aplicación do plan, e no período obxectivo (2024-2025), e abordará polo menos as seguintes cuestións, na medida en que a información dispoñible o permita:

- ⊕ Que se conseguiu ata o de agora: que resultados e tendencias en materia de seguridade viaria poden relacionarse coas iniciativas da UE e en que ámbitos poden introducirse melloras?
- ⊕ Segue sendo pertinente e realista o obxectivo estratéxico de reducir nun 25% o número de mortes na estrada, tendo en conta a magnitude e as características dos problemas de seguridade viaria na rede galega na actualidade?
- ⊕ Que obxectivos adicionais, por exemplo, sobre as lesións graves, serían pertinentes?
- ⊕ Seguen sendo de aplicación os obxectivos das orientacións políticas en materia de seguridade viaria en relación cos principais problemas e retos actuais da seguridade viaria?

4.2 Oficina de seguimento

Co fin de controlar o cumprimento dos obxectivos, na metade da vixencia do Plan constituirase unha Mesa de Seguimento do Plan, dirixida pola Axencia Galega de Infraestruturas.

4.3 Tarefas

- ⊕ Constitución da mesa de seguimento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia
- ⊕ Celebración da segunda reunión con Consellerías:
 - * Organización da convocatoria
 - * Preparación da Orde do Día e da documentación necesaria (presentación, folletos, documentación escrita, etc.).
 - * Levantamento de acta
 - * Elaboración do informe da reunión.
- ⊕ Celebración da terceira xornada de actores implicados:
 - * Organización da convocatoria
 - * Preparación da Orde do Día e da documentación necesaria (presentación, folletos, documentación escrita, etc.).
 - * Levantamento de acta
 - * Elaboración do informe da reunión

Unha vez rematado o Informe de Seguimento do Plan, alimentado coas conclusións da Mesa de Seguimento, elaborárase a actualización do Plan de Seguridade Viaria de Galicia.

Alcance do Informe de seguimento:

- ⊕ Análise e valoración da evolución da sinistralidade a nivel xeral, segundo os últimos datos dispoñibles
- ⊕ Revisión do cumprimento dos obxectivos establecidos no Plan
- ⊕ Avaliación e actualización das accións incluídas no Plan
- ⊕ Avaliación das accións que deberían ser eliminadas
- ⊕ Avaliación das accións que se deben reformular en canto ao seu alcance ou definición de novos indicadores.
- ⊕ Conclusións.
- ⊕ Observacións e propostas resultantes da segunda reunión coas Consellerías
- ⊕ Observacións e propostas resultantes da terceira reunión cos Axentes Sociais

REFERENCIAS

Consello Australiano do Transporte. (2011). Estratexia Nacional de Seguridade Viaria 2011-2020.

Consello Canadiense de Administradores de Transporte Motorizado. (2016). Estratexia de seguridade viaria de Canadá 2025. Cara a cero: as estradas máis seguras do mundo.

Comisión Europea. (2011). Libro Branco do Transporte. Folla de ruta cara a un espazo único europeo de transporte: para unha política de transportes competitiva e sostible.

Comisión Europea. (2018). Comunicación da Comisión ao Parlamento Europeo, ao Consello, ao Comité Económico e Social Europeo e ao Comité das Rexións. Europa en movemento. Mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa.

Comisión Europea. (2019). Documento de traballo dos servizos da Comisión. Plan Estratéxico da Unión Europea en Seguridade Viaria 2021-2030 - Próximos pasos para Visión Cero.

(2020). COMUNICACIÓN DA COMISIÓN AO PARLAMENTO EUROPEO, O CONSELLO, O COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEO E O COMITÉ DAS REXIONES. Estratexia de mobilidade sostible e intelixente: orientar o transporte europeo para o futuro.

(2018). COMUNICACIÓN DA COMISIÓN AO PARLAMENTO EUROPEO, O CONSELLO, O COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEO E O COMITÉ DAS REXIONES. No camiño da mobilidade automatizada: unha estratexia da UE para a mobilidade do futuro.

Comisión de Seguridade Viaria de Dinamarca. (2021). Plan de Acción 2021-2030 - Resumo.

(2020). Declaración de Estocolmo. Terceira Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade Viaria: Acadar os Obxectivos Mundiais para 2030.

Consellería de Infraestruturas, Transportes, Desenvolvemento Rexional e Comunicacions. Australia. (2021). Estratexia Nacional de Seguridade Viaria 2021-30. Borrador de Consulta.

Dirección Xeral de Tráfico. (2020). Políticas internacionais de seguridade viaria relevantes para a década 2021-2030.

Dirección Xeral de Tráfico. (2021). Nota de prensa: 1.370 persoas morreron en accidentes de tráfico en 2020.

Dirección Xeral de Tráfico. (2021). Estratexia de Seguridade Viaria 2021-2030. Borrador.

DIRECTIVA (UE) 2019/1936 DO PARLAMENTO EUROPEO E DO CONSELLO, do 23 de outubro de 2019, pola que se modifica a Directiva 2008/96/CE sobre xestión da seguridade das infraestruturas. (2019).

ERTRAC. (2019). Folla de ruta de transporte seguro por estrada. Cara a Visión Cero: estradas sen vítimas.

Comisión Europea. (2017). Camións máis seguros para todos. Guía de boas prácticas da UE.

Comisión Europea. (2018). Europa en movemento. Mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa. Anexo 1: Plan de Acción Estratéxico en Seguridade Viaria.

Comisión Europea. (2018). Traballos preparatorios para unha estratexia da UE de seguridade viaria 2020-2030.

Comisión Europea. (2020). MARCO DA POLÍTICA DE SEGURIDADE VIARIA DA UE 2021 - 2030. Próximos pasos cara a "Visión Cero".

Observatorio Europeo da Seguridade Viaria. Comisión Europea. (2018). Integración da seguridade viaria noutros ámbitos políticos: sinerxías e conflitos.

Consello Europeo de Seguridade no Transporte. (2019). Plan de acción estratéxico da UE sobre seguridade viaria.

Consello Europeo de Seguridade no Transporte. (2021). Clasificación do progreso da UE en materia de seguridade viaria. 15o informe do índice de seguridade viaria.

Fundación Mapfre. (2015). Plans Estratéxicos Europeos de Seguridade Viaria.

Generalitat de Catalunya e Servei Català de Trànsit. (2017). Plan de Seguridade Viaria 2019-2020.

Generalitat de Catalunya. Servizo Catalán de Tráfico. (2014). Plan Estratéxico de Seguridade Viaria de Cataluña 2014-2020.

Generalitat Valenciana. (2017). Plan Director de Seguridade Viaria.

Instalación Mundial de Seguridade Viaria. (2020). Informe anual GRSF 2020.

Asociación Mundial para a Seguridade Viaria. (2017). Cara ao 12 voluntario global.

Goberno de Aragón. (2011). Plan Integral de Seguridade Viaria 2011-2020.

Goberno de Navarra. (2013). Estratexia de Seguridade Viaria de Navarra 2013-2020.

Goberno vasco. (2015). Plan Estratéxico de Seguridade Viaria e Mobilidade Segura e Sostible 2015-2020.

Consellería de Infraestruturas e Xestión da Auga, Consellería de Xustiza e Seguridade e outros. Países Baixos. (2019). Seguridade porta a porta. Plan estratéxico de seguridade viaria 2030: unha visión conxunta sobre o enfoque da política de seguridade viaria.

Ministerio de Transportes, Obras Públicas e Xestión da Auga. Países Baixos. (2009). Plan Estratéxico de Seguridade Viaria 2008-2020.

Goberno de Nova Zelandia. (2019). Camiño ao Cero. Plan de Acción 2020-2022.

Goberno de Nova Zelandia. (2019). Camiño ao Cero. Estratexia de seguridade viaria de Nova Zelandia 2020-2030.

Observatorio Nacional de Seguridade Viaria. Dirección xeral de circulación. (2020). Políticas internacionais de seguridade viaria relevantes para a década 2021-2030.

OCDE. Foro Internacional do Transporte. (2008). Gol Cero. Obxectivos ambiciosos para a seguridade viaria e o foco nun Sistema Seguro.

Organización das Nacións Unidas. (2016). Mobilizando o transporte sostible para o desenvolvemento.

Organización das Nacións Unidas. (2017). Nova Axenda Urbana.

Organización das Nacións Unidas. (2018). Resolución aprobada pola Asamblea

- Xeral do 31 de agosto de 2020. Mellora da seguridade viaria.
- Organización das Nacións Unidas. (sf). Axenda para o Desenvolvemento Sostible. Obtido en <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>.
- Organización Mundial da Saúde. (2017). Salve Vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridade viaria. .
- Organización Mundial da Saúde. (2018). Desenvolvemento de indicadores para obxectivos de rendemento globais voluntarios para factores de risco e mecanismos de prestación de servizos de seguridade viaria.
- Organización Mundial da Saúde. (2019). Plan Global para a Década de Acción para a Seguridade Viaria 2011-2020.
- PIARC. (2019). A aplicación das Políticas Nacionais sobre o Sistema Seguro: Un reto.
- PIARC. (sf). Manual de seguridade vial. Obtido de <https://roadsafety.piarc.org/es>
- (2020). Salvar vidas máis aló de 2020: próximos pasos. Recomendacións do Grupo de Expertos Académicos para a
- Terceira Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade Viaria.
- Administración sueca de transportes. (2019). Plan de acción para unha circulación segura 2019-2022.
- Fondo Fiduciario das Nacións Unidas para a Seguridade Viaria. (2018). Plan Marco de Acción Mundial para a Seguridade Viaria.
- Banco Mundial. (2019). Folla de ruta global de acción. Cara á Mobilidade Sostible.
- Banco Mundial. (2019). Folla de ruta global de acción. Cara á Mobilidade Sostible. Ponencia 5 - Seguridade.
- Organización Mundial da Saúde, Nacións Unidas (2021). Plan global. Década de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030.
- World Resources institute, Global Road Safety Facility (2018). Sostible e seguro: unha visión e orientación para cero mortes por estrada
- Xunta de Galicia. (2011). Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015.
- Xunta de Galicia. (2016). Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020.

REFERENCIAS EN LIÑA

Instituto Nacional de Estadística

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

Dirección Xeral de Tráfico

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

- ⊕ Principais cifras de sinistralidade viaria. España 2019
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2019
- ⊕ Anuario Estatístico de accidentes 2018
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2017
- ⊕ Anuario Estatístico de accidentes 2016
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2015
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2014
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2013
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2012
- ⊕ Anuario Estatístico de Accidentes 2011

Axencia Galega de Infraestruturas

<https://infraestructurasemobilidade.xunta.gal/>

- ⊕ Memoria de Seguridade Viaria 2020
- ⊕ Memoria de Seguridade Viaria 2019
- ⊕ Memoria de Seguridade Viaria 2018
- ⊕ Memoria de Seguridade Viaria 2017
- ⊕ Memoria de Seguridade Viaria 2016
- ⊕ Memoria de Seguridade Viaria 2015
- ⊕ Memoria de tráfico 2020

"A bicicleta e o scooter en tempos de pandemia nas zonas urbanas españolas".

Informe de resultados abril 2021. Rede de Cidades pola Bicicleta.

https://www.ciudadesporlabicycle.org/wp-content/uploads/2021/05/1314_BicyPatineteCOVID_Informe-OK.pdf

"Cifras do sector da bicicleta en 2020". AMBE, Asociación de Marcas e

Bicicletas de España

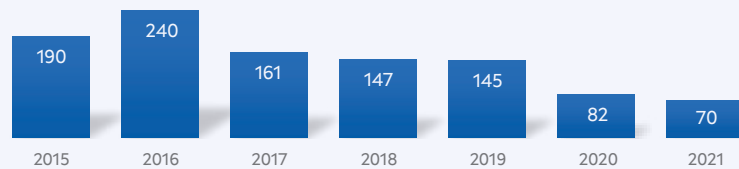
http://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020_AMBE_resumen.pdf

ANEXO 1. Análise da eficacia das accións en Tramos de Concentración de Accidentes

A partir do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020, iniciouse un programa de accións de seguridade viaria nos Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) da RAEGA. Co obxectivo de identificar as melloras resultantes destas medidas, realizouse unha diagnose da evolución dos accidentes con vítimas neste tramos. Os TCA actualízanse ano a ano, polo que varían en lonxitude e ubicación. Debido a isto, para a análise da eficacia das accións realizadas acordouse como referencia tomar os tramos (en canto a ubicación e lonxitude) do ano 2016, para realizar a diagnose a partir deles.

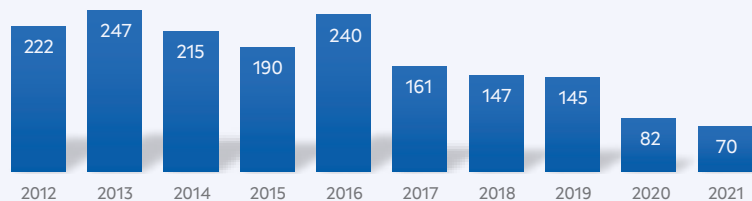
Amósase a continuación a evolución do número de accidentes con vítimas nos TCA, dende o ano 2012 ata o 15 de outubro de 2021.

Evolución interanual do nº de accidentes con vítimas nos TCAs
(TCAs do ano 2016)



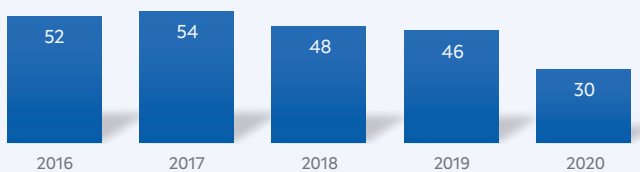
No seguinte gráfico, pode observarse o detalle da evolución dende o ano 2015 ata o ano 2021. Neste caso, a partir do ano 2016, a execución de medidas de seguridade viaria nos TCA supuxo un descenso no número de vítimas nos TCA.

Evolución interanual do nº de accidentes con vítimas nos TCAs
(TCAs do ano 2016)



Por outra banda, en canto a cifras globais, o número de TCA descendeu ano tras ano dende o ano 2017 ata o ano 2020, ó igual que a lonxitude total dos TCA (medida en quilómetros).

Evolución anual do nº de TCAs



Evolución anual da lonxitude total dos TCAs (quilómetros)

