



INFORME DE SEGUIMIENTO

Outubro 2024

Valoración do grao de desenvolvemento do
Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero



INFORME DE SEGUIMIENTO

Outubro 2024

Valoración do grao de desenvolvemento do
Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero

INFORME DE SEGUIMENTO

O obxectivo do presente informe é realizar unha valoración dos logros alcanzados nos primeiros anos de aplicación do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero.

Para iso analizouse o grao de execución, durante os anos 2022 e 2023, das medidas inicialmente expostas e englobadas nos 10 grandes retos establecidos.



Táboa 1. Obxectivos parciais relacionados cos 10 grandes retos establecidos.

	RETO	OBXECTIVO
1	Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir un 25% o número de peóns atropelados en vías interurbanas e travesías.
2	Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas.	<ul style="list-style-type: none"> • 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 en vías interurbanas e travesías.
3	Visión cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade de usuarios de ciclomotor e motociclistas.	<ul style="list-style-type: none"> • Conseguir que o previsible aumento da mobilidade motociclista en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves. • Reducir nun 25% o número de motociclistas e usuarios de ciclomotor involucrados en sinistros en vías interurbanas e travesías.
4	Programa de mellora de actitudes cara á visión cero.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir un 25% a representatividade da velocidade inadecuada nos factores concorrentes dos accidentes. • Reducir un 25% a representatividade do consumo de alcol e drogas como factor concorrente en vítimas de sinistros. • Reducir un 25% a representatividade das distraccións como factor concorrente. • Reducir un 25% os accidentes con vítimas asociados á sinistralidade viaria laboral.
5	Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).	<ul style="list-style-type: none"> • Conseguir unha redución anual de sinistralidade e vítimas no conxunto dos TCA. • Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente.
6	Visión cero na sinistralidade por saída de vía: plan de estradas que perdoan.	<ul style="list-style-type: none"> • Redución do 25% dos falecidos e feridos graves por saídas de vía.
7	Visión cero nos choques frontais e frontolaterais.	<ul style="list-style-type: none"> • Redución do 25% dos falecidos e feridos graves por choques frontais e frontolaterais.
8	Plan específico de mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir progresivamente o Índice de Perigosidade (accidentes con vítimas en relación ao tráfico) e o Índice de Mortalidade (falecidos en relación ao tráfico) nas vías de titularidade da Xunta de Galicia. • Redución do 25% dos falecidos e feridos graves en interseccións e accesos.
9	Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas.	<ul style="list-style-type: none"> • Optimizar a asistencia as vítimas de sinistros.
10	Accións específicas centradas en grupos de especial risco ou vulnerabilidade.	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar polo menos 10 accións anuais orientadas a grupos obxectivo.

Índice

1. ANÁLISE DA SITUACIÓN ACTUAL E EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE EN GALICIA	5
1.1 ANÁLISE DA SITUACIÓN ACTUAL	5
1.1.1 ANTECEDENTES	5
1.1.2 CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO E ESPAÑOL	5
1.1.3 EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE EN ESPAÑA	6
1.2 EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE EN GALICIA	9
1.2.1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS	9
1.2.2 FALECIDOS	9
1.2.3 FERIDOS GRAVES	11
1.3 EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE NA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA (RAEGA)	12
1.3.1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS	12
1.3.2 FALECIDOS	13
1.3.3 EVOLUCIÓN DO NÚMERO DE FALECIDOS POR PROVINCIA	13
1.3.4 FERIDOS GRAVES	14
1.3.5 FERIDOS LEVES	14
1.3.6 EVOLUCIÓN DO TRÁFICO	15
1.3.7 ÍNDICES DE PERIGOSIDADE E MORTALIDADE	16
1.3.8 A SINISTRALIDADE POR ZONAS NA REDE AUTONÓMICA	17
1.3.9 A SINISTRALIDADE DOS USUARIOS VULNERABLES	19
2. ANÁLISE DA EVOLUCIÓN DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA 2022-2025. VISIÓN CERO	23
2.1 ANTECEDENTES	23
2.2 GRAO DE CUMPRIMENTO DOS RETOS E ACCIÓNS	25
2.3 AVALIACIÓN DA IMPLEMENTACIÓN DOS RETOS	33
3. CONCLUSIÓNS	42

1. ANÁLISE DA SITUACIÓN ACTUAL E EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE EN GALICIA

1.1 ANÁLISE DA SITUACIÓN ACTUAL

1.1.1 ANTECEDENTES

Desde o Banco Mundial ata as Nacións Unidas, sen esquecer á Comisión Europea, coinciden en que, para mellorar a seguridade viaria, é imprescindible a definición consensuada de obxectivos concretos e ambiciosos, así como a avaliación continua dos progresos logrados.

Con este obxectivo principal, a Xunta de Galicia puxo en marcha sucesivos Plans de Seguridade Viaria nos últimos anos (PSVG 2006-2010, PSVG 2011-2015, PSVG 2016-2020), así como o presente Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, todos eles marcados polo desexo e a necesidade de adaptar a política de seguridade á evolución da mobilidade, ao contexto internacional e nacional, así como á obrigatoriedade de dar resposta ás demandas dos cidadáns en canto a unha mobilidade segura, sa e sostible.

A pesar de que o ámbito de actuación da Xunta de Galicia límitase á rede autonómica de estradas, o obxectivo do Plan expúxose desde unha perspectiva global, é dicir, tomando como indicadores de referencia as taxas de falecidos e feridos graves por millón de habitantes correspondentes ás cifras de sinistralidade rexistradas en todas as estradas da Comunidade Autónoma e non só nas de competencia autonómica.

Un dos obxectivos principais do Plan de Seguridade Viaria 2022-2025 é a Visión Cero, perseguíndose así alcanzar a eliminación de falecidos e feridos graves rexistrados en sinistros de tráfico no ano 2050.

1.1.2 CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO E ESPAÑOL

Ao longo das últimas décadas, a Unión Europea e Nacións Unidas expuxeron un obxectivo ambicioso, pero realizable para moitos países e comunidades autónomas: reducir o número e a gravidade dos accidentes, de gran utilidade para os países con necesidades de fortalecemento institucional en materia de seguridade viaria.

En concreto, a Asemblea Xeral de Nacións Unidas proclamaba, na súa resolución do 31 de agosto de 2020, o período 2021-2030 como **Segundo Decenio de Acción pola Seguridade Viaria**.

Tal e como se recolle na Declaración da Valeta de 2017, na que os Estados Membros da UE comprometéronse a darlle continuidade co obxectivo final da **Visión Cero para o ano 2050**, pero con metas alcanzables durante o decenio 2021-2030, sendo o principal **obxectivo para 2030 a redución á metade do número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico**.

O marco das políticas da UE en materia de seguridade viaria para o período 2021-2030 baséase no enfoque do «**Sistema Seguro**». En España, a Estratexia de Seguridade Viaria 2011-2020 da Dirección Xeral de Tráfico, asentábase sobre os principios do Sistema Seguro. Posteriormente, presentouse a Estratexia de Seguridade Viaria 2021-2030 cuxa misión 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" e "crear unha cultura da mobilidade segura que nos faga avanzar no obxectivo de que ningunha persoa resulte falecida nin ferida grave por accidentes de tráfico no ano 2050, así como a contribuír aos obxectivos das políticas nacionais noutros ámbitos relacionados coa mobilidade"*.

Por todo iso, o **Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025** concíbese como un instrumento de planificación aliñado coas actuais políticas en materia de seguridade viaria no contexto mundial, europeo e nacional.

Neste sentido, as accións contempladas no Plan 2022-2025 baséanse en gran medida naquelas que foron realizadas con éxito en Plans anteriores, demostrando a súa eficacia na mellora da seguridade viaria, complementadas por novas iniciativas que buscan reforzar aqueles aspectos non cubertos polas medidas existentes ou cuxos resultados non alcanzaron as metas previstas inicialmente.

1.1.3 EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE EN ESPAÑA

Galicia situouse entre as comunidades autónomas con menos de 5000 accidentes con vítimas en tramos urbanos e interurbanos no ano 2022 (cun total de 4.493, o que supón unha taxa do 0,64% respecto a súa poboación total). Con todo, outras comunidades como Andalucía, Castela e León e Cataluña están moi por encima desa cifra, chegando a taxas do 1,41%, 1,34% y 1,14%, respectivamente.

Por provincias, Ciudad Real e León son as que presentan un menor número de accidentes con vítimas respecto a súa poboación no ano 2022 (cun 0,08% e un 0,11%, respectivamente). As provincias que presentan os valores máis elevados son: Melilla e Ceuta, cun 0,35% e un 0,31%, respectivamente, seguidas de Barcelona e Lleida (cun 0,30% cada unha delas).

No caso das provincias galegas, Ourense (0,14%), Lugo (0,14%) e A Coruña (0,15%) presentan taxas inferiores á media española (0,18%), mentres que Pontevedra (0,21%) sitúase por encima da media española na relación entre o número de accidentes con vítimas en tramos urbanos e interurbanos respecto da poboación, no ano 2022.

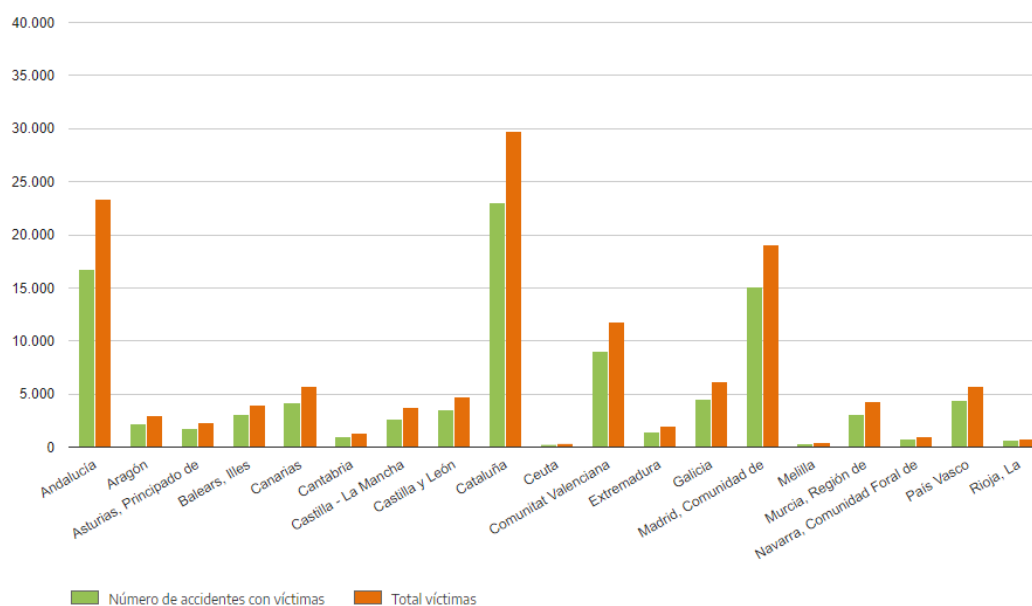


Gráfico 1. Número de accidentes con víctimas e número total de víctimas por Comunidade Autónoma en vías interurbanas e urbanas no ano 2022. Fonte: app.fomento.gob.es

Considerando o período de análise 2011-2022, pódese apreciar unha notable diferenza no número de accidentes de tráfico en vías urbanas e interurbanas para cada unha das diferentes Comunidades Autónomas:

Táboa 2. Incremento no número de accidentes con vítimas en vías urbanas e interurbanas entre os anos 2011 e 2022. Fonte: app.fomento.gob.es. Elaboración propia.

Comunidade Autónoma	Δ 2022 - 2011
Andalucía	43,6%
Aragón	6,8%
P. Asturias	-5,5%
I. Balears	53,7%
Canarias	124,0%
Cantabria	45,4%
Castilla - La Mancha	-3,4%
Castilla y León	-19,4%
Cataluña	1,2%
C. Valenciana	22,7%
Extremadura	8,3%
Galicia	39,1%
C. Madrid	8,1%
R. Murcia	401,8%
C. Navarra	101,0%
País Vasco	-4,0%
La Rioja	0,5%

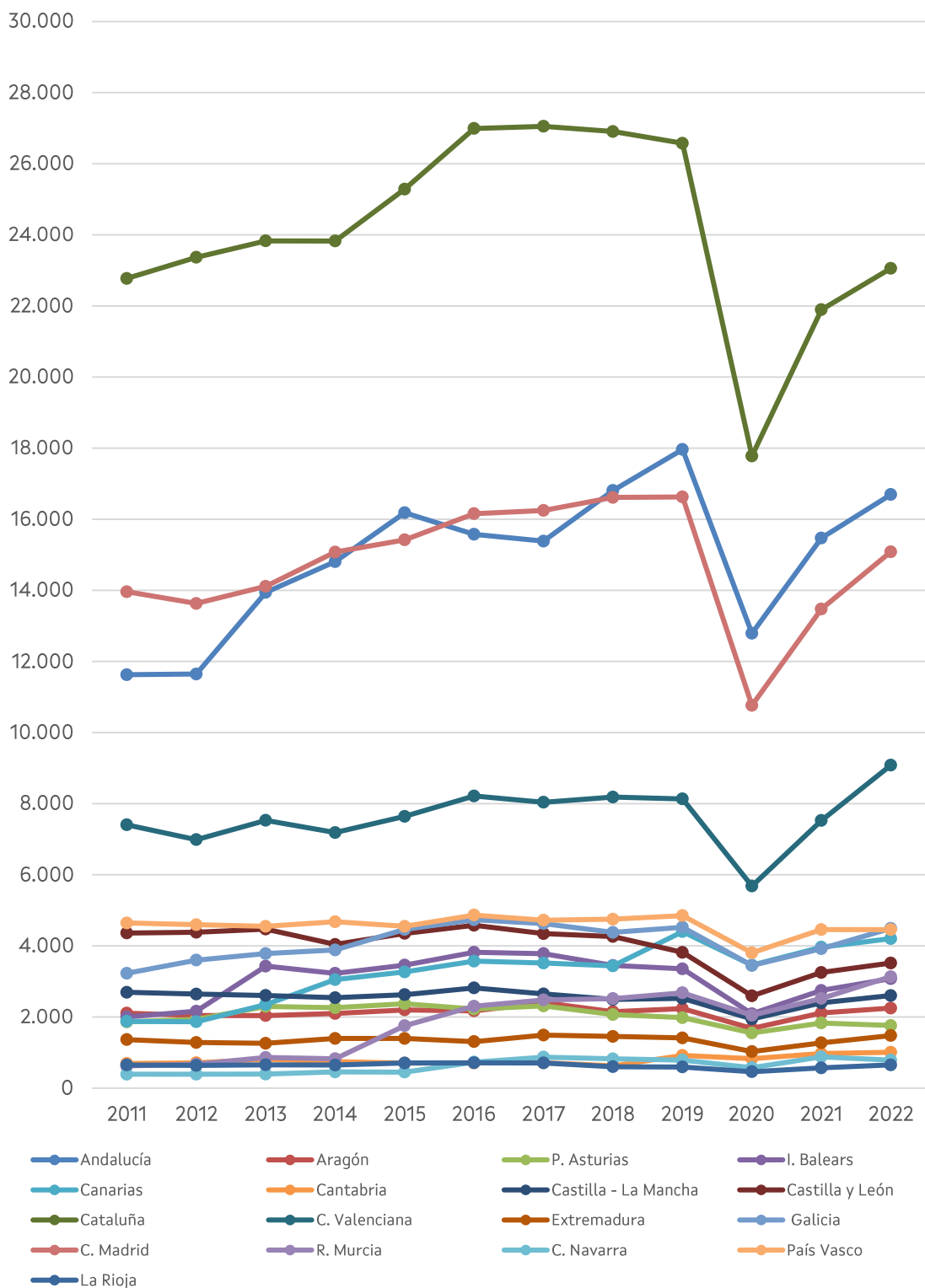


Gráfico 2. Evolución do número de accidentes con vítimas en vías urbanas e interurbanas entre os anos 2011 e 2022. Fonte: app.fomento.gob.es. Elaboración propia.

1.2 EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE EN GALICIA

1.2.1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS

En canto ao número de accidentes con vítimas que se produciu en Galicia, obsérvase no seguinte gráfico a evolución positiva en canto á redución do 31,8% experimentada en 2023 con respecto ao ano 2001.

O importante descenso rexistrado no ano 2020 hai que contextualizalo dentro da situación derivada das restricións de mobilidade debido á pandemia da COVID-19. Tendo en conta estes datos, a partir do ano 2020 rexistrouse un incremento anual progresivo no número de accidentes con vítimas.

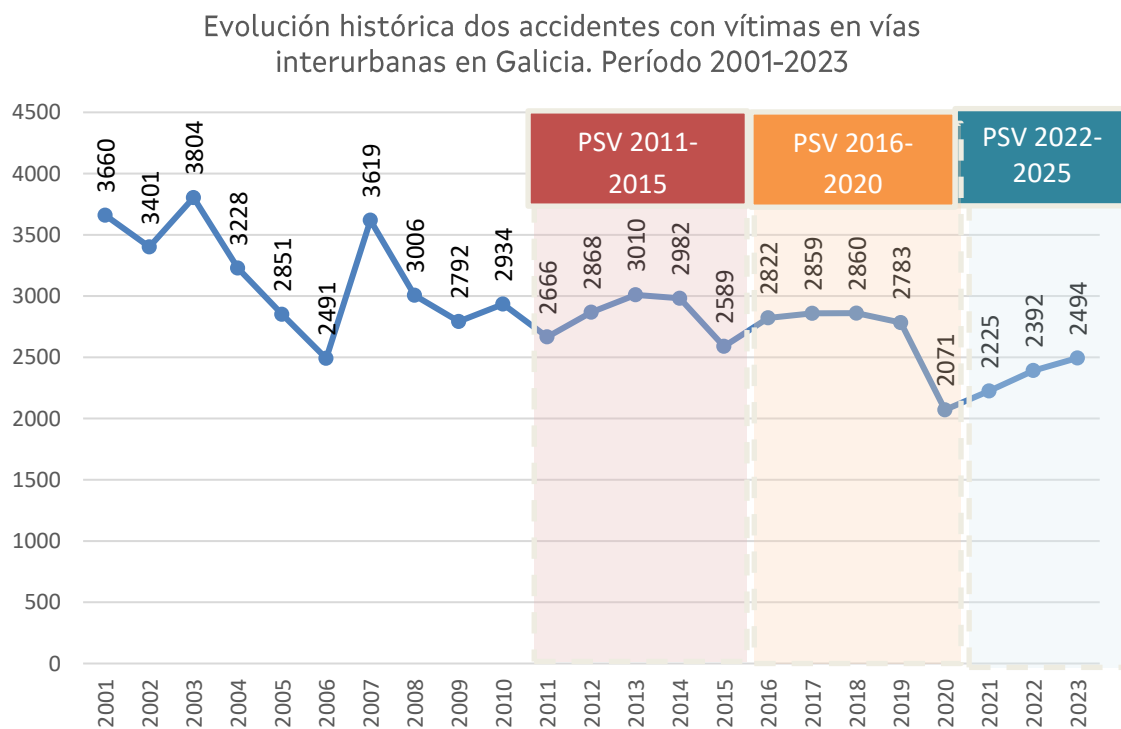


Gráfico 3. Evolución dos accidentes con vítimas en vías interurbanas en Galicia. Fonte: Anuario estatístico de accidentes da DXT.

1.2.2 FALECIDOS

O número de falecidos en estradas mostra unha evolución positiva de maneira continuada ao longo dos últimos 20 anos, xa que, salvo excepcións concretas, a redución do número de falecidos nas estradas en Galicia mantense de forma progresiva.

É importante sinalar a continuidade no descenso da mortalidade dos accidentes desde a existencia do primeiro Plan de Seguridade Viaria, debido ao esforzo continuado que require reducir as cifras de maneira continua e progresiva ano a ano.

Evolución histórica de falecidos en vías interurbanas. Período 2001-2023

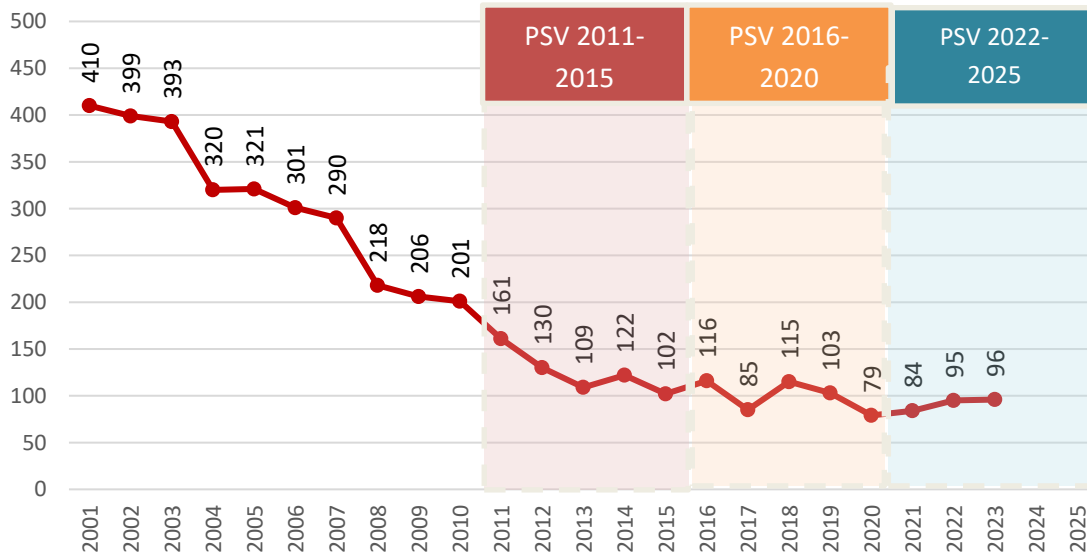


Gráfico 4. Evolución do número de falecidos en vías interurbanas a 30 días en Galicia. No ano 2020 o dato é de falecidos a 24 horas. Fonte: Anuario estatístico de accidentes da DXT.

1.2.2.1 Evolución do número de falecidos por provincia

En relación coa evolución dos falecidos entre os anos 2011 e 2023 en cada provincia, Lugo e A Coruña foron as provincias que rexistraron o maior descenso, alcanzando un 51% e un 44% de redución, respectivamente, seguidas de Pontevedra (37%) e Ourense (26%).

Evolución do número de falecidos en vías interurbanas por provincia

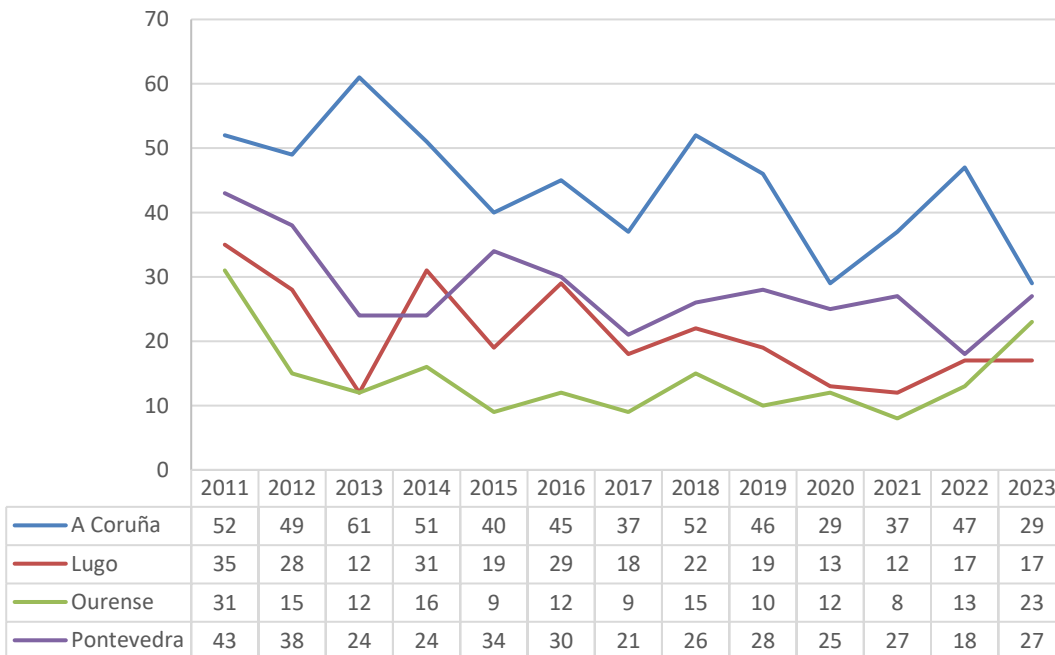


Gráfico 5. Evolución do número de falecidos en vías interurbanas por provincia en Galicia. Fonte: Anuario estatístico de accidentes da DXT.

1.2.3 FERIDOS GRAVES

Entre os anos 2001 e 2023, Galicia experimentou un descenso do 82% no número de feridos graves, sendo o valor de 297 o mínimo rexistrado no ano 2021.

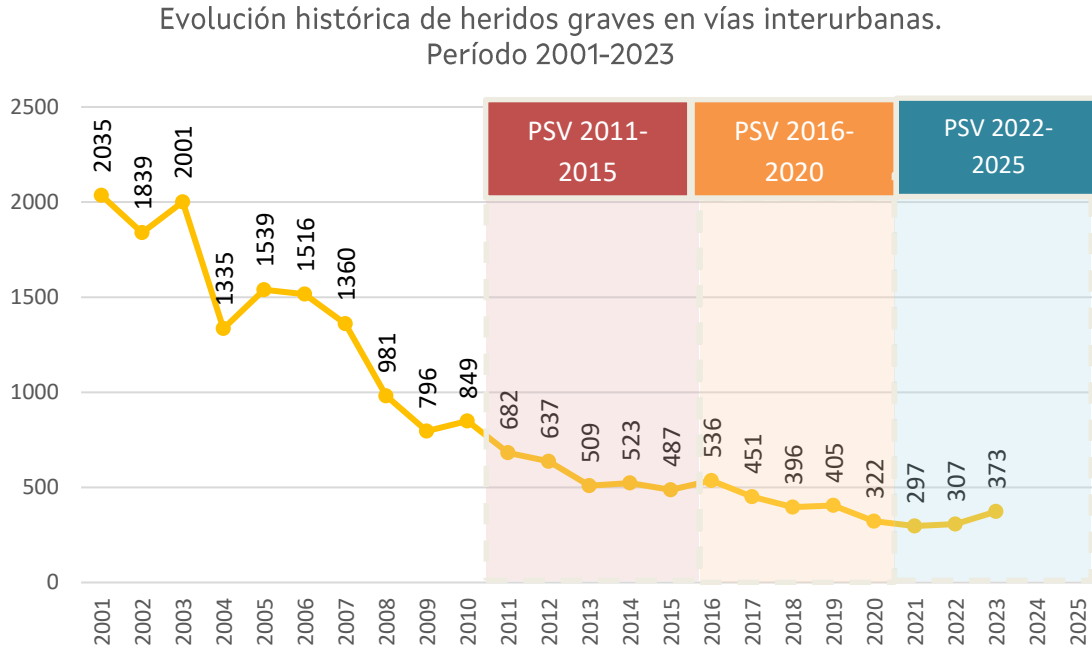


Gráfico 6. Evolución do número de feridos graves en vías interurbanas en Galicia. Fonte: Anuario estatístico de accidentes da DXT.

1.3 EVOLUCIÓN DA SINISTRALIDADE NA REDE AUTÓNOMICA DE ESTRADAS DE GALICIA (RAEGA)

1.3.1 ACCIDENTES CON VÍTIMAS

Entre os anos 2011 e 2023, na Rede Autónoma de Estradas de Galicia (RAEGA) rexistrouse un descenso da sinistralidade viaria do 2%.

Evolución da accidentalidade con vítimas en vías interurbanas na RAEGA

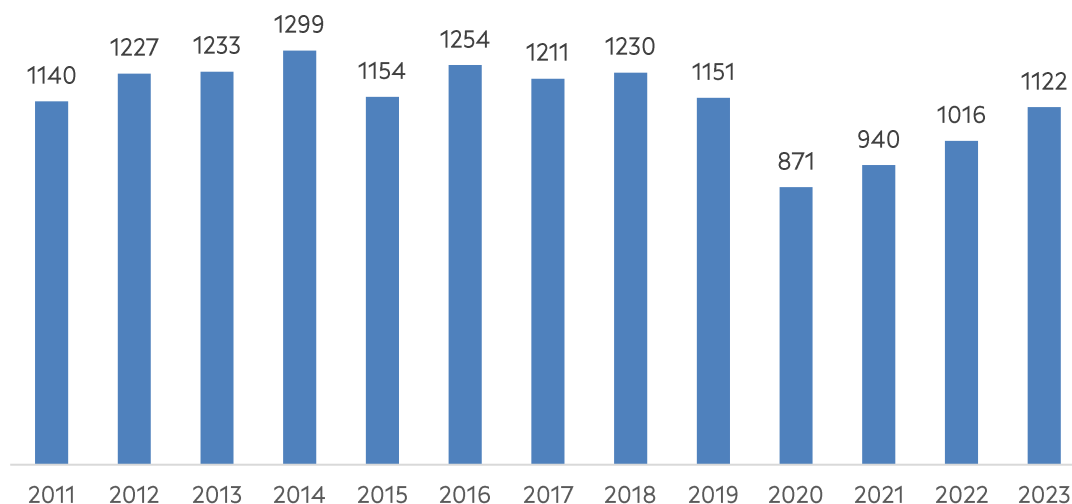


Gráfico 7. Evolución dos accidentes con vítimas en vías interurbanas na rede autónoma de estradas de Galicia.

Respecto a evolución da accidentalidade por provincias en RAEGA, A Coruña e Ourense rexistran un aumento no número de accidentes en 2023 respecto a 2011, pasando de 362 a 497 e de 50 a 86, respectivamente. No caso de Lugo e Pontevedra, en cambio, produciuse un descenso en 2023 respecto a 2011, pasando de 98 a 81 accidentes e de 630 a 458, respectivamente.

Evolución da accidentalidade con vítimas en vías interurbanas na RAEGA

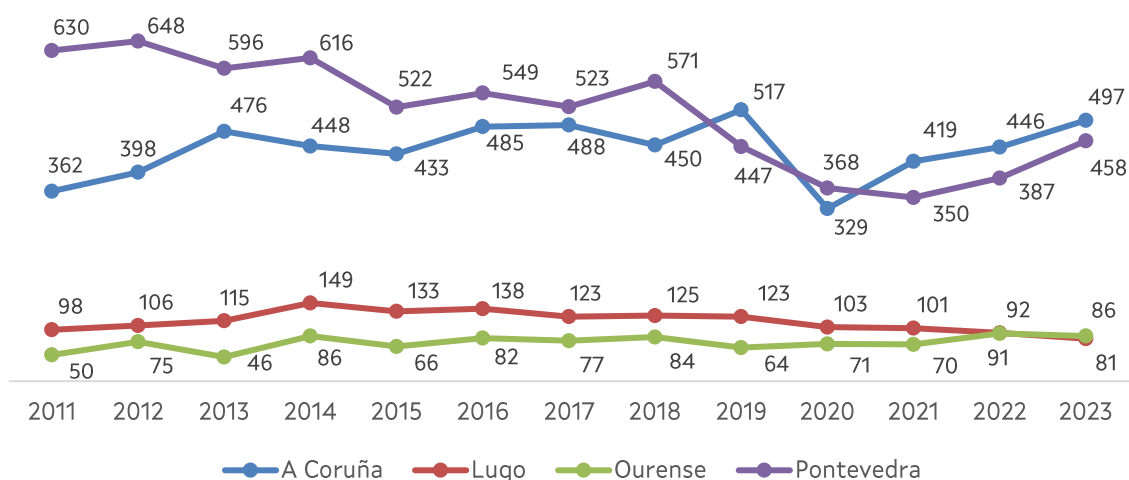


Gráfico 8. Evolución dos accidentes con vítimas por provincias en vías interurbanas na rede autónoma de estradas de Galicia.

1.3.2 FALECIDOS

En canto ao número de falecidos na RAEGA, é importante sinalar o descenso da mortalidade rexistrado desde o ano 2014. A pesar do lixeiro aumento rexistrado desde o ano 2020, a liña de tendencia é decrecente.

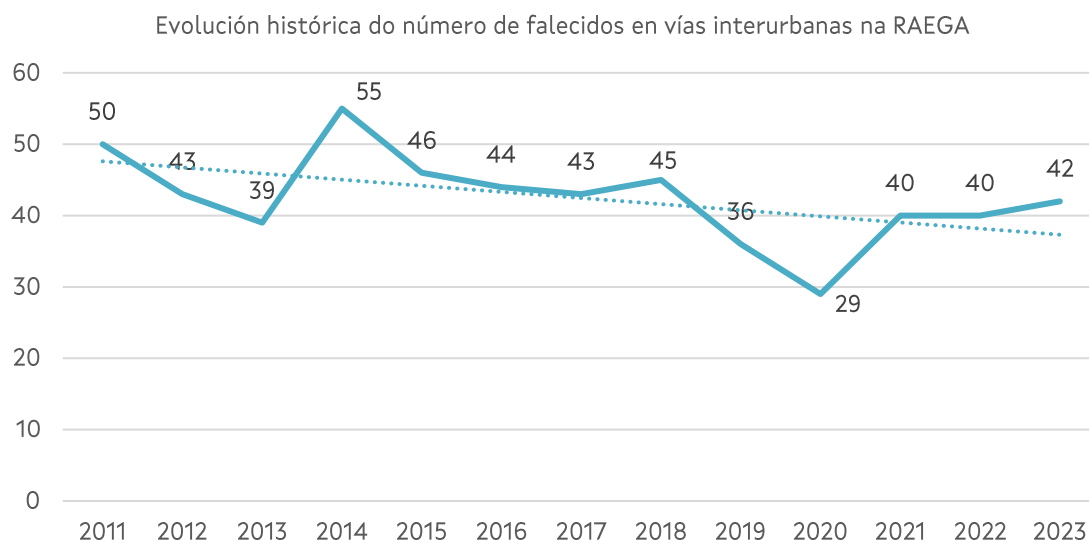


Gráfico 9. Evolución do número de falecidos en vías interurbanas na rede autonómica de estradas de Galicia.

1.3.3 EVOLUCIÓN DO NÚMERO DE FALECIDOS POR PROVINCIA

En relación coa evolución do número de falecidos entre os anos 2011 e 2023 por provincia, o maior descenso produciuse en Lugo, alcanzando un 63,6% de redución, seguido de Pontevedra (27,8%) e A Coruña (6,7%). A provincia de Ourense, en cambio, no ano 2023 rexistrou un aumento do 83% respecto aos valores do 2011.

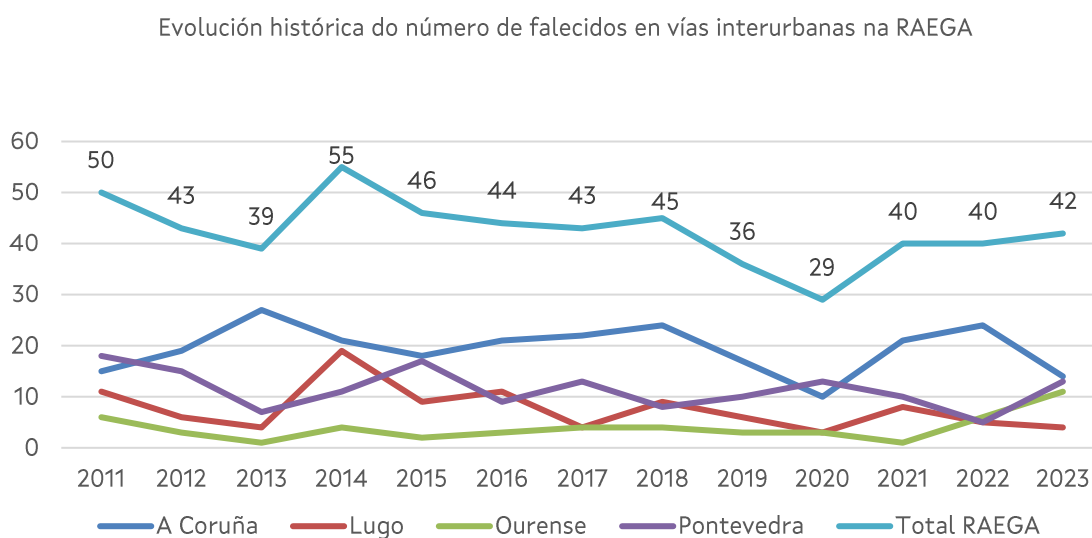


Gráfico 10. Evolución do número de falecidos en vías interurbanas por provincia na rede autonómica de estradas de Galicia.

1.3.4 FERIDOS GRAVES

Respecto ao número de feridos graves, a tendencia de maneira conxunta entre os anos 2011 e 2023 tamén foi decrecente, reducíndose desde os 306 feridos graves do ano 2011 ata os 199 do ano 2023. Con todo, esa tendencia non se mantén desde o ano 2021, xa que nos últimos dous anos foi aumentando.

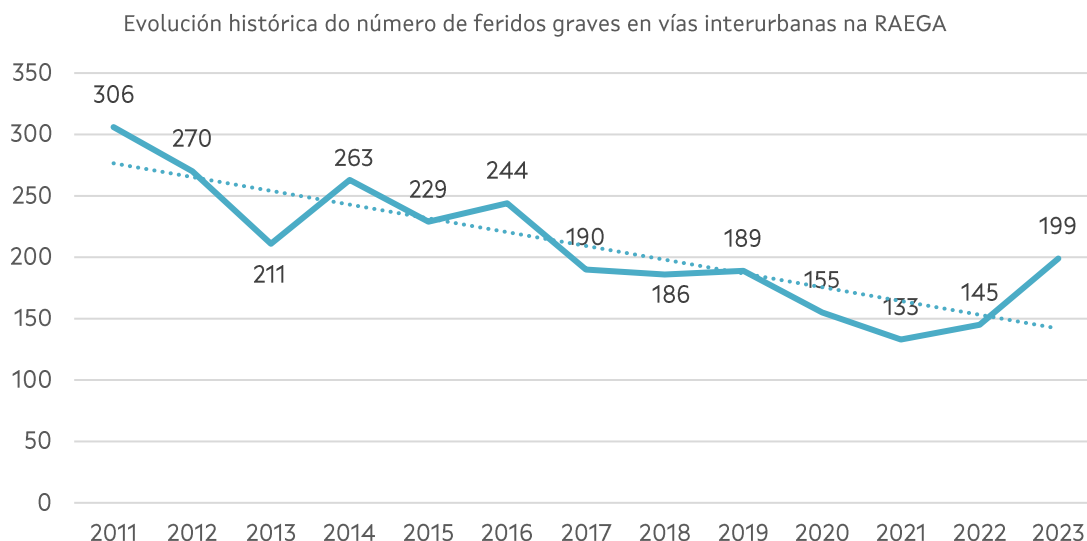


Gráfico 11. Evolución do número de feridos graves en vías interurbanas na rede autonómica de estradas de Galicia.

1.3.5 FERIDOS LEVES

En canto ao número de feridos leves, a evolución seguiu a mesma tendencia que no caso de falecidos e feridos graves, pero en menor medida, xa que se pasou dun total de 1388 feridos leves no ano 2011 a 1367 feridos leves no ano 2023, mantendo tamén un aumento de maneira continuada desde o ano 2020.

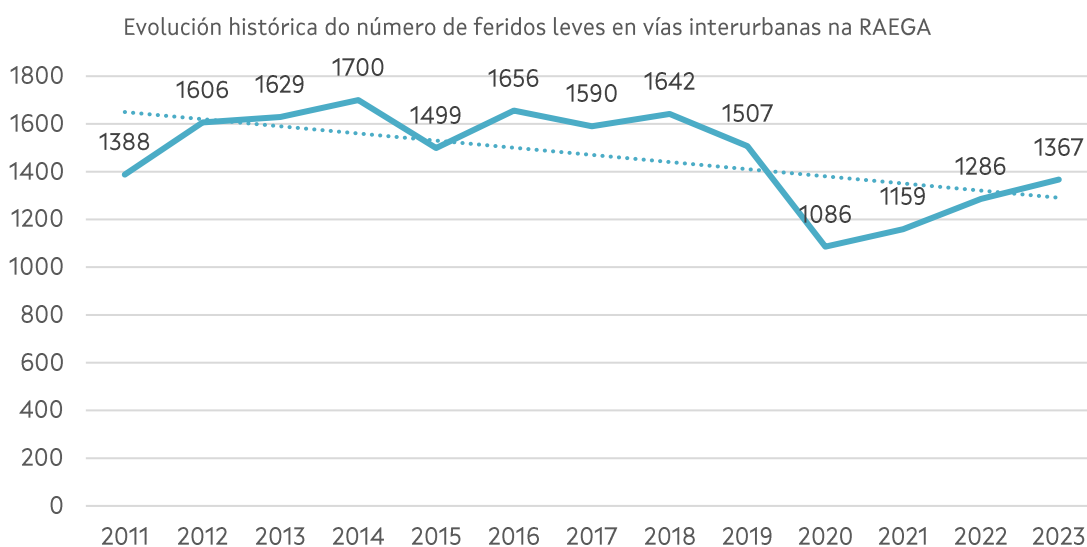


Gráfico 12. Evolución do número de feridos leves en vías interurbanas na rede autonómica de estradas de Galicia.

1.3.6 EVOLUCIÓN DO TRÁFICO

No ano 2023 Galicia hai un total de 17.609 Km de estradas pertencentes ás distintas redes dentro da comunidade autónoma coa seguinte repartición:

- Lonxitude da Rede de Interese Xeral do Estado (RIXE): 2.375 Km (13,5% do total)
- Lonxitude da Rede Autonómica de Estradas de Galicia (RAEGA): 5.493 Km (31,2% do total)
- Lonxitude da rede viaria provincial: 9.741 Km (55,3% do total)

En canto á evolución do tráfico na RAEGA, detectouse un leve descenso desde 2011 ata o ano 2023, pasando dunha Intensidade Media Diaria (IMD) de vehículos de 3.227 no ano 2011 a unha IMD media de 3.187 no ano 2023. No ano 2020, como se indicou anteriormente, rexistrouse un descenso na mobilidade debido ás restricións impostas aos desprazamentos con motivo da COVID-19, polo que a IMD media chegou a 2.549.

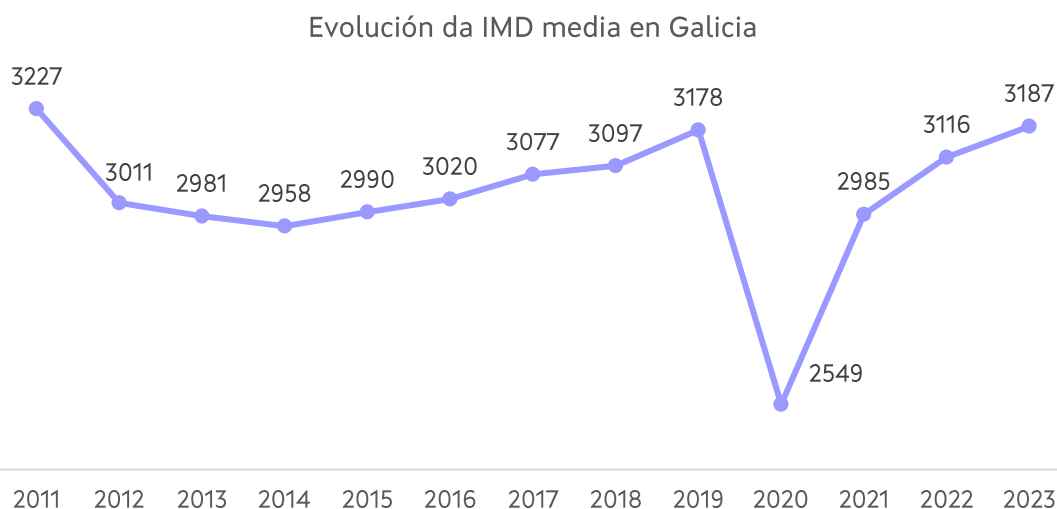


Gráfico 13. Evolución da IMD media na rede autonómica de estradas de Galicia.

1.3.7 ÍNDICES DE PERIGOSIDADE E MORTALIDADE

A evolución do índice de perigosidade entre os anos 2014 e 2023 foi diferente en cada unha das catro provincias, sendo decrecente nas provincias de Lugo, Ourense e Pontevedra, e crecente no caso da Coruña. En toda Galicia, pasouse dun IP de 21,9 no ano 2014 a un 17,6 no ano 2023, o que supón un descenso do 19,7%.

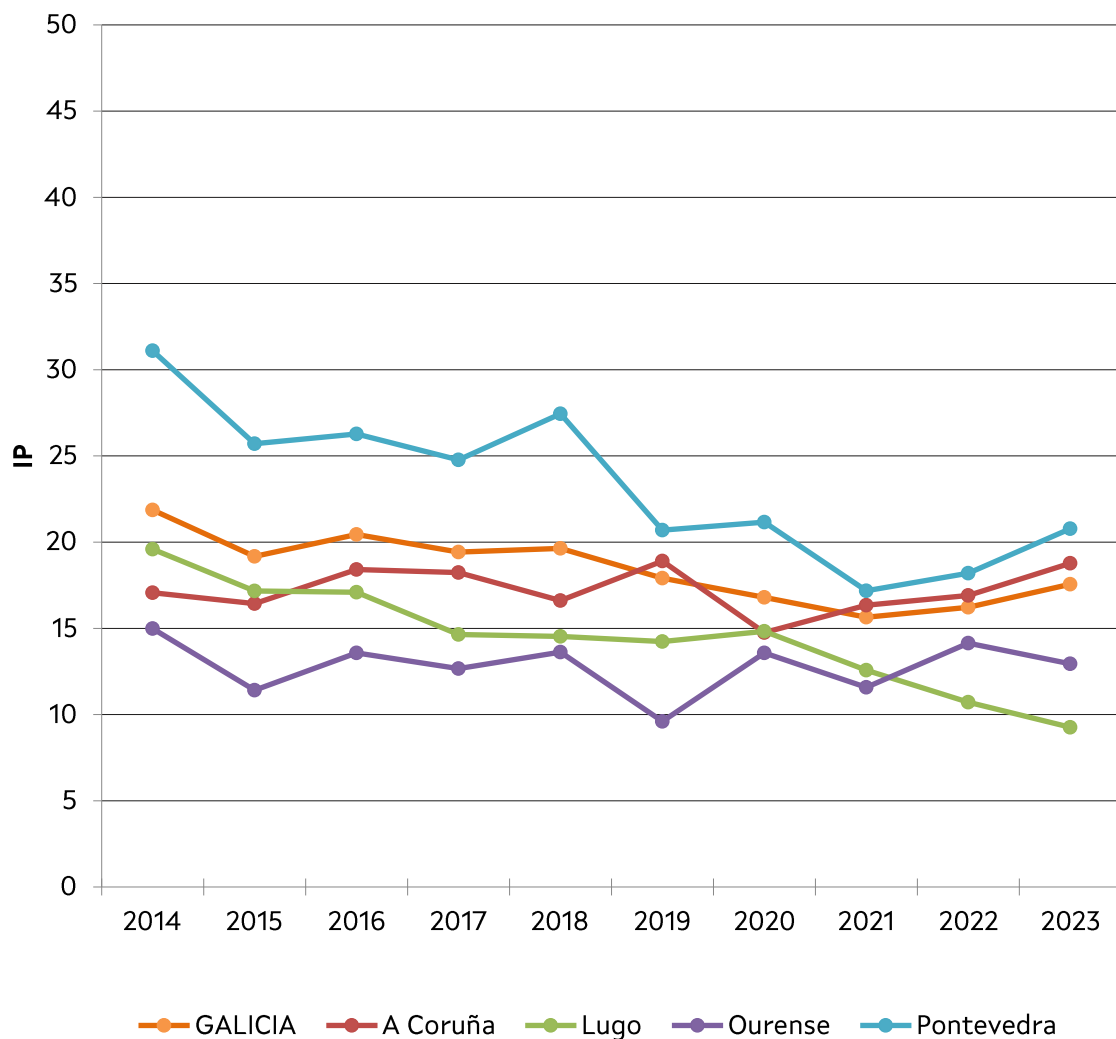


Gráfico 14. Evolución nos últimos 10 anos do IP na rede autonómica de estradas de Galicia.

Da mesma maneira, a evolución do índice de mortalidade entre os anos 2014 e 2023 tamén rexistrou diferentes valores en cada unha das catro provincias, sendo decrecente nas provincias da Coruña, Lugo e Pontevedra, e crecente no caso de Ourense. En toda Galicia, pasouse dun IM do 0,9 no ano 2014 a un valor de 0,7 no ano 2023, o que supón un descenso do 29%.

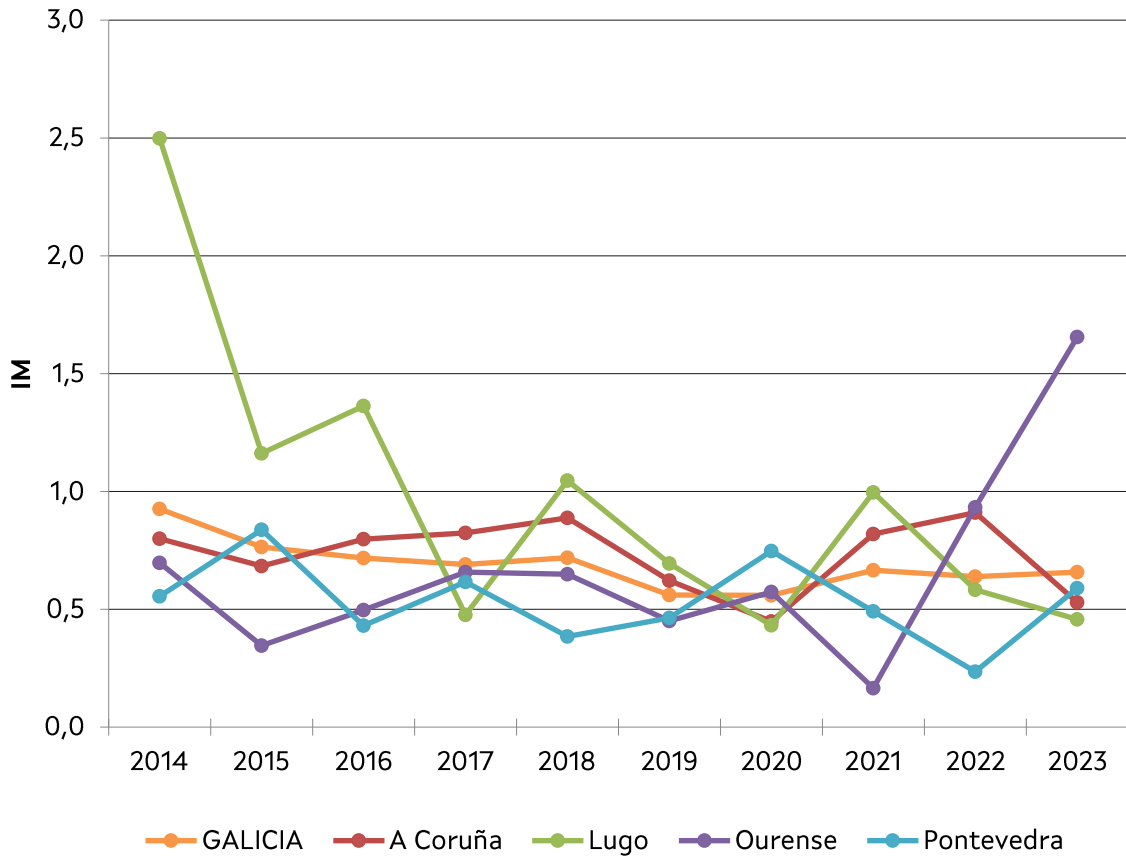


Gráfico 15. Evolución nos últimos 10 anos do IM na rede autonómica de estradas de Galicia.

1.3.8 A SINISTRALIDADE POR ZONAS NA REDE AUTONÓMICA

Como se pode observar no seguinte gráfico, en canto á súa distribución por provincias, en 2023, Pontevedra rexistrou a maior porcentaxe de Galicia de accidentes en zona de travesía cun 47%, seguida de Lugo cun 42%, A Coruña cun 41% e de Ourense cun 40%. Tal e como pode comprobarse nos dous gráficos seguintes, esta distribución apenas sufriu variacións nos anos anteriores.

Accidentes con vítimas por provincias. Ano 2023

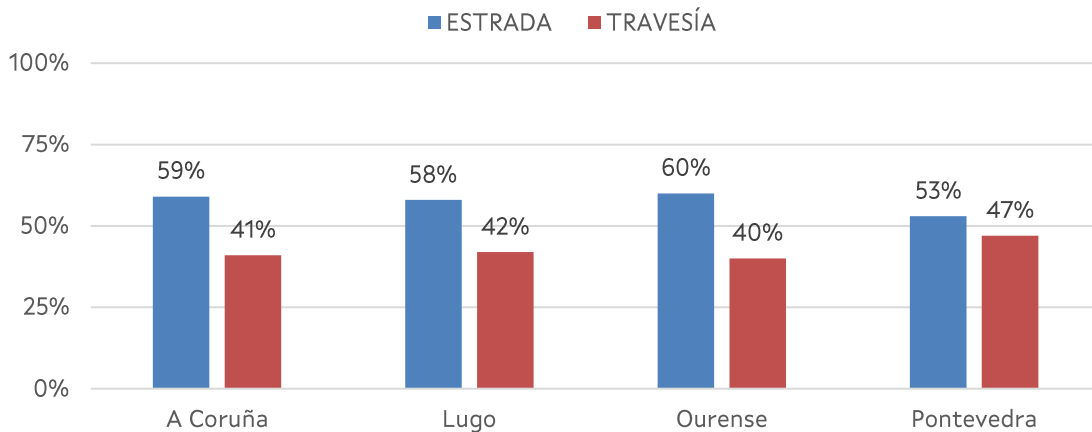


Gráfico 16. Distribución dos accidentes por provincia en tramos interurbanos segundo tivesen lugar na estrada ou travesía no ano 2023. Fonte: Elaboración propia. Datos: Memoria de Seguridade Vía da Xunta.

Accidentes con vítimas por provincias. Ano 2022

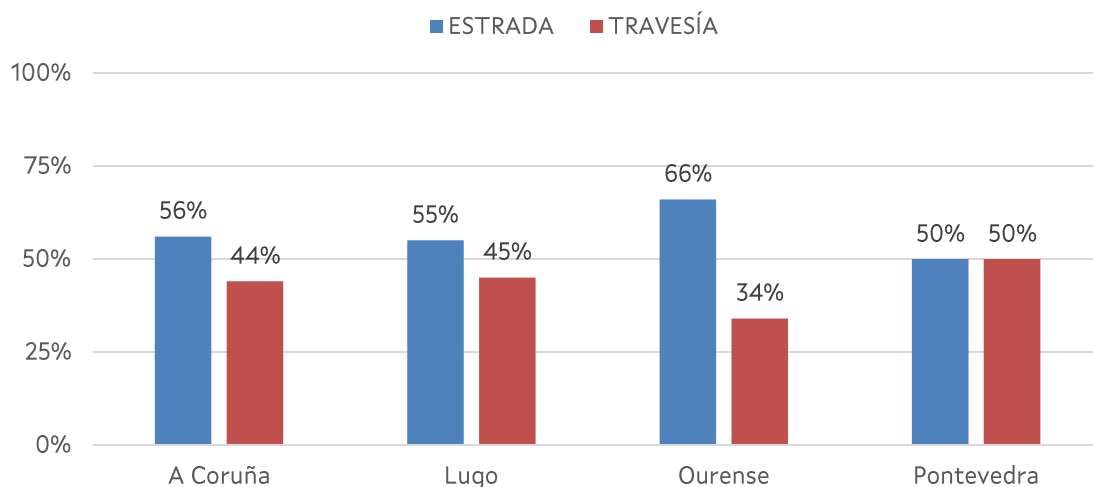


Gráfico 17. Distribución dos accidentes por provincia en tramos interurbanos, segundo tivesen lugar na estrada ou travesía no ano 2022. Fonte: Elaboración propia. Datos: Memoria de Seguridade Viaria da Xunta.

Accidentes con vítimas por provincias. Ano 2021

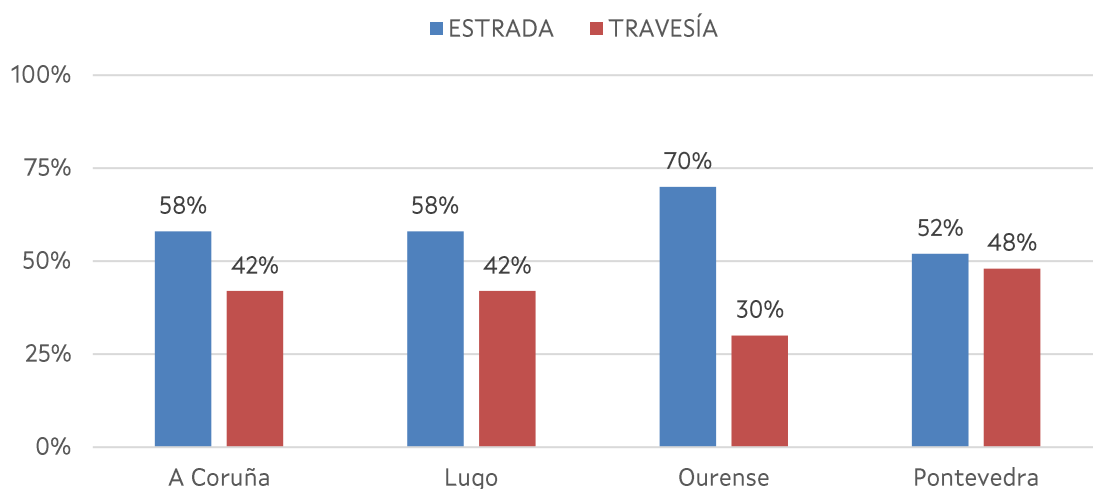


Gráfico 18. Distribución dos accidentes por provincia en tramos interurbanos, segundo tivesen lugar na estrada ou travesía no ano 2021. Fonte: Elaboración propia. Datos: Memoria de Seguridade Viaria da Xunta.

1.3.9 A SINISTRALIDADE DOS USUARIOS VULNERABLES

O número de accidentes nos que se viron implicadas motocicletas seguiu unha tendencia alterna de aumentos e descenso ao longo dos últimos anos. Nos anos 2012, 2013 e 2014 rexistráronse sucesivos descenso que continuaron cun aumento posterior ata o ano 2017. Tras este ano, comezou un descenso progresivo no número de accidentes con vítimas ata o ano 2020, a partir do cal comezou a aumentar chegando ao máximo da serie histórica no ano 2023 cun total de 192 accidentes.

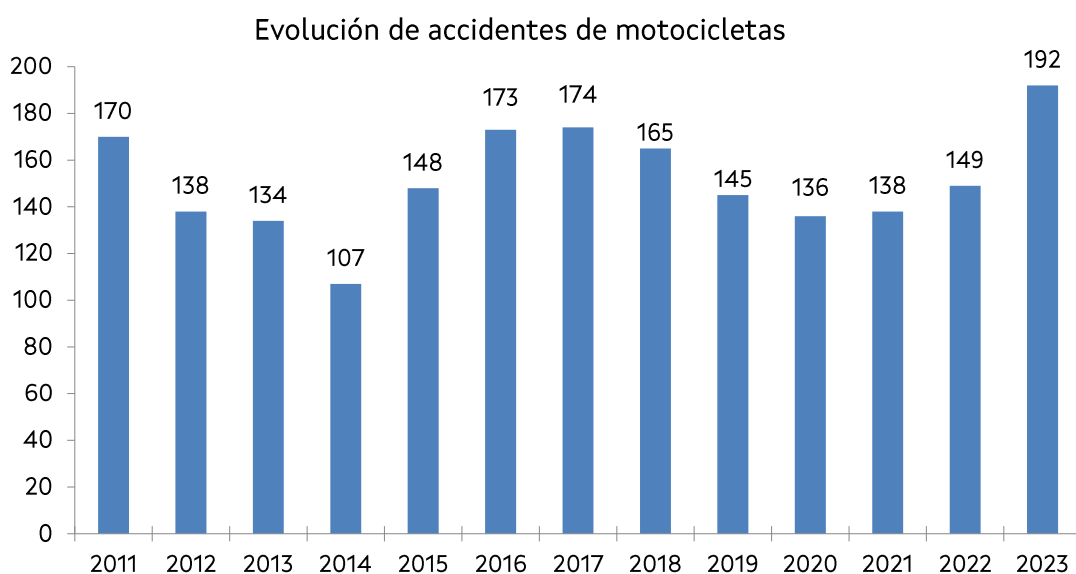


Gráfico 19. Evolución dos accidentes con vítimas de motocicletas en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

En canto ao número de vítimas, tamén se registrou un aumento no ano 2023 respecto aos anos anteriores, tanto no número de falecidos como no número de feridos graves e leves.

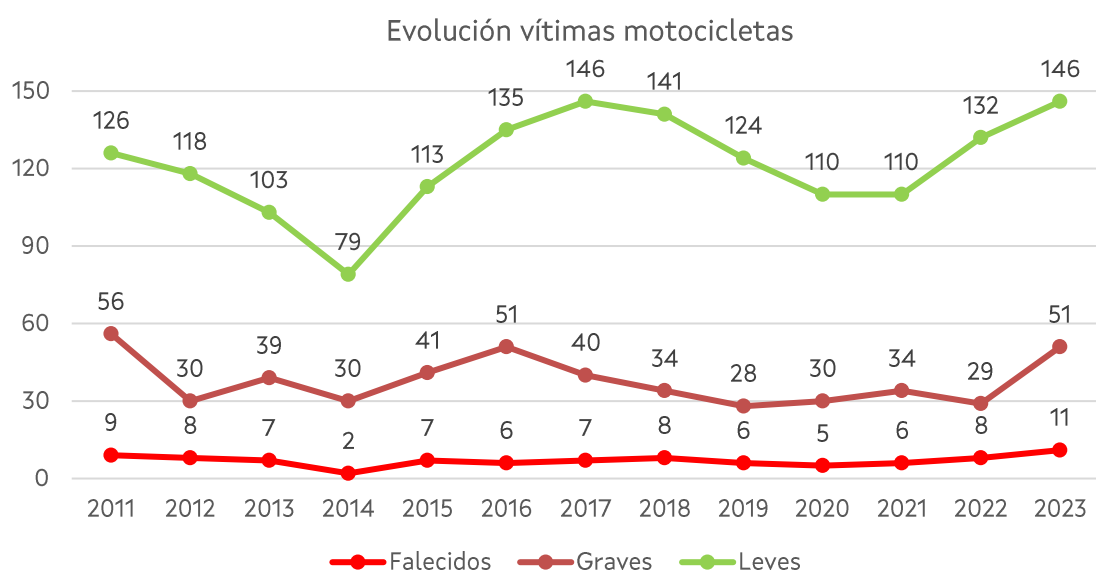


Gráfico 20. Evolución das vítimas de accidentes con motocicletas en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

A tendencia no caso dos ciclomotores difire á mencionada no caso das motocicletas, xa que os accidentes con vítimas rexistrados descenderon de maneira global, rexistrándose aumentos puntuais nos anos 2014, 2018 e 2022. Con todo, no ano 2023 producíronse 20 accidentes con vítimas, igualando así o mínimo rexistrado no ano 2020.

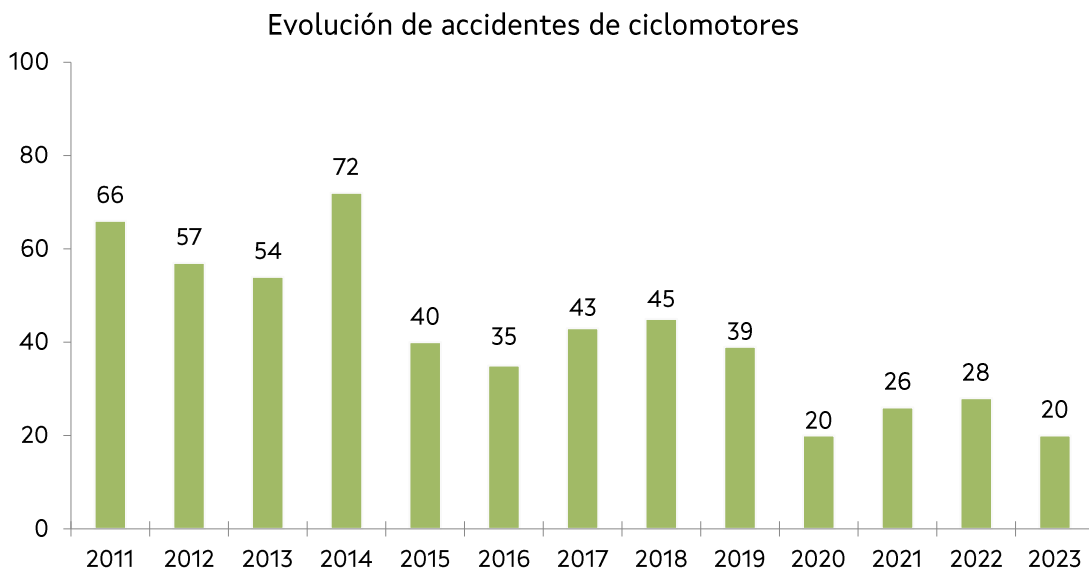


Gráfico 21. Evolución dos accidentes de ciclomotores en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

Do mesmo xeito que no caso dos accidentes con vítimas, o número de vítimas rexistrado nos accidentes de ciclomotores foi descendendo progresivamente, especialmente rechamante no caso dos falecidos (con 0 falecidos desde o ano 2021) e dos feridos leves (chegando ao mínimo de 12 no ano 2023).

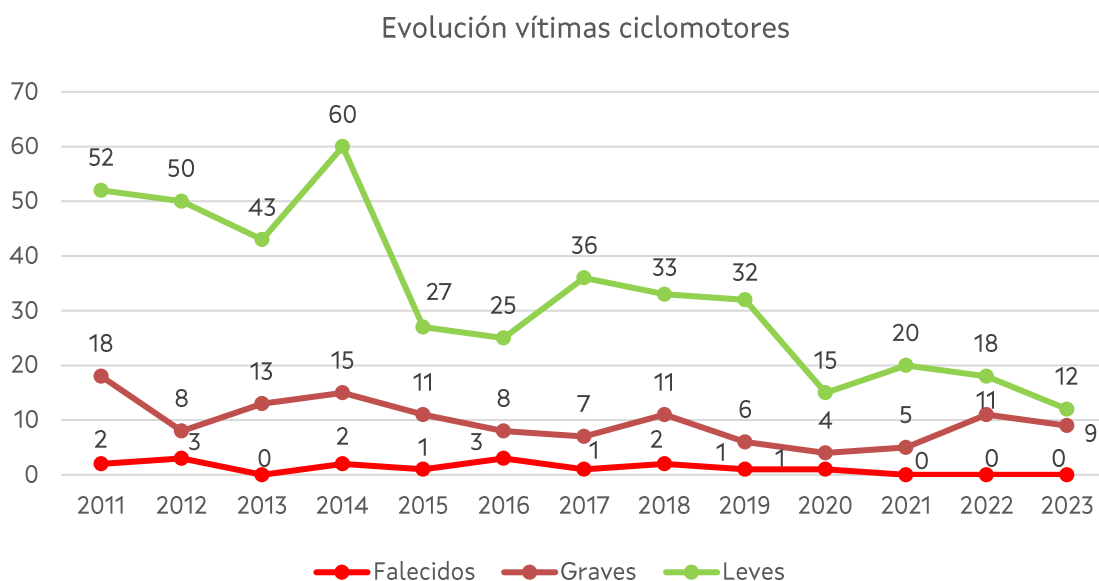


Gráfico 22. Evolución das vítimas de accidentes de ciclomotores en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

O número de atropelos a peóns presenta un importante descenso desde o ano 2014 ata o ano 2020, aínda que a partir deste último rexístrase un repunte nos últimos anos chegando a 74 accidentes por atropelo a peón no ano 2023.

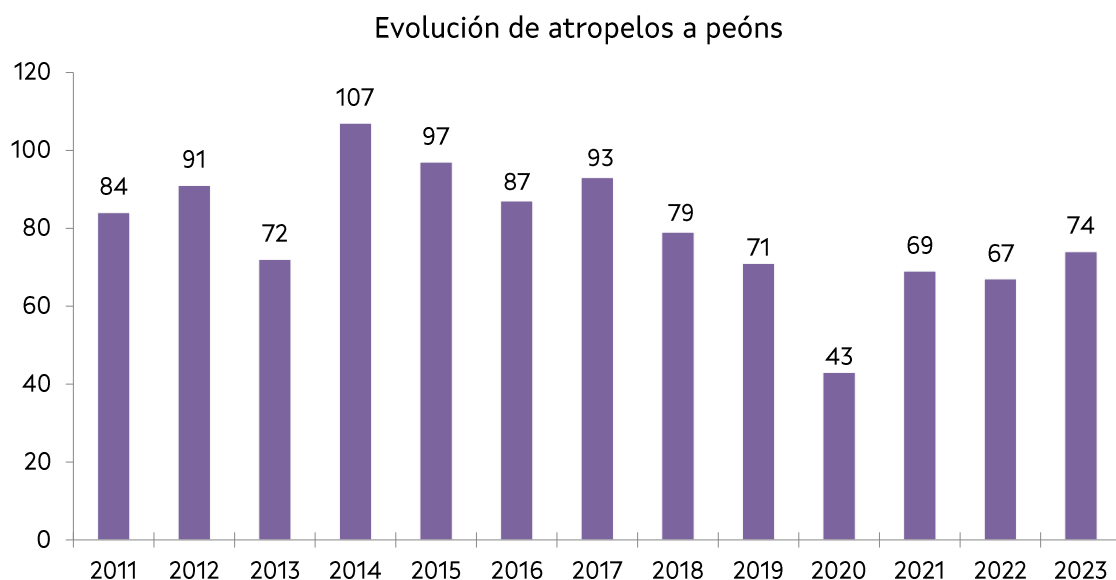


Gráfico 23. Evolución dos atropelos a peóns en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

Respecto ao número de vítimas, tanto no caso dos feridos (graves e leves) como no de falecidos, mantense a tendencia similar ao número de accidentes, producíndose un descenso entre os anos 2017 e 2020, pero aumentando lixeiramente desde entón nos últimos tres anos.

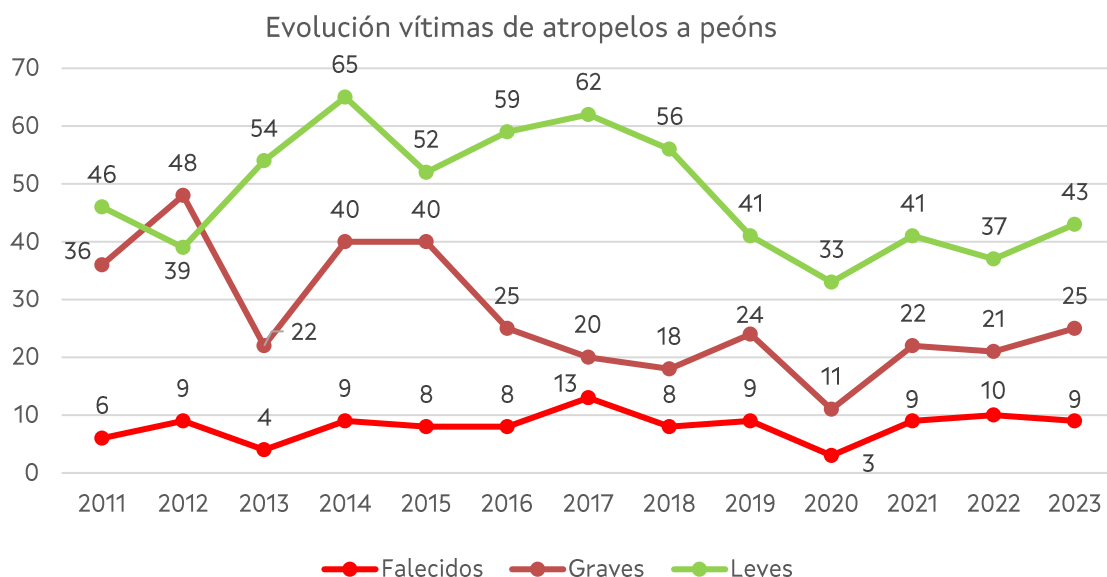


Gráfico 24. Evolución das vítimas de atropelos a peóns en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

Finalmente, na análise da accidentalidade histórica dos usuarios vulnerables, móstrase a continuación o gráfico de evolución do número de accidentes nos que se viron implicados ciclistas nos últimos anos.

Pódese observar como a evolución foi variable, presentando ascensos e descensos alternativamente, chegando ao máximo de 66 accidentes no ano 2017 e rexistrándose un aumento continuo nos tres últimos anos, cun total de 51 accidentes con vítimas no ano 2023.

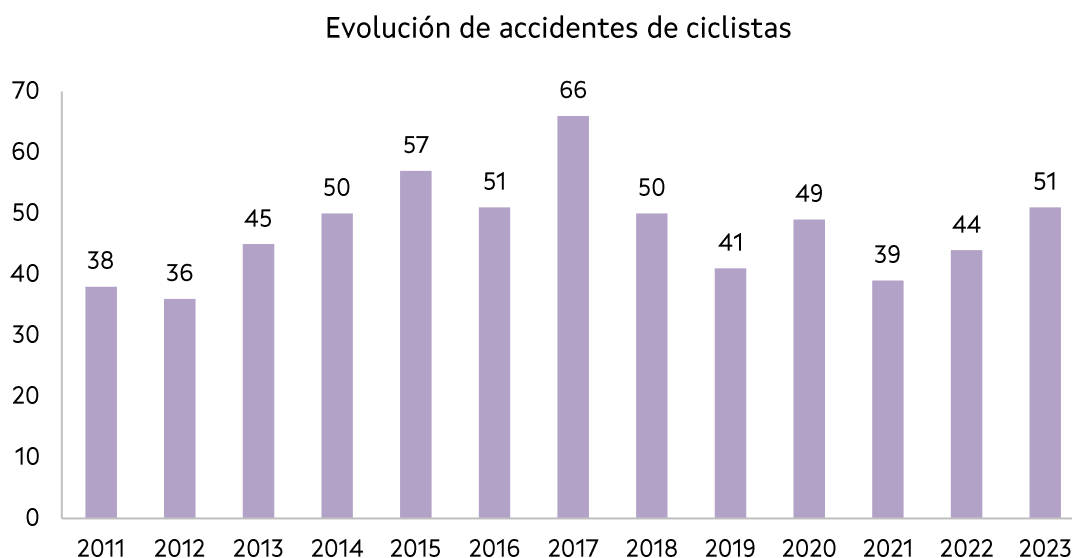


Gráfico 25. Evolución de accidentes de ciclistas en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

Respecto ao número de vítimas rexistrado nos accidentes ciclistas, mantense de forma constante o número de falecidos (entre 0 e 2 ao ano).

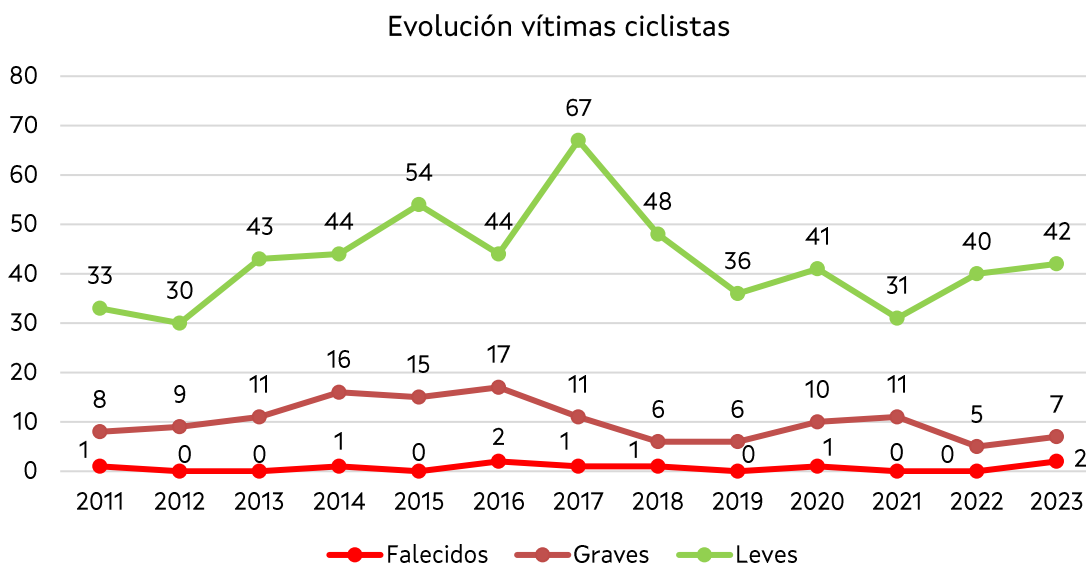


Gráfico 26. Evolución das vítimas de accidentes ciclistas en tramos interurbanos na rede autonómica de estradas de Galicia.

2. ANÁLISE DA EVOLUCIÓN DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA 2022-2025. VISIÓN CERO

2.1 ANTECEDENTES

A Comunidade Autónoma de Galicia conta cunha ampla experiencia tanto no deseño como no cumprimento de Plans de Seguridade Viaria (períodos 2006-2010, 2011-2015 y 2016-2020). Neste sentido, o Plan 2022-2025 nace como continuidade ao forte compromiso da Xunta de Galicia coa redución tanto do número como das consecuencias dos sinistros de tráfico.

Como obxectivo do Plan 2022-2025 encóntranse a Visión Cero e o Sistema Seguro:

- A “**Visión Cero**” está ligada á formulación do obxectivo a longo prazo de cero mortos e lesións graves.
- O **Sistema Seguro** trata de xerar un sistema de capas de protección que garanta que, se un elemento falla, outro elemento tratará de compensar os erros para reducir os impactos negativos, desde a perspectiva da **responsabilidade compartida**.

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 articúlase de acordo cos seguintes eixos, que forman parte da formulación do Sistema Seguro:

- Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.
- Eixo 2: Infraestrutura segura.
- Eixo 3: Vehículos seguros.
- Eixo 4: Uso seguro das vías.
- Eixo 5: Resposta tras os accidentes.

Así mesmo, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 enmárcase no Plan Estratégico de Galicia (PEG 2022-2030), desenvolvendo a seu eixe 3, sobre competitividade e crecemento e, en concreto, en relación coa 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 á súa funcionalidade e seguridade viaria. Adicionalmente, a mobilidade segura e sostible ten outras implicacións con outros eixes e prioridades de actuación establecidos no plan.

Na seguinte táboa figuran os retos establecidos no Plan, xunto coas accións que se consideraron en cada un deles.

Táboa 3. Plan de Accións do Plan de Seguridade Viaria 2022-2025. Fonte: Xunta de Galicia

RETO	ACCIÓN
Reto 1 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns”	1.1. <i>Construción de beirarrúas e sendas peonís</i>
	1.2. <i>Mellora da seguridade en travesías, pasos peonís e cruces sen prioridade</i>
	1.3. <i>Mellora da accesibilidade e seguridade das paradas de autobús</i>
	1.4. <i>Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables – peóns</i>
Reto 2 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas”	2.1. <i>Construción de carrís bici</i>
	2.2. <i>Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables - ciclistas</i>
Reto 3 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade de usuarios de ciclomotor e motociclistas”	3.1. <i>Cursos de condución segura para usuarios de motocicleta</i>
	3.2. <i>Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreiras de seguridade</i>
Reto 4 “Programa de mellora de actitudes cara á Visión Cero”	4.1. <i>Campañas de comunicación de seguridade viaria</i>
	4.2. <i>Repartición de dispositivos luminosos V-16</i>
	4.3. <i>Programa “Cambio de sentido”</i>
	4.4. <i>Intervencións informativas de prevención de consumo de substancias psicoactivas en espazos públicos de lecer e botellón</i>
	4.5. <i>Canle de difusión de seguridade viaria á cidadanía “Xanela aberta á familia”</i>
	4.6. <i>Análise da accidentalidade laboral por sinistros de tráfico no marco do observatorio galego de condicións de traballo do ISSGA</i>
	4.7. <i>Campañas de concienciación sobre seguridade viaria entre os traballadores</i>
	4.8. <i>Xornadas técnicas de seguridade viaria no ámbito laboral</i>
	4.9. <i>Accións de sensibilización con poboación infantil</i>
	4.10. <i>Accións formativas para traballadores do transporte público e condutores profesionais</i>
	4.11. <i>Itinerario escolar seguro – Plan Proxecta</i>
	4.12. <i>Materia de libre configuración “Mobilidade escolar sostible e segura”</i>
	4.13. <i>Portal específico de seguridade viaria</i>
	4.14. <i>Elaboración de materiais didácticos ou pedagóxicos sobre mobilidade dirixidos ao contexto educativo</i>
	4.15. <i>Programa de mobilidade sostible e segura – Plan Proxecta</i>
	4.16. <i>Accións formativas con contidos de educación viaria para o profesorado</i>
	4.17. <i>Accións formativas con contidos en educación viaria para persoas adultas en réxime penal</i>
	4.18. <i>Campañas de sensibilización en seguridade viaria dirixidas a pais e fillos</i>
	4.19. <i>Formación específica de seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes na estrada</i>
	4.20. <i>Actividades formativas de seguridade viaria para empregados públicos</i>
Reto 5 “Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).”	5.1. <i>Plan de identificación e xestión de tramos de concentración de accidentes e outras actuacións de seguridade viaria</i>
	5.2. <i>Mellora de interseccións e accesos</i>
Reto 6 “Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan”	6.1. <i>Mellora da seguridade das marxes das estradas</i>
Reto 7 “Visión Cero nos choques frontais e frontolaterais”	7.1. <i>Actuacións específicas de reforzo de separación de sentidos</i>
Reto 8 “Plan específico de mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes”	8.1. <i>Consideración do compoñente de seguridade viaria na planificación e ordenación do territorio</i>
	8.2. <i>Incorporación da seguridade viaria nos proxectos de estradas</i>
	8.3. <i>Construción de novos eixos de comunicación</i>
	8.4. <i>Actuacións de conservación na rede viaria</i>
	8.5. <i>Actuacións en camiños rurais: execución de obras e creación de novos camiños</i>

RETO	ACCIÓN
	8.6. <i>Desenvolvemento de normativa e recomendacións de seguridade viaria en infraestruturas</i>
Reto 9 “Plan de asistencia e apoio integral as vítimas”	9.1. <i>Seguimento e mellora da atención prestada a través do centro de atención ás emerxencias CAE 112</i>
	9.2. <i>Ampliación e mellora dos equipos dos servizos de protección civil e de bombeiros</i>
	9.3. <i>Mellora dos equipos de intervención dos parques de bombeiros en sinistros de tráfico</i>
	9.4. <i>Asistencia psicolóxica a vítimas e familiares</i>
	9.5. <i>Participación en proxectos para mellorar e optimizar a eficiencia e calidade en actuacións sanitarias das vítimas de sinistros de tráfico</i>
	9.6. <i>Formación para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado</i>
	9.7. <i>Elaboración de procedementos de actuación conxunta de primeiros intervinientes en sinistros</i>
	9.8. <i>Optimización da resposta ante sinistros de tráfico no medio rural e urbano</i>
	9.9. <i>Axuda ás vítimas e familiares no postaccidente</i>
Reto 10 “Accións específicas centradas en grupos ou situacións de especial risco ou vulnerabilidade”	10.1 <i>Posta en valor da inspección técnica de vehículos como instrumento de mellora da seguridade viaria</i>
	10.2 <i>Accións de control do transporte por estrada</i>
	10.3 <i>Accións de control do transporte por estrada - tacógrafos</i>
	10.4 <i>Consulta pública de talleres habilitados</i>
	10.5 <i>Medidas para a redución da sinistralidade con fauna</i>
	10.6 <i>Monitorización dos tramos de concentración de accidentes con animais (TCAAs)</i>
	10.7 <i>Charlas informativas sobre seguridade viaria en centros sociocomunitarios de benestar</i>
Outras accións estratéxicas que non poden encaixarse en ningún dos retos anteriores pola súa transversalidade	A. <i>Adhesión da Xunta de Galicia á Carta Europea da Seguridade Viaria</i>
	B. <i>Plan de transporte público de Galicia</i>
	C. <i>Implantación de tecnoloxía para a mellora da seguridade viaria</i>
	D. <i>Programa de obtención do permiso de conducir para persoas en risco de exclusión social</i>

Respecto ao seguimento do desenvolvemento do Plan, na súa elaboración planificouse a realización dunha valoración á metade do período efectivo, baseándose na medida do posible, en datos cuantitativos.

Para iso, definíronse unha serie de indicadores cuantitativos que permitisen levar a cabo un control sobre a execución das medidas propostas, de maneira que, se os indicadores asignados a cada acción e as cifras de sinistralidade difiren da planificación realizada, sexa posible poñer en marcha as accións necesarias para corrixir desviacións indesexadas.

2.2 GRAO DE CUMPRIMENTO DOS RETOS E ACCIÓNS

Analizáronse o conxunto de **retos e accións** co fin de coñecer o seu grao de realización ao finalizar o Plan. Das **58 accións** formuladas inicialmente, nos primeiros anos de aplicación do Plan, tan só eliminouse unha medida. Nestes primeiros anos, executáronse un total de **52 medidas**, utilizándose para determinar o seu grao de cumprimento **115 indicadores de desempeño**. Cinco actividades atópanse aínda á espera de ser executadas.

Nas táboas seguintes detállanse os resultados dos traballos de seguimento realizados.

RETO 1 Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns

1

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

- Reducir un 25% o número de peóns atropelados en vías urbanas e travesías.

Accións previstas:

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
1.1. Construción de beirarrúas e sendas peonís	Executada	Executada	--
1.2. Mellora da seguridade en travesías, pasos peonís e cruces sen prioridade	Executada	Executada	--
1.3. Mellora da accesibilidade e seguridade das paradas de autobús	Executada	Executada	--
1.4. Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables – peóns	Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

Das 4 accións formuladas ao inicio do Plan, durante 2022 e 2023 executáronse todas elas, o que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.

RETO 2 Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos ciclistas

2

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 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 en vías interurbanas.

Accións previstas:

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
2.1. Construción de carrís bici	Executada	Executada	--
2.2. Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables - ciclistas	Non iniciada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

Das 2 accións formuladas ao inicio do Plan, en 2022 executouse unha. No ano 2023, ambas accións foron executadas, o que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.

RETO 3 Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade de usuarios de ciclomotor e motociclistas

3

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

- Conseguir que o previsible aumento da mobilidade motociclista en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves
- Reducir nun 25% o número de motociclistas e usuarios de ciclomotor involucrados en sinistros en vías interurbanas e travesías.

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
3.1. Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta	Non iniciada	Non iniciada	--
3.2. Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreiras de seguridade	Executada	Executada	--



Grao de cumprimento



Das 2 accións formuladas ao comezo do Plan, ao finalizar o ano 2023, unha aínda non se iniciou, o que representa un grao de cumprimento do Reto do 50%.



RETO 4 Programa de mellora de actitudes cara á Visión Cero

4

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

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

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
4.1. Campañas de comunicación de seguridade viaria	Executada	Executada	Executada
4.2. Repartición de dispositivos luminosos V-16	Executada	Non executada	--
4.3. Programa "Cambio de sentido"	Executada	Executada	--
4.4. Intervencións informativas de prevención de consumo de substancias psicoactivas en espazos públicos de lecer e botellón	Executada	Executada	--
4.5. Canle de difusión de seguridade viaria á cidadanía "Xanela aberta á familia"	Executada	Executada	--
4.6. Análise da accidentalidade laboral por sinistros de tráfico no marco do observatorio galego de condicións de traballo do ISSGA	Executada	Executada	--
4.7. Campañas de concienciación sobre seguridade viaria entre os traballadores	Executada	Executada	--
4.8. Xornadas técnicas de seguridade viaria no ámbito laboral	Executada	Executada	--
4.9. Accións de sensibilización coa poboación infantil	Executada	Executada	--
4.10 Accións formativas para traballadores do transporte público e condutores profesionais	Executada	Executada	--
4.11 Itinerario escolar seguro – Plan Proxecta	Non iniciada	Non iniciada	--
4.12 Materia de libre configuración "Mobilidade escolar sostible e segura"	Executada	Non executada	--
4.13 Portal específico de seguridade viaria	Non iniciada	Non iniciada	--
4.14 Elaboración de materiais didácticos ou pedagóxicos sobre mobilidade dirixidos ao contexto educativo	Non iniciada	Non iniciada	--
4.15 Programa de mobilidade sostible e segura – Plan Proxecta	Executada	Executada	--
4.16 Accións formativas con contidos de educación viaria para o profesorado	Non iniciada	Non iniciada	--
4.17 Accións formativas con contidos en educación viaria para persoas adultas en réxime penal	Executada	Non executada	--
4.18 Campañas de sensibilización en seguridade viaria dirixidas a pais e fillos	Executada	Executada	--
4.19 Formación específica de seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes en estrada	Executada	Executada	--
4.20 Actividades formativas de seguridade viaria para empregados públicos	Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

80 %

20 %

Das 20 accións formuladas ao inicio do Plan, en 2022 iniciáronse 16. Ao finalizar o ano 2023, catro accións aínda non se iniciaron. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 80%.

RETO 5 Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA)

5

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 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 vías de titularidade da Xunta de Galicia.
- Conseguir unha redución anual de sinistralidade e vítimas no conxunto dos TCA.
- Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente.

Accións previstas:

- 5.1. Plan de identificación e xestión de tramos de concentración de accidentes e outras actuacións de seguridade viaria
- 5.2. Mellora de interseccións e accesos

Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
---------------	---------------	---------------

Executada	Executada	--
Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

As 2 accións formuladas ao inicio do Plan foron executadas tanto en 2022 como en 2023. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.

RETO 6 Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan

6

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

- Reducir un 25% o número de peóns atropelados en vías urbanas e travesías.

Accións previstas:

- 6.1. Mellora da seguridade das marxes das estradas

Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
---------------	---------------	---------------

Executada	Executada	--
-----------	-----------	----



Grao de cumprimento

100 %

O Reto 6 foi formulado ao inicio do Plan cunha única medida que foi executada tanto en 2022 como en 2023. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 100 %.

RETO 7 Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade dos peóns

7

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

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

Accións previstas:

7.1. Actuacións específicas para reforzar a separación de sentidos

Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

Expúxose unha única acción ao comezo do Plan, que foi executada tanto en 2022 como en 2023. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.

RETO 8 Plan específico de mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes

8

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

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

Accións previstas:

8.1. Consideración da compoñente de seguridade viaria na planificación e ordenación do territorio
 8.2. Incorporación da seguridade viaria nos proxectos de estradas
 8.3. Construción de novos eixos de comunicación
 8.4. Actuacións de conservación da rede viaria
 8.5. Actuacións en camiños rurais: execución de obras e creación de novos camiños
 8.6. Desenvolvemento da normativa e recomendacións de seguridade viaria en infraestruturas

Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
Executada	Executada	--
Executada	Executada	--
Executada	Executada	--
Executada	Executada	--
Executada	Executada	--
Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

Tanto en 2022 como en 2023 executáronse as 6 accións que se formularon ao comezo do Plan. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.

RETO 9 Plan de asistencia e apoio integral as vítimas

9

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

- Optimizar a asistencia ás vítimas de sinistros.
- Implantar un sistema piloto de axuda 360° ás vítimas directas e indirectas de sinistros.

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
9.1. Seguimento e mellora da atención prestada a través do centro de atención a emerxencias CAE 112	Executada	Executada	--
9.2. Ampliación e mellora dos equipos dos servizos de protección civil e de bombeiros	Executada	Executada	--
9.3. Mellora dos equipos de intervención dos parques de bombeiros en sinistros de tráfico	Non iniciada	Executada	--
9.4. Asistencia psicolóxica ás vítimas e familiares	Executada	Executada	--
9.5. Participación en proxectos para mellorar e optimizar a eficiencia e calidade nas actuacións sanitarias das vítimas de sinistros de tráfico	Executada	Executada	--
9.6. Formación para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado	Executada	Executada	--
9.7. Elaboración de procedementos de actuación conxunta de primeiros intervinientes en sinistros	Executada	Executada	--
9.8. Optimización da resposta a sinistros de tráfico no medio rural e urbano	Executada	Executada	--
9.9. Axuda ás vítimas e familiares no postaccidente	Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

Das 9 accións formuladas ao comezo do Plan, en 2022 executáronse 8. Ao finalizar o ano 2023, todas as accións previstas iniciáronse. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.



RETO 10 Accións específicas centradas en grupos ou situacións de especial risco ou vulnerabilidade

Eixos do Plan Global da Década de acción para a seguridade viaria 2021-2030 cos que está relacionado:

Eixo 1: Transporte multimodal e planificación do uso do chan.	Eixo 2: Infraestrutura segura.	Eixo 3: Vehículos seguros	Eixo 4: Uso seguro das vías.	Eixo 5: Resposta tras os accidentes.
---	--------------------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Obxectivos estratéxicos:

- Realizar polo menos 10 accións anuais orientadas a grupos obxectivo

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
10.1. Posta en valor da inspección técnica de vehículos como instrumento de mellora da seguridade viaria	Executada	Executada	--
10.2. Accións de control do transporte por estrada	Executada	Executada	--
10.3. Accións de control do transporte por estrada - tacógrafos	Executada	Executada	--
10.4. Consulta pública de talleres habilitados	Executada	Executada	--
10.5. Medidas para reducir a sinistralidade con fauna	Executada	Executada	--
10.6. Monitorización dos Tramos de Concentración de Accidentes con Animais (TCAAs)	Executada	Executada	--
10.7. Charlas informativas sobre seguridade viaria en centros sociocomunitarios de benestar	Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

100 %

As 7 accións formuladas ao inicio do Plan foron executadas tanto en 2022 como en 2023. O que representa un grao de cumprimento do Reto do 100%.

O

Outras accións estratéxicas

Outras accións fundamentais para a mellora da seguridade viaria que se van desenvolver no contexto do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, que non poden encaixarse nalgún dos retos anteriores pola súa transversalidade.

Accións previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
A. Adhesión da Xunta de Galicia á carta europea da seguridade viaria	Non iniciada	Non iniciada	Executada
B. Plan de transporte público de Galicia	Executada	Executada	--
C. Implantación de tecnoloxía para mellorar a seguridade viaria	Non iniciada	Non iniciada	Eliminada
D. Programa de obtención do permiso de conducir para persoas en risco de exclusión social.	Executada	Executada	--



Grao de cumprimento

75 %

25 %

Das 4 accións formuladas ao inicio do Plan, en 2022 e 2023 executáronse 2. Dado que durante o ano 2024 executouse a acción A e a acción C foi eliminada, o grao de cumprimento é do 75%.

2.3 AVALIACIÓN DA IMPLEMENTACIÓN DOS RETOS

As táboas seguintes mostran, para cada unha das accións contempladas nos diferentes retos, unha avaliación da súa implementación mediante o desempeño dos indicadores establecidos.

Un seguimento continuo ao longo do desenvolvemento do Plan permite controlar e medir en tempo real a evolución e posibles desviacións do cumprimento do obxectivo de Plan, permitindo corrixir e emendar posibles carencias de implementación, así como definir novas metas a partir dos resultados obtidos.



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

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
1.1. Construción de beirarrúas e sendas peonís	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Km de beirarrúas e sendas peonís construídas	51,25	48,35
1.2. Mellora da seguridade en travesías, pasos peonís e cruces sen prioridade		Número de actuacións realizadas	28	38
1.3. Mellora da accesibilidade e seguridade das paradas de autobús		Número de actuacións realizadas	66	148
1.4. Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables – peóns		Número de elementos reflectores repartidos anualmente a peóns	1240	490

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

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
2.1. Construción de carrís bici	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Km de carrís bici construídos	0,52	0,48
2.2. Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables - ciclistas		Número de elementos reflectores repartidos anualmente a ciclistas	0	74

Reto 3 "Visión Cero en usuarios vulnerables: mellora da seguridade de usuarios de ciclomotor e motociclistas"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
3.1. Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Número de cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta e número de usuarios formados	0	0
3.2. Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreiras de seguridade		Metros de Sistema de Protección de Motociclistas instalados	1.848	410

Reto 4 "Programa de mellora de actitudes cara á Visión Cero"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
4.1. Campañas de comunicación de seguridade viaria	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Impacto das campañas de comunicación	Prensa: 110 insercións Dixital: 19.610.455 impresións Radio: 252 cuñas TV: 191,8 GRPs TVG+4 programas + 82 spots teles locais	Prensa: 149 insercións Dixital: 10.500.162 impresións Radio: 294 cuñas TV: 520,1 GRPs TVG+215 pases teles locais
		Número de campañas/ano	1	1
4.2. Repartición de dispositivos luminosos V-16		Número de dispositivos luminosos V-16 repartidos.	98	0
4.3. Programa "Cambio de sentido"		Número de persoas asistentes	500	511
		Número de horas empregadas	210	220
4.4. Intervencións informativas para a prevención do consumo de substancias psicoactivas en espazos públicos de lecer e botellón	Dirección Xeral de Saúde Pública	Número de intervencións realizadas	91	82
		Número de persoas participantes	4.648	4.053
4.5. Canle de difusión da seguridade viaria á cidadanía "Xanela aberta á familia"		Número de persoas subscritoras	7.211	7.933
		Número de boletíns específicos publicados	0	0
4.6. Análise da accidentalidade laboral por sinistros de tráfico no marco do observatorio galego de condicións de traballo do ISSGA	Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Número de publicacións editadas	1	0
		Ratios de accidentes e vítimas	3.150 traballadores sufriron accidentes laborais de tráfico (gravidade dos accidentes: 3.082 leves, 57 graves e 11 mortais), do total dos 28.329 accidentes laborais. Inclúense os accidentes en xornada e in itinere (datos extraídos a 30/02/2023)	3.565 traballadores sufriron accidentes laborais de tráfico (gravidade dos accidentes: 3.489 leves, 65 graves e 11 mortais), do total dos 30.423 accidentes laborais. Inclúense os accidentes en xornada e in itinere (datos extraídos a 01/02/2024).
4.7. Campañas de concienciación sobre seguridade viaria entre os traballadores	Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Número de carteis, folletos e vídeos editados	17	Campaña "A túa vida sen voltas" 4 soportes. Preparación campaña prevención riscos no manexo do tractor en colaboración coa DXT: • Guía: 5.250 exemplares en papel • Cartel 1.000 exemplares en papel.
		Número de empresas e traballadores obxecto da campaña	480 persoas + difusión dixital	93 persoas + difusión dixital
		Número de campañas anuais	2	1
4.8. Xornadas técnicas de seguridade viaria no ámbito laboral		Número de xornadas	16	2
		Número de asistentes ás xornadas	480	93

Reto 4 "Programa de mellora de actitudes cara á Visión Cero"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN		
			2022	2023	
4.9. Accións de sensibilización coa poboación infantil		Número de visitas de centros educativos	Acción non iniciada	5	
		Número de nenos asistentes	Acción non iniciada	69	
4.10. Accións formativas para traballadores do transporte público e condutores profesionais	Dirección Xeral de Mobilidade	Número de centros autorizados para a formación CAP	304	313	
		Número de persoas formadas	11.750	10.377	
4.11. Itinerario escolar seguro – Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación, FP e Universidades	Número de centros participantes	0	0	
4.12. Materia de libre configuración "Mobilidade escolar sostible e segura"		Nº de centros participantes.	1	0	
		Nº de docentes participantes.	1	0	
		Nº de alumnos participantes.	72	0	
4.13. Portal específico de seguridade viaria		Número de visitas á páxina web "Eu círculo"	0	0	
		Número de noticias publicadas por ano	0	0	
4.14. Elaboración de materiais didácticos ou pedagóxicos sobre mobilidade dirixidos ao contexto educativo			Número de materiais desenvolvidos	0	0
4.15. Programa de mobilidade sostible e segura – Plan Proxecta			Número de centros participantes.	22	30
			Número de docentes participantes.	204	295
			Número de docentes certificados.	204	295
		Número de alumnos participantes.	3.518	4.353	
		Número de proxectos recoñecidos como boa práctica	0	0	
4.16. Accións formativas con contidos de educación viaria para o profesorado		Número de prazas ofertadas	0	0	
		Número de docentes certificados.	0	0	
4.17. Accións formativas con contidos en educación viaria para persoas adultas en réxime penal		Número de solicitudes.	1	0	
		Número de accións impartidas	1	0	
		Número de alumnos formados.	11	0	
4.18. Campañas de sensibilización en seguridade viaria dirixidas a pais e fillos	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	Número de xornadas de formación impartidas	32	30	
		Número de persoas asistentes	2.513	2.615	

Reto 4 "Programa de mellora de actitudes cara á Visión Cero"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
4.19. Formación específica de seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes en estrada	Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP)	Nº de cursos	59	54
		Nº de participantes	1.442	1.607
4.20. Actividades formativas de seguridade viaria para empregados públicos	Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	Nº de actividades formativas impartidas (total de edicións)	4	3
		Nº de horas de formación impartidas	42	30
		Nº de alumnado formado	74	62

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

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
5.1. Plan de identificación e xestión de tramos de concentración de accidentes e outras actuacións de seguridade viaria	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	€ investidos en actuacións de mellora da seguridade viaria	19.679.532,54	34.044.945,52
		Km de actuacións de mellora de seguridade viaria en TCAs	9,9	9,9
5.2. Mellora de interseccións e accesos		Nº de interseccións e accesos mellorados	113	98

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

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
6.1. Mellora da seguridade das marxes das estradas	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Km de cunetas de seguridade executadas	24,06	14,45
		Nº de salvacunetas eliminados ou protexidos	42	26
		Ml de barreira nova instalada	30.369,3	4702
		Ml de barreira innecesaria eliminada ou existente retranqueada	2911	2668
		Ud de bifurcación mellorada	2	0

Reto 7 "Visión Cero nos choques frontais e frontolaterais"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
7.1. Actuacións específicas para reforzar a separación de sentidos	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Km de actuación	47,36	29,23

Reto 8 "Plan específico de mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
8.1. Consideración da compoñente de seguridade viaria na planificación e ordenación do territorio	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Nº de informes emitidos	163	130
8.2. Incorporación da seguridade viaria nos proxectos de estradas		Número de proxectos que inclúen un anexo de seguridade viaria	23	27
8.3. Construción de novos eixos de comunicación		Km de novos viais construídos	9,7	1,23
8.4. Actuacións de conservación da rede viaria	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Km de travesías que se evitan coa construción dun novo vial	0	0
		€ de contratos de conservación e vialidade invernal	24.640.000,00	26.064.000,02
		€ en actuacións de reforzos de firme	19.924.895,20	19.413.227,05
		Nº de sinais repostas	2.659	2567
		Km de marcas viarias repintadas	4.645,26	5.113,45
8.5. Actuacións en camiños rurais: execución de obras e creación de novos camiños	Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	Nº de inspeccións principais de obras de paso	392	341
		Km de camiños rurais construídos y/o mellorados	179,82	98,46
8.6. Desenvolvemento da normativa e recomendacións de seguridade viaria en infraestruturas	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Nº de camiños rurais construídos y/o mellorados	559	218
		Nº de normativas / recomendacións aprobadas	6	5

Reto 9 "Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
9.1. Seguimento e mellora da atención prestada a través do centro de atención ás emerxencias CAE 112	CAE-112 Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA)	Nº de incidencias atendidas polo CAE 112	27.493	250.701
9.2. Ampliación e mellora dos equipos dos servizos de protección civil e bombeiros	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	Nº de vehículos de nova dotación ou mellorados	18	0
9.3. Mellora dos equipos de intervención dos parques de bombeiros en sinistros de tráfico		Outros equipamentos	178	86
9.4. Asistencia psicolóxica ás vítimas e familiares		Nº de intervencións	0	10.834
9.5. Participación en proxectos para mellorar e optimizar a eficiencia e calidade nas actuacións sanitarias das vítimas de sinistros de tráfico		Nº de mobilizacións	12	10
9.6. Formación para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado	Servizo Galego de Saúde – SERGAS.	Nº de persoas asistidas	60	66
9.7. Elaboración de procedementos de actuación conxunta de primeiros intervinientes en sinistros		Nº de proxectos nos que participa	2	1
9.8. Optimización da resposta a sinistros de tráfico no medio rural e urbano		Nº de cursos impartidos	5	9
		Nº de sanitarios formados	105	267
		Nº de grupos constituídos	5	5
		Nº de procedementos comúns desenvoltos	5	5
		Nº de simulacros conxuntos realizados	5	5
		Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital básico no medio urbano	1.796	1.908
Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital avanzado no medio urbano	308	503		
Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital básico no medio rural	4.250	4.410		
Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital avanzado no medio rural	353	414		
9.9. Axuda ás vítimas e familiares no postaccidente		Nº de persoas asistidas	188	119

Reto 10 "Accións específicas centradas en grupos ou situacións de especial risco ou vulnerabilidade"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
10.1. Posta en valor da inspección técnica de vehículos como instrumento de mellora da seguridade viaria	Secretaría Xeral de Industria	Porcentaxe de vehículos recolleitos na estatística.	100% vehículos pasaron a ITV	100% vehículos pasaron a ITV
		Nº de informes anuais	1	1
10.2. Accións de control do transporte por estrada.	Dirección Xeral de Mobilidade	Nº de xornadas controladas en tempos de conducción e descanso e uso do tacógrafo mediante control en empresas	21.040	13.933
		Nº de vehículos controlados en controis de exceso de peso	3.273	3.266
		Nº de infraccións detectadas en materia de tempos de conducción e descanso	4.309	5.246
		Nº de infraccións detectadas en materia de exceso de peso	2.116	1.315
		Nº de infraccións detectadas por falta ou por deficiencias na autorización de transporte	565	781
		Nº de cursos CAP controlados	704	748
10.3. Accións de control do transporte por estrada - tacógrafos	Secretaría Xeral de Industria	Nº de talleres oficiais nos que se pode realizar a instalación e a verificación de tacógrafos dixitais	55	59
10.4. Consulta pública de talleres habilitados		Nº de consultas realizadas	32.521	18.234
10.5. Medidas para reducir a sinistralidade con fauna	Dirección Xeral de Patrimonio Natural	Nº de batidas de caza	38.165	38.464
		Nº de manuais de boas prácticas desenvolto	0	1.000
		Nº de cursos de seguridade na caza e primeiros auxilios	1	1
10.6. Monitorización dos tramos de concentración de accidentes con animais (TCAAs).	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Nº de atropelos de animais en tramos con valado reforzado	18	18
10.7. Charlas informativas sobre seguridade viaria en centros sociocomunitarios de benestar	Dirección Xeral de Maiores e Atención Sociosanitaria	Nº de charlas celebradas	3	13
		Nº de persoas maiores informadas	100	805

Outras accións estratéxicas de carácter transversal

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
A. Adhesión da Xunta de Galicia á Carta Europea da Seguridade Viaria	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	Formalización da adhesión e actualización anual	-	-
B. Plan de transporte público de Galicia	Dirección Xeral de Mobilidade	Municipios adheridos ao plan a través de Áreas de transporte metropolitano ou da Área de Transporte de Galicia	68	68
		Número de tarxetas de transporte emitidas	55.833	135.162
		Número de tarxetas "Xente Nova" emitidas	36.570	28.185
		Servizos prestados (veh*km/ano)	57.441.842,09	57.940.570
		Liñas de servizos (totais/compartido/a demanda)	3.539 total 2.276 compartida 2.333 baixo demanda	3.578 total 2.241 compartida 2.361 baixo demanda
C. Implantación de tecnoloxía para mellorar a seguridade viaria	Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	ACCIÓN ELIMINADA		
D. Programa de obtención do permiso de conducir para persoas en risco de exclusión social	Dirección Xeral de Inclusión Social	Nº de participantes no programa	18	16

30/05/2024
adhírese

3. CONCLUSIONES

A continuación, preséntanse as conclusións derivadas da análise de evolución dos primeiros anos de aplicación do Plan de Seguridade Viaria 2022-2025. Visión Cero.

Seguimento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero:

- O Plan desenvolveuse segundo o previsto: das 58 accións inicialmente propostas, nos dous primeiros anos de aplicación do Plan (2022 e 2023), tan so eliminouse unha acción (C- Implantación de tecnoloxía para a mellora da seguridade viaria).
- En 2023, o 90% das accións recollidas no plan, é dicir, 52 accións, xa foron postas en marcha.
- Non foron desenvolvidas 5 das accións recollidas.
- Eliminouse a acción C- "Implantación de tecnoloxía para a mellora da seguridade viaria", debido ás dificultades para facer o seguimento dos proxectos que realizan diversas entidades implicadas neste campo. Ademais, noutro tipo de tecnoloxía, por exemplo as medidas tecnolóxicas para avisar aos usuarios das vías da presenza de animais, estase nun momento de análise sobre a eficacia das distintas solucións que hai no mercado, previo a súa implantación.
- Estímase necesario continuar cun esforzo constante con implicación de todos os sectores para conseguir os obxectivos de visión cero previstos no Plan.
- Na reunión de seguimento que se realizou coas Consellerías da Xunta de Galicia, púxose de manifesto que existen sinerxias entre distintas entidades, especialmente no ámbito da concienciación e educación, polo que sería necesario reforzar a colaboración neste sentido.
- Formuláronse novos ámbitos de traballo fronte ao próximo Plan de Seguridade Viaria que, especificamente no ámbito da seguridade viaria laboral e da implicación das empresas; aínda que non están o suficientemente maduros actualmente como para incluílos no Plan en vigor, incorporaranse nos Plans posteriores.

Participación institucional e social no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero:

- Constatouse un interese crecente polo Plan de Seguridade Viaria de Galicia, incrementándose a participación institucional e de axentes sociais, o que supón un respaldo para a continuidade do traballo que se vén realizando.
- Preocupan especialmente os riscos asociados ao incumprimento das normas, en particular os relacionados co consumo de alcol, drogas e psicofármacos, que están presentes nun elevado número de vítimas de sinistros mortais. Por iso, é importante actuar con contundencia para impedir que exista una certa sensación de impunidade fronte este tipo de condutas. Así mesmo, débese traballar en conseguir que os procedementos de control sexan máis visibles para a cidadanía, adaptándoos ao uso das novas tecnoloxías que realizan algúns usuarios. Neste sentido, a publicidade pode axudar a trasladar esta mensaxe á sociedade.
- Destácase o interese de traballar de maneira coordinada entre as administracións titulares de vías para a mellora da seguridade das infraestruturas, dando así continuidade ao labor que se realiza na comisión xa existente. Ademais, é importante ter en conta as opinións dos usuarios, de maneira organizada.
- A asistencia psicolóxica ás vítimas e aos seus familiares débese formular ao longo de todo o proceso, tanto desde que se produce o sinistro, independentemente das súas consecuencias, e os meses posteriores. Así mesmo, é preciso traballar no desenvolvemento de protocolos para a comunicación cos familiares das vítimas desde os centros hospitalarios.
- En relación á sinistralidade dos motociclistas, é un ámbito de traballo que preocupa especialmente, debido ao aumento das cifras de sinistros e vítimas nos últimos anos. Desde o convencemento de que as motocicletas e ciclomotores desempeñan un importante papel na mobilidade sostible, apóstase por unha colaboración entre as administracións e as plataformas de usuarios para continuar avanzando na liña da mellora da seguridade.
- No ámbito da educación, é importante garantir a dispoñibilidade de profesionais adecuadamente formados para poder impartir os contidos aos escolares ao longo de todas as etapas educativas, considerando o papel do usuario como peón, ciclistas, usuario de ciclomotor, motociclistas, pasaxeiro, condutor, etc. Neste contexto, existen espazos para a colaboración entre as administracións e os axentes sociais, que xa están a dar bos resultados.

- No ámbito da prevención, é importante seguir traballando en todos os ámbitos, considerando tamén o labor que realizan usuarios como os vehículos de asistencia na estrada ou os transportistas, que necesitan medidas de seguridade adecuadas e infraestruturas específicas para favorecer o seu descanso.
- Tamén no ámbito da infraestrutura, ademais de todas as actuacións que se realizan por parte das diferentes administracións de estradas, é importante garantir o adecuado deseño das paradas de autobús e incorporar os mellores parámetros de seguridade desde a planificación á posta en servicio das infraestruturas, considerando o deseño, a construción, a explotación e o mantemento, coa colaboración dos profesionais máis adecuados para a súa execución.

Evolución da sinistralidade viaria a escala global:

- A evolución dos rexistros de sinistralidade en Galicia, en España e no ámbito europeo non é a desexada; apréciase un estancamento e mesmo un repunte nas cifras, especialmente tras a abrupta baixada da sinistralidade asociada ao descenso da mobilidade coa pandemia do Covid-19. Por iso, é preciso seguir traballando de maneira coordinada desde todos os sectores da administración pública, co apoio do sector privado, os centros de investigación, medios de comunicación, forzas de seguridade, etc., así como a sociedade no seu conxunto, desde a perspectiva do "Sistema Seguro".