

PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL



INDICE

1. Presentación

2. Situación actual

2.1. El modelo viario de la Comunitat Valenciana

- ✓ Articulación del territorio
- ✓ Parque de vehículos
- ✓ Movilidad

2.2. Diagnósis de la siniestralidad vial en la Comunitat Valenciana

- ✓ La Comunitat en el contexto europeo y nacional
- ✓ Evolución y tendencia de la accidentalidad

3. Justificación del plan

3.1. Antecedentes, problema, necesidad

3.2. Marco de referencia

3.3. Consultas a otros agentes sociales

4. Visión

5. Objetivos

6. El Plan director

6.1. Pilares básicos

6.2. Áreas de actuación

6.3. Líneas de intervención

6.4. Planes de acción

6.5. Programas de seguridad vial

7. Evaluación

- ✓ Indicadores de cumplimiento de objetivos

8. Modelo de gestión

- ✓ Comisión de seguimiento
- ✓ Transparencia

9. Efectos del Plan director

10. Presupuesto del Plan

11.Ámbito

12.Anexos

A-1. Fichas de los planes de acción

A-2. Organismos, instituciones y agentes sociales consultados

A-3. Bibliografía

PRESENTACIÓN

La seguridad de la circulación por carretera y vías urbanas, por cuanto forma parte del derecho a la vida y a la salud de los ciudadanos, debe ser y es objetivo prioritario para las administraciones públicas, a las que corresponde adoptar medidas que garanticen los máximos niveles de seguridad para las personas usuarias de las vías públicas, compatible con la movilidad y siempre con respeto al medio ambiente.

Los avances logrados en materia de seguridad vial, tanto en el conjunto nacional como en nuestra Comunitat en los últimos años, han supuesto una importante reducción de la siniestralidad, lo que ha sido posible gracias a un esfuerzo continuado de la sociedad en su conjunto, bajo la coordinación de las administraciones públicas con mayor capacidad para movilizar recursos y aunar iniciativas.

Como dato representativo en materia de accidentalidad, cabe señalar que el año 2001 España ocupaba el puesto 17 dentro de los 28 países que forman parte de la Unión Europea, con una tasa de 136 fallecidos por millón de habitantes, por encima de la tasa europea que fue de 113; en el 2014 España ocupaba ya el sexto lugar, con 36 fallecidos por millón de habitantes frente a los 51 de media de la UE en ese año.

Refiriéndonos a la Comunitat Valenciana, la tasa de fallecidos por millón de habitantes en el año 2014 fue de 34, inferior a los 51 de la UE e incluso a la media nacional, ocupando el sexto puesto entre las Comunidades Autónomas.

En España, el principal órgano de coordinación en materia de seguridad vial es el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible; así mismo, la coordinación en el ámbito de nuestra Comunitat la ejerce la Comisión Autónoma de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, en conexión con el Consejo Superior. En esta comisión está representada la Administración central, la Generalitat valenciana, las diputaciones provinciales, universidades, y organismos y asociaciones entre cuyos fines se encuentra la reducción de la accidentalidad asociada al tráfico.

Desde la creación de la Comisión de Tráfico hace casi tres décadas, la Generalitat valenciana ha estado representada por las consellerías con competencias en Infraestructuras, Industria,

Sanidad, Educación y Emergencias. Desde estas consellerias se han venido programando y ejecutando actuaciones que cada año se han incorporado a los planes anuales de seguridad vial de la Comunitat; es claro que la Generalitat acumula un largo recorrido en su compromiso con la seguridad vial, y que indudablemente ha contribuido a la reducción antes citada de las cifras de accidentalidad.

Pero si bien los datos aportados se pueden considerar razonablemente buenos, se debe tener en cuenta que mientras siga habiendo pérdida de vidas humanas nunca cabe darse por satisfechos. Además, la tendencia a la baja de las cifras de siniestralidad se está ralentizando en los dos últimos años, sin que se pueda descartar la posibilidad de que se invierta esta tendencia en el caso de que no se tomen nuevas iniciativas; pues todo parece indicar que las medidas que dieron tan buen resultado en años anteriores han perdido eficacia.

Es por tanto momento de implantar un plan estratégico, con medidas innovadoras y propuestas adaptadas a problemas concretos, y más aún en un periodo en el que, afortunadamente, se está recuperando el tráfico tras años de una menor movilidad consecuencia de las circunstancias económicas.

Por ello, a finales del año 2015 se anunció la elaboración del PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL, de la Generalitat valenciana y para la Comunitat Valenciana, en línea con las directrices de la Asamblea General de las Naciones Unidas recogidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020", de la DGT.

Este Plan director se plantea con el objetivo general de la reducción de la accidentalidad y de sus consecuencias en toda la Comunitat Valenciana, y presenta un marcado carácter multidisciplinar y multisectorial, abierto a toda la sociedad y enfocado a colectivos y temas clave sobre el principio del sistema seguro y la Visión Cero, donde la seguridad es más importante que la movilidad, que debe estar siempre supeditada al la primera.

El Plan director de seguridad vial va a potenciar la actuación de la Generalitat en pro de la reducción de la siniestralidad, a la vez que promoverá e impulsará las actuaciones tanto del resto de las Administraciones Públicas que tienen competencia en esta materia como de las asociaciones que han demostrado su capacidad y compromiso con la seguridad vial.

Este Plan va a suponer un esfuerzo adicional desde la Generalitat, incrementando la participación y la coordinación entre las consellerias que ya venían realizando actuaciones en

el ámbito de la seguridad vial, con la intención de que en nuestra Comunitat se recupere la tendencia a la baja de las cifras de accidentalidad.

Para la elaboración de este Plan se ha contado con la ayuda de numerosos organismos y entidades públicos y privados, de dentro y fuera de la Comunitat, a los que se les agradece su colaboración y se les hace partícipe desde ahora de los buenos resultados que esperamos obtener.

SITUACIÓN ACTUAL

2

2.1 El modelo viario de la Comunitat Valenciana

Articulación territorial

Según establece la ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunitat Valenciana, el sistema viario en la Comunitat está compuesto por las siguientes clases de vías:

- **Carreteras**, considerando como tales las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas, fundamentalmente, para la circulación de vehículos automóviles, sin menoscabo de la debida consideración que en cada caso requerirán otros modos de transporte, como el peatonal.
- Los **camino de dominio público** de cualquier clase aptos, al menos, para el tránsito rodado.

No forman parte del sistema viario las vías urbanas, siempre que tales vías no tengan la condición legal de travesía ni formen parte de una red urbana o metropolitana de acuerdo con el catálogo del sistema viario.

Atendiendo a su clasificación funcional, el viario de la Comunitat Valenciana está integrado por las siguientes redes:

- **Red de carreteras del Estado**, compuesta por las vías que tengan dicha calificación legal.
- **Red básica** de la Comunitat Valenciana, destinada a unir entre si los núcleos básicos del sistema de asentamientos, conectar con la red de carreteras del Estado y proporcionar acceso a las grandes infraestructuras del sistema de transportes.
- **Red local** de la Comunitat Valenciana, en la que se integran las carreteras recogidas en el Catálogo del Sistema Viario y no incluidas en la Red Básica de la Comunitat.

- **Red de caminos de dominio público** de la Comunitat Valenciana, compuesta por todas las vías de titularidad pública no incluidas en los apartados anteriores, susceptibles de tránsito rodado.

2014 Provincia	Longitud de red (km)					
	R.C.E.		Red Básica		Red Local	
Castellón	461	23,7%	381	38,9%	600	
Valencia	815	41,9%	390	39,8%	2.317	
Alicante	669	34,4%	208	21,3%	785	
Total C.V.	1.945		978		3.701	

Por otra parte, tal como sucede en otras Comunidades Autónomas, el sistema viario en la Comunitat Valenciana tiene como titulares, en mayor o menor proporción, a diferentes administraciones públicas. Así, atendiendo al órgano de gestión, la red viaria en la Comunitat en el año 2014 presenta la siguiente distribución:

2014 Provincia	Longitud de red (km)							
	M ^a Fomento		Generalitat		Diputaciones		TOTAL	
Castellón	461	23,7%	980	35,5%	750	20,9%	2.191	26,4%
Valencia	815	41,9%	786	28,5%	1.822	50,7%	3.423	41,3%
Alicante	669	34,4%	993	36,0%	1.021	28,4%	2.683	32,3%
Total C.V.	1.945	100%	2.759	100%	3.593	100%	8.297	100%

Fuente: Anuario estadístico Ministerio Fomento

Parque de vehículos

El parque de vehículos en el año 2014 en la Comunitat Valenciana, con 3.279.781 vehículos, supone casi el 11% del total nacional.

Año 2014	Castellón	Valencia	Alicante	C. Valenciana	España	% CV/E
Turismos	283.667	1.172.921	899.419	2.356.007	22.029.512	10,7%
Camiones y furgonetas	73.015	228.402	179.510	480.927	4.839.484	9,9%
Motocicletas	35.274	170.977	130.066	336.317	2.972.165	11,3%
Ciclomotores	29.684	123.353	102.810	255.847	1.991.322	12,8%
Otros	5.760	17.991	11.801	35.552	475.872	7,5%
Tractores industriales	3.684	13.084	4.751	21.519	186.060	11,6%
Autobuses	471	2.358	1.551	4.380	59.799	7,3%

Fuente: Anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento.

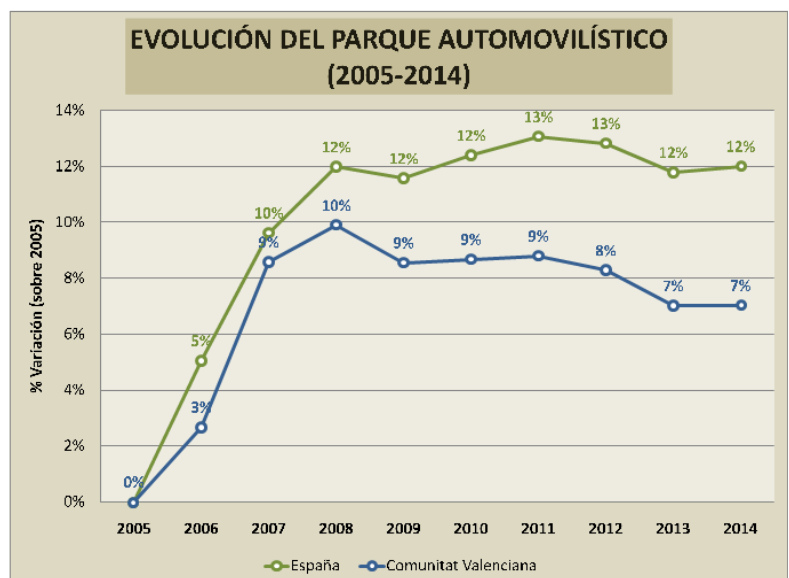
Por categorías, el turismo se lleva el mayor porcentaje, seguido por los camiones y furgonetas y muy de cerca las motocicletas, que constituyen el 10% del parque de vehículos de la Comunitat.



Si analizamos la evolución en el último decenio (2005-2014), mientras que entre los años 2005 y 2007 el parque automovilístico de la Comunitat Valenciana aumentaba en la medida en que lo hacía España, con un crecimiento medio anual del 3%, la crisis económica de los años 2007 y 2008 provoca en los sucesivos años un estancamiento generalizado, incluso un cierto retroceso, con un descenso del parque móvil en la Comunitat del 2,6% respecto al año 2008.

En la figura se puede observar una comparativa sobre la evolución del parque automovilístico a nivel nacional y en la Comunitat Valenciana tomando como año de referencia el 2005.

Como hemos comentado, la crisis económica ha influido en el estancamiento del parque de vehículos, que en los últimos cinco años ha experimentado un retroceso en todas las categorías a excepción de las motocicletas, con un incremento del 7% en el último quinquenio en la Comunitat Valenciana.



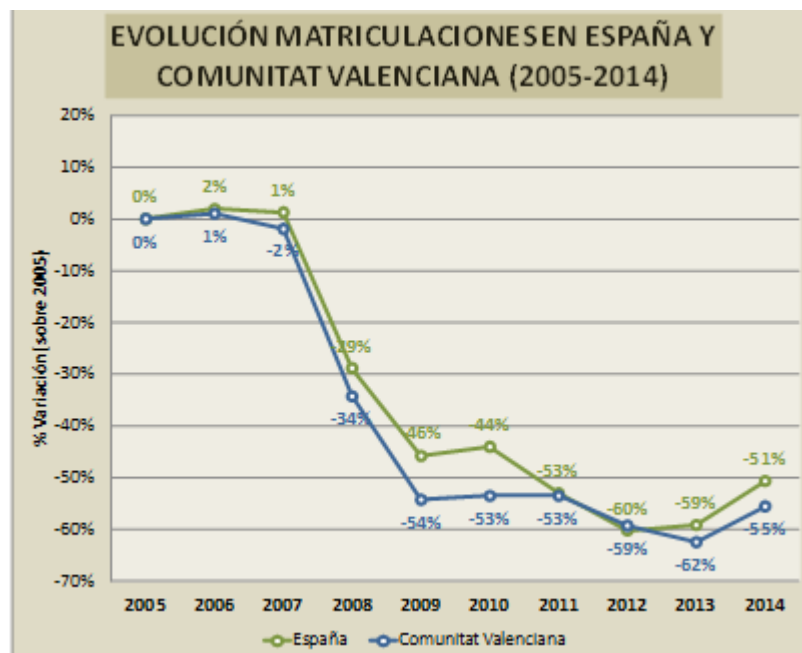
Variación 2014/2010	Castellón	Valencia	Alicante	C. Valenciana	ESPAÑA
Turismos	0,1%	-2,7%	0,5%	-1,2%	-0,5%
Camiones y furgonetas	-7,7%	-8,8%	-6,4%	-7,7%	-5,2%
Motocicletas	7,5%	4,8%	10,4%	7,2%	9,8%
Ciclomotores	-10,3%	-11,3%	-10,8%	-11,0%	-10,3%
Remolques y semiremolques	-2,0%	-1,2%	-2,0%	-0,5%	-0,4%
Tractores industriales	0,5%	-15,8%	-7,8%	-11,6%	-6,7%
Autobuses	-4,1%	-5,9%	-3,8%	-5,0%	-4,2%
Otros	1,9%	-5,6%	-4,0%	-3,9%	5,6%

Fuente: Anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento.

Variación 2014/2010	Castellón	Valencia	Alicante	C. Valenciana	ESPAÑA
Turismos	0,1%	-2,7%	0,5%	-1,2%	-0,5%
Camiones y furgonetas	-7,7%	-8,8%	-6,4%	-7,7%	-5,2%
Motocicletas	7,5%	4,8%	10,4%	7,2%	9,8%
Ciclomotores	-10,3%	-11,3%	-10,8%	-11,0%	-10,3%
Remolques y semiremolques	-2,0%	-1,2%	-2,0%	-0,5%	-0,4%
Tractores industriales	0,5%	-15,8%	-7,8%	-11,6%	-6,7%
Autobuses	-4,1%	-5,9%	-3,8%	-5,0%	-4,2%
Otros	1,9%	-5,6%	-4,0%	-3,9%	5,6%

Fuente: Anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento.

A esto cabe añadir la espectacular caída en las matriculaciones, con un descenso en el número de matriculaciones de vehículos nuevos en torno a un 38-40% tanto a nivel nacional como en la Comunitat, lo que revela un indudable progresivo envejecimiento del parque automovilístico que circula por nuestras carreteras.

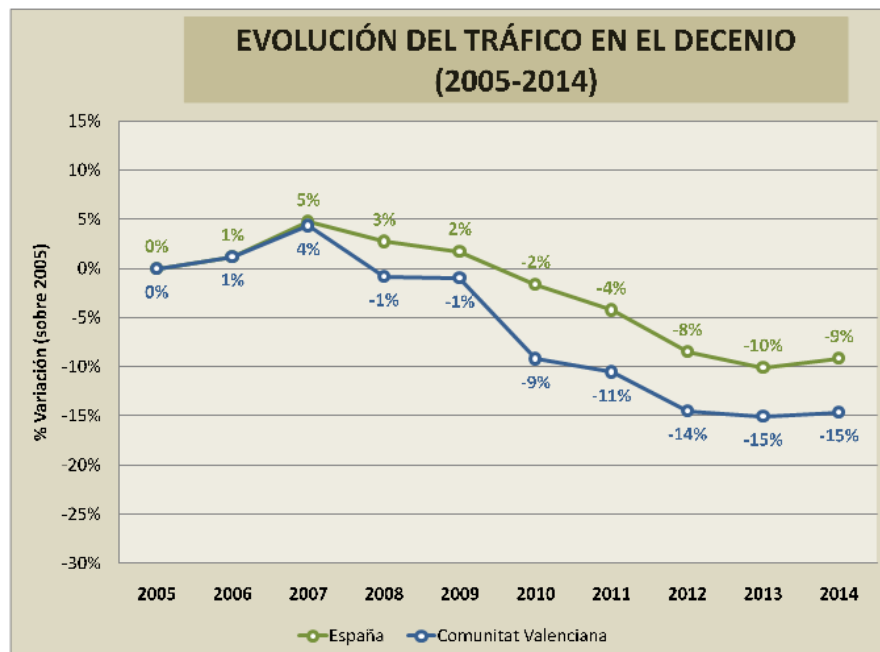


Movilidad

Por las carreteras de la Comunitat Valenciana circula el 10% del tráfico total en España, lo que significa más de 21×10^3 millones de vehículos-kilómetro recorridos en el año 2014.

Si consideramos la evolución de los últimos 10 años, la crisis económica ha provocado en la Comunitat un descenso más acusado del número de desplazamientos en comparación con el total nacional, situándose una media del 6% por debajo del nivel nacional.

El año 2013 constituye un punto de inflexión, observándose en 2014 un sutil cambio de tendencia.



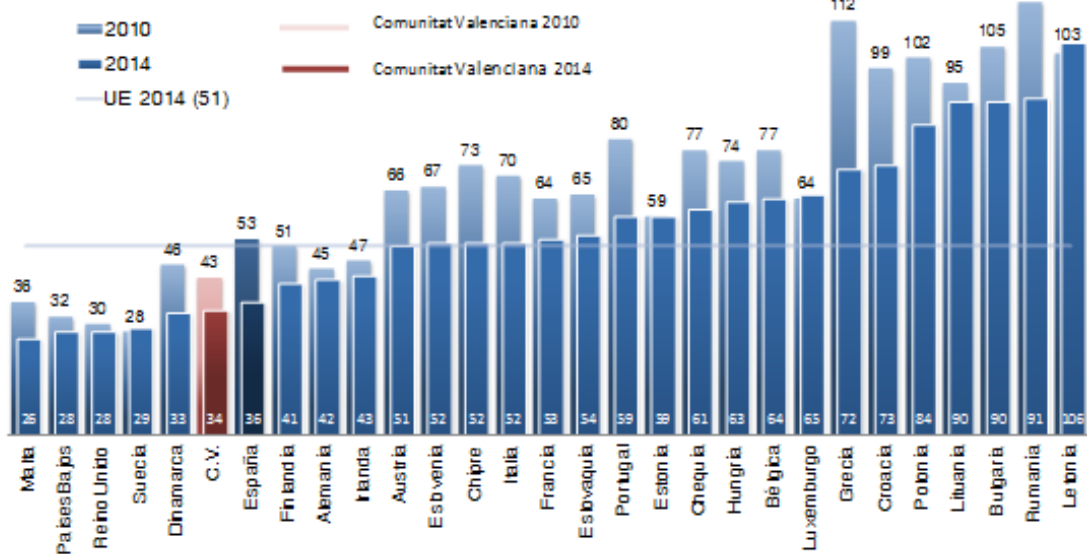
2.2 Diagnòs de la siniestralitat vial en la Comunitat Valenciana

La Comunitat en el contexte europeu i nacional

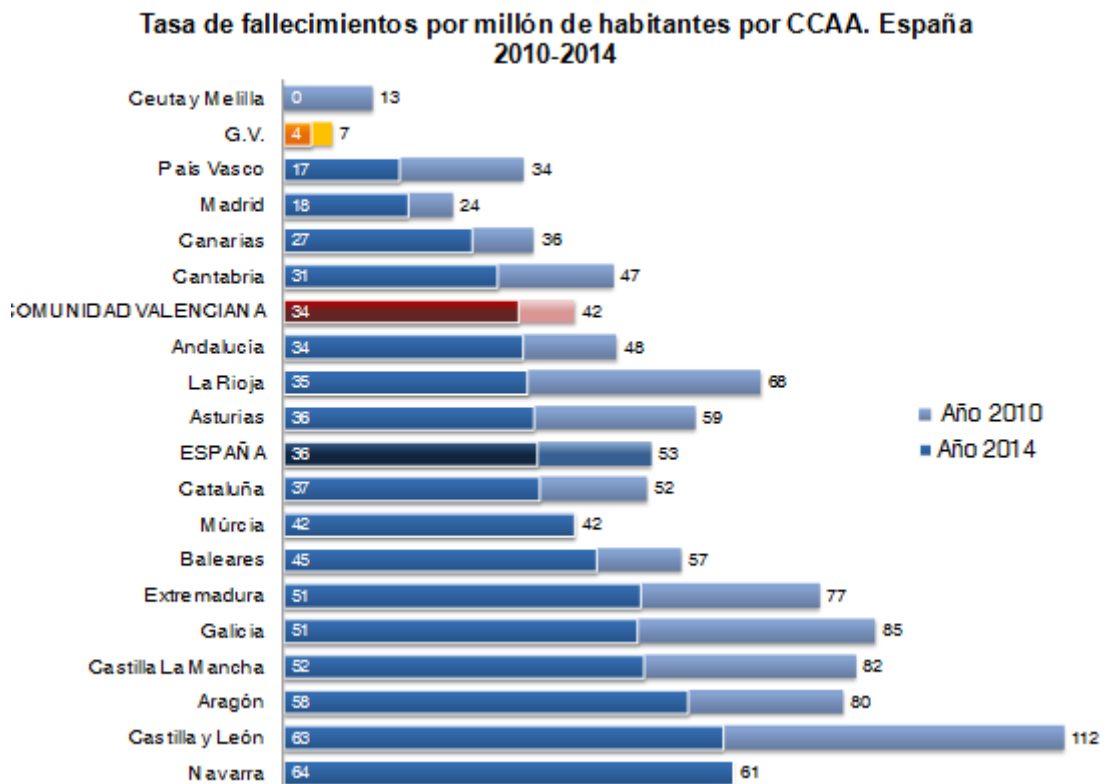
Fruto de las polítics en materia de seguridad vial, España ha logrado una reducción importante en las cifras de fallecidos por accidentes de tráfico, y ha sido capaz de pasar de la novena posición alcanzada en 2010 a la sexta en 2014 en el ranking de países europeos con menor tasa de fallecidos por millón de habitantes.

La Comunitat Valenciana se situa en niveles muy similares a países bien posicionados, como Dinamarca o Suecia, y con una tasa de fallecimientos por accidentes de tráfico respecto a su población inferior a la media nacional.

Evolución tasa de fallecimientos por millón de habitantes en la UE 2010-2014



Ya en el contexto nacional, la Comunitat Valenciana se sitúa en sexta posición en la escala de comunidades autónomas con menor tasa de muertes en carretera. A pesar de ello, es una de las comunidades con menor disminución de esta tasa entre los años 2010 y 2014.



En sexta posición respecto a las Comunidades Autónomas, la Valenciana experimenta una ralentización en el descenso de la tasa de fallecimientos en carretera.

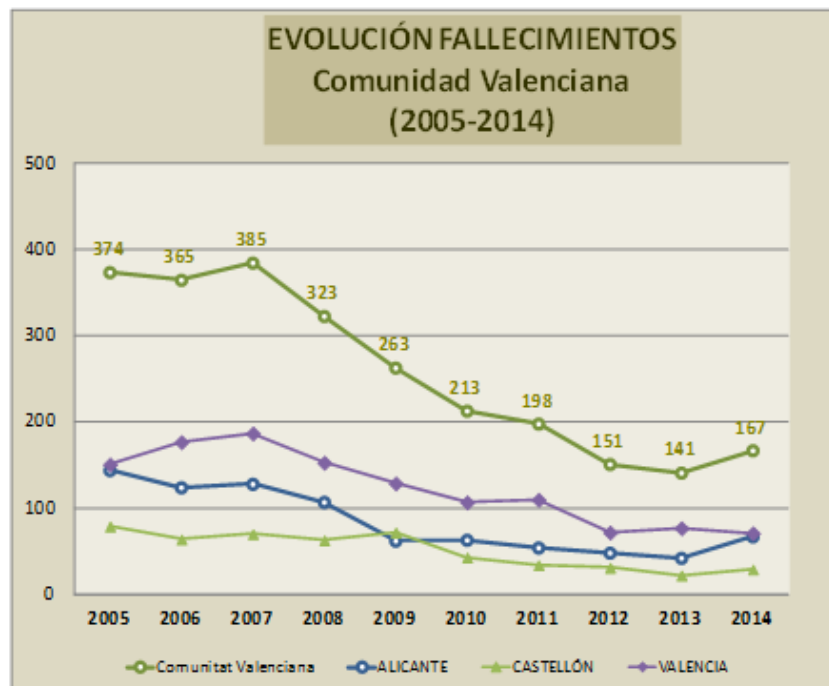
Evolución y tendencia de la accidentalidad

Tras el descenso sostenido de la accidentalidad entre los años 2005 y 2010, con una reducción de los accidentes con víctimas del 22% y de los fallecidos en un 55%, en el periodo 2011-2014 el descenso está siendo más contenido, con una reducción de tan sólo el 3% en los accidentes con víctimas y del 16% en los fallecidos por accidentes de tráfico en las vías de la Comunitat Valenciana.

	2011		2012		2013		2014		Variación 2014/2011	
	ACV	M	ACV	M	ACV	M	ACV	M	ACV	M
Comunitat Valenciana	7.406	198	6.990	151	7.532	141	7.188	167	-3%	-16%
ALICANTE	2.488	54	2.018	48	2.465	42	2.602	67	5%	24%
CASTELLÓN	704	34	707	31	689	22	672	29	-5%	-15%
VALENCIA	4.214	110	4.265	72	4.378	77	3.914	71	-7%	-35%

Accidentes con víctimas. Fuente: Anuario estadístico Ministerio Fomento

Después de un descenso continuado de las víctimas fallecidas por accidentes de tráfico desde el año 2007, a partir del 2010 la disminución se está ralentizando, incluso con un repunte en el año 2014.



TIPOLOGÍA DE ACCIDENTE

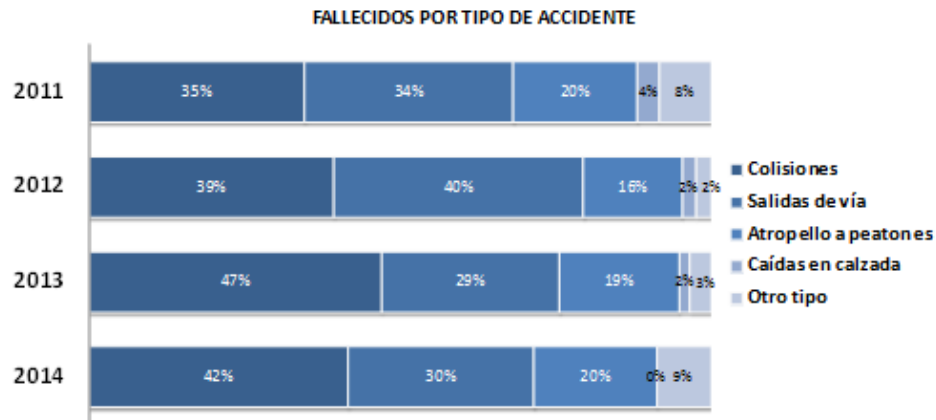
Los tipos de accidente que han registrado más víctimas en el año 2014 fueron las colisiones, los alcances y las salidas de vía, que además recogen el 70% de los fallecidos y heridos graves.



Más de la mitad de los accidentes con víctimas en 2014 en las vías de la Comunitat fueron colisiones, predominantemente colisiones frontolaterales y alcances.

ACCIDENTALDAD G.V.		AÑO							
TIPO DE ACCIDENTE		2011		2012		2013		2014	
Colisiones	Acc. c/ víctimas	4303	59%	4000	57%	4371	59%	3917	56%
	Fallecidos	59	35%	52	39%	56	47%	63	42%
	Heridos graves	636	54%	573	54%	505	53%	466	51%
Salidas de vía	Acc. c/ víctimas	1251	17%	1276	18%	1319	18%	1089	16%
	Fallecidos	57	34%	53	40%	34	29%	45	30%
	Heridos graves	266	22%	221	21%	194	20%	156	17%
Atropello a peatones	Acc. c/ víctimas	960	13%	834	12%	807	11%	802	11%
	Fallecidos	34	20%	21	16%	23	19%	30	20%
	Heridos graves	183	15%	161	15%	145	15%	151	17%
Caídas en calzada	Acc. c/ víctimas	231	3%	287	4%	321	4%	125	2%
	Fallecidos	6	4%	3	2%	2	2%	0	0%
	Heridos graves	47	4%	43	4%	39	4%	19	2%
Atropello a animales	Acc. c/ víctimas	25	0%	38	1%	54	1%	44	1%
	Fallecidos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Heridos graves	2	0%	6	1%	3	0%	3	0%
Otro tipo de accidente	Acc. c/ víctimas	552	8%	537	8%	502	7%	1025	15%
	Fallecidos	14	8%	3	2%	4	3%	13	9%
	Heridos graves	53	4%	63	6%	62	7%	120	13%

Fuente: DGT



Desde el punto de vista de las víctimas, los atropellos constituyen la tercera causa de mortalidad por accidentes de tráfico en la Comunitat.

(Los datos provisionales del año 2015, muestran un repunte de la siniestralidad peatonal en torno a un 20% respecto al año anterior).

Uno de cada cuatro peatones atropellados en 2014 era mayor de 75 años. Y se ha incrementado considerablemente la cifra de peatones atropellados de mediana edad (55 a 65 años).

PEATONES ATROPELLADOS POR EDADES		AÑO							
		2011		2012		2013		2014	
Muerto	Hasta 14 años	1	3%	0	0%	1	4%	1	4%
	de 15 a 24 años	1	3%	1	5%	1	4%	2	7%
	de 25 a 34 años	2	6%	3	14%	1	4%	2	7%
	de 35 a 44 años	5	15%	1	5%	1	4%	0	0%
	de 45 a 54 años	3	9%	2	10%	1	4%	3	11%
	de 55 a 64 años	3	9%	2	10%	3	13%	10	37%
	de 65 a 74 años	6	18%	4	19%	7	30%	0	0%
	de 75 a 84 años	7	21%	4	19%	6	26%	6	22%
	85 años o más	4	12%	3	14%	2	9%	2	7%
	Sin especificar	2	6%	1	5%	0	0%	1	4%

VEHÍCULOS IMPLICADOS

En los accidentes de tráfico registrados en 2014 en la Comunitat Valenciana (en carretera y zona urbana), tras los turismos, las personas usuarias de vehículos DRM (dos ruedas motorizados) ocupan el segundo lugar, con un cierto repunte de los accidentes donde se han visto implicados tras varios años de descenso continuado en las cifras de siniestralidad de este colectivo.

El 59% de los vehículos implicados en accidentes de tráfico en el año 2014 fueron turismos, seguidos de los usuarios de DRM, que representan el 20% de los accidentes con víctimas.

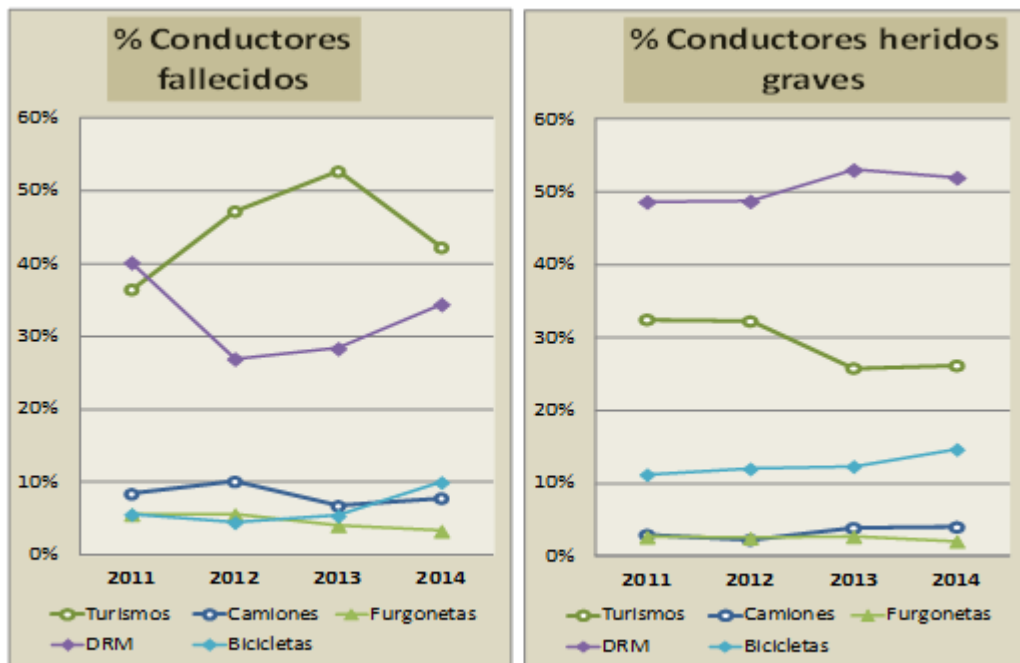
ACCIDENTALIDAD C.V.		AÑO							
Nº VEHÍCULOS Y CONDUCTORES VÍCTIMAS		2011		2012		2013		2014	
Turismos	implicados en AcV	7942	64%	7547	64%	8137	65%	6967	59%
	Cond. Fallecidos	39	36%	42	47%	39	53%	38	42%
	Cond. Heridos graves	255	32%	231	32%	161	26%	164	26%
Camiones	implicados en AcV	423	3%	390	3%	437	3%	617	5%
	Cond. Fallecidos	9	8%	9	10%	5	7%	7	8%
	Cond. Heridos graves	23	3%	16	2%	24	4%	25	4%
Furgonetas	implicados en AcV	546	4%	502	4%	614	5%	736	6%
	Cond. Fallecidos	6	6%	5	6%	3	4%	3	3%
	Cond. Heridos graves	21	3%	18	3%	17	3%	13	2%
DRM	implicados en AcV	2543	21%	2312	20%	2195	18%	2324	20%
	Cond. Fallecidos	43	40%	24	27%	21	28%	31	34%
	Cond. Heridos graves	382	49%	349	49%	331	53%	326	52%
Bicicletas	implicados en AcV	600	5%	657	6%	742	6%	824	7%
	Cond. Fallecidos	6	6%	4	4%	4	5%	9	10%
	Cond. Heridos graves	88	11%	86	12%	77	12%	92	15%
Autobús	implicados en AcV	120	1%	126	1%	126	1%	117	1%
	Cond. Fallecidos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Cond. Heridos graves	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%
Tractores y maquinaria agrícola o de obra	implicados en AcV	23	0%	35	0%	28	0%	27	0%
	Cond. Fallecidos	1	1%	3	3%	2	3%	1	1%
	Cond. Heridos graves	3	0%	3	0%	3	0%	1	0%
Otro tipo vehículo	implicados en AcV	169	1%	124	1%	112	1%	52	0%
	Cond. Fallecidos	3	3%	2	2%	0	0%	1	1%
	Cond. Heridos graves	13	2%	13	2%	10	2%	2	0%

Fuente: DGT

las personas usuarias de DRM representan el 34% de las víctimas fallecidas y el 52% de los heridos graves en accidentes de tráfico en 2014 en la Comunitat Valenciana.

Es preocupante el aumento de la siniestralidad que está experimentando el colectivo ciclista desde el año 2011, con un incremento anual del 12%, ocupando el tercer lugar de la siniestralidad vial en 2014, tras los turismos y DRM.

En los últimos años, el impulso de las políticas nacionales y locales hacia otros modos de transporte más sostenibles que el automóvil están produciendo un incremento de la movilidad ciclista que puede traducirse en un incremento de los traumatismos por accidentes de tráfico si no van acompañadas de otras medidas como el control eficaz de la velocidad y la creación de infraestructuras específicas para ellos.



FACTORES DE RIESGO

En cuanto a los factores desencadenantes de los accidentes con víctimas, las estadísticas ponen de manifiesto que la distracción al volante y no respetar la prioridad de paso (bien norma genérica, bien señalizada), son las causas principales de siniestralidad en 2014, estando presentes en uno de cada cuatro accidentes, sin embargo, las maniobras antirreglamentarias (como los adelantamientos indebidos) destacan en los accidentes mortales y con heridos graves.



El 52% de los conductores implicados en accidentes con víctimas en las vías de la Comunitat Valenciana en el año 2014 cometió alguna infracción.

La conducción distraída o desatenta se observa en el 19% de los accidentes con víctimas en 2014, seguida de la infracción por no respetar la prioridad (12%), y no mantener el intervalo de seguridad (10%).

CONDUCTORES IMPLICADOS EN ACV		AÑO							
		2011		2012		2013		2014	
	Ninguna	5992	48%	5897	50%	6188	49%	5645	48%
	Otra infracción	1310	11%	1056	9%	1068	9%	268	2%
	No respetar el paso para peatnes	217	2%	163	1%	189	2%	284	2%
Total	No respetar prioridad	1440	12%	1225	10%	1303	10%	1389	12%
	No mantener intervalo de seguridad	500	4%	418	4%	495	4%	1188	10%
	Maniobras antirreglamentarias	546	4%	535	5%	499	4%	704	6%
	Conducción distraída o desatenta	2377	19%	2410	21%	2616	21%	2235	19%

Fuente: DGT

Otras infracciones, entre las que se encuentran las infracciones por velocidad, se sitúan en el 2%, muy por debajo de años anteriores.

La velocidad como factor concurrente en los accidentes de tráfico cede protagonismo a otras infracciones relacionadas con la distracción y no respetar la prioridad.

Si nos centramos en los accidentes con fallecidos los porcentajes cambian sustancialmente, y asciende a 73% el porcentaje de conductores que comete alguna infracción. Las maniobras antirreglamentarias aumentan en proporción, así como las distracciones.

CONDUCTORES FALLECIDOS		AÑO							
		2011		2012		2013		2014	
	Ninguna	38	36%	21	24%	30	41%	24	27%
	Otra infracción	21	20%	10	11%	16	22%	3	3%
	No respetar el paso para peatones	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	No respetar prioridad	1	1%	3	3%	0	0%	7	8%
	No mantener intervalo de seguridad	0	0%	0	0%	2	3%	3	3%
	Maniobras antirreglamentarias	10	9%	15	17%	7	9%	22	24%
	Conducción distraída o desatenta	37	35%	40	45%	19	26%	31	34%

MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO

Si tenemos en cuenta el motivo del desplazamiento reflejado en los partes de los accidentes de tráfico, el 5% de los accidentes con víctimas en 2014 en nuestra Comunitat fueron in itinere, originados al ir o volver del lugar de trabajo, y alrededor del 13% fueron en misión (viaje de servicio ordenado por empresa).



la

Según datos del Ministerio de Trabajo y de la DGT para el año 2014, un 11% de los accidentes de trabajo están relacionados con el tráfico.

Aunque son datos referidos al total nacional, justifican la necesidad de trabajar en los planes de movilidad en las empresas y la formación al personal.

JUSTIFICACIÓN DEL PLAN

3

3.1 Antecedentes, problema, necesidad.

Los avances conseguidos en la reducción de las cifras de fallecidos y heridos graves en las vías de circulación de la Comunitat Valenciana, avalan la eficacia de las líneas de trabajo desarrolladas en estos años, que sitúa a la Comunitat entre las de mejor evolución en el ámbito de la seguridad vial dentro del territorio nacional, con una tasa de fallecidos por debajo de la media nacional.

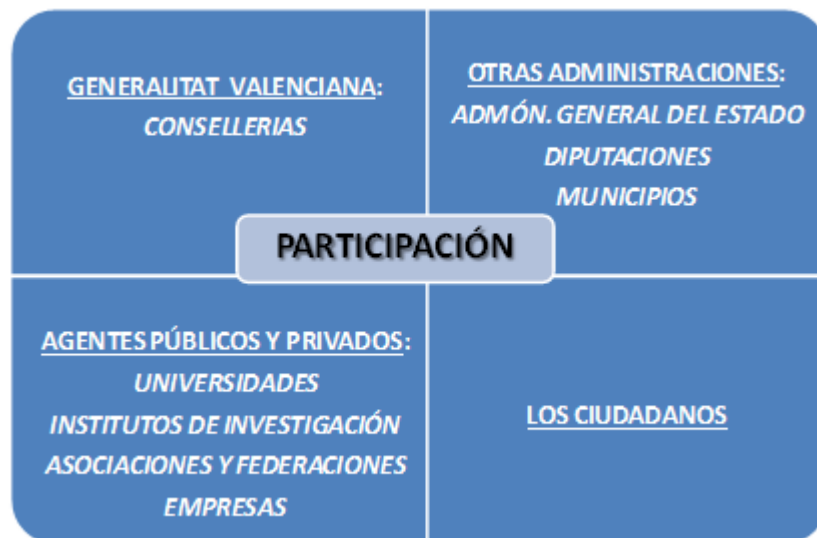
A lo largo de estos años, las cifras de siniestralidad en la red de la Generalitat, y en el total de la Comunitat, han descendido considerablemente; ya en 2010 se había conseguido superar sobradamente el objetivo de reducción de la mortalidad marcado, con un descenso superior al 60% en el número de fallecidos en las carreteras de la Generalitat y casi el 58% en el total de la Comunitat Valenciana.

Sin embargo, este descenso sostenido en las cifras de siniestralidad se está viendo estancado en los dos últimos años como consecuencia, entre otras, de la amortización de las medidas hasta ahora desarrolladas. Es preciso, por tanto, establecer nuevas líneas de trabajo, alineándose con las estrategias internacionales, desarrollando un Plan Estratégico específico para la Comunitat, abierto a otros ámbitos además de la infraestructura, que replique las mejores prácticas observadas, implicando a la ciudadanía y comunicando los resultados y los recursos utilizados, en un ejercicio de transparencia y de información.

Para alcanzar los objetivos del Plan es necesario trabajar en medidas innovadoras en seguridad vial, profundizando así mismo en las líneas que han resultado más efectivas para reducir la accidentalidad y sus consecuencias.

Una reducció sostenida de la accidentalitat en el temps requereix la implantació de mesures innovadores, millores en tots els àmbits i propostes específiques adaptades a els problemes concrets que se identifiquen, i més a més en un període de creixement del tràfic derivat d'una lleugera millora en la situació econòmica.

Per això se ha de implantar un **Plan Estratégico** per a la millora de la seguretat vial que defina les línies prioritàries de treball i sirva de guia no solament a les Administracions gestores de carreteres, sinó també a les Administracions d'altres àmbits com l'educació, la salut, l'indústria, laboral i la resposta a les emergències, així com instituts, organismes i associacions implicades en la seguretat vial, entenent que la seguretat vial és una responsabilitat compartida i precisa de la participació de ciutadania, institucions i altres agents socials.



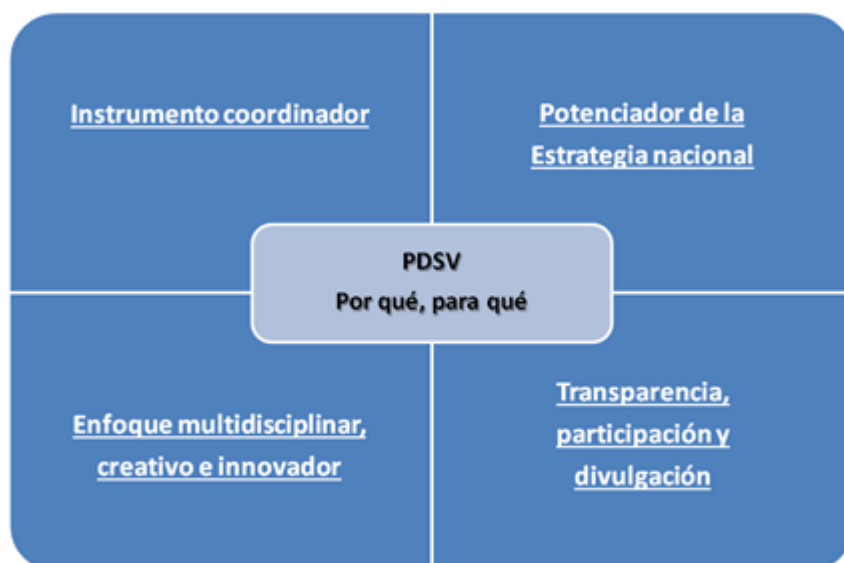
Organismos internacionales como Naciones Unidas, Banco Mundial, y la Comisión Europea, insisten en que la voluntad de los poderes públicos y la coordinación de esfuerzos a través de un **Plan Integral** son los cimientos de una prevención eficaz de los traumatismos causados por el tráfico.

En esta línea **se redacta el Plan director de seguridad vial para la Comunitat Valenciana**, que marca las directrices en materia de seguridad en la circulación para los próximos años en nuestra Comunitat.

Este Plan director emana de las líneas de trabajo marcadas por la Unión Europea y transpuestas al ámbito nacional a través de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico, contemplando nuevos **retos**:

1. Servir de instrumento coordinador de las actuaciones para la mejora de la seguridad vial a realizar por la Generalitat.
2. Reforzar y ampliar la Estrategia nacional en el ámbito de la Comunitat Valenciana
3. Incrementar la transparencia mediante la difusión y divulgación, y la participación ciudadana mediante la intervención de diferentes agentes, colectivos y entidades.
4. Profundizar en el enfoque multidisciplinar, creativo e innovador.

La consecución de estos retos requiere el establecimiento de unos objetivos comunes, junto con el compromiso y la participación por parte de todos los implicados, así como el desarrollo de unos programas de actuación y la definición de unos indicadores de seguimiento eficaces, con unos objetivos cuantitativos, que permitan evaluar los progresos realizados.



3.2 Marco de referencia

Ámbito internacional

El Plan director de seguridad vial de la Generalitat valenciana se enmarca dentro del periodo proclamado por la Asamblea general de las Naciones Unidas como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en el que se quiere, primero estabilizar, y posteriormente reducir, las todavía elevadas cifras de víctimas por accidentes de tráfico a escala mundial.

En ese contexto se elaboró en 2011 el ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020***, con el objetivo de servir de documento orientativo para los países en la consecución del objetivo común de reducción de las cifras de fallecidos y heridos graves en los accidentes de tráfico, en el entendido que su disminución *mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva*.

Los principios rectores en que se basa este Plan para el Decenio de Acción se sitúan sobre el enfoque del ***“sistema seguro”***, que considera un sistema de transporte viario mejor adaptado al error humano, traspasando una gran parte de la responsabilidad de las personas usuarias de las vías a quien las diseña y gestiona, a la industria de la automoción, a representantes políticos, a los órganos legislativos y a la policía.

El Plan Mundial alienta a los países miembros a trabajar sobre cinco PILARES BÁSICOS sobre los que asentar sus estrategias para la prevención de traumatismos por el tránsito: Gestión de la seguridad vial, Vías de tránsito y movilidad más seguras, Vehículos más seguros, Usuarios más seguros y Respuesta tras los accidentes.

En el **informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015**, la OMS concluye que aquellos países que han adoptado un enfoque amplio centrado en numerosos aspectos de la seguridad vial han alcanzado mejoras eficaces y duraderas. Para ello es preciso que haya voluntad política, pero también es necesario adoptar medidas con relación a cuestiones concretas, entre las que destacan:

1. Existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo
2. Mayor esfuerzo para optimizar las actividades destinadas a hacer cumplir la ley
3. Prestar atención a las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas
4. Mejorar la calidad de los datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito
5. Garantizar la mejora de la calidad de la asistencia prestada a las víctimas

En este marco, y con el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras, la **Comisión Europea** considera que es necesario definir un marco de cooperación estructurado y coherente basado en las mejores prácticas de los estados miembros, adoptando una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para reducir el número de heridos, y trabajando para mejorar la seguridad de los colectivos más vulnerables de las vías.

En la implantación de la estrategia, es fundamental trabajar por la orientación de resultados, la coordinación entre agentes implicados, la investigación, y el seguimiento y evaluación periódica de los resultados.

Àmbito nacional

Con este marco, la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior del Gobierno de España, elaboró la ***Estrategia de seguridad vial 2011-2020 de la DGT*** que, siguiendo las directrices marcadas por la Unión europea, integra y alinea todas las actuaciones de la Administración General del Estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, en un enfoque por colectivos y temas clave, y sobre el principio del sistema seguro y la visión cero, promoviendo e impulsando las actuaciones del resto de las Administraciones Públicas que tienen competencias en esta materia.

La Estrategia tiene un carácter transversal, orientada a integrarse en las restantes políticas, en particular: la política general de salud, la política general de educación y formación, la política industrial, la política medioambiental, la política de infraestructuras viarias, y la política laboral y de seguridad en el trabajo.

Comunidades autónomas

En línea con la estrategia nacional, varias Comunidades autónomas han desarrollado también Planes Estratégicos o Integrales de Seguridad Vial que también sirven de referencia para la elaboración de este Plan director de seguridad vial para la Comunitat Valenciana.

Así, se han consultado los planes integrales de: Galicia, País Vasco, Navarra, Castilla y León, Cataluña y Aragón.

El análisis y diagnóstico de la situación de la siniestralidad vial en nuestra Comunitat, y el marco de referencia expuesto anteriormente, permiten identificar las líneas estratégicas y temas clave sobre las que seguir trabajando en este decenio 2011-2020.

Usuarios vulnerables

Zona urbana

Motoristas

Carreteras convencionales

Desplazamientos relacionados con el trabajo

Comportamientos de riesgo: drogas, alcohol y velocidad

Comunitat Valenciana

La planificación de la seguridad vial en la Comunitat se articula en torno a los Planes Anuales que la Comisión Autonómica de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial traslada al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

En esta Comisión Autonómica están representados los diferentes organismos (estatales, autonómicos y locales) con responsabilidad sobre la seguridad vial en la Comunitat, desde las áreas del tráfico, el transporte, la sanidad, la educación, la universidad, la industria, la protección civil y las infraestructuras.

Tiene como funciones cooperar en la elaboración de los Planes Nacionales, y Coordinar e impulsar las actuaciones de los diferentes organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con el tráfico y la seguridad vial en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

Este Plan director de seguridad vial, que supondrá un refuerzo y complemento de los planes anuales de la Comisión Autonómica, se estructura de modo que la coexistencia de sendos planes no incremente la complejidad organizativa.

3.3 Consultas a otros agentes sociales

Como referente para la elaboración del Plan director de seguridad vial de la Generalitat valenciana se ha partido de las líneas de trabajo mencionadas en el apartado anterior, investigando también sobre las tendencias en materia de seguridad vial adoptadas en otras comunidades autónomas en nuestro país, en el convencimiento que el intercambio de prácticas eficientes y de éxito en otros puede ser un buen punto de partida para la elaboración de un nuevo plan director en la Comunitat Valenciana.

Pero la seguridad vial es una tarea colectiva, y requiere de la participación activa de todos los sectores implicados, tanto públicos como privados, de los agentes sociales relacionados con la movilidad, y de los colectivos y usuarios de las vías.

Por esta razón, para la elaboración del Plan se han realizado reuniones orientadas a recoger ideas y sugerencias que incorporar a este nuevo Plan director de seguridad vial (PDSV).

Dado que las políticas internacionales apuestan por trabajar en este decenio en la protección de las personas usuarias más vulnerables, a los que en muchas ocasiones la infraestructura vial ha dejado de lado en aras de una mayor movilidad a costa de la seguridad, el PDSV se hace eco y ha mantenido reuniones con los colectivos de ciclistas y de motoristas, así como otras asociaciones del sector del automóvil y empresas de transporte de mercancías y transporte de viajeros.

Así mismo, la atención a las víctimas es otra de las líneas de trabajo marcada por la política mundial y la Estrategia europea, y las reuniones con las asociaciones de víctimas ha sido también obligada; la investigación y la innovación estarán presentes también en este Plan director, por lo que se han realizado reuniones con diferentes institutos universitarios, asociaciones y colegios profesionales.

En estas reuniones no ha faltado la presencia de representantes de la Dirección General de Tráfico y el Sector de Tráfico de la Guardia Civil, por su implicación en la Estrategia de seguridad vial 2011-2020 y el cumplimiento de la Norma.

VISIÓN

4

A pesar de la reducción del número de personas fallecidas y heridas graves en las vías de la Comunitat Valenciana en el último decenio, los accidentes de tráfico siguen provocando un elevado número de lesiones graves, con el consiguiente sufrimiento para las víctimas y sus familias y un gran impacto sobre el conjunto de la sociedad.

Es preciso cambiar el concepto de seguridad vial y en este sentido la Generalitat valenciana se propone trabajar hacia y para una nueva visión y se SUMA A LA

VISIÓN CERO

EVITAR QUE SE PRODUZCAN ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS MORTALES O GRAVES

Este nuevo enfoque modifica de forma radical el sentido de responsabilidad de la seguridad vial y cambia el enfoque tradicional, donde la persona usuaria de la vía tiene la mayor parte de la responsabilidad en relación con su seguridad, por un nuevo enfoque con responsabilidad compartida entre quien diseña y gestiona el viario y la persona usuaria que lo utiliza.

la persona usuaria sigue teniendo la responsabilidad de su comportamiento pero las personas son falibles y cometen errores. Por tanto, el diseño del viario debe incorporar el concepto de “*vías benignas o clementes*” basado en los siguientes aspectos básicos:

1. La conducción peligrosa ha de prevenirse con medidas técnicas
2. Si ocurre un accidente, deben coexistir medidas técnicas y estructurales de seguridad vial que ofrezcan protección frente a lesiones graves.
3. Si finalmente resulta imposible prevenir la lesión, sus consecuencias deben ser minimizadas mediante procedimientos óptimos de rescate y asistencia médica.

Además, la visión cero altera el orden de prioridades en el sistema de circulación vial; la vida y la salud no pueden ser negociadas a cambio de otros beneficios sociales como la movilidad. Por ello la seguridad es más importante que la movilidad, que debe estar siempre supeditada a la primera.

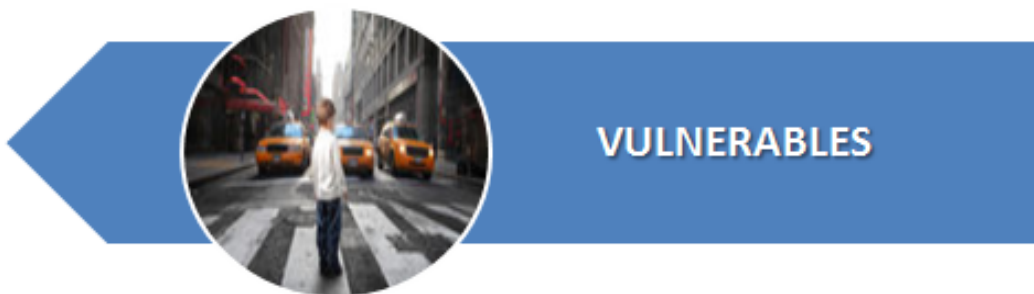
Se trata de una meta muy ambiciosa que constituye un avance muy significativo para la seguridad vial de la Comunitat Valenciana. Es también un reflejo del reconocimiento que por el Gobierno Valenciano se da a la seguridad vial de la sociedad valenciana.

La información sobre accidentalidad que suministra la Dirección General de Tráfico es fundamental para entender sus causas, lo que permite extraer conclusiones, y por tanto, focalizar los esfuerzos en proponer las intervenciones más eficaces para mejorar la seguridad vial. Los planes de acción propuestos en el Plan director deben contribuir a la reducción de las consecuencias de la accidentalidad en nuestra Comunitat.

De este modo, tomando como punto de partida el análisis actual realizado acerca de la seguridad vial en la Comunitat Valenciana y del resultado del estudio de la seguridad vial en el mundo, en Europa y en España, junto con las reuniones llevadas a cabo con los diferentes colectivos y responsables de las diferentes áreas de trabajo involucradas en la seguridad vial, se detectan y definen una serie de oportunidades de mejora en las que centrar y desarrollar el trabajo que se realizará una vez entre en vigor este Plan director de seguridad vial de la Generalitat valenciana.

OBJETIVOS

El análisis de los datos de siniestralidad en las vías de la Comunitat Valenciana, y las prioridades marcadas por el Plan Mundial y la Estrategia Nacional, llevan a focalizar la atención en cinco objetivos estratégicos:

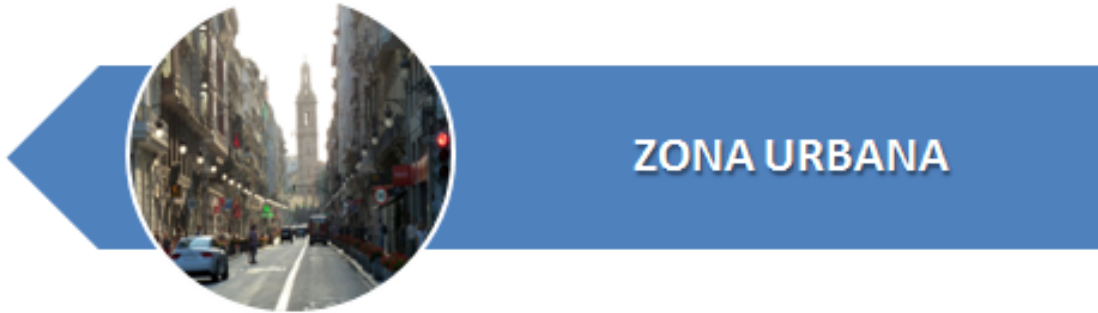


Los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) tienen que ser una prioridad en la Comunitat Valenciana.

Cada vez son más usuales los desplazamientos a pie en las ciudades, donde también se está fomentando el uso de la bicicleta y se aboga por el transporte público. Además las motos y ciclomotores son una solución a la creciente congestión del tráfico y los problemas de aparcamiento. Es necesario dar a conocer buenas prácticas para el uso de estos vehículos de dos ruedas. También se debe contar con unas infraestructuras adecuadas que proporcionen continuidad y seguridad a estas personas.

Por un lado, en la carretera es necesario que quien conduce detecte la presencia de estos colectivos siendo primordial la convivencia de todos los modos de transporte y una correcta información y comunicación de los itinerarios que son considerados de riesgo para cada uno de ellos; por otro, requiere centrar la atención en el factor humano, presente en más del 90% de los accidentes de tráfico.

De entre los peatones, las criaturas, sujetos pasivos de la seguridad vial, son especialmente vulnerables por su inexperiencia. La educación y formación de conductas seguras que proporcionen hábitos de comportamiento desde etapas tempranas son medidas necesarias. Esta medida debe ir acompañada de la creación de caminos escolares seguros.



Apostar por el nuevo concepto de movilidad urbana es apostar por el crecimiento, el empleo y el desarrollo sostenible de la Comunitat Valenciana. Como bien indica el libro verde de la UE, esto supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte, consiguiendo la co-modalidad del transporte colectivo e individual, y llegar a optar por un sistema de transporte fluido y sostenible dándole continuidad gracias a un enlace eficaz entre los diversos modos de desplazamiento.

Abordar este problema resulta tarea compleja, supone un cambio no solamente en los modos de comportamiento de las personas usuarias, sino también en los modelos de planificación urbana y de ordenación del territorio.

Trabajar en las infraestructuras e investigar sobre modelos de territorio innovadores es el propósito de este Plan director, sin olvidar que es en las zonas urbanas donde se produce un volumen mayor de desplazamientos de colectivos vulnerables y donde se da la máxima interacción entre estos colectivos, las vías disponibles y el espacio público.

Esforzarse en el establecimiento de protocolos en los pueblos y ciudades de la Comunitat Valenciana para homogeneizar e intercambiar buenas prácticas en el control y vigilancia por las policías locales es también una línea de trabajo a marcar. Conseguir aplicar el sistema de recogida de la información de accidentes de tráfico desde las diferentes administraciones locales es irrenunciable si se quiere tener buen conocimiento de la magnitud y circunstancias de la accidentalidad.



Otro campo de trabajo del Plan director es el comportamiento de quien conduce el vehículo; planteando medidas dirigidas a los diferentes colectivos: jóvenes, mayores, profesionales del transporte, personas con discapacidad que conducen, o personal educador, formador y sanitario, y personal que gestiona la seguridad vial, sin dejar de lado los riesgos al volante, y las situaciones de inseguridad y peligro que están relacionadas con las aptitudes para la conducción (alcohol, drogas, fármacos, distracción, exceso de velocidad, fatiga...).

Se trata de un campo de trabajo muy amplio por los diferentes tipos de comportamientos a los que compromete, con diversos focos de atención, en algunos casos complementarios.

Por un lado los accidentes en carretera son la principal causa de muerte por accidente laboral en los países industrializados; la fatiga, el estrés y el exceso de velocidad son causas habituales de estos accidentes, por lo que centrar esfuerzos en trabajar en pro de la seguridad vial laboral debe tener una alta rentabilidad social.

Por otro lado, se encuentran las persona de edad avanzada que conducen, con una reducción de sus habilidades físicas y menor destreza en la rutina diaria en carretera; es importante concienciar a la ciudadanía y a las personas responsables del ámbito sanitario en este sentido.

La conducción bajo los efectos del alcohol es un factor determinante en los accidentes de tráfico; otras sustancias como las drogas o los fármacos también representan un problema de seguridad vial, además de la velocidad excesiva o la fatiga.

Es necesario unificar esfuerzos desde todos los agentes responsables de la seguridad vial de la Comunitat en la formación y la información sobre los factores de riesgo y las medidas preventivas centradas en los diferentes sectores afectados.



Contribuir a la consecución de un sistema viario más seguro, inteligente y sostenible para la ciudadanía de nuestra Comunitat es fundamental.

El Plan director reconoce la necesidad de actuar ya desde las primeras etapas de la planificación y el diseño, que debe continuar con las actuaciones de mejora sobre las vías ya existentes, y prestando máxima atención a las operaciones de mantenimiento para garantizar los máximos niveles de seguridad en toda la red y en todo momento. En este sentido las carreteras convencionales, donde se concentra un elevado número de accidentes, se convierten en prioritarias a la hora de plantear estrategias para la mejora de la seguridad vial, dado su elevado potencial de mejora.

Este objetivo general es de aplicación a las diferentes administraciones competentes en materia de infraestructuras, impulsando la aplicación de los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial y las auditorias definidas en la Directiva 2008/96/CE. Si bien la trasposición española de esta Directiva es de aplicación a la red transeuropea, donde más se considera necesaria es en la red convencional.

Avanzar en el uso de nuevas tecnologías y sistemas basados en la difusión y el intercambio de información sobre el estado de las vías dará un empuje y un impulso a la seguridad vial de nuestra red en los próximos años. En este sentido, este Plan director le hace un hueco a la investigación, aconsejándose la compra pública de innovación cuando las características del problema lo precisen.

Pero actuar sobre el sistema viario también implica trabajar sobre el parque de vehículos. Una correcta información sobre el número de vehículos existente, así como fomentar elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos y la renovación del parque son medidas que contribuirán a la consecución del objetivo.



ATENCIÓN Y RESPUESTA A LOS ACCIDENTES

El servicio de emergencias 112 de la Comunitat Valenciana realiza una labor caracterizada por el esfuerzo continuo para ofrecer una respuesta inmediata las 24 horas de los 365 días del año y se ha consolidado como un referente en la gestión de las emergencias, entre otras, de accidentes de tráfico.

- ✓ Dispone de atención continua en los idiomas oficiales de la Comunitat Valenciana y además en inglés, francés y alemán.
- ✓ Facilita el acceso al servicio 1·1·2 a personas con dificultades auditivas al disponer de vías de comunicación alternativas para su atención.
- ✓ Responde a las llamadas en el menor tiempo posible
- ✓ Atiende todas las llamadas de emergencia realizadas por los ciudadanos desde cualquier teléfono fijo o móvil.
- ✓ Dispone de protocolos de actuación para gestionar toda emergencia, continuamente revisados y actualizados
- ✓ Transmite a los organismos de emergencia correspondientes los avisos en el menor tiempo posible.
- ✓ Recopila la información, aplicando protocolos e inicio de avisos a las agencias integradas en el sistema
- ✓ Asegura una adecuada atención y gestión de las llamadas mediante la formación continua del personal.

Para mejorar la respuesta ante accidentes de tráfico, aumentando la eficacia, rapidez y calidad de respuesta a las emergencias ocasionadas, es necesario potenciar la formación de los profesionales y de las personas usuarias, así como la comunicación a través de asociaciones especializadas desde las que conseguir la implicación ciudadana.

Centrándonos en estos campos, el Plan director plantea un

OBJETIVO GLOBAL

**REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD
MANTENIENDO UNA MOVILIDAD
SEGURA**

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

VULNERABLES: PROTEGER A LOS USUARIOS MÁS VULNERABLES

**ZONA URBANA: PROMOVER ENTORNOS URBANOS MÁS
SEGUROS**

**USUARIO: CONDUCTAS Y COMPORTAMIENTOS MÁS SEGUROS,
USUARIOS RESPONSABLES**

MOVILIDAD: INTELIGENTE, SEGURA Y SOSTENIBLE

ATENCIÓN Y RESPUESTA A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

EL PLAN DIRECTOR

En apartados anteriores se ha diagnosticado la situación actual de la seguridad vial en la Comunitat Valenciana, con el fin de tener una visión de lo realizado y de lo que falta por hacer.

Además el marco de referencia nos proporciona modelos para conseguir la mejora de la seguridad de la circulación vial en la Comunitat en los próximos años, y la estrategia a desarrollar para la consecución de estos objetivos y convertirlos en metas alcanzables.

Es necesario planificar una metodología de trabajo para desembocar en la implementación de políticas que permitan alcanzar la imagen deseada para nuestra sociedad, basada en una cultura de la seguridad vial.

Por tanto, a partir de la definición del **objetivo global** que encabeza el Plan y para avanzar en la consecución de los **objetivos estratégicos**, estamos en disposición de llevar a cabo la elaboración de la propia estrategia; se trata de la fase de diseño del Plan.

El primer paso es configurar un mapa conceptual en el que se establezcan diferentes grados de desarrollo de los objetivos; partiendo de la globalidad y la generalidad, caminar hacia la concreción a través de unas **líneas de intervención** que desemboquen en unos **planes de acción**, que canalicen un programa coordinado y coherente que cubra todos los posibles campos de actuación.

Una de las prioridades del Plan director es señalar PLANES DE ACCIÓN sobre los que trabajar en los próximos años en pro de la mejora de la seguridad de la circulación en las vías de la Comunitat Valenciana.

Estos Planes de acción marcarán las líneas de trabajo de la Generalitat en materia de seguridad vial para los próximos años.



Mapa conceptual del Plan director

La Generalitat apuesta por una visión sistemática de la seguridad vial, en la que la responsabilidad no recae únicamente en quien conduce, sino también en quien tiene la responsabilidad del diseño y el mantenimiento de las infraestructuras viarias, en responsables de la gestión vial, en la industria automovilística, la policía, representantes políticos, personal sanitario, de educación, etc. Por tanto el problema se debe tratar no sólo desde la infraestructura, la legislación o la vigilancia, sino también desde las políticas educativas o sanitarias, y aquí la labor de las asociaciones de usuarios contribuye en gran medida a un aumento de la seguridad vial en nuestra Comunitat.

Además esta nueva estrategia de la seguridad vial implica una actividad concertada y sostenida de los diversos sectores y una planificación y un plan integral de todos ellos para su gestión.

La **retroalimentación** entre los diferentes agentes sociales permite contemplar estas ideas desde la propia creación del plan.

Esta etapa ha sido fundamental en el proceso, por ello durante varios meses se han llevado a cabo reuniones sectoriales y temáticas para implicar a administraciones y agentes sociales del ámbito de la seguridad vial (ver anexo).

A lo largo de todo el proceso se ha mantenido activo un canal de comunicación entre participantes en las diferentes reuniones para ir analizando las nuevas propuestas que puedan surgir o realizar mejoras de lo ya elaborado.

6.1 Pilares básicos

En consonancia con el Plan Mundial y la Estrategia Nacional 2011-2020, el Plan director de Seguridad Vial para la Comunitat Valenciana se apoya sobre **tres pilares básicos**:

INFRAESTRUCTURAS SEGURAS

Proporcionar un escenario favorable al ciudadano mediante un sistema viario bien diseñado, bien construido y bien mantenido.

Se aboga por aumentar la seguridad y calidad de las infraestructuras viarias, a partir de evaluaciones y mejora de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras y también del viario urbano, reforzando y potenciando la visión de la seguridad vial en todas las etapas.

VEHÍCULOS SEGUROS

Fomentar el despliegue de mejoras tecnológicas de seguridad pasiva y activa de los vehículos, teniendo en cuenta las capacidades y limitaciones humanas y tecnológicas, en la búsqueda de la seguridad y el confort de todas las personas usuarias.

USUARIOS SEGUROS

Con educación, formación, información, concienciación y responsabilidad. Por tanto, que cumplen las normas establecidas.

Se elaborarán programas para mejorar el comportamiento de las personas usuarias, teniendo en cuenta los distintos instrumentos disponibles, como la propia normativa de tráfico, la legislación, la educación y la sensibilización ciudadana.

La sociedad tiene un papel incentivador de la acción pública en pro de la seguridad, tiene el derecho y el deber de exigir a quien gestiona las infraestructuras que ponga a su disposición

los medios necesarios para una circulación segura. Evidentemente, ello no anula la responsabilidad ciudadana, ya que las personas también deben adaptar su comportamiento a las circunstancias del lugar y del momento, y ser prudentes y responsables; la seguridad vial es cuestión de actitud.

6.2 Áreas de trabajo

Las medidas a desarrollar para la consecución de los objetivos planteados se trabajan desde **cuatro áreas** claramente diferenciadas que son:



La **comunicación** es un área clave para fomentar una movilidad segura, considerada **como instrumento** para desarrollar y conseguir los planes de acción propuestos. Tiene como misión adaptar y adecuar los contenidos de estos planes de acción a los diferentes destinatarios, llegando a cada uno de ellos para que se sientan comprometidos y responsables con la seguridad vial en la Comunitat Valenciana. Es necesario saber llegar a la sociedad y transmitir las principales políticas de seguridad vial que se van a implementar para la consecución de los objetivos.

Y no solo eso, la comunicación también es una pieza clave **en la organización** y coordinación de quien participa directamente, tanto en la elaboración del Plan como en su seguimiento y evaluación. Es necesaria una comunicación periódica del nivel de ejecución de los objetivos y también de los resultados alcanzados.

Las personas responsables que realizan actividades de **investigación** en seguridad vial son muchas, formadas por organizaciones de naturaleza muy diferente, desde las universidades, institutos, las propias empresas, centros de investigación etc.

En este sentido, desde el PDSV para la Comunitat Valenciana se deben articular planes de acción orientados a desarrollar proyectos de investigación que contribuyan a la mejora de la situación de la Seguridad Vial, el Tráfico y la Movilidad, teniendo en cuenta para ello las principales tendencias y/o avances, así como la información y los datos generados del sistema de recogida y análisis de información existente.

El PDSV de la Generalitat valenciana tiene un papel central para dinamizar la colaboración y la generación de sinergias entre los diferentes implicados e impulsar la transferencia de conocimiento y la implantación de la investigación en el sistema de movilidad valenciano.

Desde la **educación y la formación**, el PDSV fomentará actuaciones dirigidas a mejorar el comportamiento de las personas usuarias, para promover conductas responsables. Por tanto se articulan iniciativas orientadas a trabajar desde la sensibilización, la educación y la formación en el logro de mayores niveles de seguridad vial y en una mayor concienciación de la ciudadanía para la movilidad segura y sostenible, colaborando para ello con los distintos agentes sociales.

A través de esta área de actuación la Generalitat valenciana pretende conseguir un cambio cultural en la percepción de la importancia de la seguridad vial, profundizando en la implicación desde los propios centros escolares en la formación en seguridad vial, hasta las universidades, organizaciones de ocio y tiempo libre, monitores, las propias autoescuelas y empresas.

Los buenos resultados en materia de seguridad vial se obtienen con un modelo de **gestión** orientado a la excelencia, incorporando las mejores prácticas en los procesos claves del sistema, coordinación, optimización de procesos y planificación de los trabajos. Desde cada uno de los ámbitos de la gestión se establecerán las prioridades, especificando responsabilidades en la elaboración y ejecución de los programas.

6.3 Líneas de intervención

Para hacer posible la consecución de los objetivos estratégicos es necesario trabajar desde unas líneas generales que ordenen y organicen el conjunto de razones y oportunidades de desarrollo de los objetivos; son las llamadas **líneas de intervención**. A través de ellas se canalizarán los respectivos Planes de Acción que conforman este Plan director de seguridad vial.

A continuación se enumeran las líneas de intervención asociadas a cada uno de los objetivos estratégicos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
<p>1) PROTEGER A LOS USUARIOS MÁS VULNERABLES</p> <p>1.1) CONTEMPLAR A LOS USUARIOS VULNERABLES EN LA PLANIFICACIÓN, DISEÑO, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<p>Tal y como declara el artículo primero de la Ley de Seguridad Vial, la Administración pone la infraestructura a disposición de la colectividad; se responsabiliza del planeamiento, construcción, conservación y gestión de la vía; además de garantizar que el uso que se haga sea adecuado, en orden a garantizar la fluidez, la comodidad del tráfico ...y por encima de todo su seguridad. En este sentido la infraestructura y su entorno deben propiciar el respeto y la convivencia de los usuarios de la vía, con especial atención a las necesidades de los más vulnerables.</p>
<p>1.2) DISEÑO DE ESTRATEGIAS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS</p>	<p>Peatones, ciclistas y motoristas son los usuarios que presentan más vulnerabilidad en caso de accidente. Por tanto es necesario promover e impulsar, desde la comunicación, la educación, la formación y la gestión, conductas y actitudes que mejoren la protección de estos usuarios, previniendo el riesgo de accidente así como la reducción del impacto de la accidentalidad.</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
<p>2.1) INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y EN LA PLANIFICACIÓN URBANA</p>	<p>Esta línea de intervención prevé el desarrollo de un conjunto de iniciativas orientadas a incorporar la seguridad vial en la planificación de los usos del suelo desde un punto de vista transversal, teniendo en cuenta los usuarios más vulnerables y reduciendo las consecuencias del transporte motorizado con respecto a la contaminación, congestión y accidentalidad, y contribuyendo a la economía de la zona urbana.</p>
<p>2) PROMOVER ENTORNOS URBANOS MÁS SEGUROS</p> <p>2.2) GARANTIZAR UN SISTEMA HOMOGÉNEO DE GESTIÓN DE SINISTRALIDAD URBANA</p>	<p>Es fundamental establecer protocolos para homogeneizar las actuaciones de vigilancia, control y recogida de la información de los accidentes de tráfico mediante la creación de un grupo de trabajo municipal que coordine la Federación Valenciana de Municipios y Provincias. A este respecto ya se ha conseguido mucho pero es necesario continuar trabajando y mejorando esta cooperación.</p>
<p>2.3) ESTIMULAR LA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA</p>	<p>El desarrollo sostenible de las zonas urbanas ha de conciliar el avance económico de las ciudades y su accesibilidad, con la mejora de la calidad de vida y la protección del medio ambiente. La pacificación del tráfico puede ser una medida efectiva para la creación de entornos seguros; pero también es necesario proporcionar información sobre la exposición al riesgo de los diferentes colectivos; y desde la educación y la comunicación promover modos de transporte alternativos al uso del automóvil.</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
<p>3) CONDUCTAS Y COMPORTAMIENTOS MÁS SEGUROS, USUARIOS RESPONSABLES</p>	<p>3.1) IMPULSO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL</p> <p>Es fundamental implicar al sector empresarial en la mejora de la siniestralidad vial, introduciendo la seguridad vial en la gestión de la empresa y realizando campañas orientadas a la prevención, concienciación e información; así y como vienen realizando países destacados de la Unión Europea.</p>
	<p>3.2) FOMENTAR LA INFORMACIÓN ACERCA DE LOS FACTORES DE RIESGO EN LA CIRCULACIÓN</p> <p>Toda la sociedad puede contribuir sustancialmente a la seguridad vial, respetando los límites de velocidad, evitando conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, respetando las distancias de seguridad y el cumplimiento de las normas. Por otro lado, una correcta información contribuirá a sensibilizar a los ciudadanos y llevarlos hacia una actitud más preventiva con menor riesgo para su vida y la de los demás.</p>
	<p>3.3) ESTRATEGIAS ORIENTADAS A LA EXCELENCIA EN LA FORMACIÓN</p> <p>La educación y la formación continua en relación con la seguridad vial no hace referencia únicamente a la educación vial en el ámbito infantil, sino que va más allá, se trata de extender la idea a otros niveles educativos del ámbito escolar, incluso se trata de proporcionar formación continua a todos los profesionales de la seguridad vial, personal sanitario, educadores, formadores y gestores, también a los conductores con conductas de riesgo; lo que requiere una mayor frecuencia y calidad en los procesos formativos contando también con apoyos institucionales.</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
4) MOVILIDAD INTELIGENTE, SEGURA Y SOSTENIBLE	<p>4.1) REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES ASOCIADOS A LAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LA VÍA, EL EQUIPAMIENTO Y SU ENTORNO</p> <p>Los análisis de accidentalidad ponen de manifiesto el alto porcentaje de accidentes asociados a salidas de vía y colisiones en las carreteras de nuestra Comunidad. Además los accesos, intersecciones, travesías y estado de las márgenes concentran gran parte de la accidentalidad en las carreteras convencionales. Es necesario poner en marcha planes de acción para reducir los accidentes asociados a estos elementos, construyendo carreteras que perdonan. También contribuirá en gran medida la aplicación de los procedimientos descritos en la Directiva 2008/96/CE en todas las carreteras de la Comunidad, implantando las herramientas incluidas en el Real Decreto 345/2011 sobre gestión de la seguridad de las Infraestructuras Viarias, independientemente de la titularidad de las vías, que propiciará un nivel de seguridad elevado y homogéneo en toda la red de carreteras de la Comunidad. Por otro lado, el uso de nuevas tecnologías en la carretera y su interacción con el vehículo para la difusión e intercambio de información del estado de la vía tiene un impacto muy significativo en la seguridad vial ya que ayuda a corregir el fallo humano como causa de de los accidentes permitiendo reducir la siniestralidad o las consecuencias de las mismas.</p>
	<p>4.2) IMPULSAR UN PARQUE DE VEHÍCULOS MÁS SEGURO</p> <p>Un parque de vehículos seguro requiere de un mantenimiento adecuado, así como la realización de las inspecciones técnicas es obligadas. Llevar a cabo campañas para concienciar a los usuarios sobre la importancia del buen mantenimiento técnico de los vehículos tiene efectos muy positivos en la prevención de los accidentes. El impulso a la incorporación de las nuevas tecnologías en los vehículos contribuirá también al logro de un parque móvil de calidad y seguro.</p>
	<p>4.3) GARANTIZAR LAS APTITUDES DE LOS CONDUCTORES</p> <p>Es fundamental identificar las situaciones que merman las aptitudes para la conducción. Trabajar por mejorar las pruebas a realizar en los reconocimientos médicos y reconocer e informar acerca de las enfermedades que incapacitan para la conducción son algunas de las líneas en las que se puede trabajar.</p>
	<p>4.4) PROMOCIÓN INSTITUCIONAL PARA UN MOVILIDAD MÁS SEGURA</p> <p>Desde la comunicación, el gobierno valenciano da a conocer las novedades normativas al ciudadano y posibilita la apertura de un diálogo entre el usuario y el gestor de la vía para hacerle participe de la mejora de la seguridad vial en las vías de la Comunidad.</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
5) ATENCIÓN Y RESPUESTA A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO	<p>5.1) MEJORAR LOS TIEMPOS DE RESPUESTA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO</p> <p>Es fundamental continuar impulsando modelos de atención de urgencia a las víctimas de tráfico orientados a la eficacia y rapidez en la prestación de la asistencia.</p>
	<p>5.2) MEJORA CONTINUA DE LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO</p> <p>El apoyo integral a las personas que sufren más directamente las consecuencias de la siniestralidad constituye una de las líneas de intervención de este Plan Director.</p>

6.4 Planes de acción

El Plan director de seguridad vial establece **Planes de Acción** para cada línea de intervención, orientados al cumplimiento de los objetivos estratégicos que, como se ha dicho, están alineados con la visión cero adoptada por la Generalitat valenciana.

Los Planes de acción son consecuentes y coherentes con las líneas de actuación marcadas por la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, sobre las que se informa anualmente a la Comisión Autónoma de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, conformando el Plan Anual de Seguridad Vial de la Comunitat Valenciana.

Este Plan director de seguridad vial para la Comunitat Valenciana contiene 34 Planes de Acción, que se enumeran a continuación ordenados por objetivos y líneas de intervención:

objetivo 1 VULNERABLES: PROTEGER A LOS USUARIOS MÁS VULNERABLES

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 1.1) CONTEMPLAR A LOS USUARIOS VULNERABLES EN LA PLANIFICACIÓN, DISEÑO, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

PLANES DE ACCIÓN	1.1.1 DISEÑO SEGURO PARA USUARIOS VULNERABLES
	1.1.2 INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA USUARIOS DE DOS RUEDAS
	1.1.3 EL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA VÍA

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 1.2) DISEÑO DE ESTRATEGIAS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS

PLANES DE ACCIÓN	1.2.1 PROMOVER ACTITUDES SEGURAS EN EL ÁMBITO ESCOLAR
	1.2.2 PROMOVER UN TRÁFICO MOTOCICLISTA SEGURO
	1.2.3 CONVIVENCIA ENTRE EL AUTOMÓVIL Y OTROS MODOS DE DESPLAZAMIENTO



objetivo 2 ZONA URBANA: PROMOVER ENTORNOS URBANOS MÁS SEGUROS

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 2.1) INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA PLANIFICACIÓN URBANA

PLANES DE ACCIÓN	2.1.1 LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO
	2.1.2 IMPULSO A LA SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN MUNICIPAL
	2.1.3 GENERAR UN ENTORNO MÁS SEGURO EN LOS CENTROS ATRACTORES DE TRÁFICO

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

2.2) GARANTIZAR UN SISTEMA HOMOGENEO DE INFORMACIÓN DE SINIESTRALIDAD URBANA

PLANES DE ACCIÓN	2.2.1 INTERCAMBIO DE BUENAS PRÁCTICAS Y MEJORA DE INFORMACIÓN
------------------	---

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

2.3) ESTIMULAR LA NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD URBANA

PLANES DE ACCIÓN	2.3.1 IMPULSAR EL TRANSPORTE COLECTIVO
	2.3.2 PROMOVER LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y SUS VENTAJAS
	2.3.3 FOMENTAR EL USO RESPONSABLE DE LA BICICLETA EN EL ENTORNO URBANO

objetivo 3 USUARIO: CONDUCTAS Y COMPORTAMIENTOS MÁS SEGUROS, USUARIOS RESPONSABLES

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 3.1) IMPULSO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL

PLANES DE ACCIÓN	3.1.1 CONTEMPLAR LA SEGURIDAD VIAL EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA EMPRESA
------------------	---

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

3.2) FOMENTAR LA INFORMACIÓN ACERCA DE LOS FACTORES DE RIESGO EN LA CIRCULACIÓN

PLANES DE ACCIÓN	3.2.1 CONDUCCIÓN SEGURA PARA JÓVENES
	3.2.2 LA SALUD EN LA CONDUCCIÓN
	3.2.3 LA VELOCIDAD COMO FACTOR DE RIESGO
	3.2.4 LOS RIESGOS DEL ALCOHOL Y LAS DROGAS

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

3.3) ESTRATEGIAS ORIENTADAS A LA EXCELENCIA EN LA FORMACIÓN

PLANES DE ACCIÓN	3.3.1 MEJORAR LOS CONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS CONDUCTORES
	3.3.2 IMPULSO A LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN EDUCATIVO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
	3.3.3 LA SEGURIDAD VIAL PARA LOS EDUCADORES Y LOS GESTORES

objetivo 4 MOVILIDAD: INTELIGENTE, SEGURA Y SOSTENIBLE

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.1) REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES ASOCIADOS A LAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LA VÍA, EL EQUIPAMIENTO Y SU ENTORNO

PLANES DE ACCIÓN	4.1.1 TRABAJAR POR LA MEJORA Y CREDIBILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN
	4.1.2 LA CARRETERA CONVENCIONAL EN EL FOCO DE LA SEGURIDAD VIAL
	4.1.3 SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE Y GESTIÓN DE TRÁFICO
	4.1.4 EXTENDER LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A TODAS LAS REDES

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.2) IMPULSAR UN PARQUE DE VEHÍCULOS MÁS SEGURO

PLANES DE ACCIÓN	4.2.1 NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS VEHÍCULOS
	4.2.2 MEJORA DEL PARQUE DE LOS VEHÍCULOS

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.3) GARANTIZAR LAS APTITUDES DE LOS CONDUCTORES

PLANES DE ACCIÓN	4.3.1 LAS APTITUDES EN LOS RECONOCIMIENTOS MÉDICOS
	4.3.2 TRABAJAR SOBRE LAS INCAPACIDADES PARA LA CONDUCCIÓN

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.4) PROMOCIÓN INSTITUCIONAL PARA UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA

PLANES DE ACCIÓN	4.4.1 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN VIAL Y NOVEDADES NORMATIVAS
------------------	--

objetivo 5 ATENCIÓN Y RESPUESTA A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 5.1) MEJORAR LOS TIEMPOS DE RESPUESTA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

PLANES DE ACCIÓN	5.1.1 FACILITAR LA LABOR DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA
	5.1.2 IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA e-CALL A TRAVÉS DEL 112

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 5.2) MEJORA CONTINUA DE LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO

PLANES DE ACCIÓN	5.2.1 MEJORAR LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN SANITARIA DE LESIONES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO
	5.2.2 ACTUACIÓN ANTE EL ACCIDENTE

Este Plan director etiqueta los planes de acción en **tres categorías** a los únicos efectos de señalar su relación con la Estrategia nacional marcada por la DGT, y que se han denominado abreviadamente: “Plus”, “Refuerzo”, o “Ya en desarrollo”.

1. Por un lado, con el fin de potenciar las actuaciones de seguridad vial que hasta el momento se vienen realizando en nuestra Comunitat en el ámbito del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PENSV), **el Plan director refuerza algunas líneas de actuación** de dicho Plan Estratégico, haciendo énfasis en aquellas **que si bien se contemplan en el PENSV se pueden potenciar en nuestra Comunitat.** (*“Refuerzo”*)
2. **Mantiene aquellas líneas del PENSV a las que ya se les está destinando los medios y recursos necesarios** para los fines que se pretenden, y se contemplan en el PDSV para continuar con su desarrollo. (*“Ya en desarrollo”*)
3. Así mismo, abre **nuevas líneas o planes de actuación orientadas** a trabajar por la seguridad vial desde todos los ámbitos y sectores posibles, aportando un nuevo enfoque a la Estrategia nacional. (*“Plus”*)

El anexo 1 del Plan director contiene las fichas que definen los planes de acción propuestos. En cada ficha aparece identificado su correlación con la Estrategia nacional cuando sea el caso, de acuerdo a la clasificación anterior.

6.5 Programas de seguridad vial

Los Planes de Acción del Plan director se desarrollarán por medio de propuestas de actuación que programarán las consellerías con competencias en materias con influencia en la seguridad vial; estas propuestas podrán estar incluidas en Programas de Seguridad Vial o en cualquier otro documento de programación; para simplificar nos referiremos a todos ellos como **”Programas de seguridad vial”** aunque su alcance y objetivos prioritarios se refieran a otros ámbitos de actuación.

Deberán llevarse a cabo Programas (genéricamente, “Programas de Seguridad Vial”) que desarrollen los Planes de Acción definidos en el Plan Director

Los Programas de seguridad vial que desarrollan el Plan director son básicamente un conjunto de actuaciones a ejecutar en el plazo que se fije; para su seguimiento se establecerán **indicadores de seguimiento**.

Se aconseja como primer paso en la elaboración de los Programas de Seguridad Vial identificar las áreas de trabajo sobre las que poder trabajar, los problemas y necesidades, y a partir de ahí identificar los planes de acción y desarrollar los programas de actuación específicos.

Los Programas de Seguridad Vial deberán incluir indicadores de seguimiento

Para definir las actuaciones que conforman los Programas de Seguridad Vial, cada Conselleria podrá trabajar desde las cuatro áreas enumeradas anteriormente, **gestión, educación, comunicación e investigación**.

Para orientar en las actuaciones derivadas de los Planes de Acción se aconseja consultar las fichas contenidas en el anexo 1, en las que se han incluido a título orientativo actuaciones desde las diversas áreas de trabajo y que por tanto no deben suponer limitación de las posibilidades de actuación. Es decir, las Consellerias u otros organismos que elaboren los Programas de seguridad vial podrán basarse en los definidos como ejemplos en las fichas de cada plan de acción, o podrán incluir nuevas propuestas de actuación en otras áreas.

Muchas de las actuaciones de los programas de seguridad vial podrán ir dirigidas al fomento de la innovación abierta que permita la cooperación entre universidades, centros de investigación, centros tecnológicos y empresas privadas, favoreciendo también la incorporación de las pequeñas y medianas empresas a la actividad innovadora.

Este Plan Director identifica la INVESTIGACIÓN Y LA INNOVACIÓN como elementos principales en la generación de conocimiento al servicio de la mejora de la calidad, eficacia y eficiencia de la seguridad vial en nuestra Comunitat

En casos específics de difícil resolució, pero con buenas expectativas de rentabilidad en materia de seguridad vial, se puede tener en cuenta la COMPRA PÚBLICA INNOVADORA como instrumento y herramienta de política innovadora cuyo objetivo final consiste en dinamizar la innovación y la investigación mediante la articulació y fortalecimiento de la demanda tecnológica a través de la combinació de actuaciones de fomento de la Innovación y desarrollo, con actuaciones de contratación pública de bienes y/o servicios.

EVALUACIÓN

Indicadores de cumplimiento de objetivos

El Plan director de seguridad vial de la Generalitat valenciana tiene un objetivo global, que a su vez se apoya en cinco objetivos estratégicos que marcan las actuaciones a desarrollar para reducir el impacto y las consecuencias de los accidentes de tráfico en la Comunitat Valenciana en los próximos años.

Es necesario utilizar un **procedimiento que permita evaluar cuantitativa y cualitativamente** la evolución y grado de cumplimiento de los objetivos estratégicos. Para ello se utilizarán indicadores numéricos de accidentalidad que permitan evaluar el nivel de cumplimiento de los planes de acción. Estos ***indicadores de cumplimiento*** están en la línea de los utilizados por la DGT en la Estrategia nacional y tienen en cuenta el efecto esperado por la implantación y el desarrollo de este Plan director.

En el proceso de definición y formulación de estos indicadores es necesario volver al diagnóstico realizado del comportamiento y la evolución de la accidentalidad en nuestra Comunitat en el periodo anterior a la redacción del plan, para calcular los niveles de seguridad alcanzados y poder fijar los nuevos niveles que lleven al logro de la visión cero a la Comunitat Valenciana.

Si analizamos las cifras de accidentalidad de los principales campos sobre los que se debe trabajar en la Comunitat Valenciana en los próximos años, partiendo del año base 2011 (inicio de la nueva Estrategia nacional) y llegando al año 2014 (último año cerrado en lo que respecta a la siniestralidad vial) se observa la siguiente evolución de las cifras en estos tres años:

CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD	AÑO 2011	AÑO 2014	VARIACIÓN 2014/2011
Personas fallecidas	198	167	-15,66%
Heridos hospitalizados	1176	919	-21,85%
Personas fallecidas por atropello	34	30	-11,76%
Personas fallecidas y heridas graves usuarios de ciclomotores y motoci	425	357	-16,00%
Personas fallecidas y heridas graves ciclistas	94	101	7,45%
Personas fallecidas por salida de vía	57	45	-21,05%
Personas fallecidas en colisiones	59	63	6,78%
Conductores fallecidos mayores de 75 años	4	5	25,00%
Conductores fallecidos y heridos graves jóvenes	169	105	-37,87%
Personas fallecidas en itinere y en misión	24	16	-33,33%

Teniendo en cuenta los objetivos de la Estrategia Nacional, la evolución de la accidentalidad en el periodo 2011-2014, y considerando el efecto esperado del Plan director de seguridad vial para la Comunitat Valenciana, se obtienen los siguientes **indicadores y sus valores esperados para el año 2020** (respecto al año de referencia 2014):

INDICADOR	AÑO 2014	AÑO 2020	REDUCCIÓN
Personas fallecidas por accidente de tráfico en la Comunitat Valenciana	167	117	30%
Heridos hospitalizadas	919	643	30%
Personas fallecidas por atropello	30	22	27%
Personas fallecidas y heridas graves usuarios de motocicletas	357	286	20%
Personas fallecidas y heridas graves ciclistas a pesar del incremento esperado de tráfico ciclista	101	101	0%
Personas fallecidas en accidentes por salida de vía	45	31	31%
Personas fallecidas en accidentes por colisiones	63	57	10%
Conductores fallecidos mayores de 75 años	5	5	0%
Conductores menores de 25 años fallecidos y heridos graves	105	52	50%
Personas fallecidas en accidentes en itinere y en misión	16	10	38%

Reducción esperada de la accidentalidad en 2020 en relación con la de 2014

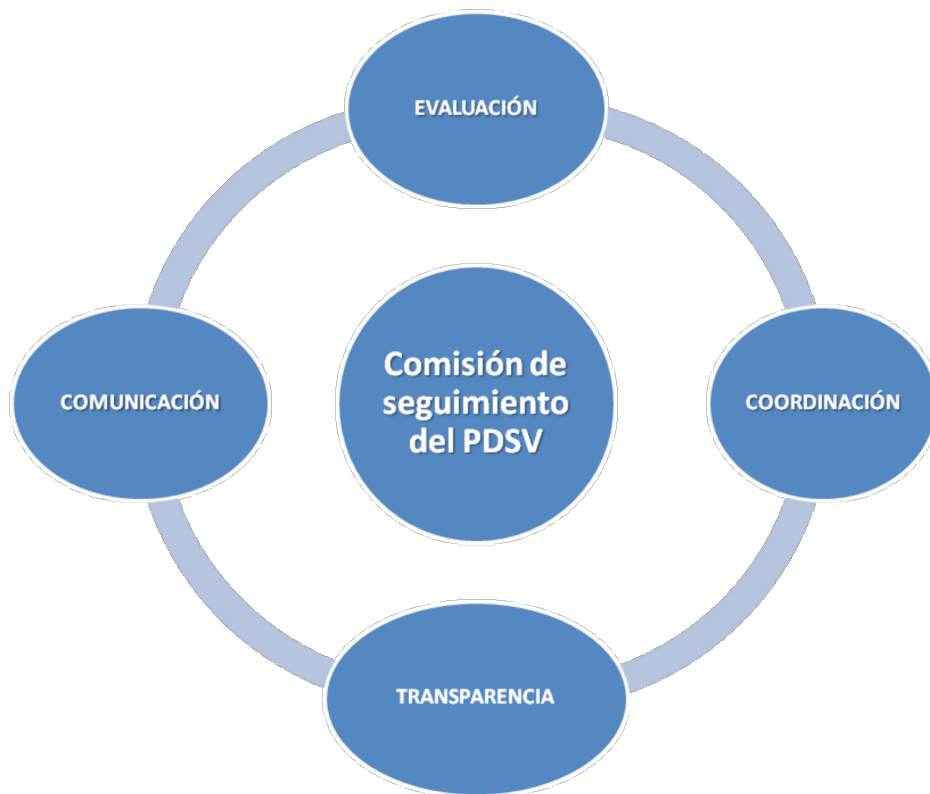
MODELO DE GESTIÓN

Comisión de seguimiento

Para implementar esta nueva Estrategia en los diferentes ámbitos, es imprescindible establecer mecanismos eficientes de coordinación, seguimiento y evaluación de los programas de actuación que cada organismo definirá para llevar a cabo y desarrollar las planes de acción aquí establecidos.

Por tanto la Generalitat debe dotarse de una plataforma que integre a los agentes que tienen relación con la seguridad vial en la Comunitat Valenciana y que incorpore los instrumentos de gestión y coordinación óptimos para impulsar la ejecución de la estrategia. Para ello se crea la

COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL PDSV



Las Consellerías representadas en la Comisión de Seguimiento, por su potencial de actuación en materia de seguridad vial, son:



**CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS
Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO**



CONSELLERIA DE SANIDAD UNIVERSAL Y SALUD PÚBLICA



**CONSELLERIA DE EDUCACIÓN, INVESTIGACIÓN,
CULTURA Y DEPORTE**



**CONSELLERIA DE ECONOMÍA SOSTENIBLE, SECTORES
PRODUCTIVOS, COMERCIO Y TRABAJO**



**PRESIDENCIA: D.G. DE AGENCIA DE SEGURIDAD
Y RESPUESTA A LAS EMERGENCIAS**



**CONSELLERIA DE IGUALDAD Y POLÍTICAS INCLUSIVAS:
INSITUT VALENCIÀ DE LA JOVENTUT. GVA JOVE.**

La Comisión de Seguimiento estará constituida por las personas titulares de los órganos siguientes:

- *Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad*
- *Dirección General de Salud Pública.*
- *Dirección General de Política Educativa.*
- *Dirección General de Industria y Energía.*
- *Dirección General de Trabajo y Bienestar Laboral*
- *Dirección General de la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias.*
- *Secretaria General del Institut Valencià de la Joventut. IVAJ JOVE*

Los cuales podrán delegar su representación en personal técnico de su dirección general.

Una de las funciones de esta comisión será **conocer**, en la medida de lo posible, las actuaciones que se programen o ejecuten en relación con la mejora de la seguridad de nuestro viario.

Independientemente de lo anterior, cada Conselleria puede iniciar, de oficio, mecanismos de colaboración con diferentes asociaciones, instituciones o grupos para profundizar en temas específicos que resulten de interés en el desarrollo de los planes de acción.

También será responsable de **evaluar** el progreso de los diferentes programas elaborados por los organismos implicados en la mejora de la seguridad vial en la Comunitat Valenciana.

Anualmente comprobará el impacto de la estrategia en la sociedad y la consecución de los objetivos, a través del cálculo de los indicadores de cumplimiento y su comparación con los valores de referencia marcados en el apartado anterior.

Le corresponde así mismo **coordinar** las actuaciones en materia de Seguridad Vial de los diferentes planes de acción de las Consellerias involucradas, será el nexo de conexión con la Comisión de Tráfico de la Comunitat Valenciana, tanto en el intercambio de información sobre Planes Anuales de Seguridad Vial como para trasladar las propuestas sobre peticiones que se formulen relativas a la Legislación Nacional de Seguridad Vial.

Para llevar a cabo sus funciones se realizarán reuniones de seguimiento al menos dos veces al año.

También servirá como punto de referencia para **consultas, puesta en marcha y desarrollo de sugerencias**, y será la encargada de elaborar las propuestas de correcciones o mejoras que se consideren conveniente incorporar al PDSV.

Transparencia

En la sociedad en la que vivimos, la información es clave tanto del funcionamiento de las instituciones como de la relación con los ciudadanos. Facilitar la misma es un compromiso del gobierno valenciano que contribuirá a sensibilizar a los ciudadanos y a adoptar una actitud más preventiva.

Por tanto, en una necesidad de **transparencia** hacia la ciudadanía, objetivo primordial para conseguir una implicación de la sociedad en materia de seguridad vial donde el factor humano cobra especial relevancia, la Comisión establecerá un vínculo de unión más cercano y próximo a través de la

WEB PARA LA SEGURIDAD VIAL

Esta web servirá para dar a conocer a la ciudadanía los principales temas de interés en materia de seguridad vial.

Reunirá las principales novedades, noticias de interés, mapas de riesgo, tramos conflictivos, datos de accidentes, avance de mejoras, publicaciones en materia de salud o educación relacionadas con la seguridad vial y de interés para el ciudadano, entre otras.

Su diseño, construcción y desarrollo está previsto como plan de acción en el propio Plan director y deberá estar en servicio en el plazo de seis meses. Hasta entonces cada Conselleria tendrá un apartado dedicado al PDSV en su portal web.

Comunicación

La comunicación es un elemento primordial en el proceso de desarrollo del Plan director, por tanto se deben utilizar herramientas efectivas en esta función.

La Comisión trabajará desde el lema **la seguridad vial es cosa de todos**, contando con que la responsabilidad de una sociedad segura es compartida entre todos los agentes que participan en el sistema.

Para ello la Comisión supervisará la creación del:

BUZÓN DE SEGURIDAD VIAL

que deberá estar en servicio en el plazo de seis meses. Hasta entonces cada Conselleria atenderá las consultas ciudadanas con sus propios medios.

Por un lado, esta herramienta involucrará a todas la ciudadanía de la Comunitat Valenciana, atendiendo consultas, peticiones o necesidades. Representará el principal punto de encuentro entre personal técnico y las personas usuarias de las vías de la Comunitat Valenciana.

Por otro lado, será un punto de encuentro entre la Comisión y los demás agentes que puedan intervenir directa o indirectamente en la elaboración de programas de seguridad vial.

De este modo, las asociaciones, institutos, universidades y demás instituciones podrán realizar, a través de esta herramienta, peticiones de colaboración de las diferentes Consellerias en proyectos de investigación, desarrollo de modelos, estudios experimentales, etc, con objeto de mejorar y permitir unas condiciones de circulación óptimas para todas las personas usuarias de las infraestructuras de la Comunitat Valenciana.

EFECTOS DEL PLAN DIRECTOR

Los efectos del Plan director tras su entrada en vigor quedarán recogidos en el Acuerdo del Consell; no obstante, con carácter informativo se señalan los principales hitos a tener en cuenta para el desarrollo de este Plan.

Con la aprobación se creará la Comisión de Seguimiento que se describe en el apartado 8, quedando sus funciones definidas en el citado Acuerdo del Consell.

El Plan director se desarrollará por medio de programas que recogerán las actuaciones a ejecutar para la mejora de la seguridad vial en la Comunitat Valenciana y que redactarán las correspondientes Consellerias de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo del Consell y en base a las directrices del Plan.

Para la comunicación con la ciudadanía, se creará una web específica en la que se incluirá información sobre el Plan y su desarrollo; igualmente se creará la herramienta “buzón ciudadano”, a través de la cual se puedan hacer llegar sugerencias y propuestas sobre el Plan. En tanto no estén constituidas estas herramientas, cada Conselleria de las incluidas en este Plan director tendrá su propia web y buzón, con los objetivos antes señalados.

Con la aprobación del Plan, entrarán en vigor las siguientes disposiciones de carácter general, cuyo objetivo es potenciar estrategias para la mejora de la seguridad vial en la Comunitat, y que se refieren a diversos ámbitos de actuación en la materia:

- *Los Programas con las actuaciones de seguridad vial que redacten las correspondientes Consellerias deberán incluir actuaciones para el año 2017.*
- *Las actuaciones urbanísticas deberán incluir un análisis de las conexiones con la carretera en el que se establezcan las condiciones mínimas para garantizar la seguridad vial tras su puesta en servicio.*
- *Las Actuaciones Territoriales Estratégicas, ATE, o figuras similares, referidas a usos terciarios deberán garantizar que no se favorecerá el transporte privado frente a*

otros modos más sostenibles (desplazamientos peatonales, bicicleta o transporte público).

- *Se procurará que los planes generales de ordenación urbana incluyan un análisis de la accidentalidad identificando los puntos de mayor siniestralidad y las medidas correctoras adoptadas, con especial incidencia en la protección de las personas usuarias más vulnerables.*
- *La Generalitat apoyará la investigación realizada por departamentos, organismos o institutos de las universidades de la Comunitat Valenciana entre cuyos objetivos prioritarios esté la mejora de la seguridad vial; dicho apoyo podrá realizarse con financiación directa, con prestación de equipos o instalaciones, con la colaboración o coordinación de personal técnico de la propia Generalitat, o de cualquier otra forma acorde con la legislación vigente.*
- *Los planes de movilidad que aparecen regulados en el capítulo III de la ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana tratarán específicamente la seguridad de los desplazamientos. Analizarán la accidentalidad actual y su evolución reciente; y propondrán acciones para mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y del resto de personas usuarias del transporte (tanto público como privado). Entre dichas acciones, siempre se plantearán como alternativas de actuación la segregación de flujos, la adecuación de intersecciones, la mejora de la señalización y el fomento de la educación vial.*
- *Se estudiará en la red de la Generalitat la conveniencia de adoptar en algunos tramos de carreteras convencionales tipologías de sección transversal 2+1, o 1+1 con separación de sentidos, al objeto de reducir la accidentabilidad por colisión frontal o frontolateral.*
- *El servicio de inspección técnica de vehículos de la Comunitat Valenciana deberá contar con un Plan de Calidad destinado a mejorar la prestación del servicio e incrementar la información ofrecida a las personas usuarias en el ámbito de la seguridad vial.*

- *La conselleria competente en matèria de educació augmentarà la presència de la Educació Vial en los futurs currículums de la educació obligatòria. Recogerà para esta tarea la aportación que se haga desde la sociedad civil, así como desde las instituciones en la forma legalmente establecida.*

- *La Conselleria de Sanidad Universal y Salud Pública, promocionará y apoyará el transporte y desplazamiento activo, seguro y saludable al puesto de trabajo o estudio, mediante la colaboración con las entidades que desarrollen tareas de salud local.*

- *La Direcció General de l'Agència de Seguretat i Respostes a les Emergències llevarà acabo las actuaciones tecnologicas y organizativas para la adecuación del servicio "1.1.2 Comunidad Valenciana" para la recepción de las llamadas de emergencia automática realizadas por los vehículos a partir de marzo de 2018 (proyecto eColl). Igualmente fomentará a través de l'Institut Valencià de Seguretat Pública i Emergències (IVASPE) la formació dels col·lectius d'emergències en matèria de seguretat viària i conducció segura, per mitjà dels programes formatius habituals i l'organització de jornades específiques.*

PRESUPUESTO DEL PLAN

El Plan director de seguridad vial es un plan pluridisciplinar en el que están implicadas las Consellerias desde las que se pueden realizar importantes actuaciones para la reducción de la accidentalidad y de sus consecuencias en el viario de la Comunitat, tanto en zona urbana como interurbana.

Los programas de actuaciones que cada Conselleria elabore se ejecutarán con cargo a los recursos financieros disponibles en los correspondientes presupuestos; no se prevén, en consecuencia, partidas presupuestarias adicionales para la ejecución de este Plan director de seguridad vial.

Sin perjuicio de lo anterior, se podrán realizar convenios de colaboración con otros organismos, institutos o asociaciones para desarrollar estudios y actuaciones incluidas en los correspondientes programas.

Es claro que resulta de interés disponer de datos estimativos sobre la inversión que la Generalitat va a dedicar a la ejecución de este Plan; sin embargo, la inexistencia de los programas de seguridad vial en el momento de elaborar este documento, y la dificultad de evaluar el coste de las actuaciones en materia de seguridad vial, a menudo englobadas en actuaciones que persiguen otros objetivos, impide ofrecer cifras precisas de inversión a realizar para la mejora de la seguridad vial de nuestro viario.

A pesar de la dificultad señalada de cuantificar las inversiones que se realicen con cargo a este Plan, los Programas de seguridad vial deberán incluir estimaciones de coste; una vez ejecutado cada programa se realizará nuevo análisis del coste real del mismo.

ÀMBITO

11

Como se ha dicho anteriormente, este Plan director ha sido elaborado por la Generalitat valenciana, y se va a desarrollar por medio de Programas de Seguridad Vial que serán ejecutados por las correspondientes Consellerias, con la esperada colaboración de otros organismos y agentes sociales; territorialmente el plan está dirigido a toda la Comunitat Valenciana, ya que el objetivo principal es la reducción de la accidentalidad y de sus consecuencias allá donde pueda producirse un accidente de tráfico en nuestra Comunitat, ya sea carretera o zona urbana.

En cuanto al ámbito temporal, este documento establece directrices para un plazo no limitado a priori; no obstante, dado que se enmarca dentro de la “Estrategia 2011-2020, Década de Acción para la Seguridad Vial”, en función del grado de cumplimiento de los objetivos planteados para el año 2020, la Comisión de Seguimiento elaborará un informe en el que se justificará el mantenimiento o modificación de las directrices aquí contempladas.

ANEXOS

12

A-1. Fichas planes de acció

A-2. Organismos, instituciones y agentes sociales consultados

A-3. Bibliografía

A-1 Fichas de los planes de acción

Para cada uno de los Planes de Acción contemplados en este Plan director de seguridad vial se ha elaborado una Ficha explicativa.

En cada ficha se indica si el Plan supone un plus, o un refuerzo, o mantiene la línea establecida por la Estrategia nacional, indicando su correlación con el Ámbito de intervención de la Estrategia cuando sea el caso.

En cada una de las fichas también se enuncian, a modo de ejemplo, algunas actuaciones que podrían incluirse como actuaciones de los Programas que habrán de desarrollar el Plan de Acción, indicándose también el área de trabajo (gestión, educación, comunicación e investigación) desde la que se podría desarrollar la propuesta. No obstante, los organismos responsables de elaborar los programas pueden proponer otras actuaciones y otras áreas.



objetivo 1 VULNERABLES: PROTEGER A LOS USUARIOS MÁS VULNERABLES

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 1.1) CONTEMPLAR A LOS USUARIOS VULNERABLES EN LA PLANIFICACIÓN, DISEÑO, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

PLANES DE ACCIÓN	1.1.1 DISEÑO SEGURO PARA USUARIOS VULNERABLES
	1.1.2 INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA USUARIOS DE DOS RUEDAS
	1.1.3 EL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA VÍA

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 1.2) DISEÑO DE ESTRATEGIAS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS

PLANES DE ACCIÓN	1.2.1 PROMOVER ACTITUDES SEGURAS EN EL ÁMBITO ESCOLAR
	1.2.2 PROMOVER UN TRÁFICO MOTOCICLISTA SEGURO
	1.2.3 CONVIVENCIA ENTRE EL AUTOMÓVIL Y OTROS MODOS DE DESPLAZAMIENTO

PLAN DE ACCIÓN 1.1.1: DISEÑO SEGURO PARA USUARIOS VULNERABLES

La Administración pone la infraestructura a disposición de toda la colectividad; en el caso de los usuarios vulnerables es necesario tenerlos en cuenta en todas la etapas del proceso del diseño de la misma

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

7.2.3 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

- ESTUDIO DE NECESIDADES DE CARRILES ESPECÍFICOS PARA USUARIOS VULNERABLES

Tener en cuenta en la planificación de infraestructuras la idoneidad de disponer carriles bici y sendas peatonales.

PLAN DE ACCIÓN 1.1.2: INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LOS USUARIOS DE DOS RUEDAS

Es necesario facilitar a estos usuarios información sobre el estado de las vías por las que circulan porque contribuirá a hacerlos más sensibles y adoptar una actitud más preventiva, al tiempo que informará de su presencia al resto de usuarios para que extremen las precauciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

6.1.1 Plan Actuaciones DGT
6.2.11 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

- **SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS CICLISTAS Y DE LOS TRAMOS DE ALTA CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES CON CICLISTAS**

Señalar las vías o tramos de las carreteras de la Comunidad Valenciana más frecuentados por ciclistas, con objeto de advertir a otros usuarios de la presencia de éstos para extremar las precauciones. También se señalarán los tramos de alta concentración de accidentes con ciclistas para avisarles de los tramos más peligrosos.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

- **IDENTIFICAR Y PUBLICAR ITINERARIOS DE RIESGO PARA CICLISTAS Y MOTORISTAS**

Elaborar y publicar mapas de índices de riesgo para los usuarios vulnerables, identificando los tramos con mayor riesgo de sufrir accidentes ciclistas y motoñistas. La metodología será la más eficiente en función de la tipología de la carretera, atendiendo a la Directiva 2008/96/ce del ministerio de fomento.

PLAN DE ACCIÓN 1.1.3: EL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA VÍA

Dotar al transporte colectivo de una buena accesibilidad es, entre otras, una necesidad prioritaria para conseguir un aumento del uso de este modo de transporte. El estudio de demanda y los requisitos necesarios deben llevarse a cabo en todas las etapas de diseño de las infraestructuras.

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **CONTEMPLAR LAS PARADAS DE AUTOBÚS EN EL DISEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA**

Tener en cuenta en la planificación y diseño de infraestructuras, mediante mecanismos de colaboración entre el gestor de la vía y empresas de transporte, la posibilidad de albergar nuevas paradas de autobuses atendiendo a la demanda existente, diseñadas y colocadas con criterios de seguridad vial.

➤ **MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A LAS PARADAS DE BUS EN LAS ZONAS INTERURBANAS**

Estudiar la accesibilidad de las paradas de bus existentes con objeto de analizar las sendas peatonales, la eliminación de escaleras y su sustitución por rampas de acuerdo a la norma de accesibilidad. Crear nuevos itinerarios atendiendo a las demandas existentes.

➤ **INCORPORAR INFORMACIÓN SOBRE TIEMPOS DE LLEGADA EN LAS PARADAS DE BUS EN ZONAS INTERURBANAS**

Incorporar mecanismos para el seguimiento de la flota de autobuses de transporte interurbano que permita determinar los tiempos de llegada estimados a las paradas en función de las condiciones del tráfico.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ **CREAR UN PORTAL QUE INTEGRE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE INTERURBANO ACCESIBLE.**

Crear un portal único de información, accesible a la ciudadanía por diferentes medios, donde se recoja toda la oferta de transporte público interurbano, con información real sobre horarios y accesibilidad.

DESDE LA INVESTIGACIÓN:

- ESTUDIAR SOLUCIONES DE SERVICIO ADAPTADOS A LA DEMANDA.

Estudiar la aplicación de soluciones de incorporar servicios de transporte adaptados a la demanda de las personas usuarias en zonas poco pobladas y/o para personas con movilidad reducida como alternativa a los servicios de transporte tradicionales.

PLAN DE ACCIÓN 1.2.1: PROMOVER ACTITUDES SEGURAS EN EL ÁMBITO ESCOLAR

Los niños y las niñas son quizá uno de los colectivos más vulnerables por tanto hay que trabajar desde la enseñanza-aprendizaje de contenidos viales, también fuera del aula, con procedimientos que ayuden a los diferentes agentes a la intervención y práctica educativa con los más pequeños.

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

1.1.4 Plan Actuaciones DGT
2.2.7 Plan Actuaciones DGT
2.2.8 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ CAMINO ESCOLAR SEGURO INCLUSO DESDE LA INFRAESTRUCTURA.

Recomendaciones para mejorar la seguridad vial en accesos e itinerarios a entornos y colegios. Estudiar entradas y salidas rodadas y peatonales, visibilidades etc. Vigilancia de la seguridad vial en entornos escolares y de ocio por personas voluntarias y agentes de tráfico.

➤ LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR

Desde la gestión elaborar pliegos para licitar los contratos de transporte que contengan exigencias en materia de formación de seguridad vial para estas empresas.

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN:

➤ LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR

Colaborar con las empresas de transporte escolar en la formación del personal de acompañamiento para promocionar actitudes seguras entre el colectivo escolar usuario.

➤ ACTIVIDADES EXTRAESCOLARES SEGURAS

Colaborar con las empresas de actividades extraescolares en la formación del personal de acompañamiento para que trasmitan y lleven a cabo buenas prácticas en el ámbito de la seguridad vial.

➤ DEFINIR Y PUBLICAR INFORMACION SOBRE RUTAS SEGURAS DE ACCESO A LOS COLEGIOS.

Elaborar y publicar mapas con rutas seguras de acceso a los colegios que tengan en cuenta las condiciones de seguridad de los accesos y cruces de vías. Identificar los puntos donde existe una supervisión o vigilancia adicional de la policía local.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

- **DEFINIR Y PUBLICAR INFORMACIÓN SOBRE RUTAS SEGURAS DE ACCESO A LOS COLEGIOS.**

Elaborar y publicar mapas con rutas seguras de acceso a los colegios que tengan en cuenta las condiciones de seguridad de los accesos y cruces de vías. Identificar los puntos donde existe una supervisión o vigilancia adicional de la policía local.

PLAN DE ACCIÓN 1.2.2: PROMOVER UN TRÁFICO MOTOCICLISTA SEGURO

Porque existe gran afición al motociclismo y un alto tráfico motociclista en nuestro territorio y la Administración debe garantizar la fluidez, la comodidad del tráfico y por encima de todo su seguridad.

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

1.3.1 Plan Actuaciones DGT
2.1.14 Plan Actuaciones DGT
2.2.3 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA *GESTIÓN*:

➤ **ACTIVIDADES ADYACENTES A LA VÍA EN LA SEGURIDAD DE LAS MOTOCICLETAS**

Resolver el problema de arrastres que originan las explotaciones agrícolas adyacentes a la carretera y que suponen un problema para las motocicletas.

DESDE LA *COMUNICACIÓN*

➤ **PLAN DE COMUNICACIÓN PARA UN TRÁFICO MOTOCICLISTA SEGURO**

Fomentar la oferta de grupos en los circuitos en campañas divulgativas desde las plataformas de personas usuarias (colectivos motos) y redes sociales.

DESDE LA *EDUCACIÓN Y FORMACIÓN*:

➤ **CONDUCCIÓN SEGURA PARA MOTOCICLETAS**

Cursos y jornadas para concienciar de los riesgos de la motocicleta involucrando a los colectivos de motoristas como prescriptores de los riesgos de conducción extrema. Formación incluso para personal funcionario.

PLAN DE ACCIÓN 1.2.3: CONVIVENCIA ENTRE EL AUTOMÓVIL Y OTROS MODOS DE DESPLAZAMIENTO

El nuevo concepto de movilidad integra el respeto y la coexistencia de todos los modos de transporte prestando especial atención a las personas usuarias vulnerables incluso en la carretera donde no es su entorno habitual; los programas deben ir encaminados a conseguir una movilidad más segura para usuarios vulnerables también en zona interurbana

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

2.1.9, 2.1.11, 2.1.13, 2.1.15,
2.1.16 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **EL TURISMO DEPORTIVO EN CARRETERA**

Reforzar la obligatoriedad de planificar las salidas de los grupos de equipos profesionales y regular las medidas que deben adoptarse por parte de los titulares de las vías.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ **PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA CONVIVENCIA VIAL**

Desde la federación de ciclismo promover que no se produzcan salidas en épocas significativas y evitar circular por vías de elevada densidad de tráfico. Publicitar en redes y portales web de federación. Evitar adelantamientos indebidos y distancias de seguridad escasas.

➤ **PLAN DE COMUNICACIÓN SOBRE EL EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD EN LAS PERSONAS USUARIAS VULNERABLES**

Promover el uso de elementos reflectantes y equipamiento de seguridad para los peatones y escolares en particular en entornos periurbanos y para ciclistas y motociclistas en todos los entornos. Campaña "hazte ver"

DESDE LA INVESTIGACIÓN:

➤ **INTERACCIÓN VEHÍCULO – PERSONAS USUARIAS VULNERABLES EN CARRETERAS CONVENCIONALES**

Proyecto bike2lane. Análisis de la presencia de ciclistas en carreteras convencionales para mejorar la seguridad y la funcionalidad en base a desarrollo de sistemas de ayuda o cambios en su diseño



objetivo 2 ZONA URBANA: PROMOVER ENTORNOS URBANOS MÁS SEGUROS

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 2.1) INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA PLANIFICACIÓN URBANA

PLANES DE ACCIÓN	2.1.1 LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO
	2.1.2 IMPULSO A LA SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN MUNICIPAL
	2.1.3 GENERAR UN ENTORNO MÁS SEGURO EN LOS CENTROS ATRACTORES DE TRÁFICO

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 2.2) GARANTIZAR UN SISTEMA HOMOGÉNEO DE INFORMACIÓN DE SINIESTRALIDAD URBANA

PLANES DE ACCIÓN	2.2.1 INTERCAMBIO DE BUENAS PRÁCTICAS Y MEJORA DE INFORMACIÓN
------------------	---

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 2.3) ESTIMULAR LA NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD URBANA

PLANES DE ACCIÓN	2.3.1 IMPULSAR EL TRANSPORTE COLECTIVO
	2.3.2 PROMOVER LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y SUS VENTAJAS
	2.3.3 FOMENTAR EL USO RESPONSABLE DE LA BICICLETA EN EL ENTORNO URBANO

PLAN DE ACCIÓN 2.1.1: LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Porque el transporte público es una alternativa al vehículo privado en la ciudad y tiene que contar con mecanismos que garanticen la seguridad vial de todas las personas usuarias

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS AUTORIZACIONES**

Consolidar la realización de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las infraestructuras en el ámbito local urbano (en las concesiones de líneas de transporte) revisar visibilidades, condiciones implantación marquesinas, aparcamientos, asegurar la seguridad vial asociada a la línea de transporte.

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN:

➤ **FOMENTAR LA REALIZACIÓN DE EVALUACIONES DE REFUERZO A CONDUCTORES/AS PROFESIONALES.**

Se fomentará la utilización de simuladores de conducción para la detección de conductas o hábitos erróneos, que puedan ser potencialmente peligrosas, en conductores/as profesionales de vehículos de transporte de pasajeros tanto público como privado.

DESDE LA INVESTIGACIÓN:

➤ **SISTEMAS DE CONTROL AUTOMÁTICO DE AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS.**

Estudiar la implantación de sistemas móviles, basados en reconocimiento de matrículas de los vehículos de transporte público, que comprueben en tiempo real que el vehículo ha superado las inspecciones de seguridad, ITV y tiene las autorizaciones y seguros en regla.

PLAN DE ACCIÓN: 2.1.2 IMPULSO A LA SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN MUNICIPAL

Nuevas políticas de movilidad urbana en las que prima la seguridad vial, en línea con las nuevas estrategias europeas impulsando el crecimiento de las ciudades y el desarrollo sostenible

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

7.1.4 Plan Actuaciones DGT
7.1.5 Plan Actuaciones DGT
7.2.1 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

- **ELABORACIÓN DE UNA GUÍA METODOLÓGICA PARA LA REDACCIÓN DE INFORMES DE SEGURIDAD VIAL EN DESARROLLOS URBANÍSTICOS**

Los promotores de ATEs y planes generales deberán elaborar informes preceptivamente basados en esta guía con objeto de demostrar que el desarrollo urbanístico propuesto mejora la seguridad vial de su área de influencia, basada en la guía metodológica para la redacción de informes de sostenibilidad económica.

- **INTRODUCCIÓN DEL AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL**

Trabajar en la introducción de esta figura en las distintas etapas, desde la planificación, desde la ejecución y desde la explotación en zonas urbanas.

- **GUÍA METODOLÓGICA PARA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD**

Adopción de recomendaciones en ámbito local respecto a los problemas frecuentes: estrechamiento de carriles, visibilidades en intersecciones, semáforos y radios de giro.

- **IMPULSAR LA ELABORACIÓN DE PLANES URBANOS DE SEGURIDAD VIAL**

Impulsar la elaboración de planes urbanos de seguridad vial en las ciudades de la Comunitat Valenciana como buena práctica para la seguridad vial en nuestras ciudades. La DGT tiene un plan tipo de seguridad vial urbana. Se puede proponer la financiación de las actuaciones de municipios que se adhieran a él.

- **IMPULSAR LA ELABORACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD SEGUROS**

Incorporar la seguridad vial a los planes de movilidad sostenible. Se propone la incorporación de la seguridad vial como un apartado necesario y conveniente en los Planes urbanos de movilidad sostenible (Ley de Economía Sostenible)

-
- CONSIGNACIÓN PRESUPUESTARIA DE PARTIDAS ESPECÍFICAS DESTINADAS A SEGURIDAD VIAL EN LOS PRESUPUESTOS MUNICIPALES

Recomendación para consignación de partidas destinadas a seguridad vial. Los planes de ajuste de la administración municipal están originando una falta de inversión en aquellas partidas que no son estrictamente obligatorias. La cultura predominante responde más a una reacción ante problemas que a la prevención y seguimiento

-
- CENTRALIZAR EN LA ADMINISTRACIÓN LA GESTIÓN DE LA CONCESIÓN FOTO-ROJO

Se debe gestionar por objetivos de seguridad vial y no con carácter recaudatorio. Los ingresos se revierten en mejora de la seguridad vial del municipio

DESDE LA INVESTIGACIÓN:

- DESARROLLO DEL MODELO TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Intensificación de la actividad urbana a través de la mezcla de usos y densidades medias/altas alrededor de paradas de transporte público. Este modelo se aplica tanto en zonas de baja densidad como en zonas urbanas consolidadas. Tiene mucho éxito en países anglosajones y también en Alemania y Holanda.

**PLAN DE ACCIÓN 2.1.3: GENERAR UN ENTORNO MÁS SEGURO EN
LOS CENTROS ATRACTORES DE TRÁFICO**

Los polígonos industriales, los centros comerciales y todas las zonas periurbanas con un tráfico asociado importante tienen que garantizar una movilidad segura, tanto en sus accesos como dentro de los mismos, a través de estudios de demanda y planes de movilidad entre otros.

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

7.1.6 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA *GESTIÓN*:

➤ **PLANES DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES, CENTROS COMERCIALES.**

Promover e impulsar planes de movilidad en estos centros atractores de tráfico incorporando criterios de seguridad vial, máxime en aquellos que cuenten o en los que se prevea gran volumen de accesos.

➤ **REFORZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO A POLÍGONOS INDUSTRIALES Y CENTROS COMERCIALES, EN HORAS PUNTA.**

Promover e impulsar planes de movilidad en estos centros atractores de tráfico incorporando criterios de seguridad vial, máxime en aquellos que cuenten o en los que se prevea gran volumen de accesos.

PLAN DE ACCIÓN 2.2.1: INTERCAMBIO DE BUENAS PRÁCTICAS Y MEJORA DE INFORMACIÓN

Contar con mayor información de los datos de accidentalidad urbana y poner en común actuaciones municipales de los agentes que intervienen en la seguridad vial para trabajar en una línea común que redundará en una mejora de la seguridad vial urbana

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

7. 1.7 Plan Actuaciones DGT
7.1.9 Plan Actuaciones DGT
7.3.3 Plan Actuaciones DGT
7.3.8 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **VIGILANCIA Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA**

Colaboración con la FVMP en la elaboración de protocolos para homogeneizar e intercambiar buenas prácticas en la actuación de vigilancia y control de las policías locales con encuentros entre administraciones locales.

➤ **SITEMA DE INFORMACIÓN DE SINIESTRALIDAD URBANA**

Establecer un mecanismo para reflejar los accidentes en entorno urbano y hacerlos llegar a la DGT. Homogeneizar los campos y los descriptores utilizados por las diferentes policías locales para la caracterización de los accidentes, que permita realizar estudios comparativos entre poblaciones.

PLAN DE ACCIÓN 2.3.1: IMPULSAR EL TRANSPORTE COLECTIVO

Conseguir mayor calidad, eficacia y disponibilidad para incrementar el número de usuarios que empleen este medio de transporte

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

6.4.5 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **ACCESIBILIDAD A POLÍGONOS INDUSTRIALES Y ZONAS PERIURBANAS**

Mejorar la intermovilidad mediante la aplicación de medidas y actuaciones que aumenten la accesibilidad, tales como los aparcamientos disuasorios, lanzaderas en polígonos industriales en horas punta, mejora de la señalización, sistema de transporte privado compartido (carpooling), entre otras.

➤ **OPTIMIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD**

Se trata de medidas encaminadas al fomento del transporte público en detrimento del uso del vehículo particular, abogando por menores emisiones, menores congestiones y menor riesgo. Las medidas que se pueden plantear son las Integraciones tarifarias, la intermodalidad, optimización de frecuencias de paso, entre otras.

➤ **ACCESOS A LAS CIUDADES**

Implantar carriles Bus-Vao en el acceso a las grandes poblaciones para transporte regular de viajeros a través de medidas de bajo coste, mediante señalización horizontal y variable en la infraestructura y con acuerdos entre empresas de transporte y los titulares de las vías

➤ **RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN EN CENTROS URBANOS.**

Fomentar la aplicación de medidas para restringir o prohibir la circulación de vehículos privados por los centros urbanos. Peatonalización de calles, control de accesos, etc.

PLAN DE ACCIÓN 2.3.2: PROMOVER LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y SUS VENTAJAS

La marcha a pie fomentada desde su integración plena en las políticas de movilidad urbana y desde su estimulación por los organismos de gestión de la movilidad en las ciudades

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

2.1.8 Plan Actuaciones DGT
7.1.11 Plan Actuaciones DGT
7.2.4 Plan Actuaciones DGT
10.2.4 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **EXTENSIÓN DE ZONAS PEATONALES Y ZONAS 30**

Aplicar un conjunto de medidas estructurales y de señalización dirigidas, entre otros, a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos y hacerlos compatibles con el uso y actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ **CAMPAÑA DE INFORMACIÓN DE PUNTOS PELIGROSOS EN CIUDAD PARA PEATONES**

Disponer y difundir un mapa de accidentalidad y puntos peligrosos y/o problemáticos en la ciudad para prestar atención al peatón en estos puntos.

➤ **PLAN DE COMUNICACIÓN DE LAS VENTAJAS DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE**

Poner en valor las ventajas de los desplazamientos a pie, como beneficio para el medio ambiente y la movilidad y además como beneficio para la salud.

PLAN DE ACCIÓN 2.3.3: FOMENTAR EL USO RESPONSABLE DE LA BICICLETA EN EL ENTORNO URBANO

Porque es un modo de transporte saludable, ecológico, sostenible y seguro y desde el Plan director se quiere potenciar su uso responsable y seguro

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

1.1.5. Plan Actuaciones DGT
2.1.10 Plan Actuaciones DGT
7.1.10 Plan Actuaciones DGT
10.2.4 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

- TRABAJAR POR UNA INFRAESTRUCTURA SEGURA DE VIAS Y APARCAMIENTOS PARA CICLISTAS EN ZONA URBANA

Mejorar el trazado y el equipamiento de las vías ciclistas en los puntos conflictivos. Aumentar los aparcamientos para ciclistas y su seguridad mediante la vigilancia de los mismos.

- INFORMAR DE PUNTOS PELIGROSOS EN CIUDAD PARA CICLISTAS

Disponer de un mapa de accidentalidad para los ciclistas que permita conocer los puntos problemáticos de la red para estos usuarios y hacerlos accesibles al ciudadano.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

- PLAN DE COMUNICACIÓN PARA EL USO DE LA BICICLETA EN EL ÁMBITO URBANO
CELEBRACIÓN DE JORNADAS TÉCNICAS

Promover la utilización de la bicicleta en el ámbito urbano, no únicamente como ocio sino como medio de transporte al trabajo y desplazamientos habituales, fomentando su uso responsable, el respeto al peatón y la convivencia entre los distintos usuarios.

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

- PROGRAMAS DE EDUCACIÓN PARA EL USO DE LA BICICLETA EN EL ENTORNO URBANO
CELEBRACIÓN DE JORNADAS TÉCNICAS

La movilidad en bicicleta requiere el conocimiento de un mínimo de normas de circulación y señales para una movilidad segura por lo que es fundamental crear competencias para el uso de la bicicleta incluso desde edades tempranas.



objetivo 3 USUARIO: CONDUCTAS Y COMPORTAMIENTOS MÁS SEGUROS, USUARIOS RESPONSABLES

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

3.1) IMPULSO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL

PLANES DE ACCIÓN	3.1.1 CONTEMPLAR LA SEGURIDAD VIAL EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA EMPRESA
------------------	---

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

3.2) FOMENTAR LA INFORMACIÓN ACERCA DE LOS FACTORES DE RIESGO EN LA CIRCULACIÓN

PLANES DE ACCIÓN	3.2.1 CONDUCCIÓN SEGURA PARA JÓVENES
	3.2.2 LA SALUD EN LA CONDUCCIÓN
	3.2.3 LA VELOCIDAD COMO FACTOR DE RIESGO
	3.2.4 LOS RIESGOS DEL ALCOHOL Y LAS DROGAS

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

3.3) ESTRATEGIAS ORIENTADAS A LA EXCELENCIA EN LA FORMACIÓN

PLANES DE ACCIÓN	3.3.1 MEJORAR LOS CONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS CONDUCTORES
	3.3.2 IMPULSO A LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN EDUCATIVO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
	3.3.3 LA SEGURIDAD VIAL PARA LOS EDUCADORES Y LOS GESTORES

PLAN DE ACCIÓN 3.1.1: CONTEMPLAR LA SEGURIDAD VIAL EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA EMPRESA

Las empresas tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad de su personal y ayudar a prevenir los accidentes laborales de tráfico

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

5.3.4 Plan Actuaciones DGT
8.1.1 a 8.1.6 Plan Actuaciones DGT
8.4.2 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **IMPLANTACIÓN DE LA ISO 39.001 EN LAS EMPRESAS**

Fomentar la certificación de las empresas con la norma ISO 39.001 de seguridad vial, implantando planes de seguridad vial laboral dentro del Plan de Prevención de riesgos laborales o de movilidad basado en la participación activa de los responsables de la empresa, los empleados y los colectivos de asociaciones (sindicatos, comités de empresa, asociaciones etc.). Desde la Administración, fomentar la implantación de la ISO 39.001 desde las subvenciones o licitaciones.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ **PLAN DE COMUNICACIÓN SOBRE LA IMPORTANCIA DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO PARA REDUCIR ACCIDENTES.**

Realizar campañas para concienciar sobre la importancia del mantenimiento preventivo para reducir accidentes (frenos, neumáticos, luces, amortiguación)

➤ **PLAN DE COMUNICACIÓN PARA POTENCIAR LA PERCEPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS**

Promoviendo entre el sector profesional del transporte la utilización de señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

➤ **EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL**

Concienciar al personal de las empresas de transporte o en aquellas donde se realicen muchos desplazamientos por trabajo de la importancia de la atención en la conducción, evitando velocidades excesivas, somnolencia, cansancio, fatiga. Se puede ofrecer una guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico e intercambio de buenas prácticas y promover planes de seguridad en las empresas.

➤ **OFERTA FORMATIVA PARA PROFESIONALES Y ESPECIALISTAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE**

Oferta formativa para profesionales y especialistas del sector del transporte con planes de formación obligatoria, inicial y continua.

PLAN DE ACCIÓN 3.2.1: CONDUCCIÓN SEGURA PARA JÓVENES

Trabajar por y para este colectivo en aras de conseguir su implicación en la seguridad vial y que desarrollen comportamientos seguros y de respeto hacia los demás

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

2.1.6 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ **LOS RIESGOS DEL OCIO NOCTURNO**

Concienciar a la sociedad de la importancia de los factores de riesgo (alcohol y las drogas) en la conducción y el ocio nocturno, informando de los daños y los costes personales y sociales asociados, tratando la reducción/eliminación del consumo de bebidas alcohólicas por los distintos ámbitos, industria del ocio y entretenimiento, ámbito sanitario, comunidad educativa, responsables del transporte, etc.

➤ **LA SEGURIDAD VIAL EMPIEZA EN CASA**

Estrategias de educación vial familiar, para inculcar a los jóvenes de la casa que conducir es una forma de convivir en el respeto hacia los demás.

PLAN DE ACCIÓN 3.2.2: LA SALUD EN LA CONDUCCIÓN

Identificar problemas relacionados con la salud o de ingesta de medicamentos, entre otros, que puedan suponer un riesgo en la conducción, transmitiéndolos al paciente, en una actuación conjunta y responsable de profesionales y conductores/as, es fundamental para prevenir accidentes de tráfico

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

4.2.4 Plan Actuaciones DGT
4.2.6 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN:

➤ **PLAN DE PREVENCIÓN DE LOS PROBLEMAS DE SALUD EN LA CONDUCCIÓN**

Informar al personal sanitario acerca de identificación de problemas de salud relacionados con la conducción, implicándolos en la prevención e intervención preventiva sobre estos riesgos.

➤ **PROGRAMA DE IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS DE LOS FÁRMACOS**

Informar al personal sanitario y farmacéutico sobre la necesidad de transmitir al paciente la información que contienen los pictogramas de los medicamentos acerca de cómo afectan a la conducción.

PLAN DE ACCIÓN 3.2.3: LA VELOCIDAD COMO FACTOR DE RIESGO

Porque la velocidad es una causa contrastada de los accidentes así como un agravante de los mismos, a mayor velocidad de los vehículos, mayor es el riesgo de lesión grave o muerte, y es necesario seguir concienciando a la sociedad de ello

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

2.1.1 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA *GESTIÓN*:

➤ **CAMPAÑAS DE CONTROL DE VELOCIDAD EN CARRETERAS Y ZONAS URBANAS.**

Realizar campañas de control de velocidad sobre los puntos con mayor siniestralidad asociados a excesos de velocidad, tanto en zonas interurbanas como urbanas. Acompañar estas campañas con información sobre las mismas.

DESDE LA *COMUNICACIÓN*:

➤ **PROGRAMA DE INFORMACIÓN DE LOS RIESGOS DE LA VELOCIDAD EN LA CONDUCCIÓN**

Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo, también en las redes sociales.

PLAN DE ACCIÓN 3.2.4: LOS RIESGOS DEL ALCOHOL Y LAS DROGAS

Es prioritario fomentar actitudes responsables en la conducción en relación al alcohol y las drogas informando de los peligros que supone su consumo en relación con la conducción, poniendo en peligro la propia vida y la de los demás

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

2.1.2 Plan Actuaciones DGT
2.2.1 Plan Actuaciones DGT
2.2.2 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ PROGRAMA DE INFORMACIÓN DEL ALCOHOL Y DROGAS COMO FACTOR DE RIESGO

Iniciativas basadas en la información a la sociedad de los riesgos y los efectos de las bebidas alcohólicas y las drogas en la merma de capacidades para la conducción.

➤ CONSOLIDAR LA FIGURA DEL CONDUCTOR/A ALTERNATIVO/A Y EL BEBEDOR/A PASIVO/A

Fomentar y promocionar la figura del conductor/a alternativo/a y bebedor/a pasivo/a. Realizar encuestas a la población para averiguar si es consciente de esta buena práctica, repartir folletos en restaurantes y locales de ocio.

➤ REALIZAR CAMPAÑAS EN ZONAS DE OCIO CON GAFAS DE DISTORSIÓN VISUAL.

PLAN DE ACCIÓN 3.3.1: MEJORAR LOS CONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CONDUCCIÓN

Para reducir los accidentes es necesario mejorar las competencias viales de la ciudadanía y en especial de quien conduce

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

1.3.3 Plan Actuaciones DGT
2.1.7 Plan Actuaciones DGT
4.1.2 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA COMUNICACIÓN:

- **CAMPAÑA DIVULGATIVA SOBRE NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD VIAL EN LAS RENOVACIONES DE LOS PERMISOS.**

Para los conductores/as que van a renovar el carnet de conducir aprovechar la renovación para que se les informe sobre las novedades en el reglamento de circulación y normas básicas, consejos o reglas de seguridad vial.

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN:

- **ACCIONES FORMATIVAS PARA MAYORES**

El contenido de estas acciones formativas estará basado en buenas prácticas y seguridad vial, prevención de accidentes y fomento de comportamientos seguros, así como realizar los desplazamientos como peatón en lugar de como conductor/a.

- **FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES/AS CON CONDUCTAS DE RIESGO**

Formación de los conductores/as con conducta de riesgo. Cursos de sensibilización y reeducación de conductores/as que han tenido pérdida de puntos. Rehabilitación de conductores/as reincidentes en alcohol y drogas.

PLAN DE ACCIÓN 3.3.2: IMPULSO A LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN EDUCATIVO DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Trabajar desde las edades tempranas hasta la adolescencia, en todas las fases educativas, inculcando el respeto hacia los demás desde la cultura de la seguridad vial

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

1.1.1 Plan Actuaciones DGT
1.1.2 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ LA SEGURIDAD VIAL EN LA UNIVERSIDAD

La universidad es un actor importante en la seguridad vial porque constituye la formación inicial de personas que se dedicarán a la formación, debe llevarse a cabo una acción combinada con ella para conseguir un conocimiento de la norma, los hábitos y la convivencia social en materia de seguridad vial.

➤ PREMIOS A LA FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL EN LA ENSEÑANZA OBLIGATORIA

Establecer ayudas económicas dirigidas a centros docentes y entidades sin ánimo de lucro que potencien el desarrollo de aspectos innovadores, valores, temas transversales y materiales relacionados con la seguridad vial, entre otros aspectos.

➤ REALIZAR JORNADAS ANUALES EN LAS QUE DESDE DIFERENTES ASOCIACIONES SE EXPONGA LA REALIDAD DE LA CALLE/CARRETERA.

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN E INVESTIGACIÓN:

➤ App MÓVILES SOBRE SEGURIDAD VIAL PARA JÓVENES.

Fomentar el desarrollo de aplicaciones móviles y juegos con contenido que fomente la conducción segura y el conocimiento y aplicación de normas de seguridad vial.

PLAN DE ACCIÓN 3.3.3: LA SEGURIDAD VIAL PARA EDUCADORES/AS Y GESTORES/AS

La formación y la educación en seguridad vial de educadores/as y gestores/as redundará en una excelencia en la calidad de las actividades formativas y en la propia gestión de las vías

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

1.1.3 Plan Actuaciones DGT
4.2.1 a 4.2.3 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN:

➤ **PLAN DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA GESTORES/AS DE LAS VÍAS**

Formando a los profesionales de la gestión de infraestructura relacionados con la seguridad vial

➤ **PLAN DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA EDUCADORES/AS**

Formando a docentes para poder transmitir conductas, hábitos y conceptos de la seguridad vial en la escuela



objetivo 4 MOVILIDAD: INTELIGENTE, SEGURA Y SOSTENIBLE

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.1) REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES ASOCIADOS A LAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LA VÍA, EL EQUIPAMIENTO Y SU ENTORNO

PLANES DE ACCIÓN	4.1.1 TRABAJAR POR LA MEJORA Y CREDIBILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN
	4.1.2 LA CARRETERA CONVENCIONAL EN EL FOCO DE LA SEGURIDAD VIAL
	4.1.3 SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE Y GESTIÓN DE TRÁFICO
	4.1.4 EXTENDER LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A TODAS LAS REDES

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.2) IMPULSAR UN PARQUE DE VEHÍCULOS MÁS SEGURO

PLANES DE ACCIÓN	4.2.1 NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS VEHÍCULOS
	4.2.2 MEJORA DEL PARQUE DE LOS VEHÍCULOS

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.3) GARANTIZAR LAS APTITUDES DE LOS CONDUCTORES

PLANES DE ACCIÓN	4.3.1 LAS APTITUDES EN LOS RECONOCIMIENTOS MÉDICOS
	4.3.2 TRABAJAR SOBRE LAS INCAPACIDADES PARA LA CONDUCCIÓN

LÍNEA DE INTERVENCIÓN 4.4) PROMOCIÓN INSTITUCIONAL PARA UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA

PLANES DE ACCIÓN	4.4.1 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN VIAL Y NOVEDADES NORMATIVAS
------------------	--

PLAN DE ACCIÓN 4.1.1: TRABAJAR POR LA MEJORA Y CREDIBILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN

Una señalización adaptada al trazado de cada tipo de vía y fácil de comprender y entender por la persona usuaria para disponer de una red de carreteras cercanas y seguras

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

3.2.6 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

- MECANISMOS PARA ELIMINAR LA PUBLICIDAD EN CARRETERA QUE PUEDA SUPONER UN PROBLEMA PARA LA SEGURIDAD VIAL

La Ley de Carreteras de la Comunitat Valenciana establece y regula la colocación de publicidad en los márgenes de las carreteras, no obstante existen determinados carteles que, aún cumpliendo la legalidad suponen un peligro para la seguridad vial y por tanto es necesario establecer otros criterios y mecanismos que permitan retirar o no permitir su colocación en aquella publicidad que suponga un peligro para la seguridad vial.

- ADECUACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN DE OBRAS

Establecer criterios "creíbles" de velocidades en la señalización de obra, así como vigilar la correcta colocación en la carretera de tal manera que los conductores la entiendan y la cumplan sin dudar de la misma.

- PROGRAMA PARA LA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN RELACIONADA CON CIRCUNSTANCIAS QUE NO ESTEN BIEN RESUELTAS ACTUALMENTE

Proponer a la DGT la conveniencia de modificación del reglamento de circulación. Por ejemplo, inclusión de paneles complementarios S-880 para motociclistas, o nuevas señales de peligro que se puedan asociar a limitaciones específicas de velocidad (distancia de parada reducida)

- PROMOVER LA UTILIZACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VARIABLE ADAPTADA A LAS CONDICIONES DE CIRCULACIÓN.

Proponer a la DGT la conveniencia de fomentar la utilización de señalización variable que se adapte a las condiciones de la vía y realizar la modificación del reglamento necesarios para que sean de aplicación obligatoria y prioritarias.

PLAN DE ACCIÓN 4.1.2: LA CARRETERA CONVENCIONAL EN EL FOCO DE LA SEGURIDAD VIAL

Porque es necesario disponer de carreteras que perdonan, poniendo en marcha programas para reducir los accidentes asociados a las carreteras convencionales

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

6.2.8 Plan Actuaciones DGT
6.2.12 Plan Actuaciones DGT
7.2.2 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **IMPLANTACIÓN DE CARRETERAS 2+1:**

El sistema de carreteras de 2+1 carriles, utilizado por países como Suecia, Alemania, Irlanda o Nueva Zelanda, consiste en vías de doble sentido de circulación con tres carriles disponibles. Los dos sentidos de circulación van separados por una mediana no franqueable, dejando alternadamente un segundo carril para adelantar por cada sentido, de tal manera que ambos sentidos de circulación disponen de algunos tramos seguros donde poder adelantar.

Se trata de desarrollar criterios técnicos y realizar tramos piloto en carreteras convencionales para evitar el riesgo de colisión frontal.

➤ **ACTUACIONES DE MEJORA DE SEGURIDAD VIAL EN TRAVESÍAS:**

En general se revisarán los criterios establecidos en las travesías y accesos a poblaciones para que prime la protección al peatón.

➤ **ACTUACIONES DE MEJORA DE SEGURIDAD VIAL EN MÁRGENES:**

La accidentalidad por salida de vía debe disminuir y también la gravedad de los accidentes provocados por esta causa; para ello se llevarán a cabo medidas encaminadas a conseguir márgenes clementes, con cunetas de seguridad, pasos salvacunetas y sistemas de protección en aquellas zonas donde no se pueda conseguir la reducción de la gravedad ante accidentes por esta causa; teniendo en cuenta a las personas usuarias de vehículos de dos ruedas.

➤ **ACTUACIONES DE MEJORA DE SEGURIDAD VIAL EN ACCESOS E INTERSECCIONES:**

Se trata de realizar inspecciones de seguridad vial de las intersecciones y accesos importantes, analizando la visibilidad, la adecuación de los ángulos de las carreteras que convergen, optimizando las pendientes, mejorando la señalización etc.

PLAN DE ACCIÓN 4.1.3: SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE Y GESTIÓN DE TRÁFICO

Los ITS facilitan la obtención de información avanzada sobre el estado del tráfico y permiten que el vehículo y la infraestructura estén conectados, compartiendo información que contribuirá a la mejora de la seguridad.

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

6.4.1 a 6.4.8 Plan Actuaciones

DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **IMPLANTACIÓN DE SENSORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN:**

Fomentar la instalación de sensores de bajo coste de última generación, como los sensores basados en la detección de dispositivos bluetooth en los vehículos que permiten obtener información en tiempo real de tiempos de viaje y de la matriz O/D existentes en las carreteras, información útil en la gestión diaria y en la planificación.

➤ **ADAPTACIÓN DE LOS CENTROS DE GESTIÓN AL TRÁFICO:**

Actualizar los CGTs para permitir recibir información desde los vehículos conectados (y enviarles información directamente), pudiendo esta información llegar directamente desde la nube, a la que se conecten los vehículos, o desde proveedores intermedios. Permitiendo además la integración de los datos recibidos desde los vehículos conectados con los datos obtenidos de otras fuentes de información, como equipamiento en carretera, y a su vez, después de procesada la información, que ésta pueda ser devuelta a los vehículos, usando también la infraestructura en carretera o la nube a la que los vehículos están conectados.

➤ **ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LA CARRETERA:**

Replantear la necesidad y el uso de la infraestructura ITS actualmente desplegada en carretera con el incremento de vehículos conectados (Paneles de Mensajes Variables, Estaciones de Tomas de Datos, ...) que podría incluir la no actualización (y mantenimiento) de algunos equipos ya instalados (similar a lo que ha ocurrido con los postes SOS) cuando los vehículos conectados sean fuente suficiente de datos (al comunicarse constantemente y bidireccionalmente con la nube) y la información les llegue por otros medios (paneles de información virtuales de a bordo o navegadores).

➤ DESPLIEGUE DE NUEVAS INFRAESTRUCTURA DE INFORMACIÓN:

Determinar aquellos puntos donde es importante, de cara a la seguridad vial, que todos los conductores estén informados, y por lo tanto donde la información debe llegar por cualquier medio a todos los vehículos (estén o no conectados). Al mismo tiempo esta infraestructura nueva deberá cumplir con nuevos requisitos de comunicación bidireccional con los vehículos (recibir información de ellos y proporcionarles información) cuando pasen cerca.

➤ FOMENTAR LA UTILIZACIÓN DEL ESTANDAR DATEX:

La comisión europea en su directiva ITS está fomentando la implantación del estándar DATEX como estándar para el intercambio de información de tráfico entre los diferentes actores involucrados en la gestión y difusión de datos de tráfico. En este sentido la Conselleria potenciará la utilización de dicho estándar para la interconexión de sistemas.

➤ COORDINACIÓN CON PLATAFORMAS DE COMUNICACIONES:

Prepararse organizativamente para la comunicación del sistema que se use para comunicarse con los vehículos conectados con otras plataformas de vehículos, tanto de entidades públicas como privadas.

DESDE LA INVESTIGACIÓN:

➤ PROMOVER LA CREACIÓN DE SERVICIOS A PARTIR DE LOS DATOS QUE PROPORCIONAN (Y RECIBEN) LOS VEHÍCULOS CONECTADOS:

Promover la investigación sobre nuevos tipos de servicios que se pueden diseñar y desarrollar a partir de los datos que proporcionan los vehículos conectados incluyendo también la fusión de esos datos con otras fuentes de información para una vez procesada poder revertir en los propios usuarios de la carretera o en la administración gestora del tráfico.

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ POTENCIACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN PERSONALIZADOS.

Potenciar que los sistemas de información a las personas usuarias incluyan opciones que permitan personalizar la información realmente requerida por estas, con la inclusión de mecanismos de notificación de incidencias, cuando estas afecten a sus patrones de movilidad.

➤ INFORMAR A LAS PERSONAS USUARIAS DE LAS VENTAJAS DE LOS VEHÍCULOS CONECTADOS

Informar a las personas usuarias de las carreteras del tipo de información que reciben y sobre todo del mantenimiento de su privacidad cuando ellas están comunicando datos al gestor de la carretera, como velocidades medias, que solamente se usan para mejorar la gestión del tráfico y seguridad vial, y solamente cuando son agregados con información de otros vehículos, y siempre de forma anónima.

PLAN DE ACCIÓN 4.1.4: EXTENDER LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A TODAS LAS REDES

La directiva europea establece unos procedimientos obligatorios para la red transeuropea, tanto en la fase de planificación y diseño como en la fase de explotación. Se trata de aplicarlos en toda las carreteras de la Comunitat para conseguir un nivel de seguridad elevado en toda la red

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

6.2.1 Plan Actuaciones DGT
6.2.4 Plan Actuaciones DGT
6.2.5 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

- ANÁLISIS DE SEGURIDAD VIAL EN LAS ACTUACIONES FINANCIADAS POR LA GENERALITAT Y DIPUTACIONES

Impulsar la aplicación de la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias al resto de carreteras como buena práctica.

- APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS CONTEMPLADOS EN LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓN PARA LA SEG.VIAL (TCA, MORTALES, INSPECCIONES, AUDITORIAS,...)

Continuar y consolidar la aplicación de los procedimientos contemplados en la Directiva en las infraestructuras de la Comunitat Valenciana, TCA, inspecciones, mortales, auditorias etc.

PLAN DE ACCIÓN 4.2.1: NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS VEHÍCULOS

Con la finalidad de aumentar la seguridad y la respuesta ante fallo humano

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

5.3.1 Plan Actuaciones DGT
5.3.3 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA **INVESTIGACIÓN**:

➤ **INVESTIGAR EN ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA EN LOS VEHÍCULOS**

Investigar sobre nuevos sistemas de seguridad preventiva incorporados a los vehículos, que actúen de forma autónoma y traten de anticiparse al accidente, y no sólo de paliar sus consecuencias.

➤ **SISTEMAS DE INTERACCIÓN VEHÍCULO-VEHÍCULO Y VEHÍCULO INFRAESTRUCTURA**

Desarrollar e investigar en sistemas de interacción vehículo-vehículo y vehículo infraestructura para mejorar la respuesta ante fallo humano. Dispositivos en la carretera que vayan guiando al vehículo,

➤ **EL VEHÍCULO COMO SENSOR**

Monitorización del vehículo y el vehículo como sensor

PLAN DE ACCIÓN 4.2.2: MEJORA DEL PARQUE DE VEHÍCULOS

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

Mayor información y conocimiento del estado del parque de vehículos para reducir el número de accidentes y su gravedad

5.1.1/5.1.3/5.1.4. Plan Actuaciones DGT
5.2.2 Plan Actuaciones DGT
5.3.2 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **POLÍTICAS DE RENOVACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS EN LA ADMINISTRACIÓN**

Políticas de renovación del parque de vehículos. En la administración promocionar el alquiler o compra de flota de vehículos sostenibles y seguros o dotarlos de sistemas más seguros (por ejemplo de protección civil y bomberos)

➤ **INFORMACIÓN DE LA DEFECTOLOGÍA Y DE LOS VEHÍCULOS ADAPTADOS DETECTADOS EN LAS ITV**

Publicación de listados de defectos detectados en los vehículos al pasar las ITV, así como los vehículos adaptados que han realizado la revisión para conocer el estado del parque

**PLAN DE ACCIÓN 4.3.1: LAS APTITUDES EN LOS
RECONOCIMIENTOS MÉDICOS**

*Mejorar el sistema de reconocimientos médicos
particularizándolo en función de determinados colectivos
conductores*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

4.1.1 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PARA MAYORES**

En los reconocimientos médicos, detectar la pérdida de aptitudes y prestar atención a las personas usuarias de más edad. Trasladar cambios normativos para la adopción de medidas en la renovación del carnet de conducir en mayores intentando aumentar las revisiones reduciendo el periodo de renovación a partir de cierta edad.

PLAN DE ACCIÓN 4.3.2: TRABAJAR SOBRE LAS INCAPACIDADES PARA LA CONDUCCIÓN

Detectando y comunicando situaciones de minoración de capacidades para la conducción e impulsando la colaboración de todos los agentes implicados

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

4.1.4 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **DISCAPACIDADES VERSUS VEHÍCULOS ADAPTADOS**

Crear un protocolo y base de datos única para poder chequear personas usuarias con discapacidad y vehículos adaptados.

➤ **MEJORAR LA COMUNICACIÓN RELATIVA A PERSONAS CON ENFERMEDADES QUE INCAPACITAN PARA LA CONDUCCIÓN**

Protocolo de sanidad para comunicar si existe un problema de salud o discapacidad que pueda afectar a la conducción

PLAN DE ACCIÓN 4.4.1: COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN VIAL Y NOVEDADES NORMATIVAS

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

Una sociedad bien informada es una sociedad más preventiva y más responsable que participará más activamente en la mejora de la seguridad vial

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA *GESTIÓN* Y LA *COMUNICACIÓN*:

➤ **CREACIÓN DEL BUZÓN DE SEGURIDAD VIAL**

Crear un buzón operativo de seguridad vial que facilite la comunicación persona usuario-responsable de la gestión de las vías para informar y preguntar, para detectar y solucionar problemas de seguridad vial en la vía, etc.

➤ **CREACIÓN DE LA WEB DE SEGURIDAD VIAL**

Publicar datos de accidentalidad, mapas de riesgo, actuaciones de mejora, recomendaciones desde sanidad u otras áreas que contribuyan a la mejora de la seguridad vial.



objetivo 5 ATENCIÓN Y RESPUESTA A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

5.1) MEJORAR LOS TIEMPOS DE RESPUESTA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

PLANES DE ACCIÓN	5.1.1 FACILITAR LA LABOR DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA
	5.1.2 IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA e-CALL A TRAVÉS DEL 112

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

5.2) MEJORA CONTINUA DE LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO

PLANES DE ACCIÓN	5.2.1 MEJORAR LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN SANITARIA DE LESIONES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO
	5.2.2 ACTUACIÓN ANTE EL ACCIDENTE

PLAN DE ACCIÓN 5.1.1: FACILITAR LA LABOR DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA

Por la optimización de los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia ante accidentes de tráfico

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

9.1.1 Plan Actuaciones DGT

Este Plan de Acción aporta un nuevo enfoque a la Estrategia Nacional.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA COMUNICACIÓN:

➤ **HOJA DE RESCATE:**

Disponer de una hoja de rescate en los vehículos (o bien un código QR) para facilitar la labor de los servicios de emergencia. Reúne toda la información técnica de cada modelo de vehículo, con el fin de que los bomberos identifiquen rápidamente la zona de corte más adecuada para atender a los afectados lo más rápido posible.

DESDE LA GESTIÓN, COMUNICACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN:

➤ **CORREDORES DE EMERGENCIA:**

Los corredores de emergencia son carriles específicos para ser utilizados sólo por ambulancias, vehículos de policía, bomberos y protección civil. En países como Austria, Alemania, Eslovenia, República Checa o Suiza, este tipo de carriles es obligatorio en autopistas, estos corredores son muy importantes máxime cuando la circulación está detenida. Cada conductor debe saber hacia dónde desplazarse cuando tiene cerca un vehículo prioritario para conseguir que los servicios de emergencia puedan pasar con agilidad pese a los atascos de tráfico, simplemente con la iniciativa de dejar libre el centro de la calzada si esta es de dos carriles, y desplazarse los dos carriles de la derecha hacia la derecha, y el carril de la izquierda hacia la izquierda en calzadas de tres carriles.

PLAN DE ACCIÓN 5.1.2: IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA e-CALL A TRAVÉS DEL 112

Cuando se produce un accidente de tráfico los primeros minutos son cruciales para salvar vidas, por tanto es decisiva la rapidez de los servicios de emergencia y el sistema e-call puede reducir el tiempo de respuesta

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input checked="" type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

9.1.3 Plan Actuaciones DGT

Este Plan mantiene la línea establecida por la Estrategia Nacional, y se están destinando los recursos y medios necesarios en nuestra Comunitat. Se contempla en este Plan director para continuar con su desarrollo.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **ADECUACIÓN DE LA PLATAFORMA e-CALL A TRAVÉS DEL 112:**

Desde el "112 Comunitat Valenciana" se está adecuando la plataforma para incorporar la gestión de las llamadas de emergencia procedentes de los dispositivos e-Call y se está participando en el proyecto piloto de la Unión Europea.

PLAN DE ACCIÓN 5.2.1: MEJORAR LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN SANITARIOS DE LESIONES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

Información homogénea de los registros de lesiones para evaluar y consecuentemente mejorar la eficacia de las políticas aplicadas

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

4.2.5 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA GESTIÓN:

➤ **SISTEMA ÚNICO DE REGISTRO:**

Mejorar los sistemas de información sanitarios acerca de los datos de lesiones producidas por accidentes de tráfico mediante la creación de un sistema único de registro en los hospitales

PLAN DE ACCIÓN 5.2.2: ACTUACIÓN ANTE EL ACCIDENTE

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Refuerzo.
<input type="checkbox"/>	Ya en desarrollo.

Para que las actuaciones de auxilio no supongan un riesgo ni para el personal técnico involucrado ni para el resto de personas usuarias

9.1.2 Plan Actuaciones DGT
9.3.3 Plan Actuaciones DGT

Si bien esta línea de actuación se contempla en la Estrategia Nacional, con este Plan de Acción se puede potenciar en nuestra Comunitat.

El desarrollo de este Plan podrá llevarse a cabo desde diversas áreas a través de programas de seguridad vial.

Se muestran a continuación, a modo de ejemplo, algunas propuestas de actuación para desarrollar este Plan de Acción, indicando el área de trabajo desde la que se podría intervenir (gestión, educación, comunicación e investigación):

DESDE LA **COMUNICACIÓN**:

➤ **CAMPAÑA DESDE LAS ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS:**

Promover la presencia de las asociaciones de víctimas en las redes sociales para potenciar mensajes positivos sobre la seguridad vial

DESDE LA **EDUCACIÓN Y FORMACIÓN**:

➤ **INTERCAMBIO DE BUENAS PRÁCTICAS:**

Realización de jornadas para mejorar la acción de los bomberos ante el accidente y previa a la llegada del personal sanitario. Organizar jornadas y encuentros sobre atención de emergencias en los accidentes de tráfico para el intercambio de buenas prácticas

➤ **FORMACIÓN ESCOLAR: RESPUESTA FRENTE AL ACCIDENTE:**

Incluso incluirlo en el currículo de enseñanza obligatoria. Enseñar en los colegios técnicas de resucitación cardio-pulmonar y primeros auxilios, evacuación del vehículo tras el accidente

DESDE LA **GESTIÓN**:

➤ **ACCESO A DATOS MÉDICOS RELEVANTES:**

Colaborar con los departamentos de salud para poder disponer de mecanismos que permitan al personal sanitario acceder a información básica de urgencia sobre el accidentado (Alergias, incompatibilidades, etc), desde el punto del accidente utilizando únicamente su DNI.

A-2 Organismos, instituciones y agentes sociales consultados

Relación de personas y entidades que han colaborado en la elaboración de este Plan director de seguridad vial para la Comunitat Valenciana.

PERSONAS CONSULTADAS	ORGANISMO/ENTIDAD
Alonso, Francisco	Instituto de tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universidad Valencia
Alonso, María José	Asociación Plataforma Motera para la SV (PMSV)
Aznar , Óscar	Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA)
Bautista, Celia	Grupo de Trabajo de SV de la mesa de DDGG de carreteras autonómicas y Diputaciones forales (Gobierno de Aragón)
Bermell, Roberto	Federación Valenciana de Municipios y Provincias (FVMP)
Casares, Jairo	Universidad Alicante-Instituto del Agua y las Ciencias Ambientales
Casquero, Enrique	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Chamorro, Jose M ^a	Colegio Ingenieros técnicos de Obras públicas e Ingenieros Civiles (CITOP)
Chirivella ,José Manuel	IVAJ.GVA JOVE Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas
Ciarsolo, Amagoia	Colegio de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (CICCP)
Ciges, Carmen	Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET)

PERSONAS CONSULTADAS	ORGANISMO/ENTIDAD
Collado, Manuel	Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET)
Corbí, Paloma	Servicio de Seguridad Vial del Área de Carreteras. Diputación provincial de Valencia
Corredor, Sergio	Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (SIMEPROVI)
Cubells, Vicente Rafael	Federación de ciclismo de la CV
Dols, Juan	Sector Automoción del Instituto de diseño y fabricación (IDF). UPV
Dueñas, Carlos	Colegio Ingenieros técnicos de Obras públicas e Ingenieros Civiles (CITOP)
Fernández, David	RACE-RACV
Ferrer, Vicente	Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento
García, Alfredo	Grupo de Investigación Ingeniería carreteras (GIIC) del Instituto del Transporte y el Territorio (ITRAT).UPV
García, Roberto	DG Política Educativa. Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte
Garmendia, Anxon	Grupo de Trabajo de SV de la mesa de DDGG de carreteras autonómicas y Diputaciones forales (Diputación Foral de Guipúzcoa)
Gascó, Vicente	Carreteras y Expropiaciones. Diputación provincial de Castellón
Hereu, Antoni	Grupo de Trabajo de SV de la mesa de DDGG de carreteras autonómicas y Diputaciones forales (Generalitat de Catalunya)
Jara, José	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Llop, M ^a Carmen	STOP Accidentes (Asociación de ayuda y orientación a los afectados por accidentes de tráfico)

PERSONAS CONSULTADAS	ORGANISMO/ENTIDAD
Luque, M ^a José	Grupo de Trabajo de SV de la mesa de DDGG de carreteras autonómicas y Diputaciones forales (Junta de Castilla La Mancha)
Llorenç, Salvador	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Martínez, Javier	Laboratorio integrado de Sistemas Inteligentes y Tecnologías de la Información (LISSIT) del Instituto de Robótica y Tecnologías de la Información y Comunicación (IRTIC). UPV
Martínez, Juan José	Laboratorio integrado de Sistemas Inteligentes y Tecnologías de la Información (LISSIT) del Instituto de Robótica y Tecnologías de la Información y Comunicación (IRTIC). UPV
Medina, Antonio	Infraestructuras. Diputación provincial de Alicante
Minguez, M ^a Paz	Servicio de Seguridad Vial del Área de Carreteras. Diputación provincial de Valencia
Miralles, Enrique	Asociación Española de la Carretera (AEC)
Muñoz, Juan Carlos	Asociación Valenciana de Autoescuelas (AVAE)
Novella, Ana	STOP Accidentes (Asociación de ayuda y orientación a los afectados por accidentes de tráfico)
Ortuño, Armando	Universidad Alicante-Instituto del Agua y las Ciencias Ambientales
Pardo, José Enrique	Grupo de Trabajo de SV de la mesa de DDGG de carreteras autonómicas y Diputaciones forales (Xunta de Galicia)
Paz, Francisco	Asociación Valenciana de Seguridad Vial (AVSV)
Peña, José Luis	Plataforma Tecnológica de la Carretera (PTC)

PERSONAS CONSULTADAS	ORGANISMO/ENTIDAD
Pérez, Estefanía	Asociación valenciana de transportistas de viajeros en autocar (UVATRA)
Pérez, M ^a Dolores	Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia Vocal-Ponente Comisión Tráfico CV. Dirección General de Tráfico
Piles, Inmaculada	DG Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias. Presidencia
Puigdengolas, Salvador	Colegio de Ingenieros Industriales (CII)
Quiles, Joan	DG Salud Pública. Conselleria de Sanidad Universal y Salud Pública
Reyes, Juan Manuel	Asociación Mutua Motera (AMM)
Rivilla, Ángel	Asociación Valenciana de Autoescuelas (AVAE)
Roca, Adolfo	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Rodríguez, Rosa María	Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA)
Sánchez, Juan Carlos	Movilidad. Ayuntamiento de Benidorm
Sánchez-Ferragut, Fco. Javier	Sector de Tráfico de Valencia. Guardia Civil
Santacecilia, Tomás	RACE-RACV
Santamaría, Esteban	Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo (INVASSAT)
Saurí, José	Federación de ciclismo de la CV
Soler, M ^a Teresa	Tribunal Superior de Justicia Fiscalía SV
Soria, Francisco	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Tarazaga, Joaquín	Asociación empresarial de transporte de Viajeros (ADIVA)

PERSONAS CONSULTADAS	ORGANISMO/ENTIDAD
Tarrazona, M ^a Dolores	DG Industria y Energía. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo
Torner, Jose M ^a	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Valera, Vanesa	Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA)
Verdeguer, Miguel	Colegio Ingenieros Técnico Industrial y de Grado (COPITIVAL)
Viguer, Encarnación	DG Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio

A-3 Bibliografía

- *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020.*
- *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción.*
- *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Apoyo al decenio de acción.*
- *Estrategia de seguridad vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico.*
- *I Plan global de seguridad vial. Generalitat valenciana, 2004.*
- *Plan integral de seguridad vial del Gobierno de Aragón.*
- *Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020.*
- *Plan de seguridad vial de Galicia 2014-2020.*
- *Estrategia para la seguridad vial en Castilla y León 2009-2012.*
- *Estrategia Navarra de seguridad vial 2013-2020.* Gobierno de Navarra. Departamento de Presidencia, Justicia e Interior.
- *Plan estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2015-2020.* Gobierno Vasco. Departamento de Seguridad. Dirección de Tráfico.
- *Plan integral de seguridad vial 2008.* Fundación Española para la Seguridad Vial.
- *Plan de Seguridad Vial de 2015-2016.* Región de Murcia. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio. Dirección General de Carreteras. Servicio de Explotación y Seguridad Vial.
- *Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica.* Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Ministerio del Interior DGT.

- *Plan tipo de seguridad vial urbana. Guía de apoyo para la actuación local. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.*
- *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2014.* Ministerio del Interior DGT.
- *La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano.* Ministerio del Interior. DGT. Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.
- *Libro Verde de la Seguridad Vial. Conclusiones del congreso internacional de prevención de accidentes de tráfico: La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial.* Madrid del 30 de mayo al 1 de junio de 2006.
- *Libro Verde hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.* Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas 25/09/2007.
- *Código de tráfico y Seguridad Vial.* Ministerio del Interior. DGT. Edición de 26 de abril de 2016.
- *Guía metodológica para la redacción de informes de sostenibilidad económica.* Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de vivienda y actuaciones urbanísticas.
- Real Decreto 245/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias de la Red de Carreteras del Estado.
- Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- UNE ISO 39001:2013
- *Planes Estratégicos Europeos de seguridad vial. Propuestas de Acción en España.* Fundación Mapfre.
- *Prevención de Riesgos en Seguridad Vial Laboral.* Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte. Universidad de Valencia.
- III Pla de salut de la Comunitat Valenciana 10-13

- IV Pla de salut de la Comunitat Valenciana (2016-2020)
- <http://www.112cv.com/ilive/>
- http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm