

**FUNDACIÓN MAPFRE**

**PLANES ESTRATÉGICOS EUROPEOS DE  
SEGURIDAD VIAL**

**Propuestas de acción en España**



## Fecha

Abril 2015

**Autor:** D. Jesús Monclús González y D. Daniel Nicolás Jaramillo, Área de Prevención y Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE

**Fotografía:** <http://www.thinkstockphotos.es/>

**Maquetación:** Pilar Prieto

El contenido de esta publicación puede ser utilizado o referido siempre que se cite la fuente del siguiente modo: *Monclús, J. y Nicolás, D. (2015). Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial: Propuestas de acción en España, FUNDACIÓN MAPFRE.*

**Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial.  
Propuestas de acción en España**

# Contenidos

PRESENTACIÓN	6
1. PROPUESTAS DE ACCIÓN EN ESPAÑA	7
2. BUENAS PRÁCTICAS DE LA COMISIÓN EUROPEA RECOPIADAS EN 2014	11
2.1. MEDIDAS GENERALES RECOMENDADAS	12
3. RESUMEN DE ASPECTOS Y MEDIDAS EN LOS SIGUIENTES PAÍSES	13
4. ANÁLISIS DE LOS PLANES DE LOS ESTADOS DE LA UNIÓN EUROPEA	19
4.1. METODOLOGÍA	19
4.2. ALEMANIA - Road Safety Programme 2011	19
4.2.1. Introducción	19
4.2.2. Estructura	20
4.2.3. Líneas de acción	21
4.3. AUSTRIA - Austrian Road Safety Programme 2011 - 2020	23
4.3.1. Introducción	23
4.3.2. Estructura	23
4.3.3. Líneas de acción	24
4.4. DINAMARCA - Danish Road Safety Commission National Action Plan 2013 - 2020	36
4.4.1. Introducción	36
4.4.2. Estructura	36
4.4.3. Líneas de acción	37
4.5. ESLOVAQUIA - National Road Safety Plan of SR - 2011 - 2020	43
4.5.1. Introducción	43
4.5.2. Estructura	43
4.5.3. Líneas de acción	44
4.6. ESPAÑA - Estrategia española de seguridad vial 2011 - 2020	49
4.6.1. Introducción y contexto	49
4.6.2. Estructura	49
4.6.3. Líneas de acción	50
4.7. GRECIA - Strategic Plan for the Improvement of Road Safety in Greece - 2011 - 2020	60
4.7.1. Introducción	60
4.7.2. Estructura	60
4.7.3. Líneas de acción	60
4.8. PAÍSES BAJOS - Road Safety Strategic Plan 2008 - 2020	61
4.8.1. Introducción	61
4.8.2. Estructura	62
4.8.3. Líneas de acción	62

4.9. REP. IRLANDA - Road Safety Strategy 2013 - 2020	65
4.9.1. Introducción	65
4.9.2. Estructura	65
4.9.3. Líneas de acción	65
4.10. NORUEGA - Norwegian National Plan of Action for road traffic safety - 2014 - 2017 (Versión corta)	75
4.10.1. Introducción	75
4.10.2. Estructura	76
4.10.3. Líneas de acción	76
Entidades responsables de las medidas	85
4.11. POLONIA - National Road Safety Programme 2013-2020	85
4.11.1. Introducción	85
4.11.2. Estructura	86
4.11.3. Líneas de acción	86
4.12. PORTUGAL - National Road Safety Strategy 2008 - 2015	93
4.12.1. Introducción	93
4.12.2. Estructura del Plan	93
4.12.3. Líneas de acción	94
4.13. REINO UNIDO - Strategic framework for road safety	98
4.13.1. Introducción	98
4.13.2. Estructura	98
4.13.3. Medidas	99
4.14. REPÚBLICA CHECA - National Road Safety Strategy 2011 - 2020 (Versión corta)	100
4.14.1. Introducción	100
4.14.2. Estructura	100
4.14.3. Líneas de acción	100
4.15. SUECIA- Analysis of Road Safety Trends 2010 Management by Objectives for Road Safety Work, Towards the 2020 Interim targets	101
4.15.1. Introducción	101
4.15.2. Estructura	101
4.15.3. Indicadores	101
5. ANEXO: FICHA SINÓPTICA ENTRE PLANES	103
6. ENLACES Y REFERENCIAS	107

## Presentación

Según un reciente informe del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte<sup>1</sup>, “el objetivo europeo de reducción de víctimas mortales en accidentes de circulación está en peligro”. En el año 2014, el número de fallecidos en calles y carreteras ha aumentado en Francia, Alemania y Reino Unido. En toda la Unión Europea, la reducción en el número de víctimas mortales apenas alcanzó un 0,6%, mientras que el número de heridos graves aumentó un 3%.

En España podemos hablar de, prácticamente, un estancamiento en el último año, con una reducción en el número de personas muertas en 2014 del 1,1%, muy lejos de los valores de años anteriores y, desde luego, insuficiente y muy preocupante. Y hemos retrocedido en nuestra comparativa con Europa: mientras que en el año 2013 fuimos el séptimo país con menor tasa de mortalidad por millón de habitantes, en 2014 bajamos al noveno puesto.

Llevamos más de un año preguntándonos qué está pasando y qué podemos hacer: aún peor, nos estamos empezando a preguntar si tenemos que resignarnos. Hablamos de agotamiento de las medidas estrella de la última década (lo que no significa que no sean efectivas, que lo son y mucho, sino que su efectividad también tiene un límite), de envejecimiento de los vehículos, de inversiones en mantenimiento de las vías, de aumentos en el número de usuarios mayores, de que hemos caído en la complacencia y hemos “bajado la guardia”, hablamos de la crisis...

Todo lo anterior es cierto, pero resignación, nunca. Solemos decir que “queda mucho por hacer” y

este documento propone “qué hacer”. En él hemos revisado las propuestas más recientes de la Comisión Europea y las medidas incluidas en los planes y estrategias de seguridad vial. Como resultado de todo ello, hemos elaborado una tabla que, aunque sencilla y de extensión breve, pensamos que tiene la clave para seguir salvando cientos, o miles, de vidas en los próximos años.

Este documento está pensado para tres audiencias principales. La primera son los responsables de las políticas de seguridad vial. Queremos decirles que sean valientes, que luchen por sus presupuestos, que nos tienen “de sulado” en esta lucha contra los accidentes de circulación. Aquí tienen “munición” en esta lucha. La segunda audiencia son los profesionales de la seguridad vial, entre los que nos consideramos: sigamos en esta línea y, por favor, apoyen estas medidas o propongan, como ya lo hacen, todas las demás que sean efectivas y que no hayamos incluido en este documento.

Por último, nos queremos dirigir de modo muy especial a nuestros compañeros de viaje los periodistas. Su labor es fundamental para informar a los ciudadanos de a pie, pero también a los profesionales y, aún más importante, para motivar a los responsables a seguir adelante. Los aliados de la prensa, informados como nadie de las últimas cifras, cada vez nos muestran más preocupación y nos preguntan qué se puede hacer. Esperamos que este documento les inspire en su trabajo diario.

Nos vemos en el Objetivo Cero.

<sup>1</sup> <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

FUNDACIÓN MAPFRE

# 1. Propuestas de acción en España

FUNDACIÓN MAPFRE, en su empeño por realizar una contribución significativa a la mejora de la seguridad vial en su entorno, ha elaborado la presente propuesta de acciones con el objetivo de que sirva como fuente de inspiración durante los trabajos de revisión a medio plazo de la estrategia española de seguridad vial.

La propuesta está basada en dos pilares fundamentales:

- a) Los debates mantenidos en la sociedad española en los últimos meses en relación con las posibles acciones prioritarias de lucha contra la siniestralidad vial en España, debates en los que FUNDACIÓN MAPFRE ha sido un actor activo con jornadas, estudios, etcétera.
- b) La revisión de los ámbitos de intervención de los últimos planes de seguridad vial publicados en Europa recientemente (y que se resume en este documento).

Según FUNDACIÓN MAPFRE, las cifras de siniestralidad de los últimos meses, a pesar de que aún no puedan clasificarse como un claro cambio de tendencia, dejan entrever la amenaza de un estancamiento en la mejora de la seguridad vial en España (algo común a otros países). Esta amenaza, al menos para FUNDACIÓN MAPFRE, debe ser suficiente para reflexionar profundamente e impulsar a toda la sociedad española –entidades públicas, privadas y ciudadanos– a redoblar sus esfuerzos por reducir la siniestralidad vial.

El marco propuesto por FUNDACIÓN MAPFRE en el que se deben desarrollar dichos esfuerzos consta de dos ejes clave:

1. El “Objetivo Cero” víctimas mortales y graves como única meta a medio plazo éticamente defendible (visión de FUNDACIÓN MAPFRE de la “Visión Cero” aprobada por el Parlamento Sueco” en el año 1997).

2. El planteamiento de “Sistema Seguro” como vía para alcanzar dicho objetivo.

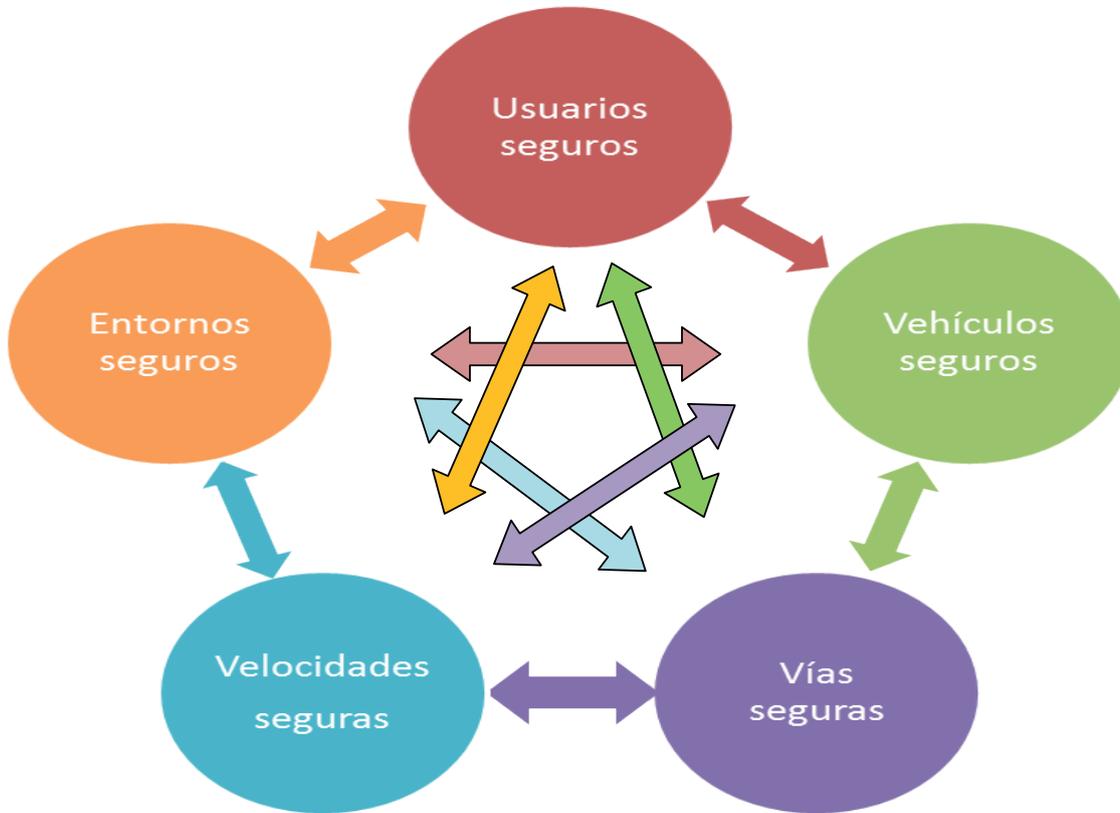
El “Objetivo Cero” parte de la base de que prácticamente todas las lesiones graves o mortales son evitables. También de que se precisó considerar conjuntamente tanto las lesiones mortales como las graves: así, es preciso comenzar a establecer objetivos conjuntos y planes de acción asociados para la reducción de ambos tipos de lesiones.

A su vez, el planteamiento de Sistema Seguro implica dos principios fundamentales:

- a) El sistema vial está compuesto de diversos elementos y, aquí radica la novedad de su planteamiento, en relaciones entre las diferentes partes
- b) Cada uno de los elementos tiene que ser seguro en sí mismo y tiene que ser capaz de, dentro de unos límites razonables, compensar por los posibles errores en otros elementos

Los elementos del sistema vial que deben ser seguros son, según FUNDACIÓN MAPFRE:

- Usuarios seguros
- Vehículos seguros
- Vías seguras
- Velocidades seguras
- Entornos seguros



Por otro lado, ante la amenaza de un incremento de la siniestralidad, también es preciso reconocer que seguir haciendo lo mismo, o con la misma intensidad, NO ES SUFICIENTE. Tenemos que hacer más, o hacerlo de modo distinto, o destinar más recursos o mejorar la eficiencia en las actuaciones (mejora que, conviene reconocerlo, también tiene sus límites). Las cosas no van a seguir cambiando al ritmo al que nos gustaría que lo hicieran si seguimos trabajando

con las mismas herramientas, con el mismo nivel de esfuerzo de siempre haciendo las cosas del mismo modo.

A continuación, la siguiente tabla presenta la primera propuesta de FUNDACIÓN MAPFRE para continuar mejorando la seguridad vial en los próximos años:

Ámbito	Medidas propuestas	Ejemplos de acciones de FUNDACIÓN MAPFRE (algunas ya en marcha; otras, recientes o inminentes)
<p>Usuarios Seguros</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insistir en la educación vial, con especial atención al ejemplo de los padres, abuelos, profesores...</li> <li>• Drogas al volante (insistir en el alcohol)</li> <li>• Conductor 2.0: pasar del mero cumplimiento de las normas (aún imperfecto) a una conducción más solidaria y cooperativa, en particular en relación con los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas)</li> <li>• Formación continua a lo largo de toda la vida adulta</li> <li>• Formación en primeros auxilios</li> <li>• Usuarios mayores: vías, vehículos, refresco de conocimientos, reconocimientos... revisión general del sistema vial (vías, vehículos, normas...) desde el punto de vista de las personas mayores, mayor investigación en las relaciones entre envejecimiento y seguridad vial...</li> <li>• Evaluación de los beneficios de los sistemas de acceso gradual al permiso de conducción (GDL o <i>Graduated Driving License</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programas educativos y formativos para niños y jóvenes</li> <li>• Promoción del casco en bicicleta</li> <li>• Página web sobre uso correcto de sillitas infantiles</li> <li>• Estudios sobre uso de sistemas de retención infantil</li> <li>• Campaña internacional “Objetivo Cero” factores de riesgo (en preparación)</li> <li>• Programa “Drogas Cero” (en preparación)</li> <li>• Programa “Médicos por la seguridad vial”</li> <li>• Análisis datos YCAR</li> <li>• App “DRIVEMESAFE”</li> </ul>
<p>Vehículos Seguros</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover la difusión de las nuevas tecnologías de los vehículos: eCall, sistemas de ayuda a la conducción (detección de peatones, frenado automático, ángulo muerto, alerta de cambio involuntario de carril, detección de fatiga y distracciones...)</li> <li>• Diseñar una hoja de ruta para la incorporación como equipo de serie de sistemas avanzados como “aviso de cambio de carril” y sistema de frenada automática de emergencia</li> <li>• Apoyo a la renovación del parque con vehículos que aporten un salto hacia adelante en cuanto a la mejora de su equipamiento de seguridad</li> <li>• Anticipar posibles efectos del vehículo conectado y del vehículo autónomo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudio ISPA</li> <li>• Estudio sobre el estado mecánico de los vehículos en circulación</li> <li>• Estudio “El Precio de la Seguridad”</li> </ul>

<p>Vías Seguras</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditoria del estado y necesidades de mantenimiento de la red vial</li> <li>• Fomento del uso de las vías más seguras (autopistas frente a carreteras convencionales)</li> <li>• Extensión progresiva a las vías secundarias de la directiva europea de gestión de la seguridad vial de las infraestructuras: auditorías e inspecciones de carreteras</li> <li>• Extensión del uso en vías interurbanas de líneas sonoras longitudinales</li> <li>• Ensayo vías "2+1"</li> <li>• Programa de "vías intuitivas o legibles"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manual de diseño vial urbano desde la perspectiva de las personas mayores</li> <li>• Estudios sobre seguridad de las carreteras</li> </ul>
<p>Velocidades Seguras</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En zona urbana, fomento de zonas con velocidad máxima de 30 km/h</li> <li>• Fomento de las tecnologías embarcadas de ayuda a la elección de velocidades seguras (sistemas ISA o <i>Intelligent Speed Adaptation</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación en el proyecto europeo iSAFER</li> <li>• Análisis del equipamiento de los vehículos para la elección de velocidades seguras (en preparación)</li> </ul>
<p>Entornos Seguros</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empresas seguras: formación para todos los trabajadores; desarrollo de marcos de trabajo que favorezcan la seguridad vial: horarios, precios, rutas...; tecnología de control de flotas aplicada a la seguridad vial...</li> <li>• Entornos escolares seguros</li> <li>• Promoción de buenos ejemplos sociales</li> <li>• Refuerzo del papel de los medios de comunicación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de seguridad vial en las empresas</li> <li>• Participación en el proyecto europeo PRAISE</li> <li>• Manual de inspecciones de entornos escolares seguros</li> </ul>

Además de los ámbitos de trabajo anteriores, FUNDACIÓN MAPFRE propone reforzar las siguientes áreas transversales de apoyo al desarrollo de acciones:

1. Innovación
2. Evaluación

3. Interrelación con otras políticas públicas: transportes, salud, medioambiente...

4. Colaboración público-público, público-privada y privada-privada

## 2. Buenas prácticas de la Comisión Europea recopiladas en 2014

En el año 2014, el Grupo de Alto Nivel para la Seguridad Vial convocado por la Comisión Europea elaboró un documento en el que se resumen diversas buenas prácticas (FUNDACIÓN MAPFRE participó en una de sus reuniones).

El documento está disponible en [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/usefull-links/policy-orientation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/usefull-links/policy-orientation/index_en.htm)

Buenas prácticas en las estrategias nacionales:

1. Periodo estratégico: una planificación a largo plazo proporcional a las bases para los esfuerzos a largo plazo.
2. Acercamiento a los sistemas seguros
3. Aprovechar la experiencia adquirida en un plan de acción desde un período estratégico al siguiente
4. La unión entre el análisis de los problemas y las prioridades de acción para realizar las acciones correctas.
5. La elección científica de las medidas otorga legitimidad
6. Realizar previsiones y evaluación del riesgo para estar preparados en caso de 'el peor escenario posible'
7. Los objetivos estratégicos motivan a los stakeholders
8. Los objetivos operativos ayudan a focalizar la tarea
9. Los indicadores de resultados otorgan transparencia
10. La asignación de responsabilidades y el establecimiento claro de plazos facilitan la implementación.
11. Evaluación de costes y la definición de fuentes de financiación hacen que las iniciativas sean más realistas.
12. Hacer un seguimiento de los mecanismos o medios es una herramienta para la responsabilidad
13. Acercamiento para motivar e incentivar a los stakeholders
14. Transparencia para responsabilidad y participación ciudadana.

## 2.1. MEDIDAS GENERALES RECOMENDADAS POR LA COMISIÓN EUROPEA

ÁMBITO DE LAS MEDIDAS	MEDIDAS
Medidas recomendadas relacionadas con la educación y formación de los usuarios de la vía	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canales alternativos para alcanzar grupos-objetivo más amplios</li> <li>• Centros de formación de conductores</li> <li>• Campañas regulares de concienciación</li> <li>• Incentivar a los stakeholders para la educación vial</li> <li>• Centrarse en la distracción en la conducción y los usuarios distraídos o con frecuentes distracciones.</li> </ul>
Medidas recomendadas relacionadas con el control de las normas de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control fronterizo y formación para los conductores que viajan al extranjero</li> <li>• Secciones para el control de una velocidad adecuada y eficiente</li> <li>• Notificación inmediata a los infractores</li> <li>• Señalar en mapa los puntos negros, en los que hay que tener cuidado con la velocidad</li> </ul>
Medidas recomendadas relacionadas con la seguridad de las infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de la seguridad de las infraestructuras en carreteras nacionales</li> <li>• Conversión de los cruces en rotondas</li> <li>• Barreras especiales de choque protectoras para los motociclistas</li> </ul>
Medidas recomendadas relacionadas con los vehículos seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover la adquisición de vehículos seguros</li> <li>• Pruebas técnicas de aptitud de circulación para los ciclomotores</li> </ul>
Medidas recomendadas relacionadas con el uso de las nuevas tecnologías	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de los Sistemas de Transporte Inteligente para la gestión de la velocidad</li> <li>• Procesamiento y recolección automática de datos</li> <li>• Empleo de los dispositivos alcoholocks</li> <li>• Emplear más dispositivos de seguridad en el interior de los vehículos</li> </ul>
Medidas recomendadas relacionadas con los servicios de emergencia y atención médica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetivos para reducir la cifra de heridas graves</li> <li>• Enlazar los datos de los hospitales y los de la Policía</li> </ul>
Medidas recomendadas relacionadas con los colectivos vulnerables	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de Zonas 30 en zonas residenciales</li> <li>• “Code de la rue” – foco sobre los colectivos vulnerables</li> <li>• Análisis de alto riesgo: el atlas de los accidentes infantiles</li> <li>• Planes de seguridad urbanos</li> <li>• Campañas para incrementar el uso de los dispositivos reflectantes</li> </ul>

### 3. Resumen de aspectos y medidas en los distintos países

#### ALEMANIA

**Título:** "Incluso una única catástrofe viaria ya es demasiado"

**Objetivo:** reducir en un 40% el número de fallecimientos.

**Características clave:**

- Énfasis general en la innovación
- Búsqueda del compromiso de los estados federales y de las instituciones privadas.
- Énfasis en el envejecimiento de la población y en el calmado del tráfico.
- Importancia de la tecnología de los vehículos.

**Medidas destacadas:**

- Promoción primeros auxilios
- Sistemas ABS para motocicletas
- Atención especial a las bicicletas eléctricas
- Reforzar firmemente la seguridad vial
- Facilitar una movilidad sostenible en un ambiente sostenible
- Mejorar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, eliminando barreras y obstáculos
- Promover una cultura de empatía y consideración mutua, así como un comportamiento viario responsable
- Apoyo y empleo de las nuevas tecnologías e innovaciones para mejorar la competitividad del sector de la automoción alemán

#### AUSTRIA

**Periodo:** 2011-2020

**Objetivo:** -50% fallecidos; -40% heridos graves y -20% el resto de lesionados

**Características clave:**

- Énfasis en el sistema seguro
- Vías intuitivas que perdonen el error humano
- Evaluación de potencial de las medidas
- Importancia en el seguimiento del plan

**Medidas destacadas:**

- Seguridad en entornos escolares y laborales
- Formación de conductores: más práctica, situaciones anormales o de riesgo, segunda fase de formación, uso de simuladores...
- Asignación de multas a objetivos concretos
- Sistemas de detección de fatiga en camioneros
- Cursos para conductores mayores sobre sistemas de seguridad de los vehículos
- "Debate" sobre medidas, por ejemplo "alcoholock" para camiones
- Fomento de retroreflectantes para peatones y ciclistas, casco de ciclistas...
- Refuerzo de la seguridad de las furgonetas: aplicación de determinadas normas para camiones también a las furgonetas
- Implementar la Directiva europea de gestión de la seguridad en infraestructuras también en carreteras

regionales

- Promover los sistemas de grabación de datos de sucesos
- Sistema de encendido automático de las luces de cruce cuando sean necesarias

## DINAMARCA

Lema: "Un solo accidente es demasiado"

Periodo: 2013-2020

Objetivo: menos de 120 fallecidos y 1000 heridos graves

Características clave:

- Foco en los colectivos vulnerables y en los usuarios de edad avanzada
- Garantizar que los errores no causen accidentes graves y limitar la conducción imprudente
- Análisis de "puntos débiles" de planes anteriores

Medidas destacadas:

- Campañas "leer la carretera": vías intuitivas
- Planes locales de velocidad
- Cajas negras, alcohol y limitadores de velocidad en vehículos
- Renovación del parque de vehículos y promoción de los sistemas avanzados de seguridad de los vehículos
- Tratamientos para alcohólicos conductores
- Campañas de concienciación sobre la importancia de la figura de los padres como ejemplo para los niños
- Separación de vehículos a motor y ciclistas en las rotondas
- Carreteras "2 menos 1"

## ESLOVAQUIA

Periodo: 2011-2020

Objetivo: -50% fallecimientos para 2020

Características clave:

- Apoyo en redes de voluntariado para concienciar a la sociedad
- Definición de criterios de seguridad: velocidad, áreas peatonales, etc.

Medidas destacadas:

- Mapas digitales de carriles bici
- Fomento del uso del casco de ciclistas
- Registro electrónico de señales de tráfico (para su gestión y mantenimiento)
- Enseñanza de primeros auxilios en las escuelas
- Desarrollo de un modelo de formación para educación secundaria y universitaria

## GRECIA

Periodo: 2011-2020

Objetivo: -50% fallecidos

Características clave:

- Funcionalidad de carreteras
- Homogeneidad de la velocidad
- Entorno benevolente con el error humano
- Concienciación y comportamiento del conductor
- Carreteras autoexplicativas

Medidas destacadas:

- Extensión de la educación vial hasta los 17 años
- Seguridad en excursiones escolares
- Sistema de gestión de la velocidad

- Construcción de infraestructuras viales teniendo en cuenta las necesidades de las personas mayores
- Educación para primeros auxilios

## IRLANDA

**Lema:** "Vías más seguras. Solo vosotros podéis hacernos llegar hasta aquí"

**Periodo:** 2013-2020

**Objetivo:** menos de 124 fallecidos y 330 heridos graves

### Características clave:

- Incentivación de desplazamientos a pie y en bicicleta
- Colaboración nacional e internacional
- Evaluación y seguimiento
- Un total de 144 medidas
- Organización de medidas en torno a cuatro ejes: 1) educación y concienciación, 2) tecnología, 3) control y 4) evaluación e investigación

### Medidas destacadas:

- Empleo de nuevas técnicas e iniciativas mediáticas
- Campaña sobre el modo en que se establecen los límites de velocidad
- Controles de velocidad por tramos
- Directrices para mostrar comportamientos seguros en medios de comunicación
- Programa escolar formativo para niños ciclistas
- Actualización del sistema de acceso progresivo al permiso de conducción
- Aplicación de la Directiva europea de gestión de la seguridad de las infraestructuras a todas las carreteras nacionales

- Investigar las tecnologías emergentes (tanto las embarcadas en el vehículo como las basadas en la infraestructura)

- Evaluación de los beneficios de una reducción del IVA en los productos y equipos de seguridad del tráfico (sillitas infantiles, equipamiento para motociclistas...)

- Establecimiento de un tiempo de respuesta de 8 minutos para el 75% de las emergencias

## NORUEGA

**Periodo:** 2014-2023

**Objetivo:** menos de 500 fallecidos y heridos graves (reducción de la media de 2008-2011 en un 50%)

### Características clave:

- Enmarcado dentro del Plan Noruego de Transportes
- Distingue entre "Visión Cero" y objetivos a medio plazo

### Medidas destacadas:

- Fomento de las sillitas infantiles orientadas hacia atrás
- Actividades locales entorno a un "día de reflexión"
- Fomento de la integración de elementos reflectantes en la ropa
- Fomento del caso de ciclistas
- Fomento de la educación vial en las escuelas (incluida la formación de ciclistas)
- Aumento del número de horas previas a la obtención del permiso de conducción (desde las actuales 100 a las futuras 140)
- Cursos obligatorios (incluidas nuevas tecnologías de vehículos) para conductores que pierden su permiso durante el periodo de prueba
- Desarrollo de un método de comunicación en-

tre jóvenes para comparar sus experiencias

- Fomento de cursos para conductores mayores de 65 años (¿obligatorio para conductores mayores de 75 años?)
- Jornadas anuales regionales sobre seguridad de motociclistas
- Medidas específicas para inmigrantes
- Controles de velocidad por tramos
- Campaña de información sobre los criterios para la determinación de los límites de velocidad
- App para el acondicionamiento de la carga de vehículos pesados
- Análisis de sucesos y accidentes con motonieves
- Evaluación de la instalación de alcolocks en vehículos de prácticas, escolares, reincidentes, vehículos pesados...
- Inspecciones de vías ciclistas
- Inspecciones de zonas en obras
- Investigaciones en profundidad de todos los accidentes graves, incluido el análisis de posibles suicidios

**Medidas destacadas:**

- Fomento de la introducción voluntaria de sistemas de detección de peatones y ciclistas
- Casco obligatorio para niños ciclistas
- Diseño de bicicletas especiales para personas mayores
- Formación de seguridad de ciclistas en las escuelas
- Seguridad en los desplazamientos cotidianos de las personas mayores: consultas médicas, compras...
- Medidas para mitigar los efectos de accidentes con caída de los vehículos al agua
- Intercambio de buenas prácticas sobre entornos escolares seguros
- Pólizas especiales para jóvenes con registros de datos de desplazamientos
- ABS para motocicletas
- Alcolocks para reincidentes
- Control de velocidad por tramos
- ISA para conductores reincidentes
- Vías intuitivas
- Mayor formación para conductores de furgonetas

## PAÍSES BAJOS

Lema: "trabajar día a día por una Holanda más segura con carreteras más seguras"

Periodo: 2008-2020

Objetivo: -25% fallecidos y heridos

Características clave:

- Cuantificación del coste económico de los siniestros de circulación
- Énfasis en los colectivos vulnerables (47% de los fallecidos)

## POLONIA

Periodo: 2013-2020

Objetivo: -50% en fallecidos y -40% en heridos graves

Características clave:

- Visión Cero y Sistema Seguro
- Focalización en los problemas más importantes identificados a través de los análisis y las estadísticas

- Tres tipos de medidas: técnicas, de control y de evaluación e investigación

**Medidas destacadas:**

- Puesta en marcha de un método de recolección de datos sobre comportamientos viales
- Desarrollo de un sistema de supervisión automatizado de los comportamientos
- Nuevas regulaciones para conductores con enfermedades crónicas
- ITS aplicados a la supervisión de la seguridad de las infraestructuras
- Auditoría independiente de la seguridad de la red vial polaca
- Investigación del impacto de la infraestructura en la seguridad vial
- Alcolocks para conductores profesionales
- Primeros auxilios
- Desarrollo de un sistema que recolecte estadísticas sobre el proceso completo de rescate y los cuidados post-accidente

**PORTUGAL**

Periodo: 2008-2015

**Objetivos:** situar a Portugal entre los 10 países con menor tasa de siniestralidad; reducir dicha tasa a menos de 62 muertos por millón de habitantes

**Características clave:**

- Programado en los éxitos del plan anterior
- Que también incluye ya identificación de puntos débiles en la implementación del plan anterior

**Medidas destacadas:**

- Estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes
- Auditorías de seguridad vial urbana

- Vías intuitivas y “amables”
- Desarrollo de un programa de información técnica de seguridad del vehículo

**REINO UNIDO**

**Lema:** Marco estratégico de la seguridad vial

**Objetivo:** reducir en un 37% el número de fallecidos para 2020

**Características clave:**

- No se trata de un plan sino de un marco estratégico

**Medidas destacadas:**

- Nuevas infracciones relacionadas con las drogas
- Posibilidad de incautación del vehículo
- Puesta en marcha de una web que facilite la comparación de la información relativa a la seguridad vial a nivel local
- Puesta en marcha de portales para profesionales de la seguridad vial

**REPÚBLICA CHECA**

Periodo: 2011-2020

**Objetivo:** reducir los fallecidos al mismo ritmo que la UE y reducir en un 40% el número de víctimas graves

**Líneas de trabajo del plan:**

- Niños
- Peatones
- Ciclistas
- Motociclistas
- Conductores noveles y jóvenes
- Envejecimiento de la población
- Alcohol y otras sustancias

- Velocidad inadecuada
- Conducción agresiva

## SUECIA

Lema: Hacia los objetivos intermedios 2020

Periodo: 2007-2020

**Objetivo:** menos de 220 fallecidos y reducir a un cuarto la cifra de heridos graves

**Características clave:**

- Más que un plan, se trata de una reflexión sobre la evolución de los principales indicadores
- Análisis de los factores influyentes como la demografía, la economía y el clima
- Conclusiones y comentarios a largo plazo

## 4. Análisis de los planes de los Estados de la Unión Europea

### 4.1. METODOLOGÍA

El presente trabajo tiene como principal objetivo especificar las principales líneas o ámbitos de intervención de cada Plan Estratégico de Seguridad Vial de algunos Países Miembros de la Unión Europea, los cuales se encuentran colgados en la página de la Comisión Europea.

Por tanto, fue preciso centrarse sobre todo en los ámbitos de intervención y sus consecuentes programas de actuación y medidas o acciones clave, resumiendo bastante el resto del contenido de los planes, en cada uno de los apartados denominados como 'Estructura'.

Para conseguir y descargar los planes se accedió a la página de la Comisión Europea [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/usefull-links/policy-orientation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/usefull-links/policy-orientation/index_en.htm) y [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/national-road-safety-strategies\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf) para localizar algunos que no aparecían en el primer enlace. Los enlaces a todos los planes que han sido objeto en este trabajo se pueden hallar al final del mismo.

Algunos de ellos no tenían, o no fue hallada, una traducción al inglés, y unos pocos de ellos (2 o 3, aproximadamente), las versiones que disponían en inglés eran versiones resumidas.

Al principio de cada Plan, antes de cada tabla con los ámbitos de intervención se realiza una brevísimas introducción extraída de cada Plan, sobre el contexto o la situación de tal país en concreto.

Los países analizados fueron los siguientes:

1. Alemania
2. Austria
3. Dinamarca

4. Eslovaquia
5. España
6. Grecia
7. República de Irlanda
8. Noruega
9. Países Bajos
10. Polonia
11. Portugal
12. Reino Unido
13. República Checa
14. Suecia

### 4.2. ALEMANIA - Road Safety Programme 2011

#### 4.2.1. Introducción

El presente Programa de Seguridad Vial tiene como principal objetivo la reducción del número de víctimas en accidentes de tráfico, bajo el principio de que *'cada catástrofe viaria es demasiado'*. Se plantea, allá para el año 2020, reducir en un 40% el número de fallecimientos en accidentes viarios, cuyo fin definitivo es evitar el sufrimiento de las personas y el dolor por este tipo de tragedias.

Se persigue dotar de un marco de referencia para acuerdos e iniciativas que deberán ser emprendidas por los Estados Federales (Länder) e instituciones privadas, buscando un compromiso total por estos y otros agentes relevantes.

El objetivo de la política de transporte del Gobierno Federal es dotar y facilitar una movilidad segura para todos los ciudadanos y hacer de esa movilidad respetuosa con el medio ambiente.

Los objetivos específicos del Programa son los siguientes:

1. Reforzar firmemente la seguridad vial;
2. Facilitar una movilidad sostenible y respetuosa con el medio ambiente;
3. Ayudar a las personas con movilidad reducida para transitar con la mayor seguridad posible y con los menos impedimentos posibles;
4. Promover una cultura de respeto y consideración mutua entre los usuarios de la vía;
5. Dar apoyo a las innovaciones tecnológicas en materia de la seguridad vial;
6. Crear un marco para reforzar la competitividad del sector de la automoción en Alemania.
7. Mejorar el sistema de transporte para beneficio de todos los usuarios de la vía.

Las experiencias previas en Alemania son positivas. En el año 2010 el número de muertes en todo el año fue el más bajo desde 1953, año en el que se inauguraron las estadísticas en este ámbito, con 3.648 fallecidos.

Para reducir aún más esta cifra y aplicar todos los propósitos del programa, las autoridades se han planteado varios retos, como el del cambio demográfico, el envejecimiento de la población. Por tanto, es de vital importancia investigar en estos colectivos, incluidos entre los más vulnerables. Otro reto planteado es el del aumento del tráfico, por lo que se torna de nuevo necesario tomar medidas de pacificación, mediante adaptación de las vías de la red de carreteras, mejorando sustancialmente su eficiencia.

También se plantean hacer frente a la incesante innovación tecnológica, que, como no, se ha de extender e implementar también a la seguridad vial. Nuevas investigaciones y dispositivos de seguridad

pasiva y activa surgen y se torna necesario evaluar y realizar pruebas con estos dispositivos. Sin duda uno de los mayores retos del país en esta materia y que pueden contribuir a mejorar a gran escala la seguridad vial.

#### 4.2.2. Estructura

El apartado primero ofrece una vista del programa de acción del plan: la misión, la visión, los objetivos y los principios, así como la situación el estado del arte actual en Alemania en materia de seguridad vial.

A continuación, en el siguiente apartado, se reseñan los ámbitos o áreas de intervención del plan y sus medidas correspondientes. En total se contabilizan 18 ámbitos de intervención, divididos en tres grupos diferentes, a saber, áreas relativas al factor humano (entre los que se destacan los colectivos vulnerables, sobre todo los niños y los ancianos), áreas relativas al factor infraestructura o vía (todo lo relativo a las vías e infraestructuras de diversa índole) y ámbitos relativos al vehículo y a su ingeniería (avances en la tecnología aplicada a los nuevos dispositivos de seguridad tanto activa como pasiva y en varios tipos de vehículos). Todo ello aportando distintos indicadores relativos.

El último apartado está dedicado a las conclusiones.

### 4.2.3. Líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	OBJETIVOS Y PROPUESTAS
1- Niños y jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Campaña de concienciación e información para el uso de los SRI en los vehículos.</li> <li>✓ Campañas para el fomento del empleo de los cascos protectores por parte de los niños y jóvenes.</li> <li>✓ Con la ayuda del 'Child Accident Atlas', publicado por el Federal Highway Research Institute se tratará de identificar los puntos negros de accidentes a nivel local y regional. Se trata de explotar la información ahí contenida para mejorar la seguridad vial.</li> <li>✓ Continuar y mejorar los programas para niños</li> </ul>
2- Conductores noveles	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Optimización y mejora de las prácticas y tests de conducción.</li> <li>✓ Campañas específicas - Abarcar a los distintos grupos (muy heterogéneos) de conductores jóvenes, los cuales deben ser destinatarios de las campañas de concienciación. Se precisa necesario recabar información de todos estos colectivos específicos.</li> </ul>
3- Ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Campañas de fomento del uso del casco protector.</li> <li>✓ Mejora y concienciación sobre los sistemas de visibilidad de los ciclistas</li> <li>✓ Mejorar la consideración y el respeto a los ciclistas y por parte de los ciclistas a los demás usuarios (preferentemente conductores de vehículos de más de dos ruedas).</li> <li>✓ Campañas generales de concienciación para estos colectivos</li> </ul>
4- Motociclistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Analizar grupos específicos dentro de los motociclistas, que tienen características distintas, por circunstancias dispares.</li> <li>✓ Mejorar la visibilidad de los motociclistas, sobre todo desde el punto de vista de los materiales retroreflectivos</li> </ul>
5- Alcohol, medicinas y drogas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Investigar en mayor medida sobre la influencia de las drogas en la seguridad vial.</li> <li>✓ Mejorar la asistencia médica y psicológica para la aptitud de una persona para conducir, así como medidas para recuperarla.</li> <li>✓ Elaboración de una clasificación y descripción de las medicinas y sus efectos al conducir, para una mayor concienciación</li> </ul>
6- Tercera edad	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Concienciar al colectivo de la tercera edad de la importancia de los chequeos médicos de aptitud para conducir.</li> <li>✓ Ampliación y mejora de los consejos y advertencias médicas relativas al transporte para personas de la tercera edad.</li> </ul>
7- Fatiga y distracción	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adopción de medidas para prevenir este tipo de accidentes e investigación en el área.</li> </ul>
8- Víctimas críticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Identificar los patrones más frecuentes de accidentalidad que se traducen en víctimas heridas graves</li> <li>✓ Fomento de los primeros auxilios por parte de la población (no expertos). Que sepan cómo actuar.</li> </ul>

9- Cumplimiento de las normas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomento del cumplimiento con las normas viales</li> <li>✓ Reformar las sanciones por puntos.</li> </ul>
10- Vías rurales	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Instalación de carriles adicionales para adelantamiento.</li> <li>✓ Prevención de accidentes de colisión con obstáculos del borde o las intermediaciones de la vía.</li> <li>✓ Implantar nuevos elementos de seguridad en las vías para motocicletas (por ejemplo, en caso de deslizamiento).</li> <li>✓ Mejorar la seguridad en intersecciones</li> <li>✓ Monitorización y seguimiento de velocidad en puntos negros.</li> <li>✓ Evaluación de medidas para prevenir accidentes en las que fauna o flora están implicados.</li> </ul>
11- Autopistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Empleo de bandas sonoras para prevenir accidentes por salirse de la calzada.</li> <li>✓ Instalación de carriles adicionales en pendientes.</li> <li>✓ Instalación de más avisos o señalización de tráfico en las autopistas.</li> <li>✓ Permitir el uso temporal de los arcenes en vías de alta congestión.</li> <li>✓ Aumentar la seguridad en zonas de obras en la autopista.</li> <li>✓ Instalar avisos de circulación en dirección contraria.</li> <li>✓ Gestión de áreas de descanso y parkings.</li> </ul>
12- Ciclismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Infraestructuras para ciclistas. Asegurarse que cumplen los requisitos mínimos para garantizar la seguridad de los ciclistas.</li> </ul>
13- Nuevas tecnologías	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Propuesta de realización de normativa específica destinada a los Sistemas de Transporte Inteligente (ITS en inglés).</li> </ul>
14- Seguridad activa en vehículos ligeros	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el mercado de sistemas de ayuda al conductor (y de modo importante, a los conductores de la tercera edad).</li> <li>✓ Incluir, de un modo más amplio, sistemas de ayuda al conductor en la valoración de la seguridad de los nuevos vehículos por parte de la EU-RONCAP.</li> <li>✓ Implementar la obligatoriedad del uso de los neumáticos especiales de invierno.</li> </ul>
15- Seguridad pasiva en vehículos ligeros	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aplicar requisitos de prueba para la protección de los VDU y furgonetas.</li> <li>✓ Mejora de la restricción de pasajeros</li> <li>✓ Proveer de guías de respuesta en caso de emergencia.</li> </ul>
16- Vehículos híbridos	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Proponer medidas para que los vehículos híbridos sean más audibles.</li> <li>✓ Testeos o pruebas de 'aptitud para circular' de los vehículos híbridos y eléctricos.</li> </ul>
17 - Vehículos de dos ruedas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adecuar las motocicletas al sistema ABS.</li> <li>✓ Analizar el potencial de las bicicletas con pedaleo eléctrico (llamadas '<i>pedelec's</i>')</li> <li>✓ Establecer un estándar de requisitos técnicos mínimos para los <i>pedelec's</i>.</li> </ul>
18- Vehículos pesados	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar los sistemas de protección trasera contra colisión para los vehículos pesados.</li> </ul>

### 4.3. AUSTRIA - Austrian Road Safety Programme 2011 - 2020

#### 4.3.1. Introducción

Con la implantación y puesta en marcha del Plan anterior, que operó para los años 2002-2010, se logró que en 2009 se situase la cifra de fatalidades en 633, de las cuales 101 eran peatones, 39 ciclistas, 30 conductores de ciclomotores, 87 motoristas, 22 camiones, 2 autobuses y 24 que se engloban en la categoría de otros; Tres cuartos de la cifra de 633 eran de género masculino.

Un gran logro teniendo en cuenta que en el siglo pasado se alcanzaban cifras muy altas y considerando que en la actualidad es innegable que el volumen del tráfico se ha multiplicado. La experiencia y los análisis nos cuentan que muchos de esos grandes avances se han debido a los mecanismos de seguridad pasiva de los vehículos así como la gran calidad de los servicios de emergencia. Las principales causas fueron una velocidad inadecuada, distracciones, adelantamientos, comportamiento inadecuado por parte de los peatones, alcohol, fatiga, enfermedades cardiovasculares y la violación de la prioridad de paso. La velocidad inadecuada copó el 32,3%, por lo que no es de extrañar que se haga hincapié en el Plan en el tema de la velocidad. 27% de los accidentes ocurrieron en vías urbanas y el restante en ámbito rural. El colectivo que mayor sufrió fue el de la tercera edad, en concreto el grupo cuya edad estaba comprendida entre 80-84 años de edad.

Centrándonos un poco más en la actualidad, según los análisis realizados se concluye que existen 703 vehículos de motor por cada 1000 habitantes e Austria, siendo una de las tasas más elevadas de la Unión Europea.

Para el presente plan se siguieron una serie de principios básicos y principios estratégicos:

- Los accidentes por error humano siempre ocurrirán;
- El sistema de transporte debe ser diseñado para minimizar los accidentes;
- La responsabilidad es de los que dotan de ese transporte;

- Todos los usuarios del sistema de transporte tienen la obligación de asumir y compartir responsabilidades, respetar las normas y aceptar las limitaciones del sistema;
- Todas las medidas se encaminan al cumplimiento de los objetivos a largo plazo;
- Los destinatarios principales de focos estratégicos tienen que ser clasificados;
- Es muy importante realizar un seguimiento continuo del proyecto, a fin de tomar medidas o rectificar.

#### Principios estratégicos:

- Gestión de la seguridad vial en ciudades y municipios;
- Fortalecer la responsabilidad individual;
- Educación para la seguridad vial y la movilidad;
- Jerarquía de las vías;
- Vías intuitivas y que perdonen el error humano;
- Accesibilidad y facilidades para la seguridad del peatón;
- Movilidad e intermodalidad;
- Trabajo en materia de la seguridad vial;
- Seguridad vial en planes urbanos y regionales

#### Objetivos numéricos:

- Reducir en un 50% los fallecimientos para 2020
- Reducir en un 40% las heridas graves para 2020
- Reducir en un 20% las heridas por accidentes en un 20% para 2020.

#### 4.3.2. Estructura

EL Plan se divide en tres puntos fundamentales:

El primer punto está orientado a modo de introducción y contexto actual, en todos los ámbitos, sobre

la seguridad vial en Austria. Se realizan estadísticas sobre indicadores en periodos pasados, extraídos de la implementación del pasado Plan. Indica también planes exitosos o propuestas que se pusieron en marcha en periodos anteriores.

El segundo apartado está orientado a definir la misión, la visión, los objetivos estratégicos y los focos de acción y principios del presente Plan, así como la metodología de elaboración e implementación del mismo.

Se presentan a continuación, en el apartado 3, los ámbitos de intervención del Plan de Austria, los cuales abordan gran parte de los puntos estratégicos que contribuirán a mejorar en gran medida la seguridad vial en Austria, siendo de gran importancia

y señaladas como las que más potencial y capacidad tienen para lograr este objetivo las siguientes: *conducción bajo efectos de alcohol o drogas* (160 fallecimientos ocasionados por ello); *colectivos específicos*, de los cuales el 23 y el 22% lo copan los conductores jóvenes y los ancianos; *cinturones de seguridad* (135 fallecimientos por causas relacionadas con el cinturón); *motocicletas* (13% de los fallecimientos); *tramos de concentración de accidentes o puntos negros* (110 fallecimientos); pasos a nivel (entre 15 y 30); *fatiga y distracciones* (7%); *gestión de la velocidad* (reducción en un 25% de fallecimientos y 26% de heridas graves y leves); *control* (más del 30% de reducción de los accidentes gracias a un mejor control); *sensibilización de los conductores*. Todo ello además de la evaluación del potencial que poseen dichas medidas detalladas.

### 4.3.3. Líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	OBJETIVOS Y PROPUESTAS
1- Campañas de educación vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Educación vial en la escuela                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Educación vial para niños de primaria en adelante</li> <li>• Inclusión de la Educación Vial en los programas de enseñanza, así como su ampliación.</li> <li>• Desarrollar las competencias sociales adecuadas a emplear en la vía.</li> </ul> </li> <li>✓ Formación continua.                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Información y formación para personas mayores.</li> <li>• Cualificación inicial y formación posterior para la seguridad vial en entornos escolares y laborales.</li> </ul> </li> <li>✓ Campañas de concienciación                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de campañas de concienciación sobre todo en los colectivos donde más inciden los accidentes.</li> <li>• Evaluación científica de las mismas</li> <li>• Unión de las campañas con las actividades de fomento.</li> </ul> </li> </ul>

<p>2- Formación para la conducción</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación general para el conductor             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la 3ª Directiva para la Licencia de Conducir.</li> <li>• Garantizar una formación de calidad mediante instalaciones, test de examen, monitores, etc...</li> </ul> </li>   <li>✓ Prácticas y simulación de conducción             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementar el número de prácticas obligatorias para alumnos del permiso A y B.</li> <li>• Incrementar la relación teoría-práctica.</li> <li>• Implementar nuevos métodos de enseñanza, como el de aprendizaje basado en la experiencia.</li> <li>• Aprender a conducir en situaciones anormales o de riesgo</li> <li>• Empleo de simuladores</li> <li>• Entendimiento mutuo entre usuarios de la vía y distintos tipos de vehículo.</li> </ul> </li>   <li>✓ Exámenes de conducir             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la calidad de los exámenes</li> <li>• Implementación de los estándares de la 3ª Directiva de Licencia de Conducir</li> <li>• Prueba y debate sobre el uso de sistemas electrónicos de registro durante el examen práctico.</li> </ul> </li>   <li>✓ Análisis y mejora de la segunda fase de formación del conductor – períodos de conducción de prueba.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluar la posibilidad de ampliar estos períodos de prueba.</li> <li>• Mayor desarrollo y calidad.</li> </ul> </li>   <li>✓ Prácticas de ciclomotores             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de las prácticas para ciclomotores (a partir de los 15 años).</li> </ul> </li> </ul>
<p>3- Ciclistas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Multas             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unificación de las multas</li> <li>• Incremento en los costes mínimos de las multas</li> <li>• Revisión del uso y distribución de las multas en las regulaciones de tráfico.</li> <li>• Simplificación de los trámites administrativos en multas de tráfico.</li> <li>• Implementación de la Directiva Europea de aplicación de las multas de tráfico.</li> <li>• Creación de una plataforma interministerial que englobe las regiones para encargarse de los asuntos legales y técnicos de la aplicación de las multas de tráfico.</li> <li>• Determinación de la asignación y uso de las multas recogidas (de los importes recogidos).</li> </ul> </li>   <li>✓ Conductores de alto riesgo             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Resultados de la evaluación del sistema de puntos negativos</li> <li>• Extensión del sistema actual de advertencias transformándolo en un sistema de penalización directa de puntos.</li> <li>• Realización de cursos especiales para conductores que hayan visto reducidos sus puntos por defectos técnicos del vehículo.</li> <li>• Coordinación entre el sistema de puntos negativos y el registro de prohibición de conducción.</li> <li>• Establecimiento de un marco legal para los test de alcoholemia.</li> <li>• Evaluación de otras alternativas a las multas.</li> </ul> </li> </ul>

- ✓ Aplicación controles tecnológicos de coordinación
  - Desarrollo de una estrategia de aplicación eficiente y eficaz en consonancia con el marco legal.
  - Aplicar más rigor a la hora de la aplicación de las medidas, como método de disuasión para los conductores.
  - Planes de control policial en puntos concurridos, con probabilidad de accidentes. Una mejor elección de donde ubicar los mismos.
  - Empleo de las nuevas tecnologías en este ámbito, previo testeo y control de calidad.
- ✓ Cinturones de seguridad
  - Continuar con el fomento del uso del cinturón de seguridad
- ✓ Alcohol y conducción
  - En cooperación con la Policía, monitorizar en pantalla los niveles de alcohol en el tráfico.
  - Implementación de estos dispositivos (pantallas) en los vehículos de la Policía.
- ✓ Drogas y fármacos
  - Implementación de una propuesta de acción basada en los resultados del proyecto DRUID (Driving Under Influence of Drugs) de la UE.
  - Adquisición de aparatos de monitorización de drogas.
  - Ampliar la red de profesionales para identificar y clasificar el uso de las drogas.
  - Formación para los policías para identificar motoristas bajo influencia de las drogas.
  - Presionar para que sea obligatorio por parte de los médicos de informar a los pacientes de los efectos al volante.
  - Implementación de la clasificación de la EMEA (Agencia Europea de Medicamentos) de medicamentos según sus efectos adversos.
- ✓ Velocidad
  - Ampliación de los controles en secciones determinadas de la carretera.
  - Empleo de señalización móvil de velocidad.
- ✓ Distancia de seguridad
  - Emplear elementos de comprobación de que se guarda la distancia, advertencia de las sanciones de no realizarlo...
- ✓ Teléfonos móviles
  - Testear las capacidades de los nuevos mecanismos tecnológicos para comprobar la evidencia de uso de los teléfonos móviles en la conducción.
- ✓ Fatiga
  - Incrementar el número de áreas de descanso para camiones.
  - Para vehículos pesados, ofrecer información telemática sobre parkings o áreas de descanso disponibles.
  - Estudio e investigación en dispositivos de detección de la fatiga para conductores de camiones.
  - Campañas dirigidas a los motoristas como actuar adecuadamente ante los primeros signos de fatiga.
  - Desarrollo de soluciones técnicas para ofrecer a los motoristas advertencias sobre el riesgo de la fatiga durante la conducción.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Luces             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas de concienciación y control para el uso del alumbrado en condiciones de poca visibilidad.</li> </ul> </li> </ul>
4- Niños	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Seguridad al ir al colegio             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalación de mapas de caminos seguros hacia la escuela para la Escuela Primaria.</li> <li>• Introducción de inspecciones de seguridad para el transporte en la Escuela Secundaria.</li> <li>• Proyecto ‘Mobility Management for Schools’.</li> <li>• Empleo de medios tecnológicos para mejorar la seguridad del transporte en la escuela.</li> <li>• Ampliación de lugares de aparcamiento de bicicletas dentro y alrededor de las escuelas.</li> </ul> </li> <li>✓ Niños y ciclismo</li> <li>✓ Sistemas de Retención Infantil             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo para el uso de los SRI para niños.</li> </ul> </li> </ul>
5- Usuarios jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Camino seguro a casa             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Camino seguro a casa desde discotecas, fiestas, eventos o pubs.</li> <li>• Prevención del alcohol en escuelas y autoescuelas.</li> <li>• Incentivo por parte de los bares, restaurantes... del consumo de bebidas no alcohólicas sobre todo por parte de conductores.</li> </ul> </li> <li>✓ Nuevos acercamientos al colectivo             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparación de campañas en cooperación con adolescentes para asegurar que se satisfacen las demandas o necesidades del colectivo.</li> <li>• Prevención mediante la experiencia: jóvenes infractores pueden contar a los alumnos de autoescuelas sus experiencias.</li> </ul> </li> <li>✓ Programas extracurriculares para jóvenes en materia de prevención, drogas, alcohol...</li> </ul>
6- Ancianos	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar las condiciones de visibilidad, empleando el uso de materiales reflectivos por parte de los usuarios de la tercera edad.</li> <li>✓ Conocer las limitaciones psicomotrices y cognitivas (destinado a motoristas mayores)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de programas o principios básicos para tratar con la reducción de las capacidades de conducir relacionadas con la edad.</li> <li>• Definir las necesidades médicas y requisitos para conducir.</li> <li>• Pronta detección de factores que puedan deteriorar la capacidad de conducción.</li> <li>• Valoración de las opciones en materia de pruebas psicotécnicas para motoristas.</li> <li>• Fomento de la participación en las medidas de formación y educación y pruebas médicas de aptitudes psicomotrices.</li> <li>• Ofrecer cursos específicos de seguridad vial, en las que se informe al colectivo de los avances tecnológicos que les ofrecen una mayor seguridad.</li> <li>• Analizar el modo en que los motoristas de este colectivo perciben la información.</li> </ul> </li> </ul>

7- Peatones	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cambios en la legislación (se plantea revisar el Austrian Road Traffic Act) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Derecho de tránsito para los peatones en los pasos de cebra.</li> </ul> </li>   <li>✓ Pasos de peatones <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión de pasos de cebra no señalizados para que se encuentren seguros y de conformidad con las pautas que dicte la legislación.</li> <li>• Debate sobre medidas contra los usuarios que no cumplan los pasos de cebra y planteamiento de uso de estructuras alternativas.</li> <li>• Informar sobre el comportamiento adecuado de los peatones en las vías.</li> </ul> </li>   <li>✓ Fomento del uso de dispositivos reflectivos en zonas o periodos del día con poca visibilidad.</li> </ul>
8- Bicicletas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cascos de bicicletas <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concienciar sobre la necesidad del uso del casco en todos los grupos de edades.</li> <li>• Valoración sobre la posibilidad de establecer obligatoriedad de que los niños lleven casco mientras van en bicicleta.</li> </ul> </li>   <li>✓ Visibilidad <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promoción de la importancia de llevar materiales reflectivos.</li> <li>• Controlar que los ciclistas están equipados con luces en la bicicleta.</li> </ul> </li>   <li>✓ Ciclistas de edad avanzada <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formación sobre un uso seguro de la bicicleta.</li> </ul> </li>   <li>✓ Cambios legislativos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Simplificación y unificación de la regulación sobre la bicicleta en el Código.</li> <li>• Introducción de los carriles únicamente para bicicletas.</li> <li>• Revisión de la normativa en relación con el diseño y uso de las bicicletas.</li> </ul> </li> </ul>
9- Motocicletas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tramos propensos a accidentes <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioridad de acción para los puntos propensos a accidentes e intersecciones.</li> <li>• Empleo de los nuevos sistemas de restricción en los bordes de la calzada y eliminación de posibles obstáculos a los lados de la vía.</li> <li>• Evitar cambios o reducción del agarre en la superficie de la vía.</li> <li>• Planes de limpieza de las vías, sobre todo eliminando la gravilla.</li> <li>• Aumentar las barreras de seguridad en vías con alto tráfico de motocicletas.</li> </ul> </li>   <li>✓ Dispositivos de seguridad pasiva <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar las motocicletas con ABS, a nivel de uso y producción.</li> <li>• Investigación en dispositivos de seguridad pasiva para motocicletas.</li> </ul> </li>   <li>✓ Ropa protectora <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar la concienciación para el uso de cascos y correas, ropa protectora y de colores vistosos para mayor visibilidad.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Educación y formación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas para incrementar la seguridad vial de los ‘motociclistas que retornan a emplear la motocicleta’ y que pueden haber perdido práctica.</li> <li>• Introducir las nuevas categorías que figuran en la 3ª Directiva Europea en la licencia de conducir.</li> <li>• Adaptación a dicha Directiva Europea.</li> <li>• Investigar en incentivos para participar en cursos de formación en seguridad vial.</li> <li>• Posibilidad del uso de simuladores de conducción en la licencia A.</li> </ul> </li> <li>✓ Incrementar la concienciación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Más información para los conductores de turismo u otros vehículos de cuatro ruedas de los peligros de los accidentes con motoristas implicados. Cooperación y actividades grupales.</li> </ul> </li> </ul>
<p>10- Ciclomotores</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formación extracurricular sobre ciclomotores para los jóvenes, en materia de riesgos, primeros auxilios o aspectos legales.</li> </ul> </li> <li>✓ Tuning             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevención de la venta y uso de vehículos que no cumplen los estándares.</li> <li>• Unificación de los estándares y regulación de los controles técnicos de los ciclomotores.</li> <li>• Concienciación para los jóvenes sobre los riesgos de la conducción de ciclomotores ilegales.</li> </ul> </li> <li>✓ Cascos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fomento del uso de cascos y correas.</li> <li>• Realización de exámenes de choque para los cascos, acordes a los estándares del EURO NCAP.</li> </ul> </li> </ul>
<p>11- Camiones</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Políticas, pautas y controles             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementar el número de áreas de descanso para camiones.</li> <li>• Para vehículos pesados, ofrecer información telemática sobre parkings o áreas de descanso disponibles.</li> <li>• Pruebas de nuevos métodos de control para comprobar si los conductores de camión se distraen mientras conducen.</li> <li>• Evaluación de las prohibiciones existentes de los adelantamientos por parte de los camiones en autopistas.</li> </ul> </li> <li>✓ Fomento de las relaciones y la imagen             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dar a conocer a la sociedad de la importancia y ventajas de las compañías de transporte y el fomento de campañas de seguridad vial para este ámbito</li> <li>• Mejorar la imagen de los camiones respecto a los demás usuarios de la carretera y entendimiento con los mismos en la conducción.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adecuación – adaptación a la modificación de la normativa europea             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bajar 400mm el parachoques trasero y el uso de diseños específicos que absorban el golpe en la medida de lo posible, tal como indica la normativa europea.</li> <li>• Equipamiento posterior adecuado para camiones.</li> <li>• Control de la presión de los neumáticos para vehículos pesados.</li> <li>• Inclusión de sistemas de alerta en los nuevos modelos.</li> <li>• Alcohol: posible implementación de dispositivos de control de alcohol del vehículo tras previa prueba, para garantía de la calidad del transporte de mercancías.</li> <li>• Control de los neumáticos y adhesión a los requisitos para llevar cadenas para la nieve.</li> <li>• Analizar la regulación y otros requisitos para que sea posible imponer un inmediato uso obligatorio de cadenas o cierre de carreteras en pendientes ascendentes.</li> <li>• Establecimiento de sitios especiales para colocar las cadenas antes de las partes en pendiente ascendente.</li> <li>• Introducción de estándares de calidad para el agarre de los neumáticos mojados y para la adecuación para los neumáticos de camión en invierno.</li> <li>• Lona camiones</li> </ul> </li> <li>✓ Furgonetas y vehículos largos y pesados             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación y extensión de las regulaciones europeas para camiones a las furgonetas de transporte comercial.</li> <li>• Camiones con más longitud de la normal ('GigaLiners'): prohibición en Austria así como en muchos países europeos.</li> </ul> </li> </ul>
<p>12- Pasos a nivel</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Análisis de accidentes, tratamiento y seguridad             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación del modelo de riesgo de la ÖBB (Federación de Trenes de Austria).</li> <li>• Identificación y tratamiento y actuación sobre los puntos más calientes.</li> <li>• Estrategia a largo plazo para reducir el número pasos a nivel o bien protegerlos, de acuerdo a la nueva regulación austríaca.</li> <li>• Pruebas piloto de sistemas automáticos de vigilancia en pasos.</li> <li>• Mejora de las bases de datos de accidentes de este tipo.</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informar sobre límites de barreras en pasos a nivel</li> <li>• Participación en el Congreso Europeo de Concienciación de los pasos a nivel.</li> <li>• Fomentar un comportamiento correcto ante los pasos a nivel, en las autoescuelas.</li> </ul> </li> </ul>
<p>13- Infraestructuras y sistemas de transporte inteligente</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Gestión de la seguridad de las infraestructuras             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar una Directiva de Infraestructuras incluyendo carreteras regionales.</li> <li>• Realización de auditorías de seguridad vial para proyectos de construcción o reconstrucción.</li> <li>• Inspecciones regulares de las vías.</li> <li>• Analizar los tramos de concentración; estandarizarlos a nivel nacional.</li> <li>• Análisis de las redes de seguridad.</li> </ul> </li> </ul>

- Análisis de las secciones de la vía donde es más probable reducir los accidentes.
- Evaluación y seguimiento de estos proyectos.
- Plataforma de buenas prácticas para medidas de infraestructuras.
- ✓ Tramos de concentración de accidentes
  - Tratamiento de las vías que usen el mismo estándar en Austria y en la red de carreteras.
  - Elaboración de mapas digitales con los tramos de concentración.
  - Desarrollo de sistemas y procesos que permitan a la Oficina Federal de Transportes tomar medidas de análisis en relación estos tramos.
  - Revisión y especificación de la localización de estos tramos.
  - Tratamiento de los tramos en vías sin indicadores de distancia.
  - Mejora de la seguridad en los tramos de concentración en vías rurales.
- ✓ Velocidad
  - Revisión de los límites en vías rurales. Adecuación.
  - Reducción de los límites en tramos críticos.
  - Mejora del sistema empleado para indicar los límites.
- ✓ Choques con árboles
  - Elaboración de bases de datos con la colección de datos de accidentes de choques con árboles.
  - Identificar y priorizar los focos más críticos y frecuentes.
- ✓ Choques con la fauna
  - Evaluación exhaustiva de medidas de prevención, como reflectores repelentes, vallado...
- ✓ Intersecciones
  - Las rotondas como una medida de seguridad en las intersecciones en vías rurales.
  - Evaluación de las medidas más actuales en materia de intersecciones, como las 'mini-rotondas' o 'mini rotondas multicarril'.
  - Iluminación y señalización óptima en rotondas.
- ✓ Marcas e indicadores en la vía
  - Evaluación y mejora en condiciones con menos visibilidad y luminosidad.
  - Campaña de concienciación: 'Keep a safe distance'.
  - Uso de bandas sonoras en prácticamente toda la red y potencial evaluación de su implementación en vías rurales.
- ✓ Condiciones de la superficie de la vía
  - Establecer un procedimiento común para revisar las condiciones de las superficies de las vías de la red regional para mejorar la seguridad.
- ✓ Seguridad en túneles
  - Grabación de sucesos dentro de los túneles en vías regionales y almacenamiento en una base de datos.
  - Diseño de los túneles uniforme a nivel nacional.
  - Comprobar el cumplimiento con la Road Tunnels Safety Act de Austria.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Obras en la vía <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de los estándares existentes en materia de restricciones de seguridad en vías en obras a la red de carreteras.</li> <li>• Auditorías de seguridad vial a las obras y consecuente seguimiento y monitorización.</li> </ul> </li> <li>✓ Conducción en dirección contraria <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de directrices viales y regulaciones en materia de conducción en dirección contraria, coordinadas por las autoridades regionales y el ASFINAG.</li> </ul> </li> <li>✓ Telemática del transporte: transporte inteligente. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevos planes de transporte inteligente en Austria. Control dinámico del tráfico y otros.</li> </ul> </li> </ul>
14- Cuidados post-accidente	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ E-llamada <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de la infraestructura necesaria para implantar este sistema.</li> </ul> </li> <li>✓ Vías congestionadas: acceso a servicios de emergencia <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corredores de emergencia.</li> <li>• Empleo de nuevas tecnologías y nuevos procesos de recolección de datos de accidentes.</li> <li>• Permitir a los servicios de emergencia lo más rápido posible mediante el establecimiento de vehículos de remolque en puntos estratégicos.</li> <li>• Rutas de acceso para los servicios de emergencia en zonas de alto riesgo.</li> </ul> </li> <li>✓ Tiempos de respuesta <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema de garantía de calidad para los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia.</li> <li>• Introducción paulatina de una red uniforme de radio digital para la organización de los servicios.</li> <li>• Programas de formación para reducir riesgos dedicado al personal de emergencia.</li> </ul> </li> <li>✓ Calidad a nivel nacional de los servicios de emergencia <ul style="list-style-type: none"> <li>• Salvaguardar y mejorar el sistema de rescate aéreo.</li> <li>• Análisis del equipamiento y medios de los servicios de emergencia. Propuestas de mejora.</li> <li>• Optimización del servicio terrestre de emergencia.</li> <li>• Creación de un perfil profesional denominado 'emergency road transport physician'.</li> </ul> </li> <li>✓ Rescate en los vehículos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introducción de tarjetas de rescate (rescue cards) unificadas para todos los vehículos.</li> </ul> </li> <li>✓ Primeros auxilios <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar la participación de los motoristas en cursos de primeros auxilios.</li> <li>• Implantar en los vehículos etiquetas informativas de primeros auxilios con infografías que expliquen métodos de actuación.</li> </ul> </li> </ul>

<p>15- Diagnóstico y rehabilitación</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Alcohol y conducción                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Examinar los aspectos legales, técnicos, médicos y psicológicos de los dispositivos de control de alcohol disponibles en los vehículos.</li> </ul> </li> <li>✓ Análisis de eficiencia                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación medidas introducidas en el anterior plan en materia de su repercusión en la seguridad vial. Estas medidas son los cursos de SRI, 'traffic coaching' o psicología del tráfico.</li> </ul> </li> </ul>
<p>16- Equipo de seguridad del vehículo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ E-Call                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir los parámetros técnicos para implementar de forma unificada la e-call en Europa.</li> <li>• Apoyo para que se equipe a los vehículos con este dispositivo.</li> <li>• Establecimiento del equipo necesario en los servicios de emergencia.</li> <li>• Impulsar la penetración de este dispositivo a nivel europeo.</li> </ul> </li> <li>✓ Grabadores de sucesos en los vehículos                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulsar su introducción obligatoria a nivel europeo</li> <li>• Establecer el marco legal para el acceso a los datos a nivel de investigaciones policiales tras accidente.</li> </ul> </li> <li>✓ Sistemas de control automático                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositivos de control de alcohol – pruebas piloto contemplando variables legales, técnicas, médicas y psicológicas.</li> <li>• Implementación de sistemas de control de la presión de los neumáticos en los nuevos estándares europeos.</li> <li>• Impulsar la obligatoriedad de los 'recordadores' para el uso del cinturón de seguridad a nivel europeo.</li> <li>• Introducción obligatoria de sistemas de extinción de fuegos así como de sensores de calor en las áreas más propensas del vehículo (motor, frenos...).</li> <li>• Sistema de apagado automático de la electricidad y proveedor de combustible durante un accidente, con excepción de los dispositivos que pueden ser cruciales para salvar vidas.</li> <li>• Establecimiento de estándares europeos para extintores portátiles.</li> </ul> </li> <li>✓ Equipamiento auxiliar y alumbrado                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definición de la UE sobre qué puede ser clasificado como equipamiento de seguridad.</li> <li>• Obligación de incluir elementos de almacenamiento para estos dispositivos de seguridad en los coches</li> <li>• Obligación de incluir lugares fácilmente accesibles los extintores portátiles.</li> <li>• Presionar para la inclusión de sistemas que cambien automáticamente el alumbrado de circulación diurno a las luces de cruce en condiciones de poca luminosidad.</li> <li>• Obligación de incluir sistemas de advertencia al conductor sobre el mal estado de las luces.</li> <li>• Obligación de que los vehículos cuenten con reemplazos de bombillas como equipamiento estándar. Asegurarse de que los usuarios sean fácilmente capaces de cambiar las bombillas.</li> <li>• Concienciar sobre la correcta colocación manual de las luces de cruce.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instar a la UE por una regulación europea sobre el alcance de los faros.</li> <li>• Antiniebla trasero: presionar para establecer un dispositivo de control en el ordenador central para que este alumbrado se use solo cuando es requerido.</li> <li>✓ Seguridad de la carga             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concienciar de la necesidad de asegurar la carga en los coches.</li> <li>• Establecer una definición de criterios detallados sobre qué es una carga bien asegurada y adherencia a las regulaciones.</li> </ul> </li> <li>✓ Sistemas avanzados de ayuda al conductor             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo y soporte del sistema inteligente de adaptación de la velocidad a nivel nacional y europeo.</li> <li>• Apoyo a las pruebas científicas de estos sistemas. Realización de una evaluación exhaustiva.</li> <li>• Informar sobre los efectos positivos a la sociedad.</li> </ul> </li> <li>✓ Furgonetas             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de las regulaciones europeas específicas de los camiones también a las furgonetas.</li> </ul> </li> <li>✓ Vehículos eléctricos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de estadísticas vehículos electrónicos implicados en accidentes.</li> <li>• Evaluación de posibles medidas técnicas.</li> <li>• Crear conciencia de los riesgos potenciales.</li> <li>• Evaluación del comportamiento a los choques por parte de dichos vehículos.</li> </ul> </li> <li>✓ Neumáticos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concienciar sobre la importancia de la elección correcta de los neumáticos.</li> <li>• Presionar para que se introduzca, a nivel europeo, señalización para los neumáticos de invierno.</li> </ul> </li> <li>✓ Seguridad del pasajero y al peatón.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de estándares comunes europeos para el equipamiento de seguridad.</li> <li>• Todos los coches nuevos deben llevar sistemas de seguridad en los asientos.</li> <li>• Seguridad de peatones y ciclistas – instar para que se incremente, a nivel europeo, el nivel de seguridad de los peatones y ciclistas en caso de choque con un vehículo de motor.</li> </ul> </li> </ul>
<p>17 - Recopilación de datos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Bases de datos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de una base de datos de accidentes, tráfico y vías en Austria.</li> <li>• Integración de datos de accidentes de tráfico y datos de hospitales.</li> <li>• Evaluación de la de los índices existentes de gravedad de las heridas.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Investigación de los accidentes                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentes y alcohol o drogas. Incremento de las investigaciones y pruebas.</li> <li>• Evaluación del marco legal y requisitos para el empleo del dispositivo grabador de datos de sucesos.</li> <li>• Investigaciones interdisciplinares exhaustivas sobre accidentes. Múltiples aspectos: causas,...</li> </ul> </li> <li>✓ Recolección de datos sobre accidentes.                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recolección electrónica de datos.</li> <li>• Localización exacta de los lugares del suceso mediante GPS.</li> </ul> </li> <li>✓ Estudios de movilidad.                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introducir los estudios de movilidad en todo el territorio austríaco, siguiendo los patrones de algunos otros países europeos y establecer comparaciones con los resultados.</li> </ul> </li> <li>✓ Indicadores de seguridad                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicadores de seguridad: niveles de seguridad, uso de SRI y cinturones, tasas de alcoholemia, uso de teléfonos móviles. Se pretenden incorporar las tasas de fatiga o drogas.</li> </ul> </li> </ul>
--	---

Agentes y entidades responsables:

- ASFiNAG: Compañía de Financiación de Autopistas – *Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs Aktiengesellschaft*.
- Bh: Autoridades de los Distritos
- BL: Estados Federales - *Bundesländer*
- BMG: Ministerio Federal de Salud – *Bundesministerium für Gesundheit*
- BMI: Ministerio Federal del Interior - *Bundesministerium für Inneres*
- BMJ: Ministerio Federal de Justicia - *Bundesministerium für Justiz*
- BMLFUW: Ministerio Federal de Agricultura, Medio Ambiente, Gestión del Agua y Forestal - *Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft*
- BMLVS: Ministerio Federal de Defensa y Deportes - *Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport*
- BMUKK: Ministerio Federal de Educación, Arte y Cultura - *Bundesministerium für Kunst, Kultur und Unterricht*
- Bmvit: Ministerio Federal de Transporte, Innovación y Tecnología - *Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie*
- BMWFJ: Ministerio Federal de Economía, Familia y Juventud - *Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend*
- Clubs: Clubs del Automóvil
- FS: Autoescuelas - *Fahrschule*
- FSV: Asociación Austríaca de Investigación en Carretera, Transporte y Ferrocarril – *Österreichische Forschungsgesellschaft, Straße, Schiene, Verkehr*.
- G: Municipios - *Gemeinden*
- ÖBB: Federación Austríaca del Ferrocarril – *Österreichischer Bundesbahnen*
- WK: Cámara de Comercio – *Wirtschaftskammer*

## 4.4. DINAMARCA-Danish Road Safety Commission National Action Plan 2013 - 2020

### 4.4.1. Introducción

Desde la implantación del primer Plan de Acción en Dinamarca, en el año 1988, se ha observado una gran eficacia de los mismos desde entonces hasta la actualidad, conociendo las cifras de accidentalidad y víctimas: en los años 80, 700 fallecimientos y casi 13.000 heridos, mientras que 200 fallecimientos y 4.000 heridos en la actualidad, considerando que, como en la mayoría de los Estados por no decir todos, el volumen de vehículos ha aumentado significativamente desde la fecha.

Bajo el principio de que 'todo accidente es demasiado', la Comisión Danesa de Seguridad Vial elaboró el presente plan basándose en que todos los accidentes se pueden prevenir y que la gravedad de las lesiones puede ser ampliamente mitigada, mediante normativa, control, concienciación y dispositivos de seguridad. Las presentes medidas y propuestas contenidas están concebidas para que se puedan cumplir y emplear tanto a corto como a largo plazo. La Comisión se ha fijado como objetivo, de no superar los 120 fallecimientos y las 1000 lesiones graves y leves, para la finalización de dicho plan, en el año 2020. Para cumplir este propósito, se han desglosado 10 líneas prioritarias de acción con los objetivos y tareas que deben realizarse.

Tal y como se pueden observar en algunos indicadores, los Estados Nórdicos, Dinamarca, junto con Noruega o Suecia, son algunos de los que encabezan la lista en donde se producen menos fallecimientos por cada millón de habitantes, de los Países Miembros, con la cifra de 30, en el año 2012.

Si nos centramos en la clasificación de la accidentalidad según los usuarios de la vía, en el caso de los fallecimientos, casi la mitad se han producido

en turismos y sólo los peatones, los ciclistas y los motociclistas, junto con los turismos, superan el 10%. Este patrón se repite a la hora de analizar las lesiones, sean graves o leves. Esto quiere decir que el programa prestará mucha atención a los colectivos vulnerables. Mucha atención hay que prestar a los usuarios de edad avanzada, cuyo número se incrementará según lo estimado por las estadísticas danesas entre la actualidad y 2040.

Aparte de los propósitos ya mencionados, la Comisión se plantea una serie de metas: garantizar que los errores humanos no causen accidentes severos y limitar, en la medida de lo posible, la conducción imprudente.

### 4.4.2. Estructura

El Plan se compone de 3 partes: preámbulo e introducción, objetivos e indicadores y ámbitos de intervención y medidas.

En el primer apartado se nos sitúa en el contexto de la seguridad vial en Dinamarca y su posición a nivel europeo en la materia, así como una pequeña introducción y justificación del Plan y algunos indicadores extraídos de planes anteriores y sobre los que habrá que operar en los puntos débiles.

El apartado segundo está orientado al detallado de los objetivos, los retos y los principios que se plantea el Plan, así como las implicaciones para lograr tales objetivos.

La segunda parte se dedica a detallar los ámbitos de intervención y las medidas y programas de acción sugeridos para cada ámbito.

Los ámbitos y las medidas se detallan a continuación.

### 4.4.3. Líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	OBJETIVOS Y PROPUESTAS
<p>1- Velocidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Control policial focalizado.</li> <li>• Acceso a los datos electrónicos de los vehículos</li> <li>• Establecer un sistema de sanciones al rebasar en un 20% la velocidad máxima.</li> <li>• El poseedor del vehículo es el responsable de las infracciones de tráfico.</li> <li>• Extender el uso del Control del Tráfico Aéreo (Air Traffic Control)</li> <li>• Requisitos legales para chaquetas reflectivas.</li> </ul> </li>   <li>✓ Educación y comunicación                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas e iniciativas de seguridad vial en las empresas.</li> <li>• Campañas de velocidad</li> <li>• Campañas para un adecuado comportamiento en la carretera ('reading the road').</li> </ul> </li>   <li>✓ Las vías                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditorías de seguridad vial</li> <li>• Inspecciones de seguridad vial</li> <li>• Reducción de accidentes mediante medidas de ingeniería de seguridad vial</li> <li>• Planes de acción municipales</li> <li>• Planes locales de velocidad</li> <li>• Vías intuitivas y bien señalizadas (self explanatory roads)</li> <li>• Medidas de reducción de velocidad</li> <li>• Mayor alcance para establecer zonas con límite de velocidad.</li> <li>• Vías rurales "2 minus 1"</li> <li>• Límites de velocidad en intersecciones rurales</li> <li>• Señales variables de límite de velocidad</li> <li>• Implantación de más señales que indiquen tu velocidad en un momento determinado ('Your speed' signs).</li> <li>• Más construcción de rotondas</li> </ul> </li>   <li>✓ Vehículos                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cajas negras</li> <li>• Sistemas de frenado de emergencia</li> <li>• Limitadores de velocidad en el interior de los vehículos.</li> </ul> </li>   <li>✓ Otros                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mapas digitales de velocidad</li> </ul> </li> </ul>

2- Alcohol y drogas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles <ul style="list-style-type: none"> <li>• Control policial focalizado.</li> <li>• Límite de alcohol en la sangre de 0,02%</li> <li>• Tratamiento para alcohólicos conductores asiduos</li> <li>• Uso más amplio y extendido de los alcoholímetros</li> <li>• Uso más amplio y extendido de aparatos que detecten la conducción bajo la influencia de drogas.</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de seguridad vial en la empresa</li> <li>• Campañas de concienciación sobre alcohol y conducción.</li> </ul> </li> <li>✓ Vehículos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositivos de control de alcohol en los vehículos</li> <li>• Permisos de conducir electrónicos</li> </ul> </li> </ul>
3- Distracciones al volante	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles <ul style="list-style-type: none"> <li>• Controles policiales focalizados</li> <li>• Acceso a los datos electrónicos del vehículo</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de seguridad vial en las empresas</li> <li>• Campañas de concienciación sobre las distracciones</li> <li>• Campañas sobre el rol crucial de los padres</li> <li>• Campañas de 'lectura de las carreteras' 'reading the road'.</li> </ul> </li> <li>✓ Las vías <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vías intuitivas</li> <li>• Reducción de las distracciones fuera del vehículo</li> <li>• Bandas sonoras en carreteras</li> <li>• Barreras especiales en las principales y grandes carreteras</li> <li>• Límites de velocidad en intersecciones rurales</li> <li>• Señales de límites de velocidad variables.</li> </ul> </li> <li>✓ Los vehículos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalación de cajas negras en los vehículos</li> <li>• Monitores de carril – Lane monitors</li> <li>• Sistemas de detección de ángulos muertos</li> <li>• Sistemas de detección de fatiga y cansancio</li> <li>• Sistemas de frenado de emergencia</li> </ul> </li> </ul>
4- Cascos y cinturones	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles <ul style="list-style-type: none"> <li>• Controles policiales focalizados</li> <li>• Sanciones por puntos por no llevar el cinturón</li> <li>•</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación <ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniciativas y políticas de seguridad vial en las empresas</li> <li>• Campañas para el incremento del uso del cinturón de seguridad</li> </ul> </li> <li>✓ Los vehículos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso más amplio de los pilotos automáticos de aviso del cinturón de seguridad.</li> </ul> </li> </ul>

<p>5- Peatones</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos legales</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de tráfico en el entorno escolar</li> <li>• Políticas de tráfico en asociaciones de voluntarios</li> <li>• Campañas de concienciación sobre la importancia de la figura de los padres como ejemplo.</li> <li>• Uso más extendido de materiales reflectantes.</li> </ul> </li> <li>✓ Las vías             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planes de acción municipales</li> <li>• Medidas de reducción de velocidad</li> <li>• Mejora del diseño de las intersecciones y cruces en los pueblos.</li> <li>• Mejora de los pasos para peatones y otras instalaciones acondicionadas.</li> <li>• Colocación de las líneas de stop más atrás</li> <li>• Cruces en intersecciones de cesión del paso</li> <li>• Mejoras en la señalización</li> <li>• Un mayor alcance para establecer zonas con límites de velocidad.</li> <li>• Vías '2 minus 1' en el entorno rural.</li> <li>• Señalización de velocidad variable</li> <li>• Señalización 'Your speed'.</li> <li>• Carriles bici en entornos rurales.</li> </ul> </li> <li>✓ Los vehículos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemas de frenado de emergencia</li> <li>• Sensores de marcha atrás</li> <li>• Bajos que mitiguen daños al peatón (pedestrian-friendly fronts) con airbags externos.</li> </ul> </li> <li>✓ Otras</li> </ul>
<p>6- Ciclistas y usuarios de ciclomotores</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Controles policiales focalizados.</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de tráfico en el entorno escolar</li> <li>• Políticas de tráfico en asociaciones de voluntarios</li> <li>• Campañas de los riesgos de los ciclistas en intersecciones</li> <li>• Campañas para fomentar e incrementar el uso del casco</li> <li>• Campañas de concienciación sobre la importancia de la figura de los padres como ejemplo.</li> <li>• Uso más amplio de materiales reflectantes.</li> </ul> </li> <li>✓ Las vías             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planes de acción municipales</li> <li>• Medidas de reducción de velocidad</li> <li>• Mejora del diseño de intersecciones y zonas de cruce en las ciudades.</li> <li>• Cruces en intersecciones de cesión de paso</li> <li>• Atrasar las líneas de stop.</li> <li>• Carriles especiales</li> <li>• Mejoras en la señalización</li> <li>• Un mayor alcance para establecer zonas con límites de velocidad.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Vías '2 minus 1' en el entorno rural.</li> <li>✓ Señalización de velocidad variable</li> <li>✓ Señalización 'Your speed'.</li> <li>✓ Carriles bici en entornos rurales.</li> <li>✓ Separación de los ciclistas y vehículos de motor en las rotondas</li> <li>✓ Los vehículos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemas de frenado de emergencia</li> <li>• Sensores de marcha atrás</li> <li>• Bajos que mitiguen daños al peatón (pedestrian-friendly fronts) con airbags externos.</li> <li>• Detectores de ángulos muertos</li> <li>• Renovación de los stock de los vehículos</li> <li>• Tecnologías para prevenir accidentes al girar a la derecha.</li> </ul> </li> <li>✓ Otras</li> </ul>
<p>7- Conductores jóvenes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Controles de policía focalizados</li> <li>• Acceso a datos electrónicos en los vehículos</li> <li>• Sistemas de penalización por puntos al rebasar en un 20% los límites de velocidad.</li> <li>• Los propietarios de los vehículos tienen la responsabilidad por infracciones de tráfico.</li> <li>• Límite de alcohol en sangre de 0,02%</li> <li>• Sistema de penalización por puntos por no llevar cinturón de seguridad.</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de tráfico en entornos escolares</li> <li>• Políticas de tráfico en asociaciones de voluntarios</li> <li>• Campañas de velocidad</li> <li>• Campañas de distracciones</li> <li>• Campañas sobre alcohol y conducción</li> <li>• Campañas de concienciación sobre la importancia de la figura de los padres como ejemplo.</li> <li>• Campañas de fomento del uso del cinturón de seguridad</li> <li>• Campaña 'reading the road'.</li> <li>• Mejorar la formación de los conductores</li> <li>• Mejores prácticas con los monitores.</li> </ul> </li> <li>✓ Las vías             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminar obstáculos en los arcenes y bordes.</li> <li>• Establecimiento de zonas de seguridad</li> <li>• Barreras de choque especiales junto a la vía.</li> </ul> </li> <li>✓ Los vehículos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cajas negras</li> <li>• Monitores de carril</li> <li>• Renovación del stock de vehículos</li> <li>• Limitadores de velocidad en los vehículos</li> <li>• Uso más amplio de las alarmas de los cinturones de seguridad</li> <li>• Permisos electrónicos de conducir</li> </ul> </li> <li>✓ Otras</li> </ul>

<p><b>8- Accidentes frontales y fronto-laterales</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso a datos electrónicos del vehículo</li> <li>• Penalización por puntos al rebasar en un 20% los límites de velocidad.</li> </ul> </li>   <li>✓ Concienciación y comunicación                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de velocidad</li> <li>• Campañas para la distracción</li> <li>• Campaña 'reading the road'.</li> </ul> </li>   <li>✓ Las vías                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditorías de seguridad vial</li> <li>• Inspecciones de seguridad vial</li> <li>• Reducción de accidentes mediante medidas de ingeniería de seguridad vial.</li> <li>• Planes municipales de acción</li> <li>• Planes de velocidad a nivel local</li> <li>• Vías intuitivas</li> <li>• Instalación de bandas sonoras en las vías</li> <li>• Barreras centrales para choques en las vías principales.</li> <li>• Incrementar la anchura en el centro de las curvas</li> <li>• Marcado y señalización de las curvas</li> <li>• Establecimiento de áreas de seguridad</li> <li>• Eliminar obstáculos en los arcenes y bordes.</li> </ul> </li>   <li>✓ Los vehículos                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cajas negras</li> <li>• Monitores de carril</li> <li>• Detectores de fatiga y somnolencia</li> <li>• Renovación del stock de vehículos</li> <li>• Limitadores de velocidad en los vehículos.</li> </ul> </li>   <li>✓ Otras</li> </ul>
<p><b>9- Accidentes donde un solo vehículo está implicado</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso a datos electrónicos de los vehículos</li> <li>• Sistema de penalización por puntos al rebasar en un 20% el límite de velocidad</li> <li>• Tratamiento para alcohólicos y conductores asiduos.</li> <li>• Uso extendido de alcoholímetros</li> <li>• Uso extendido de aparatos para detectar la conducción bajo influencia de drogas.</li> </ul> </li>   <li>✓ Concienciación y comunicación                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de velocidad</li> <li>• Campañas de distracción</li> <li>• Campañas sobre alcohol y conducción</li> <li>• Campañas 'reading the road'</li> </ul> </li>   <li>✓ Las vías                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditorías de seguridad vial</li> <li>• Inspecciones de seguridad vial</li> <li>• Reducción de accidentes mediante medidas de ingeniería de seguridad vial</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planes de acción municipales</li> <li>• Planes locales de velocidad</li> <li>• Vías intuitivas</li> <li>• Bandas sonoras en las vías</li> <li>• Barreras centrales para choques en las vías principales</li> <li>• Señalización y marcado de las curvas</li> <li>• Establecimiento de áreas de seguridad</li> <li>• Limpieza de obstáculos en los bordes y arcenes</li> <li>• Vías 2 minus 1 en entornos rurales</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Los vehículos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cajas negras</li> <li>• Monitores de carril</li> <li>• Detectores de fatiga</li> <li>• Renovación de los stock de vehículos</li> <li>• Limitadores de velocidad en los coches</li> <li>• Dispositivos de control de alcohol en los vehículos</li> </ul> </li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Otras             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mapas digitales de velocidad</li> </ul> </li> </ul>
<p>10- Accidentes en intersecciones rurales</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Legislación, sanciones y controles             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso a los datos electrónicos del vehículo</li> <li>• Sistemas de penalización al rebasar el límite de velocidad en un 20%.</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciación y comunicación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de velocidad</li> <li>• Campañas de distracciones</li> <li>• Campañas ‘reading the road’</li> <li>• Concienciación sobre el riesgo que corren los conductores de edad avanzada en las intersecciones.</li> </ul> </li> <li>✓ Las vías             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditorías e inspecciones de seguridad vial</li> <li>• Reducción de accidentes aplicando medidas de ingeniería en seguridad vial</li> <li>• Plan de acciones municipales y locales de velocidad.</li> <li>• Vías intuitivas</li> <li>• Límites de velocidad en intersecciones rurales</li> <li>• Señalización variable de velocidad</li> <li>• Construcción de rotondas</li> <li>• Cortes de carretera</li> <li>• Carriles de giro a la izquierda en intersecciones de cesión de paso en entornos rurales</li> <li>• En rotondas, separación de los ciclistas y los vehículos de motor.</li> </ul> </li> <li>✓ Los vehículos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cajas negras</li> <li>• Sistemas de frenado de emergencia</li> <li>• Renovación de los stocks de vehículos</li> <li>• Limitadores de velocidad en los automóviles.</li> </ul> </li> <li>✓ Otras</li> </ul>

## 4.5. ESLOVAQUIA - National Road Safety Plan of SR - 2011 - 2020

### 4.5.1. Introducción y otros planes anteriores

En 2005 la República de Eslovaquia aprobó el Tercer Programa Nacional de Seguridad Vial en vistas a los intervalos temporales de 2005 y 2010, en el cual no se alcanzó, de forma completa, el principal objetivo del mismo, el cual era reducir a la mitad el número de fallecidos en las carreteras. A pesar de ello, sí podemos decir que estuvo cerca de lograrlo. Gracias a las acciones coordinadas de los expertos en Seguridad Vial de diversos organismos, como el Road Safety Council of the Government of SR, las cuales se insertaron dentro de líneas de acción, el número de accidentes graves en las vías decreció. Se registraron en 2010 una cifra de 21595 accidentes, de las cuales en 345 hubo fallecimientos (en 2002 fueron 610, por lo que el objetivo estuvo cerca de cumplirse - 43% de decrecimiento - como se tenía previsto). Mediante este nuevo plan se espera finalmente cumplirse este ambicioso, pero necesario, objetivo, teniendo en cuenta los contextos económicos (costes directos e indirectos que acarrear los accidentes), el contexto nacional y el internacional.

Los principales objetivos del Plan son los siguientes:

- Reducir los accidentes causados por exceso de velocidad o inadaptación de la velocidad a la situación
- Reducir los accidentes relacionados con el consumo de alcohol o drogas.
- Reducir los accidentes con colectivos vulnerables implicados.

- Mejora de la seguridad vial a través de una educación y sensibilización sobre el tráfico.
- Aumentar el nivel de seguridad vial.
- Aumentar el nivel a través de vehículos más seguros y la introducción del Transporte Inteligente.
- Mejorar el nivel de seguridad vial en transporte de pasajeros y mercancías.
- Mejorar la asistencia médica tras accidente.
- Gestión de la seguridad vial.

Para cumplir los cuales se han adoptado distintas medidas y programas de actuación divididos en nueve áreas de acción.

### 4.5.2. Estructura

El Plan se compone de dos partes:

La primera parte aborda una introducción de la materia a nivel nacional e internacional, así como la definición de la visión, la misión y los objetivos que se pretenden lograr en el periodo. Se detalla el contexto económico, los principios seguidos y la responsabilidad.

La segunda parte se orienta en detalle a las líneas de intervención y las medidas propuestas para cada una. Las líneas o ámbitos y sus respectivos programas y medidas se detallan en la siguiente tabla.

## 4.5.3. Líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	OBJETIVOS Y PROPUESTAS
1- Accidentes relacionados con una velocidad inadecuada	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Implementación de un sistema de gestión y control de velocidad a nivel nacional. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir criterios y requisitos técnicos para unos límites de velocidad seguros y verosímiles e informar a los conductores de los límites válidos en distintas secciones de la vía. – <i>Desarrollo basado en buenas prácticas y análisis de pruebas de choque.</i></li> <li>• Analizar la red de carreteras en materia de los límites actuales y su modificación respecto a dichos criterios. – <i>Creación de un mapa digital de la red de carreteras con los límites.</i></li> <li>• Supervisión y evaluación del cumplimiento de los límites. – <i>Uso de cámaras o radares, por ejemplo.</i></li> <li>• Introducción paulatina de las nuevas tecnologías para control y gestión de los límites. – <i>Sistemas de Transporte Inteligente en ubicaciones específicas.</i></li> </ul> </li> <li>✓ Aplicación de la Ley en materia de los límites de velocidad y saltos de semáforo. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento de un marco legal eficaz para aplicar la ley – <i>Proyecto piloto definiendo los distintos requisitos y estándares.</i></li> <li>• Adopción de los requisitos técnicos y estándares para introducir esta ejecución – <i>La responsabilidad se transferiría del conductor al propietario del vehículo.</i></li> <li>• Actividades cuyo objetivo sería la interoperabilidad del sistema en materia de aplicación de la ley transfronteriza.</li> <li>• Evaluación de dicha aplicación, de su eficiencia y feedback.</li> </ul> </li> <li>✓ Concienciar sobre las consecuencias de rebasar los límites. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de campañas cuyo propósito es la necesidad de limitar la velocidad para conducir más seguro. – <i>Definición de grupos específicos.</i></li> <li>• Participación en redes de voluntarios en actividades que fomenten la concienciación de la sociedad, a nivel local y regional.</li> <li>• Revisión de la metodología empleada en las autoescuelas in el marco de la enseñanza práctica y teórica, sobre todo en materia de velocidad.</li> </ul> </li> </ul>
2- Accidentes relacionados con el consumo del alcohol y drogas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reducción de accidentes causadas por el alcohol <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación eficaz de la ley en materia del alcohol. – <i>Exámenes en carretera y campañas.</i></li> <li>• Campañas y medidas educativas orientadas a los riesgos de beber y conducir. – <i>Focalizadas. Empleo de redes de voluntarios que informen al público general.</i></li> <li>• Hincapié en los efectos del alcohol. Riesgos potenciales</li> </ul> </li> <li>✓ Reducción de accidentes causadas por drogas y medicamentos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proveer de equipo técnico a la Policía para detectar eficazmente estas sustancias.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación eficiente de la ley en materia de conducción bajo efectos de drogas, medicamentos u otras sustancias estupefacientes. – <i>Controles exhaustivos en carretera.</i></li> <li>• Campañas y medidas educativas orientadas al riesgo de estas sustancias durante la conducción.</li> <li>• Remarcar los aspectos negativos del consumo de dichas sustancias durante la conducción.</li> </ul>
<p>3- Accidentes relacionados con usuarios vulnerables</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el nivel de seguridad de los peatones durante el tráfico.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir criterios y requisitos técnicos para que los peatones transiten seguros en las vías. – <i>Desarrollo de una metodología basada en el comportamiento real de peatones y personas con movilidad reducida y en buenas prácticas modelo.</i></li> <li>• Diseñar un mejor sistema de canalización y segregación del tráfico. – <i>Diseño de nuevas zonas peatonales; intento de reducción del tráfico para una mejor calidad de vida de la población local.</i></li> <li>• Incrementar la seguridad en los pasos de peatones. – <i>Señalización, iluminación, medios específicos para discapacitados...</i></li> <li>• Supervisión eficiente del cumplimiento de la legislación y prohibiciones de tránsito de los peatones.</li> <li>• Campañas de concienciación para el uso de elementos reflectivos y protectores. – <i>Presentación de los potenciales beneficios de estos elementos.</i></li> </ul> </li> <li>✓ Incrementar los niveles de seguridad de los ciclistas.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definición de criterios y requisitos técnicos para un tránsito seguro de los ciclistas en las vías, basado en el comportamiento real de los mismos y en buenas prácticas en otros países.</li> <li>• Apoyo a la construcción y acondicionamiento al tráfico de carriles bici en ciudades.</li> <li>• Apoyo a la circulación segura de los ciclistas mediante provisión de información a los mismos. – <i>Creación de un mapa digital con las redes de carriles bici.</i></li> <li>• Campañas y medidas para el fomento del uso de los cascos de protección para ciclistas, así como dispositivos reflectivos y posterior evaluación de su eficacia.</li> <li>• Supervisión eficiente sobre el cumplimiento de la legislación sobre la circulación de los ciclistas.</li> </ul> </li> <li>✓ Incrementar los niveles de seguridad de los motociclistas.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor cobertura y concienciación de los riesgos de los motociclistas durante las prácticas de conducción.</li> <li>• Desarrollo de campañas y medidas en materia de estos riesgos.</li> <li>• Aplicación de la ley de un modo más riguroso en materia de motociclistas.</li> </ul> </li> </ul>
<p>4- Educación Vial para mejorar la seguridad vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Continuidad de la educación vial en entornos escolares             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar y ampliar la educación vial en la escuela primaria, preescolar y guarderías. Desarrollar en una fase temprana la conciencia de la seguridad vial.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora de la formación de los alumnos aspirantes a la obtención de la licencia. Prevenir la reincidencia de los infractores. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión y evaluación de la calidad de la formación de los aspirantes, mediante comparaciones con el extranjero y otros análisis. – <i>Definir nuevos estándares o cambios en el modelo.</i></li> <li>• Consenso sobre propuestas e implementaciones de cambios en los procedimientos y estándares.</li> <li>• Evaluación de los efectos en relación a las tasas de accidentalidad y el nivel de aptitudes de los conductores noveles.</li> <li>• Introducción de cursos de rehabilitación dirigidos a conductores reincidentes en infracciones de tráfico.</li> </ul> </li> </ul>
5- Seguridad en las carreteras	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Realización de auditorías de seguridad vial. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de pautas y metodologías para implementar una auditoría de seguridad vial.</li> <li>• Instalar una red de auditores de acuerdo a la legislación.</li> <li>• Actualizar los cursos de formación con el nuevo conocimiento disponible y actualizado.</li> </ul> </li> <li>✓ Evaluación del impacto de la seguridad vial. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer la ubicación exacta de los accidentes mediante coordenadas GPS y mapas digitales de la red de carreteras.</li> <li>• Localización de puntos negros y medidas para su eliminación o reducción.</li> <li>• Establecer un mecanismo para financiar las medidas de reducción de accidentes en puntos negros.</li> <li>• Construcción de carriles de giro a la izquierda en partes peligrosas de la vía.</li> <li>• Evaluación de la eficacia de las medidas en los puntos negros.</li> </ul> </li> <li>✓ Aplicación de elementos de reducción del tráfico. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de isletas en entradas a las rotondas en las carreteras de nueva construcción. Analizar el impacto de las mismas.</li> <li>• Empleo de elementos de reducción y canalización del tráfico, poniendo énfasis en vías con volumen de usuarios vulnerables importante.</li> <li>• Instalación de zonas peatonales, residenciales y escolares y señalización de las limitaciones de velocidad en dichas zonas.</li> </ul> </li> <li>✓ Mejora de la seguridad en pasos a nivel o túneles. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinación de requisitos técnicos para garantizar una seguridad en los túneles o pasos a nivel.</li> <li>• Analizar la seguridad en los pasos a nivel y túneles y proponer medidas de mejora.</li> <li>• Implementación de medidas para incrementar la seguridad en túneles y pasos a niveles.</li> <li>• Evaluación de las hipotéticas medidas tomadas de forma exhaustiva.</li> </ul> </li> <li>✓ Mejora de la señalización de tráfico en la red de carreteras. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro electrónico de las señales de tráfico para una gestión y mantenimiento más efectivo.</li> <li>• Inspecciones dedicadas a evaluar la expresividad y el nivel de comprensión de las señales. Supresión de redundancias o contradicciones.</li> <li>• Mantenimiento de las señales horizontales o marcas viales.</li> <li>• Empleo de señalización variable de acuerdo a las condiciones.</li> </ul> </li> </ul>

<p>6- Seguridad en los vehículos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar la seguridad en los vehículos.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de pruebas a vehículos, supervisión de las mismas y estudios estadísticos. Documentación de los resultados.</li> <li>• Implementación de la legislación europea en materia de condiciones del vehículo.</li> <li>• Evaluación de los impactos en la seguridad de los vehículos híbridos y eléctricos.</li> <li>• Fomentar e incrementar el uso de los cinturones de seguridad. Campañas y endurecimiento de la ley.</li> <li>• Incrementar la seguridad en los autobuses a través de equipamiento de uso obligatorio, adaptación de los asientos para los niños y para personas de movilidad reducida.</li> <li>• Campañas focalizadas en la importancia de los aspectos de seguridad a la hora de adquirir un vehículo.</li> </ul> </li>   <li>✓ Incrementar la seguridad mediante Sistemas de Transporte Inteligente.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperación con instituciones en la implementación del Programa de Promoción de Sistemas de Transporte Inteligente.</li> <li>• Introducción de la aplicación de estos sistemas, mediante pruebas y proyectos pilotos.</li> </ul> </li> </ul>
<p>7- Seguridad en el transporte colectivo de viajeros</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creación de una cultura corporativa eficaz en el área de la seguridad vial – <i>cultura de la seguridad. Seguridad vial en las empresas.</i></li>   <li>✓ Mejorar la formación de los profesionales en el área del conocimiento de la legislación social.</li>   <li>✓ Mejorar la calidad de la cualificación y formación de los conductores profesionales destinados a transporte de viajeros.</li>   <li>✓ Asegurar que se realizan evaluaciones eficientes que corroboren que se cumple con la normativa en el sistema de transporte de pasajeros e incremento de las sanciones de no cumplirse.</li> </ul>
<p>8- Cuidados post-accidente</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la sensibilidad de la sociedad de la importancia de dar primeros auxilios en accidentes de tráfico.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de sensibilidad orientadas a un amplio espectro de edad que incluyan promoción y casos prácticos.</li> <li>• Prestar atención de la enseñanza de la provisión de primeros auxilios en los entornos escolares.</li> </ul> </li>   <li>✓ Mejora de los servicios de emergencia y cuidado y rehabilitación.</li> </ul>
<p>9- Gestión de la seguridad vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Coordinación y cooperación a nivel internacional.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación en congresos internacionales y empleo de la información extraída en ellos para tomar medidas en la gestión de la seguridad vial.</li> <li>• Tener a disposición documentación relevante y de confianza de las instituciones internacionales</li> <li>• Creación de condiciones que apoyen a los proyectos destinados a fortalecer la seguridad vial mediante fondos europeos y de instituciones internacionales.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalar un portal de información para el proceso de toma de decisiones estratégicas basadas en la evaluación y verificación de la información y que esté en actualización constante.</li> <li>• Implementación del ENHIS – Sistema de Información de Salud y Medioambiente para evaluar los indicadores de tasa de accidentalidad en el país, con hincapié en la población infantil y joven.</li> </ul> <p>✓ Coordinación y cooperación a nivel regional y nacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecimiento de los procesos de gestión de la seguridad vial a nivel regional a través de empleados y profesionales bien formados. Si es necesario, se dotará de personal adicional y formación.</li> <li>• Comunicación de los problemas actuales relacionados con la seguridad vial. Cooperación de expertos con los medios de comunicación.</li> <li>• Organización de eventos especiales y conferencias relacionados con el tema de la seguridad vial.</li> <li>• Evaluación de los resultados y novedades en las actividades del presente plan y toma de medidas o propuestas al respecto.</li> </ul> <p>✓ Aporte de soluciones para la gestión de la seguridad vial en Eslovaquia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de un modelo de gestión de seguridad vial a nivel nacional, definiendo alcance, competencias, relaciones e instituciones.</li> <li>• Búsqueda de financiación para las actividades del plan.</li> <li>• Desarrollo de un sistema de educación en materia de la seguridad vial para escuela secundaria y universitaria.</li> </ul>
--	---

Agentes y entidades responsables:

- MoTCRDSR – Ministry of Transport, Construction and Regional Development of Slovak Republic. Ministerio de Transporte, Construcción y Desarrollo Regional
- MoISR – Ministry of Interior of the Slovak Republic. Ministerio del Interior
- PHASR – Public Road Authority. Autoridad Pública de Carreteras
- SRC – Slovak Red Cross. Cruz Roja de Eslovaquia
- Red de Voluntarios VAMOS
- SKVZA – Slovak Chamber of Driving School Training Centres. Cámara eslovaca de Autoescuelas
- MoH SR – Ministry of Health SR. Ministerio de Salud
- MoESRSSR – Ministry of Education, Science, Research and Sport of the SR. Ministerio de Educa-

ción, Ciencia, Investigación y Deporte.

- SSC – Slovak Road Administration. Administración Eslovaca de Carreteras
- SKP – Slovak Chamber of Psychologist. Cámara Eslovaca de Psicólogos.
- KSI – Chamber of Civil Engineers. Cámara Eslovaca de Ingenieros Civiles
- ZSR – Railways of SR. Ferrocarril de Eslovaquia
- Bus Transport Association. Asociación de Transporte en Autobús
- CESMAD Slovakia
- MHD – Public Urban Transport. Transporte Público Urbano
- SAD – Transport Companies
- Labour Inspectorate. Oficina de Inspección Laboral

## 4.6. ESPAÑA-Estrategia española de seguridad vial 2011 - 2020

### 4.6.1. Introducción y contexto

Durante el período 2003-2009 se propuso el objetivo de la reducción de víctimas en accidentes de tráfico, así como la reducción de las mismas, puesto que España, a nivel europeo, se situaba por debajo de varios Países Miembros, en el año 2003. El avance en la mejora se ha traducido en la reducción en un 53% del número de fallecidos en este periodo. Se puede decir que se ha concienciado sobre la importancia del casco y del cinturón de seguridad, se han consumido menos sustancias perjudiciales a la hora de conducir y se ha reducido la velocidad, cruciales para salvar vidas. A todo ello hay que sumar la mejora de las infraestructuras y los dispositivos de seguridad de los vehículos.

Así, la nueva Estrategia de Seguridad Vial de 2011-2020 pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional, la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

Para la elaboración de la nueva Estrategia, se han tenido en cuenta algunos aspectos importantes, como son el desarrollo de una movilidad sostenible (ecológica, competitiva, saludable, universal y segura y 'visión cero') y las políticas nacionales e internacionales en materia de seguridad vial. Algunas de esas políticas fueron la Declaración de Moscú de 2009, la Estrategia para la Seguridad Vial de la Comisión Europea, el Plan de acción europeo de movilidad urbana sostenible, saludable, competitiva, ecológica, universal y segura, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, el Plan Estratégico de Actuación para el Transporte de Mercancías y Viajeros, entre otros. La estrategia 'visión cero' se basa en cuatro principios como son '*no se puede comerciar con la vida humana para el beneficio de las carreteras*'; *la sociedad, las autoridades políticas y las instituciones privadas tienen la responsabilidad de que las vías sean seguras; la seguridad del sistema debe tener en cuenta el fallo humano; el ciudadano, concienciado, que valora su vida, juega un papel crucial y debe demandar más seguridad, así como implicarse él mismo en que así sea*'. Por otro lado, un sistema seguro, compuesto por entorno seguro,

vehículo seguro, usuario seguro y velocidad segura. Para todo ello, además de las metas generales, se han especificado una serie de objetivos generales y objetivos operativos por cada área de intervención, (más abajo desglosadas).

Los objetivos son los siguientes:

- Mejora de la educación y formación de los usuarios.
- Mayor cumplimiento de las normas:
- Infraestructuras más seguras.
- Vehículos más seguros.
- Promoción del empleo de las nuevas tecnologías.
- Mejora de los servicios de emergencia.
- Protección de los usuarios vulnerables.

### 4.6.2. Estructura

El Plan consta de los siguientes puntos:

Una presentación o introducción del plan.

Un segundo punto que aborda el contexto de la seguridad vial en España y los principales retos y principios que se quieren lograr mediante la Estrategia, así como las políticas nacionales e internacionales en las que se ha basado el presente Plan.

El tercer punto habla sobre la metodología seguida para la realización del Plan.

El cuarto punto está orientado a dar algunos indicadores de accidentalidad en España y en comparación con el nivel internacional, identificando los puntos débiles sobre los que es necesario operar, estableciendo así las prioridades.

El quinto punto aborda el marco conceptual de la Estrategia y aborda con más detalle la misión, visión, objetivos e indicadores de la misma.

El sexto punto comprende los once ámbitos de

intervención desarrollados, junto con las medidas y programas de actuación sugeridos y los objetivos operativos de cada uno de ellos.

El punto siete trata sobre el soporte que se le dará a la estrategia en cuestión y los puntos octavo, nove-

no y décimo contienen los índices de tablas y figuras y el calendario de actuaciones y agentes implicados. A continuación se presentan los once ámbitos de intervención y sus objetivos operativos, programas de actuación y medidas:

#### 4.6.3. Líneas de acción

COLECTIVOS Y TEMAS CLAVE	OBJETIVOS Y ACTUACIONES
Niños	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros</li> <li>✓ Mejorar la utilización eficiente de los SRI.</li> <li>✓ Impulsar la seguridad vial en el currículum escolar.</li> </ul>
Jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes.</li> <li>✓ Realizar intervenciones activas en el entorno de ocio nocturno.</li> </ul>
Mayores	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción.</li> <li>✓ Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores.</li> <li>✓ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los mayores y su movilidad.</li> </ul>
Peatones	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente.</li> <li>✓ Proporcionar espacios seguros de movilidad para peatones</li> <li>✓ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y su movilidad.</li> </ul>
Ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promover el desplazamiento en bicicleta como modo de movilidad eficiente.</li> <li>✓ Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios.</li> <li>✓ Proporcionar espacios seguros de movilidad para bicicletas.</li> <li>✓ Mejorar el conocimiento de los ciclistas.</li> </ul>
Motoristas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conseguir comportamientos más seguros</li> <li>✓ Incrementar la seguridad de las carreteras para los motoristas.</li> <li>✓ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los motoristas y su movilidad.</li> </ul>
Carretera convencional	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar la seguridad de la carretera convencional a través de su diseño.</li> <li>✓ Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales.</li> </ul>
Empresa	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes 'in itinere'.</li> <li>✓ Mejorar el conocimiento de los accidentes 'in itinere'.</li> </ul>

Transporte de mercancías y viajeros	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales.</li> <li>✓ Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales.</li> </ul>
Alcohol y Drogas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollar acciones preventivas para tratar el consumo de alcohol y drogas en la conducción</li> <li>✓ Consolidar las acciones de control de la norma.</li> </ul>
Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conseguir comportamientos más seguros en relación a la velocidad.</li> <li>✓ Promover un diseño seguro en las vías para reducir las situaciones de riesgo por velocidad: áreas 30, accesos a poblaciones.</li> </ul>

Las actuaciones que se llevarán a cabo en el marco de la nueva Estrategia se basan en el tratamiento de once colectivos y temas clave en la seguridad vial desde la perspectiva de la educación y formación, la concienciación, el cumplimiento de las normas, la infraestructura, el vehículo, la zona urbana, la empresa y el transporte profesional, las víctimas, la investigación y la coordinación.

LÍNEAS DE ACCIÓN	MEDIDAS, PROPUESTAS Y OBJETIVOS
1- Educación vial y formación	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Entorno educativo                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redacción y difusión de materiales didácticos basados en la promoción de los valores seguros y el comportamiento cívico para la formación primaria y secundaria.</li> <li>• Promover la seguridad vial en la Educación Obligatoria.</li> <li>• Formar a los profesores en esta materia.</li> <li>• Promover el camino escolar seguro.</li> <li>• Realizar programas educativos en materia de los niños y las bicicletas.</li> </ul> </li> <li>✓ Introducción y acceso a la conducción                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introducir la conducción con acompañante.</li> <li>• Homogeneizar el concepto de conductor novel.</li> <li>• Promover formación presencial en seguridad vial en las aulas de las autoescuelas</li> <li>• Potenciar contenidos relativos a seguridad vial y conducción eficiente en los contenidos y examen teóricos.</li> <li>• Incorporar en la formación profesional regulada el perfil de profesor de formación vial.</li> </ul> </li> <li>✓ Actualizando conocimientos                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover los cursos de conducción segura destinados a motociclistas.</li> <li>• Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.</li> <li>• Mejorar la formación de los conductores que tengan comportamientos de riesgo.</li> </ul> </li> </ul>
2- Comunicación y campañas de sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Campañas de información y sensibilización.                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de campañas de concienciación e información de la velocidad como factor de riesgo.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de información y concienciación sobre el alcohol y las drogas durante la conducción. Promoción a nivel europeo.</li> <li>• Fomentar y promover el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar.</li> <li>• Realizar campañas sobre el uso correcto del SRI.</li> <li>• Desarrollo de planes de comunicación para la adopción de conductas seguras y responsables en los caminos escolares.</li> <li>• Realizar campañas sobre los riesgos de la conducción y el ocio nocturno.</li> <li>• Realizar campañas sobre los riesgos y las condiciones dirigidas a las personas mayores y su entorno familiar.</li> <li>• Realizar campañas fomentando los desplazamientos a pie y sus ventajas.</li> <li>• Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.</li> <li>• Campañas de comunicación para fomentar el uso de las bicicletas para desplazamientos frecuentes.</li> <li>• Fomentar el uso del casco entre los ciclistas y el cumplimiento de la distancia de seguridad.</li> <li>• Fomentar el empleo del equipamiento de protección y seguridad para los motociclistas.</li> <li>• Realizar campañas sobre los riesgos de desplazarse en motocicleta.</li> <li>• Realizar campañas sobre la convivencia en la vía entre las motocicletas y otros vehículos.</li> <li>• Promover el uso de luces y elementos reflectantes ante baja visibilidad entre los ciclistas.</li> </ul> <p>✓ Implicación de la sociedad</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover la implicación de la sociedad civil para la realización de actividades relacionadas con los riesgos del alcohol durante la conducción.</li> <li>• Consolidar la figura de conductor alternativo y bebedor pasivo.</li> <li>• Implicar a los motociclistas como prescriptores e informadores sobre los riesgos de las motocicletas.</li> <li>• Realizar actuaciones especiales para riesgos específicos.</li> <li>• Mejorar la presencia de la DGT en las redes sociales.</li> <li>• Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de SRI.</li> <li>• Fomentar las actitudes seguras entre usuarios y responsables del transporte escolar.</li> <li>• Promover la participación ciudadana de la en vigilancia en materia de seguridad vial en los entornos escolares.</li> </ul>
<p>3- Ejecución y cumplimiento de la normativa</p>	<p>✓ Reformas en la normativa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regular el empleo de test de saliva en controles de ingestión de drogas.</li> <li>• Crear protocolos de actuación en materia de la detección de hachís y cocaína en la conducción.</li> <li>• Supervisión de los delitos de tráfico desde el registro de permiso por puntos.</li> <li>• Retención y decomiso del vehículo.</li> </ul> <p>✓ Vigilancia y control de la disciplina</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de campañas de vigilancia y control del cinturón de seguridad y SRI.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de campañas de vigilancia y control de la velocidad.</li> <li>• Campañas de vigilancia en materia de consumo de alcohol y drogas durante la conducción.</li> <li>• Elaboración de un plan para la vigilancia y control de los conductores sin permiso.</li> <li>• Realización de campañas de vigilancia y control del comportamiento en las carreteras convencionales.</li> <li>• Realización de campañas de vigilancia y control sobre la correcta señalización de las obras en la carretera.</li> <li>• Realizar campañas de vigilancia y control sobre el cumplimiento de la norma en los motociclistas.</li> <li>• Campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.</li> <li>• Difusión del calendario anual de dichas campañas de vigilancia para los policías.</li> </ul> <p>✓ Herramientas para el cumplimiento de la norma</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hacer uso de las nuevas tecnologías para la vigilancia y el control.</li> <li>• Mejorar la formación de los efectivos policiales para aumentar los controles de alcohol y drogas.</li> <li>• Estudiar una hipotética implantación del detector de alcohol del vehículo (alcolock).</li> <li>• Revisión y actualización de los Planes de Radares Fijos y Móviles en función de los resultados y experiencia adquirida a nivel nacional e internacional.</li> <li>• Implantar paulatinamente el control de velocidad por tramos.</li> <li>• Promover la colaboración de la Administración de Justicia y la Policía para la aplicación del Código Penal.</li> <li>• Ampliación de ofertas alternativas a la pena de prisión por delitos contra la seguridad vial.</li> </ul>
<p>4- Salud y seguridad en la carretera</p>	<p>✓ Capacidad y aptitudes del conductor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prestar atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos a la hora de renovar al permiso.</li> <li>• Creación de un programa de rehabilitación para los conductores reincidentes en sanciones penales por bebidas alcohólicas o sustancias tóxicas.</li> <li>• Incrementar las inspecciones a los Centro de Reconocimiento de conductores destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.</li> <li>• Mejorar la comunicación relativa a los conductores con enfermedades que incapacitan para la conducción.</li> </ul> <p>✓ Implicación de los profesionales sanitarios</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover la implicación de los profesionales sanitarios y sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores.</li> <li>• Sensibilizar a los profesionales sanitarios para que se impliquen más en prevenir los efectos provocados por el alcohol y las drogas durante la conducción.</li> <li>• Consejos sanitarios a pacientes y familiares.</li> <li>• Difusión del significado de los pictogramas e infografías incluidos en los medicamentos en relación de las repercusiones en la capacidad de conducción.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar los sistemas de información sanitarios en los que se recojan datos sobre lesiones producidas en los accidentes de tráfico.</li> <li>• Dotar a los profesionales sanitarios de herramientas para identificar problemas de salud relacionados con la conducción.</li> </ul>
5- Seguridad en el vehículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Información técnica del vehículo <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación de los datos del Registro Estatal de Vehículos para poseer más información sobre los mismos.</li> <li>• Elaboración del Barómetro de evolución sobre las condiciones de seguridad del parque de vehículos y emisiones medioambientales.</li> <li>• Poner a disposición del ciudadano el historial de los vehículos.</li> <li>• Mejora de los registros de la ITV.</li> </ul> </li> <li>✓ Vehículos más sostenibles <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promoción del vehículo limpio y eficiente.</li> <li>• Promoción de las flotas sostenibles y seguras en la Administración.</li> </ul> </li> <li>✓ Vehículos más seguros <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocionar la demanda de más elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.</li> <li>• Promover la renovación del parque de vehículos con criterios de seguridad vial.</li> <li>• Desarrollo de sistemas de interacción entre vehículo y vehículo y vehículo infraestructura.</li> </ul> </li> </ul>
6- Infraestructuras y Sistemas de Transporte Inteligente	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Información sobre la seguridad de las infraestructuras <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extender a la Red Española de Carreteras la aplicación de la metodología de clasificación de la seguridad de las infraestructuras (según la Directiva Europea sobre gestión de las infraestructuras viarias) para clasificar los tramos donde más potencial de mejora hay y para una mayor eficacia en las inversiones.</li> <li>• Extender la aplicación de los criterios de los manuales técnicos del Ministerio de Fomento sobre sistemas de contención de vehículos al conjunto de las carreteras españolas para disminuir la gravedad de los accidentes por salida de la vía, sobre todo en carreteras convencionales.</li> <li>• Elaboración del Barómetro de la Seguridad de las Infraestructuras.</li> </ul> </li> <li>✓ Explotación y conservación de las infraestructuras <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transponer a la legislación española la Directiva 2008/96/CE de la gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias en la Red Trans-europea.</li> <li>• Desarrollo de la formación y acreditación de los auditores de seguridad vial en las infraestructuras.</li> <li>• Instar a los titulares de dedicar el equivalente al 2% del valor patrimonial de su red a mantenimiento y conservación.</li> <li>• Evaluar y tratar los tramos más conflictivos de la Red.</li> <li>• Consolidación de las inspecciones de seguridad vial en las infraestructuras.</li> <li>• Promover la construcción de zonas de parada o áreas de descanso para vehículos en las carreteras convencionales.</li> <li>• Continuar impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan su estacionamiento en condiciones meteorológicas adversas.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover el desarrollo de criterios técnicos y ejecución de tramos piloto en carreteras convencionales para evitar el riesgo de colisión frontal.</li> <li>• Revisión de los criterios de señalización de los límites de velocidad en las vías convencionales. Mejora de las mismas mediante la división en tramos de características similares.</li> <li>• Elaborar una instrucción sobre señalización de la distancia de seguridad.</li> <li>• Señalizar itinerarios para bicicletas en determinadas zonas de las carreteras convencionales de la red secundaria y prestar atención a las condiciones de seguridad en los arcones.</li> <li>• Continuación del programa de instalación de las barreras de seguridad.</li> <li>• Atención en las intersecciones entre la Red de Caminos Históricos y las carreteras.</li> </ul> <p>✓ Diseño seguro de las infraestructuras</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluar el impacto en la seguridad vial de la planificación de las infraestructuras y las auditorías en las fases de construcción y diseño nuevas vías o modificaciones, sujetándose a la Directiva Europea de gestión de infraestructuras.</li> <li>• evisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.</li> </ul> <p>✓ Diseño seguro de las infraestructuras</p>
<p><b>7- Vías y áreas urbanas</b></p>	<p>✓ Movilidad urbana sostenible y segura</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la seguridad durante los desplazamientos a pie.</li> </ul> <p>✓ Diseño urbano bajo criterios de seguridad vial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables.</li> <li>• Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad.</li> <li>• Diseñar recomendaciones técnicas sobre un diseño seguro de las zonas urbanas y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas. Fomento de la construcción de carriles bici segregados.</li> <li>• Mitigar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales.</li> </ul> <p>✓ Disciplina en el ámbito urbano.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión del Reglamento de Circulación para adecuarlo mejor a las necesidades recientes del ámbito urbano.</li> <li>• Colaborar con la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) para elaborar la Ordenanza Municipal Tipo.</li> <li>• Colaborar con la FEMP para elaborar protocolos y homogeneizar la actuación de las policías locales en materia de vigilancia y control.</li> <li>• Dotación a los ayuntamientos de medios para mejorar la eficacia de la toma de medidas sobre los infractores no residentes.</li> <li>• Incorporación de las campañas nacionales de vigilancia y control a las grandes ciudades.</li> <li>• Fomentar el uso del cinturón en las ciudades.</li> <li>• Promover el cumplimiento de los semáforos.</li> <li>• Promover las buenas prácticas entre redes de policías locales.</li> </ul>

<p>8- Empresa y transporte profesional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cultura de la seguridad vial en las empresas <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales.</li> <li>• Elaborar una guía de formación en materia de prevención accidentes de tráfico para los trabajadores.</li> <li>• Realizar campañas de información sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere.</li> <li>• Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.</li> <li>• Realizar encuentros para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en la empresa.</li> <li>• Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.</li> </ul> </li>   <li>✓ Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar y ampliar los campos de los partes de accidentes laborales y de tráfico para mejorar su relación y complementariedad.</li> <li>• Elaboración de estudios exhaustivos sobre accidentes in itinere.</li> <li>• Fomentar la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal.</li> <li>• Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social, la Fiscalía y la Policía en relación con los procesos de prevención de accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.</li> </ul> </li>   <li>✓ Furgonetas <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consensuar la definición del concepto de furgoneta y promover en la UE la homogeneización de las mismas.</li> <li>• Mejorar la información disponible sobre accidentalidad y movilidad en las furgonetas.</li> </ul> </li>   <li>✓ Transporte profesional de mercancías y viajeros. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.</li> <li>• Promover el uso de señalización reflectante en los vehículos pesados.</li> <li>• Desarrollar y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como implantar planes de formación obligatoria.</li> <li>• Incluir en el título de Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera los contenidos del CAP (Certificados de Aptitud Profesional).</li> </ul> </li> </ul>
<p>9- Víctimas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Atención en el accidente <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar los tiempos de respuesta.</li> <li>• Organizar encuentros sobre atención de emergencias en accidentes para observar buenas prácticas.</li> <li>• Servicio e-Call para aviso de emergencia.</li> </ul> </li>   <li>✓ Después del accidente <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en marcha el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico.</li> <li>• Cálculo del coste socioeconómico de los accidentes.</li> <li>• Elaboración del nuevo baremo de indemnizaciones.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrar en las Oficinas de Atención a las Víctimas, a las víctimas de accidentes de tráfico y facilitación de asistencia legal y psicológica.</li> <li>• El rol de la Fiscalía como garante de los derechos de las víctimas.</li> </ul> <p>✓ Asociaciones de víctimas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover la celebración del Día Mundial de las víctimas de los accidentes de tráfico.</li> <li>• Colaborar con asociaciones de víctimas en sus programas preventivos.</li> <li>• Promover la presencia de dichas asociaciones en las redes sociales.</li> </ul>
<p><b>10- Investigación y gestión de la información</b></p>	<p>✓ Estadísticas e indicadores de seguridad vial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avanzar en el conocimiento del nivel de seguridad a través de estudios observacionales para obtener indicadores del nivel de seguridad vial.</li> <li>• Disposición de datos de exposición al riesgo.</li> <li>• Obtención de indicadores de coste-beneficio para evaluar medidas</li> <li>• Evaluación de medidas, políticas y análisis de predicción de riesgo.</li> <li>• Poner en marcha los Observatorios Regionales de Seguridad Vial.</li> <li>• Plan Estadístico de Seguridad Vial</li> </ul> <p>✓ Investigación relacionada con la seguridad vial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos claves de la estrategia y factores de riesgo.</li> <li>• Desarrollo de análisis exhaustivos y sistematizar los resultados.</li> <li>• Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia.</li> <li>• Estudiar la problemática de los puntos negros de accidentalidad para los distintos colectivos.</li> <li>• Divulgación del conocimiento sobre accidentalidad y seguridad vial entre los diferentes agentes sociales.</li> </ul>
<p><b>11- Coordinación y participación</b></p>	<p>✓ Participación de la sociedad civil</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo del Reglamento del Consejo Superior de Seguridad Vial</li> <li>• Impulsar la participación de los agentes sociales a través de los grupos de trabajo en el ámbito de la seguridad vial.</li> </ul> <p>✓ Coordinación entre administraciones</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior como órgano de coordinación entre la AGE y las Comunidades Autónomas.</li> <li>• Potenciar la coordinación con la FEMP y con las comisiones que en el ámbito de seguridad vial tienen configuradas.</li> </ul> <p>✓ Acción internacional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar la implicación de España en las redes internacionales que se ocupan del tratamiento de datos, indicadores, víctimas, políticas y otros aspectos relativos a la seguridad vial.</li> <li>• Potenciar la implicación de España en la construcción del Espacio Iberoamericano de Seguridad Vial.</li> </ul>

Agentes y entidades responsables:

ORGANIZACIÓN	
Asociación Española de Comercio del Caravaning	ASEICAR
Asociación de Lesionados Medulares y Grandes Discapacitados Físicos	ASPAYM
Asociación Española de Centros Médicos	ASECEMP
Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos	AECA – ITV
Asociación Española de la Carretera	AEC
Asociación Española de Pediatría	AEPED
Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico	PAT-APAT
Asociación Española de Renting de Vehículos	AER
Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes	DIA
Asociación Mutua Motera	AMM
Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas	ANIACAM
Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios	GANVAM
Asociación para afectados de daño cerebral sobrevenido y familiares de Madrid	APANEFA
Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal	AESLEME
Ayuntamiento de Barcelona	
Ayuntamiento de Fuenlabrada	
Ayuntamiento de Madrid	
Catalunya Camina	
Centre d'Innovació del Transport	CENIT
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas	CEDEX
Centro de Investigación del Transporte	TRANSyT
Centro Europeo de Prevención de Lesiones	ECIP
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	CICCP
Comisiones Obreras	CCOO
Comité Nacional de Transporte por Carretera	CNTC
Comunidad Foral de Navarra	
Confederación Española de Madres y Padres de alumnos	CEAPA
Confederación Nacional de Autoescuelas	CNAE
Consejo de la Juventud	CJE
Controla Club	
Coordinadora en Defensa de la Bici	Conbici
Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad)	PNSD
DIAGEO	DIAGEO
Eco-Comunicación	
Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción	FACONAUTO
Federación Española de Bebidas Espirituosas	FEBE
Federación Española de Daño Cerebral	FEDACE
Federación Nacional del Transporte en Autobús	FENEBUS

ORGANIZACIÓN	
Fiscalia de Seguridad Vial	
Foro de Peatones ANDANDO	
Fundación CIDAUT	CIDAUT
Fundación ECA-Bureau Veritas	ECA BV
Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil	FITSA
Fundación MAPFRE	MAPFRE
Fundación para la Seguridad Vial	FESVIAL
Generalitat de Catalunya (Servei Català de Trànsit)	SCT
Generalitat Valenciana	
Gobierno Vasco (Trafiko Zuzendaritza)	
Instituto de la Juventud (Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad)	INJUVE
Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (Ministerio de Justicia)	INT
Instituto Universitario de Investigación del Automóvil	INSIA
Investigación y Tratamiento en Salud Mental y Servicios Sociales	INTRAS
Jefatura Central de Tráfico - Subdirecciones Generales	
Jefaturas Provinciales de Tráfico	
KmCero Club del Motorista	KmCero
Lucha Motera	
Ministerio de Educación	
Ministerio de Fomento	
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio	
Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad	
Ministerio de Trabajo e Inmigración	
Mutua Madrileña	
Plataforma Motera para la Seguridad Vial	PMSV
Real Automóvil Club de Catalunya	RACC
Real Automóvil Club de España	RACE
Real Federación Motociclista Española	RFME
Real Motor Club de España	RMCE
Sociedad Científica Española de Estudios sobre el Alcohol, el Alcoholismo y las otras Toxicomanías	SOCIDROGALCO HOL
Sociedad Española de Geriatría y Gerontología	SEGG
Sociedad Española de Medicina de Tráfico	SEMT
Sociedad Española de Toxicomanías	SET
Stop Accidentes	
Universidad Nacional de Educación a Distancia (Facultad de CCP y Sociología)	UNED
Universidad Politécnica de Madrid	UPM
Universidad de Santiago de Compostela	USC
Universidad de Valencia (Grupo de Investigación INFORSE "Innovación en Ferrocarril, Seguridad Vial y Ergonomía")	UV - INFORSE
Universidad de Valladolid	UVA

## 4.7. GRECIA - Strategic Plan for the Improvement of Road Safety in Greece - 2011 - 2020

### 4.7.1. Introducción

Según las estadísticas, Grecia, con 1300 fallecimientos en accidentes de tráfico anuales, es uno de los peores países a la hora de realizar estrategias de seguridad vial de toda la Unión Europea. Esto se debe a que allí no se ha trabajado la materia con eficacia, debido a la falta de coordinación y continuidad entre las autoridades responsables de ello. Por tanto, fracasó a la hora de alcanzar los resultados y de informar y concienciar a la sociedad de la importancia de la seguridad vial y un comportamiento adecuado en la carretera.

El objetivo de la presente Estrategia de Seguridad Vial es desarrollar un plan estratégico para mejorar la seguridad vial en Grecia en el periodo de tiempo establecido, mediante la aplicación de medidas focalizadas en distintas áreas de actuación previamente evaluadas y analizadas. Se pretende reducir en un 50% las cifras, en comparación con el año 2010, superando el 37% logrado en el periodo 2001-2010. Para alcanzar estos objetivos, el Plan se ha ba-

sado en una serie de principios: funcionalidad de las carreteras; homogeneidad de la velocidad; entorno capaz de perdonar el error humano; concienciación del conductor; lectura del tráfico y la vía y comportamiento del conductor.

Las medidas con más potencial y eficacia, según los análisis, en Grecia son: las campañas de educación y concienciación, control del tráfico, auditorías e inspecciones, identificar los tramos o ubicaciones peligrosas, mejorar los servicios de asistencia médica y los sistemas de gestión de la velocidad.

### 4.7.2. Estructura

La estructura de esta versión resumida en inglés (la versión completa se encuentra en griego), consta de una introducción, contexto y marco del proyecto, evaluación breve de anteriores Planes Estratégicos en materia de seguridad vial, algunos indicadores extraídos de los datos correspondientes al periodo del Plan anterior, principios y objetivos y ámbitos de intervención.

### 4.7.3. Líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	MEDIDAS, PROPUESTAS Y OBJETIVOS
1- Educación vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Marco y contenido para el desarrollo y extensión de la educación vial para niños y jóvenes de hasta 17 años.</li> <li>✓ Actividades de educación vial en colaboración con otros ministerios.</li> </ul>
2- Cumplimiento de la normativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Organización para fortalecer y aplicar la seguridad vial</li> <li>✓ Aplicación y fortalecimiento de las normativas de tráfico</li> <li>✓ Vigilancia de las violaciones de la legislación y accidentes de tráfico.</li> </ul>
3- Usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación y evaluación para la obtención del permiso para conductores noveles</li> <li>✓ Formación con profesores.</li> <li>✓ Medidas para la mejora de la seguridad de los motociclistas</li> <li>✓ Medidas para la mejora de la seguridad de los ciclistas</li> <li>✓ Problemas relativos a la formación y renovación del permiso de las personas mayores.</li> <li>✓ Mejoras en materias de seguridad en excursiones escolares.</li> <li>✓ Investigación sobre las causas de los accidentes.</li> <li>✓ Base de datos de permisos de conducir</li> </ul>

<p>4- Seguridad de las infraestructuras</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Implementación de un sistema integrado de gestión de infraestructuras viarias.</li> <li>✓ Sistema de gestión de la velocidad</li> <li>✓ Construcción de infraestructuras viarias teniendo en cuenta las necesidades de las personas mayores.</li> <li>✓ Programas de seguridad vial en zonas urbanas.</li> <li>✓ Mantenimiento y mejora de la red de carreteras.</li> <li>✓ Implementación de medidas de seguridad vial en zonas peligrosas o de alto riesgo.</li> <li>✓ Base de datos de la red de carreteras.</li> <li>✓ Desarrollo y actualización de las directrices y recomendaciones de diseño de las vías.</li> </ul>
<p>5- Seguridad en los vehículos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora de las inspecciones vehiculares.</li> <li>✓ Equipos de control conjuntos</li> <li>✓ Iniciativas y medidas para aumentar el nivel de seguridad en los vehículos.</li> <li>✓ Medidas especiales para vehículos pesados</li> <li>✓ Medidas especiales para autobuses escolares</li> <li>✓ Sistemas inteligentes de apoyo al conductor</li> <li>✓ Empleo y explotación de las bases de datos de los vehículos.</li> </ul>
<p>6- Atención tras el accidente</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Unidades de intervención de la EKAB (Centro Nacional de Primeros Auxilios – en Grecia).</li> <li>✓ Unidades de cuidados especiales</li> <li>✓ Educación para primeros auxilios</li> <li>✓ Respuestas eficientes de emergencia</li> <li>✓ Apoyo psicológico a las víctimas de accidentes.</li> <li>✓ Recopilación sistemática de datos estadísticos.</li> </ul>

Algunas entidades responsables:

- DPTE - Departamento de Planificación del Transporte e Ingeniería
- NTUA –Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Técnica Nacional de Atenas.
- Comité Interministerial
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Infraestructuras, Redes y Transporte.
- Ministerio de Protección Ciudadana
- Ministerio de Salud

#### 4.8. PAÍSES BAJOS - Road Safety Strategic Plan 2008 - 2020

##### 4.8.1. Introducción

La seguridad vial en los Países Bajos se sitúa como una de las mejores a nivel mundial. Sin embargo, se estima que cada día hay dos fallecimientos y 45 heridos ingresados y en el año 2007 se alcanzó una cifra de 791 fallecidos.

Estos accidentes tienen un coste anual aproximado de 9.000 millones de euros, con todo lo que un accidente conlleva. Además, no es posible asegurar que esta tendencia continúe siempre a la baja, puesto que con el paso del tiempo, según las estadísticas, el transporte de pasajeros se incrementará hasta un 40% (2020) y el transporte de mercancías hasta un 80%, lo cual hará que aumente la probabilidad de que ocurran estos sucesos. A todo ello hay que

añadir el factor del envejecimiento de la población, los cuales son mucho más vulnerables y tienen más posibilidades de sufrir un accidente.

Estas y otras muchas razones son las que impulsan a continuar mejorando la seguridad vial a pesar de los reconocimientos europeos y mundiales en la materia, siendo uno de los objetivos la reducción para 2020 de los fallecimientos y heridos en un 25% respecto a la cifra alcanzada en el año 2010. Algunas de las iniciativas se centrarán en la protección de los colectivos vulnerables y la imposición de sanciones más severas a los conductores que propicien situaciones de riesgo mediante su comportamiento viario.

#### 4.8.2. Estructura

El Plan contiene 6 puntos principales, junto con la introducción o contexto:

El primer punto está orientado a los principales retos y objetivos planteados en el plan, así como los principales principios sobre los que se debería regir la Estrategia en cuestión.

El segundo punto aborda un estado de la cuestión a nivel nacional, dando algunos indicadores de accidentalidad estatales, así como factores influyentes y que hay que tener en cuenta o modelos de buenas prácticas en la materia.

Basándose en los análisis realizados, en el tercer punto se han establecido las líneas de actuación analizando qué colectivos tienen más riesgo o son más propensos a tener un accidente, sobre todo los conocidos colectivos vulnerables, los cuales representan un 47% de los fallecimientos y heridas que requirieron de hospitalización. En el Plan además se acompañan de explicaciones e indicadores, además de las medidas.

El cuarto punto detalla los tres principios o factores clave en los que se ha basado la estrategia así como las medidas en detalle de cada ámbito de intervención.

Los puntos 5 y 6 corresponden con las acciones alternativas y la metodología de la elaboración del Plan, respectivamente.

En la siguiente tabla se detallan las líneas de acción y las medidas:

#### 4.8.3. Líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	MEDIDAS, PROPUESTAS Y OBJETIVOS
Peatones	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar los elementos ‘amigables con peatones y ciclistas en caso de colisión’ de los vehículos mediante la introducción de pruebas más exhaustivas en la EuroNCAP y en la legislación europea.</li> <li>✓ Asegurar situaciones seguras de cruce.</li> <li>✓ Fomentar la introducción voluntaria de sistemas de detección de peatones en los vehículos de motor.</li> </ul>
Ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar el uso no obligatorio de sistemas de detección de ciclistas en los vehículos de motor.</li> <li>✓ Mejorar los elementos ‘amigables con peatones y ciclistas en caso de colisión’ de los vehículos mediante la introducción de pruebas más exhaustivas en la EuroNCAP y en la legislación europea.</li> <li>✓ Asegurar situaciones seguras de cruce.</li> <li>✓ Casco requerido en las bicicletas para los niños.</li> <li>✓ Establecimiento de formación para las bicicletas en las escuelas.</li> <li>✓ Mantenimiento de los carriles-bici.</li> <li>✓ Difundir información sobre el uso de las luces y elementos reflectantes en la bicicleta.</li> <li>✓ Difundir información sobre los ángulos muertos de los conductores.</li> </ul>

<p>Accidentes en los cuales solo un vehículo está implicado</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ En caso de que un coche se encuentre en el agua: requisitos para bloqueo de puertas, información, cambios en la infraestructura.</li> <li>✓ En curvas peligrosas, existencia de vallas-guías ‘amigables’ para los motoristas.</li> <li>✓ Introducción general del ESC – Control de estabilidad.</li> <li>✓ Medidas para los arceles.</li> </ul>
<p>Niños</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Casco requerido para los niños que monten en bicicleta.</li> <li>✓ Equipamiento de protección para los niños, así como información sobre SRI y pruebas.</li> <li>✓ Pruebas sobre ‘la mejor idea para mejorar la seguridad vial para los niños’.</li> <li>✓ Información sobre los ángulos muertos de los conductores.</li> <li>✓ Intercambio de buenas prácticas para un ambiente escolar adecuado.</li> </ul>
<p>Ancianos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pruebas sobre el diseño de una bicicleta estable y adecuada para personas mayores.</li> <li>✓ Difusión de información mediante la cooperación con asociaciones de mayores y otras organizaciones de la sociedad civil.</li> <li>✓ Mejorar la seguridad vial en los cruces de calle.</li> <li>✓ Información acerca de los medicamentos.</li> <li>✓ Mejorar las condiciones de desplazamiento de las personas mayores, reduciendo por ejemplo las distancias de casa al hospital o de casa a las tiendas.</li> </ul>
<p>Conductores noveles</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conducción supervisada.</li> <li>✓ Un nuevo y mejorado test de conducción.</li> <li>✓ Test práctico para scooters y microcars.</li> <li>✓ Grabación de la ruta (de modo voluntario) y descuento en el seguro.</li> <li>✓ Proyectos de alerta dirigidos a la gente joven y el tráfico.</li> <li>✓ Posibilidad de acceder gradualmente a la conducción de motocicletas mediante la tercera directiva sobre permiso de conducir.</li> <li>✓ Atención particular al control del tráfico.</li> </ul>
<p>Scooters, ciclomotores cuadriciclos ligeros</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Introducción de un test práctico.</li> <li>✓ Información y concienciación de los conductores de estos vehículos sobre un uso y comportamiento responsable.</li> </ul>
<p>Motociclistas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ En curvas peligrosas, colocación de vallas guía para los motociclistas.</li> <li>✓ ABS para las motocicletas.</li> <li>✓ Información sobre propuestas u opciones para mejorar la visibilidad y el código de conducta de los motociclistas durante la congestión del tráfico.</li> <li>✓ Realización de un plan específico.</li> </ul>

<b>Conducción bajo efectos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Para reincidentes, introducción del alcoholock.</li> <li>✓ Medidas sensibilizadoras sobre el alcohol y la conducción</li> <li>✓ Bajar los niveles de alcohol en la sangre.</li> <li>✓ Endurecimiento de los límites de alcohol en los procedimientos judiciales.</li> <li>✓ Legislación sobre las drogas y la conducción</li> <li>✓ Continuar realizando campañas de alcohol y conducción.</li> <li>✓ Difundir información a quienes consumen drogas de los riesgos y peligros a la hora de conducir.</li> <li>✓ Información sobre el uso de medicación y la conducción.</li> <li>✓ Información sobre la fatiga.</li> </ul>
<b>Velocidad inadecuada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Más control, como monitorización de rutas y detectores digitales de velocidad.</li> <li>✓ Medidas sensibilizadoras para un mejor comportamiento vial.</li> <li>✓ Para los conductores que excedan notoriamente los límites, emplear el ISA, o Adaptador Inteligente de Velocidad.</li> <li>✓ Vías intuitivas, límites verosímiles, vías estrechas, marcas viales más claras y bandas sonoras en los accesos a vías regionales.</li> <li>✓ Información sobre velocidades responsables en las vías con alto riesgo y en áreas edificadas.</li> </ul>
<b>Vías de 50 y 80 km</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Serán determinadas más tarde, consultando con los directores viales locales y regionales.</li> </ul>
<b>Camiones y vehículos de transporte de mercancías</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Estándares más rigurosos para los camiones, incluyendo medidas para los neumáticos.</li> <li>✓ Facilitar intercambio de información en materia de equipos adecuados de navegación para camiones.</li> <li>✓ Realizar un proyecto piloto con un sistema anti-accidente para camiones en el marco de Programa FileProof anti-congestión de tráfico.</li> <li>✓ Información sobre los ángulos muertos de los conductores de vehículos de mercancías.</li> <li>✓ Análisis exhaustivo de los accidentes cuya causa fueron los ángulos muertos o puntos ciegos, para realizar una mejor evaluación sobre la eficacia de las medidas.</li> <li>✓ Estimular el desarrollo y uso de criterios extra-estructurales en las redes regionales de transporte de mercancías.</li> </ul>
<b>Vehículos de reparto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incentivar a los conductores para que sigan con la formación conductora</li> <li>✓ Expandir el permiso B+E</li> <li>✓ Mejorar el uso de los cinturones de seguridad a través de difusión de información</li> <li>✓ Fomentar una cultura de la seguridad</li> <li>✓ Desarrollar, revisar e implementar un sistema de monitorización de velocidad que contenga un registro de incumplimiento de velocidad, advertencias cuando un conductor vaya a sobrepasar los límites y colocar el límite a 120 km/h.</li> </ul>

## 4.9.REP.IRLANDA-RoadSafetyStrategic2013 - 2020 4.9.2. Estructura

### 4.9.1. Introducción

En los años recientes, y con las iniciativas implementadas, el sistema viario irlandés se ha situado como uno de los más seguros de la Unión Europea, siendo así uno de los países con mayor progresión (ya que en años anteriores la situación no era tan positiva). Desde 1998 hasta aproximadamente 2011 se ha efectuado una reducción del 60% de los fallecimientos en accidentes, y en la actualidad es el quinto país más seguro de la UE. Es preciso mantener esta tendencia, proponiéndose como gran reto situarse entre una de las mejores naciones a nivel mundial en esta materia.

Como es natural, pretende hacer hincapié en las heridas graves, con el objetivo de alcanzar una cifra aproximada de 330 para el año 2020 y 124 fallecimientos, para evitar los costes que generan, el sufrimiento humano y para incentivar el uso de la bicicleta o del desplazamiento a pie, como una manera más segura de transporte.

Mediante esta estrategia a largo plazo, con colaboración tanto nacional como internacional y la consiguiente evaluación y valoración de la misma, ayudará a lograr tales objetivos, por lo que permitirá a Irlanda seguir esta tendencia positiva en materia de la seguridad vial.

El Plan consta de los siguientes puntos:

- Introducción
- Contexto y progresos, donde fundamentalmente abordan resultados y progresos de los anteriores Planes.
- Retos y objetivos planteados que se deberían intentar lograr con la finalización el Plan.
- Algunos indicadores basados en planes anteriores, relacionados con la accidentalidad y los principales ámbitos de intervención
- La metodología seguida para la elaboración del Plan.
- Factores y principios clave de éxito.
- El grueso del Plan, comprendido por los distintos tipos de medidas – educativas, de control, técnicas y de evaluación.
- Evaluación y seguimiento del Plan y anexos

A continuación se detallan las líneas de intervención y las 144 medidas sugeridas.

### 4.9.3. Líneas de acción

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
1-Seguridad del vehículo en el ámbito laboral
2-Adecuación médica para conducir
3-Conducción y drogas
4-Fatiga
Distracciones
5-Colectivos vulnerables
6-Peatones

7-Ciclistas
8-Niños
9-Ancianos
10-Motociclistas
11-Infraestructuras viarias
12-Cuidados y emergencias
13-Análisis y evaluación de datos
14-Investigación sobre accidentes

Se han establecido cuatro tipos de medidas: de educación y concienciación, destinadas a aumentar la sensibilización de los usuarios de la vía, así como sus aptitudes y actitudes para que el comportamiento vial adecuado esté asegurado; técnicas: relaciona-

das con el diseño de los vehículos y las infraestructuras viarias; de control: para prevención, supervisión y reducción de los efectos de las colisiones y de evaluación e investigación.

TIPO DE MEDIDA	MEDIDAS	ENTIDADES
De educación y concienciación	✓ Implementar campañas de concienciación con énfasis en los principales factores de los accidentes y colisiones, muertes y heridas graves para todos los usuarios de la vía y en particular para los de alto riesgo.	RSA
	✓ Integrar las campañas de sensibilización según las pautas policiales de la Guardia Civil Irlandesa ( <i>An Garda Síochána</i> ).	RSA
	✓ Empleo de nuevas técnicas e iniciativas mediáticas para dichas campañas, según el público a quien se dirijan. Desarrollo de una estrategia de difusión.	RSA
	✓ Dirigir una campaña de sensibilización para sensibilizar a los usuarios de por qué y cómo se establecen los límites de velocidad.	RSA
	✓ Campañas para fomentar el uso de los cinturones en transporte escolar.	RSA
	✓ Dirigir una campaña en EURO NCAP para informar sobre los requisitos o características del vehículo y la seguridad a la hora de adquirir un vehículo.	RSA
	✓ Actualizar las publicaciones que informan sobre los principales factores que causan las colisiones en vista de que los usuarios estén actualizados, así como para los alumnos en prácticas (inclusión en los test teóricos).	RSA

✓ Implementación de medidas específicas para colectivos vulnerables: cruces seguros para peatones; equipamiento personal de protección para ciclistas y motoristas y materiales de alta visibilidad para los mismos- de uso voluntario; concienciación de los peatones en estado de embriaguez; ángulos muertos de los vehículos pesados; usuarios y trabajadores en obras viales; jóvenes y ancianos	RSA
✓ Desarrollo y puesta en marcha de intervenciones de concienciación para los grupos de riesgo de 17 a 24 años de edad.	RSA
✓ Supervisar la implementación de directrices para ayudar e indicar a los anunciantes que representen una imagen positiva del comportamiento vial seguro y evitar mostrar un comportamiento inseguro y agresivo.	RSA
✓ Desarrollo de un código de prácticas para informar a los vendedores y a los padres sobre la instalación apropiada de los SRI según los requisitos legales.	RSA
✓ Actualización del programa de sensibilización de los peligros de la fatiga y trastornos del sueño.	RSA
✓ Garantizar la accesibilidad a estos materiales vía Internet, en un mínimo de 500 edificios públicos del país.	RSA
✓ Desarrollar, diseminar e implementar unas directrices nacionales sobre la adecuación médica a conducir para profesionales médicos de categoría 1 y los conductores de categoría 4.	RSA/NPOTM
✓ Integrar eventos internacionales en materia de seguridad vial en planes de seguridad vial a nivel local y nacional.	RSA
✓ Premios anuales de seguridad vial reconociendo los méritos en el ámbito.	RSA
✓ Llevar a cabo una campaña escolar sobre seguridad vial para concienciar a los niños de la importancia de la seguridad vial y la seguridad escolar.	RSA
✓ Organizar una Semana Irlandesa de la Seguridad Vial, anualmente, con eventos nacionales y locales con el propósito de sensibilizar.	RSA
✓ Promover la cooperación entre norte y sur de Irlanda en materia de sensibilización para la seguridad vial y realización de campañas conjuntas.	RSA
✓ Implementación de un programa integrado de seguridad vial, en cooperación con la Guardia Civil de Irlanda (An Garda Siochana) para preescolar, primaria, secundaria y otros programas de educación.	RSA/AGS
✓ Revisar todos los recursos escolares sobre seguridad vial y continuar con todos ellos como componente de los programas educativos.	RSA
✓ Puesta en marcha de una estructura a nivel regional dirigida por la Oficina de Seguridad Vial regional para coordinar e implantar estos programas de concienciación a nivel regional y local.	RSA
✓ Actualizar el Programa Streetwise para que refleje los cambios realizados al Junior Cycle Syllabus, incluyendo casos de primeros auxilios, como componentes del nuevo Junior Certificate Programme de Irlanda.	RSA
✓ Puesta en marcha de acciones de concienciación y educación dirigidas a los colectivos con discapacidad.	RSA

✓ Promover la implementación de las directrices de seguridad vial 'Let's go' para primaria y secundaria.	RSA
✓ Desarrollar una guía estandarizada para reducir los riesgos de seguridad vial en las compuertas de los colegios e implementarlo a nivel nacional.	RSA
✓ Fomentar e instar a las organizaciones que firmen y se comprometan con la Carta Europea de Seguridad Vial e informar y reportar sobre sus acciones anualmente.	RSA
✓ Desarrollo e implementación de una categoría ADI (Approving Driving Instructors) para dar formación inicial para conductores de categoría BE.	RSA
✓ Desarrollo e implementación de un programa para iniciación a los conductores de categoría W (tractores).	RSA
✓ Introducir campañas de concienciación que promuevan el uso de equipamiento personal de protección para colectivos vulnerables y que fomenten la realización de modos saludables de transporte, como caminar o ir en bicicleta.	RSA
✓ Desarrollo de un programa estandarizado de formación para la seguridad vial para niños e intentar hacerlo disponible en el mayor número de colegios posible.	DTTAS/RSA
✓ Desarrollo de un programa de formación inicial y periódica obligatoria para profesores de conducción.	RSA
✓ Introducir medidas para asegurar que los portadores del permiso provisional realicen un test de conducción antes de obtener dicho permiso.	RSA
✓ Desarrollar una red de formadores y asesores acreditados en materia de la conducción que apoyen en la toma de decisiones sobre la aptitud médica para conducir.	RSA
✓ Introducir campañas de concienciación sobre los peligros de la distracción al volante, sobre todo el manos libres.	RSA
✓ Desarrollo de un programa de estándares de para el personal dedicado a la conducción de vehículos de emergencia.	RSA
✓ Desarrollo, introducción y supervisión de la implementación de dichos estándares y el mantenimiento del registro de conductores cualificados.	RSA
✓ Revisar, actualizar y ampliar el programa GDL (Graduated driver license), incluyendo nuevos requisitos para alcanzar y mejorar la progresión del aspirante, conductores noveles y otros conductores durante la fase provisional o de prueba.	RSA
✓ Cooperar con le ITIA (Asociación Irlandesa de la Industria del Neumático) para concienciar a los conductores sobre la importancia de la seguridad de los neumáticos y su mantenimiento y revisión. Se plantean dos campañas conjuntas anuales.	RSA
✓ Cooperar con el SIMI (Sociedad Irlandesa de la Industria del Motor) para concienciar a los conductores sobre la importancia del mantenimiento del vehículo y la preparación del mismo para condiciones climatológicas adversas. Se plantean también dos campañas anuales en conjunto.	RSA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cooperar con la IIF (Federación Irlandesa de Seguro) para promover el cumplimiento con las normativas del permiso de conducir y relacionadas con la modificación de los vehículos. Llevar a cabo campañas y emplear las bases de datos de clientes para asegurarse de que cada portador del permiso cubierto por una política de seguros reciba asesoramiento en dicha normativa (del permiso de conducir).</li> <li>✓ Cooperar con el Consejo de Alquiler de Coches de Irlanda para promover la seguridad vial en los turistas y visitantes que usen vehículos alquilados (comprobar que dichos vehículos son seguros y poseen información y elementos de seguridad).</li> <li>✓ Establecer un Grupo Colaborativo de Trabajo en Seguridad Vial en cada autoridad local para coordinar la política de seguridad vial y su implementación a nivel local.</li> <li>✓ Cada grupo colaborativo antes mencionado elaborará y publicará un plan de acción y lo publicará una revisión anual del progreso.</li> <li>✓ Garantizar que todos los empleados son conscientes de los requisitos legales para notificar a la Autoridad de Salud y Seguridad HSA colisiones en el que un usuario de la vía haya estado implicado durante el curso de su periodo laboral, además de la publicación de los datos en los volúmenes y bases de datos, informando sobre su cumplimiento.</li> <li>✓ Informar y publicar datos anuales sobre las colisiones en el área de trabajo, muertes y heridos, al Eurostat.</li> <li>✓ Desarrollar un programa nacional para acondicionamiento de la carga en la carretera y en el establecimiento de trabajo.</li> <li>✓ Trabajar con grupos de víctimas para informar sobre el desarrollo y la implementación de apoyo e información de ayuda para aconsejar e informar a las familias afectadas.</li> <li>✓ Trabajar con el Irish Rail y la Comisión de Seguridad del Ferrocarril para sensibilizar a los usuarios de la vía sobre la actuación adecuada en un paso a nivel.</li> <li>✓ Trabajar con las compañías de gestión de flotas para asegurarse que las puntuaciones de la NCAP en materia de seguridad de vehículos se están teniendo en cuenta a la hora de la adquisición de los vehículos.</li> <li>✓ Cooperar con instituciones públicas y privadas para asegurarse de que la seguridad vial es un factor clave en la especificación de los servicios y documentos sensibles, al considerar la provisión de bienes y servicios.</li> </ul>	<p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>CCMA</p> <p>CCMA</p> <p>HSA</p> <p>HSA</p> <p>HSA</p> <p>HSA</p> <p>RSA/Irish Rail</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p>
Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ampliar las medidas relativas a inspección de la seguridad vial y gestión del tráfico en la Directiva Europea de Gestión de la Seguridad en las Infraestructuras Viarias 2008/96CE, para que se apliquen en toda la red nacional de carreteras.</li> <li>✓ Llevar a cabo 150 reordenamientos y reestructuraciones menores en la red de carreteras por el año 2020.</li> <li>✓ Poner en marcha planes de seguridad en zonas de alto riesgo en carreteras locales y regionales.</li> <li>✓ Desarrollar directrices sobre bordes de la carretera que ‘perdonen el error humano’.</li> </ul>	<p>NRA</p> <p>NRA</p> <p>LAS</p> <p>NRA</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dotación de al menos 5 nuevas áreas de servicio adyacentes a la autopista, para 2020.</li> <li>✓ Informar sobre el número de puntos de control equipados y designados para vehículos comerciales y sus conductores para su inclusión en el Informe Anual de Estrategia de Seguridad al Ministro de Transporte, Turismo y Deporte.</li> <li>✓ Cada autoridad local publicará o actualizará su plan de prioridades en la construcción y mantenimiento de vías, anualmente.</li> <li>✓ Revisar que los vehículos sean aptos para circular por las vías para determinar la seguridad y los costes de beneficios en caso de incluir pruebas de aptitud de circulación.</li> <li>✓ Incrementar del 88 al 95% el porcentaje de las calzadas de la red nacional de carreteras que se mide por encima del nivel de investigación en el estudio anual SCRIM (resistencia al deslizamiento).</li> <li>✓ Incrementar de 84 a 90% el porcentaje de la red nacional de carreteras en donde las condiciones de la calzada, medidas por índices anuales, se caracterizan por encontrarse en un estado mejor, o razonable.</li> <li>✓ Revisar la legislación para controlar la reintroducción de vehículos abandonados, no adecuados para la circulación en vías públicas y para controlar su reparación y vuelta al uso de los vehículos abandonados por cuestiones monetarias.</li> <li>✓ Mejorar la normativa de los vehículos agrícolas en las vías implementando las recomendaciones de la revisión de 2008 del uso de los vehículos agrícolas en vías públicas.</li> <li>✓ Investigar las tecnologías de seguridad emergentes como 'in-road' e 'in vehicle' y hacer recomendaciones sobre su implementación.</li> <li>✓ Reducir el número de puntos de acceso fuera de las áreas con límite velocidad en un 5%.</li> <li>✓ Revisar y hacer recomendaciones en relación al estándar de la industria de servicio de vehículos, en particular en relación al mantenimiento de vehículos y reparaciones y la provisión y adecuación de los componentes y requisitos de la vigilancia de mercado.</li> <li>✓ Implementar medidas para asegurar una implementación a tiempo del servicio e-call, mediante tres grupos skateholder, la industria de la automoción, operadores de la red móvil y los servicios públicos de emergencia, en línea con la normativa europea.</li> <li>✓ Revisar y determinar el método más apropiado de evitar que se realice clocking en los cuentakilómetros (y otros fraudes), para poder observar e investigar más sobre los vehículos mediante los datos disponibles en el mismo.</li> </ul>	<p>NRA</p> <p>RSA</p> <p>LAS/CCMA</p> <p>RSA</p> <p>NRA</p> <p>NRA</p> <p>DTTAS</p> <p>DTTAS</p> <p>RSA</p> <p>NRA</p> <p>RSA</p> <p>DTTAS</p> <p>RSA</p>
Aplicación y fortalecimiento de la ley	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Publicación e implementación de un plan anual de vigilancia en las vías.</li> <li>✓ Llevar a cabo operaciones de aplicación de la legislación de tráfico haciendo hincapié en las infracciones de seguridad como: velocidad inadecuada, alcohol, drogas y conducción, no uso del casco o el SRI, uso el móvil.</li> <li>✓ Mantener una estructura policial del control del tráfico (Garda Traffic Corps) e informar anualmente sobre el número de efectivos.</li> </ul>	<p>AGS</p> <p>AGS</p> <p>AGS</p>

✓ Continuar con la externalización de la operación de las cámaras de seguridad para producir 6000 horas de ejecución mensual para el final de 2015.	AGS
✓ Revisar la efectividad de esta externalización para decidir si continuar con ello tras 2015.	AGS
✓ Informar sobre el número de test de alcohol en aire espirado realizados en los puntos de control obligatorio.	AGS
✓ Normativa para implementar test de intoxicación para los conductores.	DTTAS
✓ Informar sobre el número de test realizados.	AGS
✓ Legislar para introducir una tolerancia cero contra las drogas y la conducción.	DTTAS
✓ Legislar para implementar test químicos para drogas.	DTTAS/MBRS
✓ Llevar a cabo estudios de viabilidad sobre la introducción de un plan de detección y reparación de defectos comunes en los vehículos, como en las luces, neumáticos gastados, espejos rotos...	DTTAS
✓ Evaluar la eficacia de introducir controles de aptitud de circulación en los vehículos de carga ligeros en puntos de control en las inmediaciones de la carretera.	AGS/RSA
✓ Poner en marcha y aplicar nuevas obligaciones de mantenimiento para operadores comerciales de vehículos incluyendo una declaración propia de los operadores de dichos vehículos.	RSA
✓ Desarrollo y puesta en marcha de una estrategia eficaz y consensuada para vehículos largos comerciales y conductores, en materia de aptitud para circular, horas de conducción, tacógrafo y licencias demostrando que el número de vehículos chequeados se incrementa. Ir revisando estas estrategias.	AGS/RSA
✓ Poner en marcha un acercamiento basado en el riesgo para el cumplimiento de las horas de conducción y las infracciones relacionadas con la inspección técnica relativas a los vehículos pesados comerciales, que se aplicaría a los conductores menos conformes con el cumplimiento de estos requisitos y se apoyaría a los conductores que respetasen dichos requisitos.	AGS/RSA
✓ Revisar y actualizar el sistema de sanciones para asegurarse de que las sanciones son relevantes y proporcionadas, para decidir se modificar o eliminar algunas, o bien añadir nuevas, en relación a los problemas emergentes en materia de seguridad vial, con particular importancia en los usuarios vulnerables y conductores.	DTTAS
✓ Establecer un nuevo sistema de valoración del riesgo que incorporará una serie de pruebas de inspección técnica de los vehículos comerciales en dicho sistema de valoración, como indica la normativa de la RSA – Act 2012 – Commercial Vehicle Roadworthiness.	RSA
✓ Desarrollar protocolos para compartir datos con otras agencias en vistas de compartir conocimiento e información para informar apropiadamente.	RSA
✓ Revisar las políticas de licencia de operadores de transporte en carretera para evaluar si los operadores autónomos deberían ser incluidos.	DTTAS

✓ Dirigir un estudio de viabilidad para integrar datos relacionados con colisiones en la aplicación del sistema de valoración de riesgo de los vehículos.	RSA
✓ Publicar la revisión de los límites de velocidad y poner en marcha recomendaciones.	DTTAS
✓ Legislar para, en materia de consejo legal, y para implementar el uso de cámaras de velocidad media en los tramos o ubicaciones específicas incluyendo el Port Tunnel de Dublín y en obras en la vía.	DTTAS
✓ Legislar para extender el uso de las notificaciones de importe fijo a otras infracciones como las relacionadas con los ciclistas y las horas de los conductores.	DTTAS
✓ Revisar la viabilidad de sanciones alternativas como cursos de formación y sensibilización para operadores de vehículos comerciales y conductores.	RSA
✓ Llevar a cabo un informe de viabilidad para el establecimiento de un programa independiente de evaluación técnica post-colisión para revisar casos de heridas graves para incluirlo en inspecciones in situ.	DTTAS
✓ Legislar para la expansión de los poderes estatutarios para la aplicación de la RSA para permitir que los requisitos del Certificado de Competencia Profesional del conductor sean aplicados en los chequeos en las vías.	DTTAS
✓ Desarrollo de directrices para las organizaciones y para endurecer las medidas de seguridad vial en todos los aspectos a considerar cuando se organizan eventos públicos en las vías nacionales.	RSA
✓ Revisar las regulaciones del Certificado de Competencia profesional del conductor (CPC) para asegurarse de que las medidas de aplicación más efectiva estén disponibles.	RSA
✓ Revisar y hacer recomendaciones en los sistemas requeridos para controlar y mejorar los estándares de las modificaciones en los vehículos que se encuentran en servicio (modificación post-registro).	RSA
✓ Garantizar que la calidad del trabajo llevado a cabo por los técnicos de mantenimiento y reparación sea de un mínimo estándar de calidad de modo que los propietarios de los vehículos y el público general se puedan asegurar de que los vehículos en circulación cuenten con unos estándares mínimos de seguridad.	RSA
✓ Dirigir una revisión de la actual red de carreteras con objeto de apoyar una modificación y ampliación que permita incluir a vehículos de carga muy largos y pesados.	NRA
✓ Poner en marcha un proceso de detención, almacenamiento, eliminación y venta de vehículos incautados durante inspecciones viales de la RSA o las autoridades policiales.	RSA/AGS
✓ Integrar los datos del NCT (National Car Test) y la prueba de inspección técnica de vehículos comerciales en un sistema de Transporte Inteligente de la policía nacional irlandesa (An Garda Síochána).	RSA/AGS
✓ Promover un mejor uso del plan de supervisión de tráfico de la policía nacional irlandesa.	AGS
✓ Llevar a cabo campañas de concienciación y control vial a los trailers para asegurarse de que cumplan con la normativa.	RSA/AGS

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Establecer la obligatoriedad de un kit de emergencia, con equipo de primeros auxilios, chaleco de alta visibilidad, triángulos de preseñalización y una linterna, a partir de 2014.</li> <li>✓ Legislar, previo estudio y recomendaciones legales, para prevenir que personas que superen la tasa de alcohol permitida vayan de acompañante de un conductor novato, en pruebas.</li> <li>✓ Legislar, previo estudio y recomendaciones legales, para poner en marcha cursos de rehabilitación y sensibilización a la hora de conducir como sentencias judiciales alternativas a los infractores.</li> <li>✓ Llevar a cabo, en materia de vehículos comerciales, de acciones de aplicación legal para actividades transfronterizas, en cooperación con Irlanda del Norte.</li> <li>✓ Meditar la introducción de nueva legislación para prohibir actividades de alto riesgo.</li> </ul>	<p>DTTAS</p> <p>DTTAS</p> <p>DTTAS</p> <p>RSA/AGS</p> <p>DTTAS</p>
<p><b>Evaluación e investigación</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Informar al Ministerio de Transporte, Turismo y Deporte anualmente sobre el progreso del presente Plan.</li> <li>✓ Mantener el Comité Ministerial en Seguridad Vial para evaluar el progreso del presente Plan.</li> <li>✓ Dirigir una evaluación a medio plazo del presente Plan in 2016, incorporando una revisión de los focos estratégicos y acciones.</li> <li>✓ Comenzar una evaluación del plan tras su publicación.</li> <li>✓ Llevar a cabo estudios anuales de velocidad, uso del cinturón y otros comportamientos viarios, con la consiguiente publicación de los resultados anualmente.</li> <li>✓ Revisar el formato y el contenido de la publicación anual sobre colisiones en la carretera y promover un mejor empleo de dichos datos.</li> <li>✓ Establecer la definición de heridas graves que serán empleadas en la colección de datos sobre heridas graves y en la puesta en marcha de focos estratégicos para reducirlas.</li> <li>✓ Almacenar datos sobre heridas graves en el contexto del Estudio Nacional de Salud y Bienestar.</li> <li>✓ Mejorar la grabación, almacenamiento y análisis de los datos sobre colisiones.</li> <li>✓ Difundir datos del número de accidentes donde la muerte se haya debido a intoxicación de alcohol o drogas.</li> <li>✓ Llevar a cabo un estudio de viabilidad para ampliar el Índice Nacional de muertes relacionadas con las drogas para recolectar todos los datos de fatalidades de los archivos de investigación de víctimas mortales.</li> <li>✓ Empezar un análisis de coste-beneficio para el uso del alcoholock como sanción para reincidentes.</li> <li>✓ Revisión de los tiempos máximos de conducción para conductores profesionales no sujetos a las reglas del tacógrafo para determinar los riesgos de colisión y hacer recomendaciones.</li> </ul>	<p>RSA</p> <p>DTTAS</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>DoH/RSA</p> <p>RSA/AGS</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p> <p>RSA</p>

✓ Investigar y publicar un informe de los costes económicos que surgen como resultado de la congestión del tráfico debido a colisiones.	RSA
✓ Evaluar el uso de los dispositivos de muestra en pantalla de consumo de drogas.	MBRS
✓ Desarrollo de una estrategia de investigación en seguridad vial en las instituciones de tercer nivel para incluir una investigación de monitorización y evaluación de la presente Estrategia.	RSA
✓ Explorar el potencial de un tercer nivel de cualificación en seguridad vial.	RSA
✓ Estimar gastos en seguridad vial para informar de ello en el Informe Anual de Estrategia de Seguridad Vial.	RSA
✓ Poner en marcha un programa de investigación que informe sobre los beneficios del programa de reforma de las inspecciones de técnicas de vehículos comerciales y los esfuerzos de aplicación.	RSA
✓ Establecer una evaluación tecnológica para evaluar tecnologías emergentes en materia de seguridad vial y aconsejar y asesorar sobre cómo implementarla en Irlanda.	RSA
✓ Presentar una conferencia internacional anual en materia de seguridad vial para estar al día y revisar el desarrollo de las mejores prácticas.	RSA
✓ Presentar un seminario académico anual con el foco en evaluar la información específica que refleje potenciales problemas en estas 'buenas prácticas' en materia de seguridad vial y que informe sobre políticas futuras.	RSA
✓ Participar en los Programas Europeos de Investigación Internacional en Seguridad Vial.	RSA, NRA
✓ Poner en marcha las directivas EUCARIS (European Car Driving License Information System) y Prüm (programa de intercambio de datos europeos), para el apoyo de intercambio de datos relativos a infracciones de tráfico y vehículo entre los Estados Miembros.	DTTAS
✓ Evaluar el coste y beneficio de la reducción del VAT (equivalente al Impuesto de Valor Añadido) del equipamiento de protección personal como SRI, equipo para motoristas para incentivar su uso.	RSA
✓ Evaluar el coste y el beneficio de incentivar la adquisición de dispositivos del vehículo y el equipo de protección personal los cuales se ha demostrado que impactan positivamente en la seguridad vial.	RSA
✓ Evaluar los beneficios del establecimiento de un Registro Nacional de Lesiones (National Trauma Registry) y publicar recomendaciones.	DOH
✓ Desarrollar medios más efectivos para medir la exposición al riesgo para la seguridad vial sobre todo en el área de kilómetros realizados.	RSA
✓ Colaborar con la Federación Irlandesa de Seguro y la Oficina de Seguro del Motor de Irlanda para realizar una investigación más profunda en las causas de las colisiones y otras variables determinantes.	RSA
✓ Desarrollar una cualificación profesional para la RSA y las Oficinas de Promoción de la Seguridad Vial para mejorar la calidad del servicio al público.	RSA

✓	Informar sobre la puesta en marcha de un tiempo de respuesta de emergencia para llamadas de emergencia críticas en línea con las recomendaciones de la HIQA (Health Information and Quality Authority) de 8 minutos en el 75% de los casos.	DoH/HSE
✓	Informar sobre la puesta en marcha de un tiempo de respuesta de emergencia para llamadas de emergencia críticas en línea con el National Policy Document 'Keeping Communities Safe. A framework for fire safety in Ireland.	DECLG
✓	Apoyar el desarrollo de un modelo de cuidados de emergencia para víctimas de colisiones incluyendo cuidados en los hospitales y antes de su ingreso en los hospitales, que dote de una respuesta de emergencia apropiada que refleje las mejores prácticas con objeto de aumentar las posibilidades de supervivencia de las víctimas fatales.	HSE/DECLG
✓	Identificar potenciales asociaciones filantrópicas que puedan aportar financiación para mejorar y aumentar la seguridad vial.	RSA
✓	Trabajar con la Federación Irlandesa del Seguro para garantizar un mejor acceso a los datos relativos a seguridad vial en materia de heridas leves y graves.	RSA

#### ORGANIZACIONES IRLANDESAS RESEÑADAS

- RSA: *Road Safety Authority*– Autoridad para la Seguridad Vial
- NPOTM: *National Programme Office for Traffic Medicine*– Oficina para Programa Nacional de Medicina del Tráfico.
- AGS: *An Garda Síochána* – Policía Nacional
- DTTAS: *Department of Transport, Tourism and Sport*–Departamentode Transporte, Turismo y Deporte
- CCMA: *Contact Centre Management Association*– Centro de Asociación de Gestión de Contactos
- HSA: *Health and Safety Authority*– Autoridad para la Salud y la Seguridad
- Irish Rail–Asociación del Ferrocarril de Irlanda
- NRA: *National Roads Authority*–Autoridad Nacional de Carreteras
- LAs: Local Authorities
- MBRS: *Medical Bureau of Road Safety*– Oficina

#### Médica de Seguridad Vial

- DoH: *Department of Health*–Departamentode Salud
- HSE: *Ireland's Health System*–Sistema Irlandés de Salud
- DECLG: *Department of the Environment, Community and Local Government*–Departamentode Medioambiente, Comunidad y Gobierno Local.

### 4.10. NORUEGA - Norwegian National Plan of Action for road traffic safety - 2014 - 2017 (Versión corta)

#### 4.10.1. Introducción

El presente Plan está basado en el Plan Noruego de Transporte, comprendido entre los años 2014 y 2023, del cual se han extraído los niveles de prioridad y retos. El objetivo del mismo es lograr los retos que se han planteado, establecer medidas que se implementarán en el curso de la estrategia, para alcanzar una cifra de no más de 500 fallecimientos y heridos graves en el año 2024, reduciendo la media en el período 2008-2011 en un 50%.

La estrategia está basada en varios niveles:

- **Visión cero:** ponernos en el supuesto no hay heridos graves ni fallecimientos. Es considerada como una visión y no una meta.
- **Indicadores:** como se ha apuntado, se pretende lograr no más de 500 fallecidos y heridos graves en 2024 y por el año 2018 se estima que, de implementar bien la estrategia, la cifra de heridos graves y fallecidos no excederá de 680. A todo ello, hay que enfrentarse al aumento del volumen del tráfico, que incrementa las posibilidades de accidente, por lo que hay que prestar mucha atención al respecto. Los indicadores se dividen en vehículos, red de carreteras y usuarios de la vía.

pequeño resumen de las medidas junto con la metodología de elaboración.

- El segundo apartado está orientado a las tendencias y las previsiones realizadas sobre distintos indicadores de seguridad vial, para tenerlas identificadas y en base a las cuales se han diseñado las pertinentes medidas del Plan.
- El tercer punto desarrolla con detalle las distintas medidas de los distintos ámbitos de intervención, los cuales se detallan en la tabla de abajo.
- El cuarto punto aborda un resumen, en esta versión acortada, las estrategias, en líneas generales, a nivel municipal, regional o local.
- El quinto punto cita las entidades no gubernamentales que han participado en el Plan.
- El sexto punto realiza una previsión de la situación para el siguiente periodo de actuación 2018-2023.

#### 4.10.2. Estructura

El Plan contiene seis apartados:

- El primer apartado está dedicado a dar indicadores de accidentalidad y la visión, así como un

#### 4.10.3. Líneas de acción

TIPO DE MEDIDA	MEDIDAS	ENTIDADES
1-Usuarios de la vía	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Información y campañas                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de una nueva campaña de velocidad dirigida a jóvenes y adultos jóvenes.</li> <li>• Desarrollo de una nueva campaña sobre el cinturón de seguridad.</li> <li>• Colaboración de la NPRA con otros organismos para fomentar el uso del cinturón en vehículos pesados.</li> <li>• Cursos sobre SRI.</li> <li>• Continuación de la campaña 'Rear-facing is the safest'.</li> <li>• Puesta en marcha de actividades locales en una jornada denominada 'National safety reflection day'.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Norwegian Public Roads Administration (NPRA en adelante).</li> <li>NPRA</li> <li>NPRA</li> <li>Norwegian Council for Road Safety (NCRS)</li> <li>NCRS</li> <li>NCRS</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Control y evaluación sobre los elementos reflectantes en peatones y toma de medidas.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la web reflekressurs.no entre diseñadores y estudiantes para la integración de elementos reflectantes en la ropa.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de una campaña para nuevos cascos de bicicleta.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuación de la campaña 'Share the road'.</li> </ul>	NPRA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realización de estudios para prevenir las distracciones como causa de accidentalidad.</li> </ul>	NPRA
✓	Formación	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dotación y compilación de material sobre seguridad vial, de apoyo, en la educación básica elemental.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trabajar para aumentar el porcentaje de escuelas primarias y secundarias que incluyen la educación vial en sus planes.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inclusión en las escuelas de profesionales sobre seguridad vial.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de material digital para bicicletas, pruebas de bicicletas y distribución de la información en las escuelas.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crear material sobre las bicicletas dirigido a los niños y su distribución en las escuelas.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intentar asegurarse de que al menos un 25% de las escuelas secundarias en Noruega ofrezca cursos sobre tráfico tras la finalización del presente plan.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compilación de material para dichos cursos.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avanzar en el desarrollo de un programa llamado 'Real Life Auto-program' y trabajar para que se incrementen sus usuarios.</li> </ul>	NCRS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ponerse en contacto con profesores de escuelas primarias y secundarias para ofrecer cursos y apoyo.</li> </ul>	NCRS
✓	Desarrollo de formación al conductor y los test prácticos.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>La NPRA trabajará para comunicar la importancia de la formación intensiva práctica en colaboración con las autoescuelas, padres y alumnos. Se plantea subir la media de 100 horas a 140 horas.</li> </ul>	NPRA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de aplicaciones con directrices formativas, con opción de grabar las prácticas.</li> </ul>	NPRA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación de los requisitos más altos para profesores de tráfico que no posean un grado en ello.</li> </ul>	NPRA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación de medidas que garanticen que los test de conducir sean de calidad, mediante una formación más exhaustiva para los examinadores.</li> </ul>	NPRA

<p>✓ Medidas dirigidas a jóvenes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de cursos obligatorios combinados con nuevas tecnologías para los vehículos, para aquellos que perdieron su permiso de conducir durante el periodo de prueba.</li> <li>• La Policía dará prioridad al control de los conductores jóvenes temerarios cuyo permiso ha sido suspendido.</li> <li>• Desarrollo de un método de comunicación entre jóvenes para compartir su experiencia.</li> <li>• Contactar con aseguradoras en vistas de establecer pautas para reducir accidentes en el colectivo joven.</li> <li>• Inicio de una evaluación colectiva del trabajo sobre los accidentes y los jóvenes con el propósito de saber qué medidas son más eficaces.</li> </ul>	<p>NPRA Y NCRS</p> <p>Policía</p> <p>NCRS</p> <p>NCRS – NPRA</p> <p>NCRS – NPRA</p>
<p>✓ Medidas dirigidas a mayores</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de medidas para fomentar la participación en los cursos de conductores mayores de 65.</li> <li>• Se considerará si dicho curso debe ser obligatorio para conductores de +75.</li> <li>• Revisión de la legislación para permisos de conducir en vistas a mejorar los requisitos, de acuerdo a las opiniones de psicólogos, ópticos médicos...</li> <li>• Desarrollo de cursos sobre seguridad que se impartirán, como posibilidad, en centros para mayores. Se pone el foco en mayores que sean peatones.</li> <li>• Implementación de un proceso, siguiendo el modelo sueco en materia de usuarios mayores.</li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>Norwegian Directorate of Health</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p>
<p>✓ Medidas para motociclistas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puesta en marcha de una jornada anual sobre la seguridad del motociclista, en cada región.</li> <li>• Evaluación de la posibilidad y consecuencias de subir la edad mínima permitida para adquirir el permiso A1 de los 16 a los 18 años.</li> <li>• Puesta en marcha de la creación de equipos de expertos sobre seguridad y motocicletas para concienciar y crear una cultura de valores seguros.</li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p>
<p>✓ Medidas para inmigrantes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar que los programas introductorios contengan información relativa al sistema noruego de obtención del permiso, normas viales, SRI, normativa...</li> <li>• Integración de la seguridad vial dentro del curso ‘Norwegian and Social Science’.</li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA – Ministry of Education and Research – Ministry of Children, Equality and Social Inclusion</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparación de los materiales relativos a seguridad vial en varios idiomas y su posterior distribución, entre otros, en los colectivos inmigrantes.</li> <li>• Proyecto piloto en materia de acondicionar niños en los automóviles, dirigido para inmigrantes.</li> <li>✓ Medidas dirigidas a conductores profesionales             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión de un currículo que comprenderá tanto la formación ordinaria como la formación a conductores profesionales.</li> <li>• En colaboración con la industria del taxi, se revisarán requisitos para el desarrollo de aptitudes profesionales relativas a los taxistas.</li> <li>• Evaluación sobre la implementación de requisitos de formación vocacional para conductores profesionales de transporte de mercancías u otros.</li> <li>• Revisión del modelo de formación tras la obtención de la acreditación para conductores de vehículos de emergencia.</li> </ul> </li> <li>✓ Normativa referida al comportamiento del usuario de la vía             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se elaborarán estudios sobre la necesidad de tratar a las vías municipales como vías con prioridad de actuación. Se iniciará la implementación en aras de conseguir una práctica uniforme en el ámbito nacional.</li> <li>• Revisión de los efectos de prohibir las bicicletas en las aceras.</li> <li>• Evaluación sobre si endurecer los requisitos sobre la acreditación mediante certificados médicos que eximan a motoristas y pasajeros de emplear el cinturón.</li> </ul> </li> </ul>	<p>NPRA – Ministry of Education and Research – Ministry of Children, Equality and Social Inclusion</p> <p>NCRS</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>Norwegian Directorate of Health - NPRA</p>
<p>2-Medidas de control</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Control y aplicación             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de pruebas por parte de las autoridades policiales de equipamiento de control de velocidad empleando una combinación de detección del punto donde ocurrió y el registro automático de la infracción.</li> <li>• Evaluación de los efectos de la Sección Automática de Control de Velocidad.</li> <li>• Semanas de control anuales sobre alcohol y conducción.</li> <li>• Las autoridades policiales adquirirán equipos de prueba para detectar la presencia de drogas.</li> </ul> </li> <li>✓ Inspecciones vehiculares             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspecciones de los frenos en al menos un 10% de los vehículos pesados, así como el ABS y su correcto funcionamiento.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Autoridades policiales</p> <p>NPRA</p> <p>Autoridades policiales</p> <p>Autoridades policiales</p> <p>NPRA</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de sistemas de reconocimiento automático del número de matrícula para identificar infractores sospechosos.</li> <li>• La NPRA y la policía determinarán si las normativas actuales permiten nuevas tecnologías de inspección. Se realizarían modificaciones legales, en caso de ser necesarias.</li> <li>• Para evitar la ocultación de los frenos ineficaces en las inspecciones, se comenzará a hacer uso de la termografía en las inspecciones.</li> <li>✓ Supervisión             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión de las normativas sobre la supervisión en vistas de introducir una mejor base legal para ello, analizando la posibilidad de incluir sanciones y repercusiones más eficaces.</li> </ul> </li> <li>✓ Sanciones             <ul style="list-style-type: none"> <li>• La NPRA evaluará el efecto de los cambios de los criterios de suspensión de los permisos de conducir debido a violaciones de límites de velocidad.</li> <li>• Promover una base legal más clara para detener los vehículos de motor cuyo conductor sea no residente en los Países Escandinavos con el propósito de cubrir multas y costes legales por infracción de los mismos.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Autoridades policiales</p> <p>NPRA - Policía</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA - Policía</p>
<p>3-Medidas destinadas a vehículos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Normativa y requisitos técnicos             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación sobre la necesidad de una revisión de las normativas pertenecientes al transporte seguro de la carga y ver si es necesario redactar requisitos para el acondicionamiento de la carga en vehículos de pasajeros.</li> <li>• La NPRA aclarará la responsabilidad del acondicionamiento de la carga, del equipo empleado para acondicionarla y de los dispositivos de agilización asociados a los transportes de distintos tipos de carga.</li> <li>• Desarrollo y uso de una aplicación móvil para ayudar al acondicionamiento de la carga.</li> <li>• Evaluación de requisitos más riguroso para los neumáticos de invierno en vehículos pesados, de acuerdo a la normativa ECE 117.</li> </ul> </li> <li>✓ Motonieves             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión del permisos dedicados a motonieves.</li> <li>• Análisis y mejora de los tramos de intersección donde circulan y cruzan los vehículos especiales para la nieve.</li> <li>• Evaluación de la posibilidad de redactar requisitos aparte para la formación del permiso de conducir de vehículos ATV.</li> </ul> </li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de sucesos y accidentes entre estos tipos de vehículos.</li> <li>✓ Sistemas de Transporte Inteligente</li> <li>• Puesta en marcha de actualizaciones de las bases de datos de límites de velocidad para las vías públicas en la national Road Database.</li> <li>• Evaluación de los requisitos para señalar los límites de velocidad con vistas a futuros sistemas de reconocimiento de matrícula.</li> <li>• Evaluación sobre la introducción del alcoholock en los vehículos de prácticas.</li> <li>• Se promoverá requisitos estatutarios para el alcoholock en el transporte escolar.</li> <li>• Se plantea hacer que el alcoholock sea de obligatorio uso e implantación para personas con problemas recurrentes con la bebida.</li> <li>• Se continuarán los estudios y evaluaciones pertinentes para las personas con problemas de alcohol, para las cuales se plantea usar el alcoholock como alternativa a la suspensión de los permisos.</li> <li>• Revisión y pruebas del alcoholock en situaciones con gran tráfico de vehículos pesados, como cuando zarpan los ferrys o en puntos de cruce fronterizos.</li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA – Norwegian Directorate of Health – Policía</p> <p>NPRA – Norwegian Directorate of Health – Policía</p> <p>NPRA - Policía</p>
<p>4-Medidas en las vías</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Herramientas de planificación</li> <li>• Durante el desarrollo del presente plan, la NPRA seguirá la normativa europea de seguridad vial y evaluará los resultados y experiencias concernientes a dichas normativas.</li> <li>• La NPRA llevará a cabo dos fases en la clasificación de la seguridad en la red de carreteras nacionales, una primera trabajando con la NTP 2018-2027 y otra segunda que acompañará al Programa de Acción de 2018-2021.</li> <li>✓ Inversión en la red nacional de carreteras</li> <li>• Se construirán 107 km de nuevas carreteras de 4 carriles con barreras de seguridad, que se inaugurarán en el periodo 2014-2017.</li> <li>• Se instalarán barreras de seguridad en 141 km de carreteras con dos y tres carriles en el periodo 2014-2017.</li> <li>• Se continuará con los trabajos para instalar bandas sonoras en los tramos designados.</li> <li>• Se desarrollará un sistema de monitorización para identificar medidas para prevenir accidentes en de salida fuera de la vía.</li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se adaptarán 175 km de vías nacionales para peatones y ciclistas, de los cuales 47 km serán en áreas urbanas y ciudades.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se preparará un plan para seguir las medidas e iniciativas en el National Walking Strategy.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se realizarán inspecciones en las vías ciclistas. Deberían, el 80%, ser evaluadas y mejoradas, para más o menos 2017.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se implementarán medidas en los túneles de carretera que son competencia de la normativa europea sobre seguridad en los túneles.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se actualizará el Manual 232, de adaptación para el transporte público en carretera, que engloba un diseño de iniciativas para transporte seguro.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se evaluarán soluciones alternativas para los diseños de las paradas de autobús en vistas de mejorar la seguridad del tráfico en tramos de la vía fuera de áreas urbanas que tienen un número reducido de usuarios.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se actualizarán y mejorarán 68 cruces de transporte público y 208 paradas de autobús a lo largo de las carreteras nacionales durante el periodo 2014-2017.</li> </ul>	NPRA
<p>✓ Mantenimiento</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La NPRA, en colaboración con la Administración Sueca de Transportes, redactará requisitos y aptitudes para los responsables de las operaciones en invierno y puesta de sal en las vías.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En colaboración con organizaciones de contratistas, dirigir un programa de formación e introducir los requisitos para quien se haga cargo de estas operaciones.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se dirigirán cursos de operaciones de mantenimiento.</li> </ul>	NPRA
<p>✓ Advertencias y obras seguras en la carretera</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La NPRA hará un análisis grupal que cada seis meses seguirá los accidentes de tráfico en relación con las obras en la carretera, haciendo hincapié en los accidentes mortales y con más nefastas consecuencias.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se redactarán nuevas instrucciones y estándares para advertir de obras en la carretera.</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se llevarán a cabo al menos 100 inspecciones de las obras por cada región anuales.</li> </ul>	NPRA
<p>✓ Límites de velocidad</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La NPRA revisará los criterios para determinar el límite de velocidad en 60km/h</li> </ul>	NPRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se revisarán los límites actuales de velocidad en áreas urbanas – 50km/h y similares.</li> </ul>	NPRA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se informará de los efectos de á de los efectos de varios principios prioritarios por los cuales se han determinado los límites.</li> <li>✓ Planificación de áreas de transporte</li> <li>• Se continúa haciendo hincapié en la materia, para mantener la tendencia positiva en materia de accidentalidad.</li> <li>✓ Sistemas de transporte inteligente en carreteras.</li> <li>• Se desarrollará un lenguaje independiente de servicio de redes para datos dinámicos (DATEX II).</li> <li>• Se harán pruebas de los sistemas de gestión del tráfico en tramos seleccionados de la red de carreteras.</li> <li>• Se introducirá un nuevo sistema de apoyo para los centros de control del tráfico que dotará de una mejora en el manejo y control de daños si ocurren accidentes.</li> <li>• Se introducirá más texto informativo para ofrecer la información a los usuarios de la vía.</li> </ul>	<p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p> <p>NPRA</p>
<p><b>5-Cuidados tras accidente y empleo de los datos de los mismos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Notificación, primeros auxilios y tratamiento             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de un nuevo servicio digital de comunicación para respuesta más eficiente de los servicios de emergencia.</li> <li>• Se trabaja para mejorar la comunicación con las autoridades policiales, bomberos...</li> </ul> </li> <li>✓ E-call             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se intenta o es supuesto que la e-call se convierta en un estándar en todos los nuevos vehículos a partir de 2015. Es preciso entonces organizar y coordinar todo lo relativo a ello a los receptores del mensaje y la comunicación, quién recibe las llamadas, por ejemplo. Se trata de aportar soluciones y posibilidades a estas cuestiones.</li> </ul> </li> <li>✓ Datos sobre accidentes             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puesta en marcha de un mínimo de 1 o 2 análisis temáticos anuales, basados en los materiales del Grupo de Análisis de Accidentes (UAG).</li> <li>• Revisión sistemática de las medidas sugeridas por el UAG.</li> <li>• Asegurarse que todos los informes sobre accidentes y salud que hayan tenido daños personales en el Registro Noruego de Pacientes.</li> <li>• Establecimiento de un grupo nacional para realizar directrices para clasificar los accidentes que se sospechan que puedan tratarse de suicidios.</li> </ul> </li> </ul>	<p>NPRA – Accident Analysis Group</p> <p>NPRA</p> <p>Norwegian Directorate of Health</p> <p>NPRA – Norwegian Directorate of Health</p>

6-Medidas organizativas y de gestión	✓ Gestión de la seguridad vial en el tráfico	
	• El NCRS junto con el Instituto Nacional de Tecnología colaborará en la obtención del certificado ISO 39001	NCRS – National Institute of Technology
	• Previa evaluación de la implementación de dicho estándar.	NPRA
	✓ Seguridad vial en operaciones de negocio	
	• El NCRS estudiará hasta qué punto los empleados cumplen los requisitos de la normativa Working Environment Act en relación a la evaluación de riesgos y medidas para los empleados durante la conducción en horario laboral.	NCRS
	• Por parte de la Autoridad Noruega de Inspección Laboral, se continuará investigando sobre la responsabilidad de los empleados para prevenir accidentes laborales de tráfico.	Norwegian Labour Inspection Authority
	• Se pondrá en marcha una iniciativa nacional dirigida a la industria del transporte.	Norwegian Labour Inspection Authority
	• Se llevará a cabo un proyecto piloto en una compañía externa para identificar los factores clave que afectan a la seguridad vial en las actividades de transporte de las compañías.	NPRA
	• Se ampliará la iniciativa ‘Safe Trailer’ en un proyecto nacional.	NPRA
	• La NPRA hará una revisión de su política de transporte, que estipula requisitos para la puesta en marcha de transportes oficiales por la agencia.	NPRA
	• La NCRS transmitirá conocimiento e información sobre accidentes laborales de tráfico en conferencias y seminarios profesionales.	NCRS
	• En colaboración con las administraciones regionales, la NCRS fomentará un sistema más intersectorial basado en la seguridad vial a nivel municipal. Se prevé que al menos tres municipios en cada condado de Noruega sean ‘seguras vialmente’, al acabar el plan.	NCRS
	• Colaborando con organizaciones y participantes relevantes, NCRS desarrollará herramientas para trabajar sobre la seguridad vial a nivel municipal.	NCRS
✓ Procesos de organización para conseguir un mejor trabajo en materia de la seguridad		
• La NPRA colaborará con el NCRS, Norwegian Directorate of Health, Norwegian Directorate of Education and Training y las administraciones regionales para organizar conferencias para informar de resultados anuales en materia de la seguridad vial. Se iniciará en 2015.	NPRA, NCRS, Norwegian Directorate of Health, Norwegian Directorate of Education and Training	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se realizarán reuniones anuales de los directores de seguridad vial de las entidades responsables.</li> </ul>	NPRA, NCRS, Norwegian Directorate of Health, Norwegian Directorate of Education and Training
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Colaborando con participantes relevantes, la NPRA organizará un proceso nacional basándose en el método sueco de la OLA, cada año de los que comprende este plan.</li> </ul>	NPRA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se pondrá en marcha distintas iniciativas para implantar medidas para la seguridad vial en tráfico no localizado, acompañado de las consiguientes propuestas de cambios en la normativa, estándares...</li> </ul>	NPRA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Selección de vehículos seguros</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>La NPRA instará a la industria aseguradora para implementar medidas adicionales para la adquisición y uso de vehículos 'amigables' con el medioambiente y la seguridad.</li> </ul>	NPRA

Entidades responsables de las medidas

- NPRA – *Norwegian Public Roads Administration* – Administración Noruega de Carreteras Públicas
- NCRS – *Norwegian Council for Road Safety* – Consejo Noruego para la Seguridad Vial
- Norwegian Directorate of Education and Training – Dirección de Educación y Formación
- Norwegian Directorate of Health – Dirección de Salud
- Ministry of Education and Research – Ministerio de Educación, Investigación.
- Ministry of Children, Equality and Social Inclusion – Ministerio de Igualdad, Niños e Inclusión Social
- National Institute of Technology – Instituto Nacional de Tecnología
- Norwegian Labour Inspection Authority – Autoridad Noruega de Inspección de Trabajo

4.11. POLONIA - National Road Safety Programme 2013 - 2020

4.11.1. Introducción

En el período temporal de 2002 y 2011 fallecieron 51.000 personas y 596.000 fueron heridos (154.000 graves), una cifra bastante alta. En el presente año de iniciación del plan, 2012 y 2013, el número de fallecimientos ha bajado en un 28%, el número de heridos graves un 33% y el número de accidentes en un 26%. Debido al plan anterior, de 2005 a 2012, cuyos principales objetivos comenzaron a notarse en el principio de esta década, han ayudado a la reducción de estas cifras, mediante la visión cero, las medidas y líneas de actuación adoptadas y la evaluación del plan. Así, se logró la reducción en un 50% aproximadamente de los fallecimientos – 2800 en el año 2013. El mayor número de accidentes fue por atropellos y fueron los peatones y los conductores y pasajeros de turismos los que más fueron gravemente heridos, con un 33,6% y 27,6% de fallecimientos, respectivamente y con un 27,8% de heridos de gravedad en los peatones y 26,5% en los pasajeros. Los grupos de edad con peor destino fueron los jóvenes – 15-24 y los mayores de 65.

Por todo ello, se han marcado ciertos objetivos para este plan como son:

- Reducir el número de fallecimientos en un 50% para el 2020
- Reducir el número de heridos graves en un 40% para el 2020

Para lo cual se basarán en los principios de

- Visión cero
- Mejora de la seguridad vial basada en un sistema seguro.
- Establecimiento de metas que faciliten la monitorización de la implementación de la estrategia.
- La formulación de estrategias y medidas basadas en los pilares fundamentales de seguridad
- Focalización en los problemas más importantes a la hora de establecer prioridades, basado en los análisis y conclusiones de estadísticas anteriores.

El capítulo segundo analiza los principales indicadores y estadísticas de accidentalidad y la situación a nivel nacional y comparativa a nivel internacional. El capítulo 3 se orienta a la descripción de la misión, la visión y los objetivos y retos que se plantean.

Los siguientes cinco capítulos corresponden cada uno a una de las cinco líneas de acción, con sus tipos de medidas, que se han planteado abordar para cumplir los objetivos.

El último capítulo reflexiona sobre la implementación y evaluación del Plan.

Líneas de acción y medidas: tras los análisis de los datos estadísticos que aportan los indicadores mencionados en la introducción y contexto del plan, se han establecido las siguientes líneas de actuación con las correspondientes medidas. Existen tres tipologías de medidas separadas: técnicas (vía, dispositivos de seguridad y todo lo relativo a la vía o el vehículo e infraestructuras); concienciación o educación de los usuarios (un comportamiento vial adecuado); control (supervisión de que se cumple la ley y control del tráfico); evaluación e investigación (generación de datos estadísticos y evaluación):

#### 4.11.2. Estructura

Contiene diez capítulos:

El capítulo primero establece un pequeño contexto en materia de accidentalidad y seguridad vial, comentando brevemente los resultados de los anteriores Planes de Seguridad Vial.

#### 4.11.3. Líneas de acción

LÍNEA DE ACCIÓN 1: Comportamiento seguro

Cuadro 1: medidas técnicas, de supervisión y de educación

ENFOQUE	MEDIDAS		
PRIORIDADES	Medidas técnicas	Medidas de supervisión	Medidas de formación o concienciación
Formando un comportamiento seguro de los usuarios		✓ Mejora del sistema de control de las acciones y comportamientos viales, para que los infractores sean conscientes su vigilancia.	✓ Formar actitudes que promuevan comportamientos seguros en las vías mediante educación vial implantada ya desde la escuela y en la autoescuela.

<p><b>Protección de los usuarios</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promoción y puesta en marcha de medidas de protección viarias para los usuarios de las mismas, sobre todo peatones y ciclistas, organizando el tráfico de modo que les resulte más seguro.</li> <li>✓ Promoción y puesta en marcha de medidas de protección viarias para los usuarios de las mismas, sobre todo peatones y ciclistas, organizando el tráfico de modo que les resulte más seguro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollo y actualización de un sistema de supervisión, automatizado, de los comportamientos</li> </ul>	
--	--	---	--

Cuadro 2: medidas legislativas y de investigación

<p style="text-align: center;"><b>MEDIDAS LEGISLATIVAS</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>MEDIDAS DE INVESTIGACIÓN Y EVALUACIÓN</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Garantizar la seguridad de para los colectivos vulnerables, entre otros.</li> <li>✓ Hacer que decrezca el riesgo de los accidentes donde jóvenes conductores están implicados, estableciendo nuevas regulaciones.</li> <li>✓ Hacer decrecer el riesgo de los conductores de avanzada edad de sufrir un accidente, estableciendo nuevas regulaciones.</li> <li>✓ Hacer decrecer el riesgo de los conductores con enfermedad crónica de sufrir un accidente, estableciendo nuevas regulaciones.</li> <li>✓ Regular las competencias de las instituciones que llevan a cabo la supervisión de los comportamientos de los usuarios de las vías.</li> <li>✓ Fortalecer la seguridad de los colectivos antes citados, mediante revisión de la regulación.</li> <li>✓ Reducción de la conducción + alcohol.</li> <li>✓ Puesta en marcha de un plan con buenas prácticas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prestar atención a los cambios tendentes en el comportamiento de los peatones, ciclistas, motoristas y conductores, así como a su influencia en la seguridad vial.</li> <li>✓ Evaluar la efectividad de las acciones y medidas implementadas para alcanzar los objetivos de protección de colectivos particulares.</li> <li>✓ Puesta en marcha de un método de recolección de datos en materia de comportamientos viales.</li> </ul>

## LÍNEA DE ACCIÓN 2: Vías seguras

Cuadro 1: medidas técnicas, de supervisión y de educación

PRIORIDADES	Medidas técnicas	Medidas de supervisión	Medidas de formación o concienciación
Implementación de estándares de seguridad en las carreteras, eliminando peligros en las mismas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Transformación de la red de carreteras y calles para obtener su estructura jerárquica.</li> <li>✓ Modernización de las vías para satisfacer las necesidades de la seguridad vial.</li> <li>✓ Implementación de medidas para infraestructuras para: pacificar el tráfico; reducir los accidentes causados por colisiones frontales; reducir el número de accidentes en las que ciclistas y peatones están implicados</li> <li>✓ Implementación de alternativas de infraestructuras más seguras y una mejor gestión del tráfico en términos de intersecciones y cruces.</li> <li>✓ Construcción de más autopistas y autovías.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Implementación de medidas de Transporte Inteligente en la supervisión de la seguridad vial de las infraestructuras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación, en el seno del sistema educativo, de personal que trate con la seguridad vial, incluyendo administradores de carreteras en las oficinas policiales, y ejemplificar buenas prácticas, aprovechando el conocimiento generado.</li> </ul>
Desarrollo de un sistema de gestión de la seguridad de las infraestructuras.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Puesta en marcha de medidas para Sistemas de Transporte Inteligente en la gestión del tráfico y la seguridad de las infraestructuras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Puesta en marcha en común de una auditoría independiente de seguridad vial e inspecciones en términos de evaluar su seguridad en la red de carreteras de Polonia, y en materia de señalización viaria.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Analizar e implementar un sistema uniforme de formación para aquellos profesionales dedicados a clasificar los tramos de las vías y a dirigir controles periódicos de las condiciones de las mismas.</li> </ul>

Cuadro 2: medidas legislativas y de investigación

MEDIDAS LEGISLATIVAS	MEDIDAS DE INVESTIGACIÓN Y EVALUACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evaluación y modificación de la legislación relacionada con la planificación de las infraestructuras viarias para eliminar defectos anteriores y mejorar la misma.</li> <li>✓ Evaluar y modificar la legislación en materia de la construcción y la reconstrucción de carreteras y gestión del tráfico, para detectar y eliminar defectos anteriores y mejorar la misma.</li> <li>✓ Puesta en marcha de un proyecto de estándares de seguridad vial que deben ser aplicados y cumplidos por las clases de vías apropiadas, incluyendo las que se encuentran pendientes de renovación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evaluaciones de la eficacia de las medidas sobre las infraestructuras para la mejora de la seguridad vial, junto con recomendaciones.</li> <li>✓ Investigar qué impacto tienen las infraestructuras en la seguridad vial, así como realizar previsiones de métodos eficaces.</li> <li>✓ Evaluar exhaustivamente los distintos peligros que causan los distintos tipos de accidentalidad, para actuar en consecuencia.</li> <li>✓ Investigar en el impacto del uso de sistemas de transporte inteligente en el ámbito nacional. Soluciones y toma de decisiones.</li> <li>✓ Desarrollo de una base de datos integrada de accidentes, vías, tráfico y recolección de datos para monitorizar, investigar</li> </ul>

LÍNEA DE ACCIÓN 3: Velocidad segura

Cuadro 1: medidas técnicas, de supervisión y de educación

PRIORIDADES	Medidas técnicas	Medidas de supervisión	Medidas de formación o concienciación
<p>Formar comportamientos adecuados en relación a conducir a una velocidad segura</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Puesta en marcha de medidas de pacificación del tráfico y división de la velocidad por zonas.</li> <li>✓ Transformación de la red carreteras y calles para jerarquizar su estructura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Modificación el sistema de sanciones.</li> <li>✓ Mejorar la eficiencia de los sistemas de supervisión de los conductores, creando en ellos una sensación de control y concienciación de que de lo contrario, recibirá una sanción inevitable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Educación escolar orientada para concienciar de los peligros de una velocidad inadecuada; generar hábitos.</li> <li>✓ Campañas en marcha: informativas y sensibilizadoras, que fomenten una velocidad segura.</li> </ul>

<b>Gestionar la velocidad de manera más eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Unificación de los métodos de designación de límites de velocidad.</li> <li>✓ Empleo de medidas de transporte inteligente en la gestión de la velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ampliación y modernización de los sistemas (también automáticos) de control de velocidad.</li> <li>✓ Revisión de competencias de velocidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creación y difusión de directrices, reglas y buenas prácticas al diseñar las vías en términos de velocidad.</li> </ul>
---	---	---	---

Cuadro 2: medidas legislativas y de investigación

MEDIDAS LEGISLATIVAS	MEDIDAS DE INVESTIGACIÓN Y EVALUACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Modificación de normas legislativas relacionadas con la velocidad del vehículo, incluyendo modificaciones pertinentes en las infracciones de velocidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Supervisar las tendencias y los cambios en el comportamiento de los conductores en relación a las medidas de velocidad.</li> <li>✓ Evaluación de la eficacia de las iniciativas y medidas en términos de alcance de los objetivos marcados en materia de la velocidad adecuada.</li> </ul>

LÍNEA DE ACCIÓN 4: Vehículo seguro

Cuadro 1: medidas técnicas, de supervisión y de educación

PRIORIDADES	Medidas técnicas	Medidas de supervisión	Medidas de formación o concienciación
<b>Aplicación de acciones en materia de inspecciones técnicas de vehículos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Puesta en marcha de tecnologías más modernas en la inspección vehicular.</li> <li>✓ Mejora de la homologación técnica y requisitos de uso en materia de equipamiento del vehículo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Modernización del sistema de control de las inspecciones de vehículos y supervisión de su labor.</li> <li>✓ Modernización del sistema de verificación de que el equipo y las partes del vehículos las cuales afectan a la seguridad del mismo.</li> <li>✓ Certificación del equipo obligatorio para las estaciones de inspección vehicular.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Concienciación, educación y formación en materia la importancia del mantenimiento del vehículo en condiciones adecuadas y como afecta ello a la seguridad de los demás usuarios.</li> <li>✓ Poner en marcha campañas de información y fomento del mantenimiento del estado de los vehículos.</li> <li>✓ Formación periódica para los profesionales que realizan las inspecciones</li> </ul>

<p><b>Mejora de los sistemas de seguridad en los vehículos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Equipar los vehículos con dispositivos modernos de seguridad.</li> <li>✓ Puesta en marcha de un uso obligatorio del alcoholock en conductores profesionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Puesta en marcha de un control de uso adecuado y obligatorio de dispositivos de seguridad instalados en el vehículo, como los SRI.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomento y promoción entre los propietarios de los vehículos de sistemas modernos de seguridad.</li> </ul>
--	--	--	--

Cuadro 2: medidas legislativas y de investigación

<p style="text-align: center;"><b>MEDIDAS LEGISLATIVAS</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>MEDIDAS DE INVESTIGACIÓN Y EVALUACIÓN</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Empezar una modernización en el sistema de inspección técnica de los vehículos.</li> <li>✓ Puesta en marcha de suministros en materia de la supervisión profesional sobre el equipamiento de las estaciones de inspección de vehículos de motor y monitorización de su labor.</li> <li>✓ Desarrollo de requisitos técnicos unívoca y objetivamente garantizados en los test técnicos de los vehículos</li> <li>✓ Desarrollo de bases legales para poner en marcha un método para supervisar la introducción del comercio y uso de partes de vehículos en los coches.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Introducción de prácticas comunes de uso de las tecnologías en las pruebas con el uso de dispositivos que permitan unas medidas precisas y rápidas de explotación.</li> <li>✓ Investigar exhaustivamente los accidentes de tráfico, analizando la influencia en las mismas de las condiciones técnicas de los vehículos.</li> <li>✓ Labores de desarrollo sobre productos y grupos de productos de avanzada tecnología.</li> <li>✓ Investigación en el desarrollo y la implementación de prueba de sistemas de transporte inteligente que se coordinen con los medios de los que ya disponen los vehículos y las vías.</li> <li>✓ Colaboración internacional en materia de regulaciones relacionadas con los métodos de comprobación y evaluación de piezas de repuesto, y en materia de la investigación de nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva.</li> </ul>

## LÍNEA DE ACCIÓN 5: Atención tras accidente

Cuadro 1: medidas técnicas, de supervisión y de educación

PRIORIDADES	Medidas técnicas	Medidas de supervisión	Medidas de formación o concienciación
Integración y desarrollo de un Sistema Nacional de Rescate	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reorganización del método de alerta para el rescate y coordinación con el actual método de rescate profesional.</li> <li>✓ Establecer unos métodos de comunicación y localización que mejoren el método de rescate.</li> <li>✓ Puesta en marcha de unidades de atención para tratar heridas graves y realizar la rehabilitación post-accidente.</li> <li>✓ Equipar a los servicios de rescate con equipo especial; poner en marcha medidas de transporte inteligente para supervisar y detectar incidentes.</li> </ul>	<p>Supervisión sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Organización óptima de los servicios y recursos</li> <li>✓ Procedimientos de rescate</li> <li>✓ Cooperación entre autoridades, gobiernos locales...</li> <li>✓ Eliminación barreras en la vía a la hora de la entrada de los equipos de rescate y auxilio</li> <li>✓ Acciones para la ayuda post-accidente</li> <li>✓ Normalización de los principios y procesos médicos para todos los servicios de rescate.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollo de un sistema más eficaz de educación y concienciación general de la sociedad en el campo de proveer de primeros auxilios.</li> <li>✓ Puesta en marcha de un método de formación más eficaz en el área de primeros auxilios.</li> <li>✓ Normalización de los exámenes y certificación de las cualificaciones y habilidades.</li> </ul>
Reforma del sistema de atención a las víctimas en accidentes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creación de un método de actuación para ayudar a las víctimas.</li> <li>✓ Creación de una base de datos de las entidades que trabajan en conjunto para tratar a las víctimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Supervisión y cooperación con compañías aseguradoras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Puesta en marcha de campañas sociales informando sobre los derechos de las víctimas y las posibilidades de recibir ayuda.</li> <li>✓ Formar a los servicios en la custodia de la información sobre fallecimientos.</li> </ul>

Cuadro 2: medidas legislativas y de investigación

MEDIDAS LEGISLATIVAS	MEDIDAS DE INVESTIGACIÓN Y EVALUACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollo de una base para crear un método unificado de rescate en las vías.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Investigar todo lo relacionado con el estado de las víctimas de accidentes.</li> <li>✓ Mejorar la cooperación entre los servicios de rescate y las entidades en procesos de: preparación de la infraestructura de rescate en carretera; organizar y coordinar formación común para los servicios y entidades de rescate; cooperación e información en los lugares de los accidentes.</li> <li>✓ Desarrollo de un sistema que recolecte estadísticas en relación al proceso completo de rescate y cuidados post-accidente.</li> <li>✓ Investigar sobre los tipos y factores de peligro y sus ubicaciones, y diseñar un método de elección del servicio de rescate adecuado que sobrelleve dichos peligros y obstáculos.</li> <li>✓ Intercambio y comunicación de experiencias a nivel nacional e internacional.</li> </ul>

#### 4.12. PORTUGAL - National Road Safety Strategy 2008 - 2015

- Mejorar para 2015 el indicador anterior a 62 muertes por millón de habitantes.

##### 4.12.1. Introducción

Tras el logro de uno de los principales objetivos marcados para el 2010, el de reducir un 50% las víctimas mortales y los heridos graves, se puso en marcha un nuevo Plan de Seguridad Vial, que durará hasta el periodo 2015. Por esta causa, Portugal ha sido considerado como uno de los países que se encuentran a la cabeza en el decrecimiento de los fallecimientos causados por accidentes de tráfico, según las mediciones hechas en el propio Plan.

Algunos objetivos estratégicos del plan son:

- Poner a Portugal entre los 10 países europeos con un menor número de fallecimientos debido a accidentes en las vías.
- Reducir el número de fallecimientos a la cifra de 78 muertes por cada millón de habitantes para 2011.

##### 4.12.2. Estructura del Plan

Contiene diez capítulos:

- Primera parte:
  - » En el capítulo primero se muestran las progresiones de los fallecimientos a nivel europeo, mostrando algunos países de la UE en comparación con Portugal.
  - » El capítulo segundo habla sobre el alcance y los principales objetivos que pretende cumplir la Estrategia, así como las predicciones de los demás Estados Miembros, comparándolos con Portugal.
  - » El capítulo tercero habla sobre la metodología seguida para la realización del Plan, así como el desarrollo de las distintas fases del mismo.

- » El cuarto capítulo aborda en las distintas entidades que ha participado o colaborado en la confección de la Estrategia –estructura técnica y organizativa.
- » El quinto capítulo, ya centrado en Portugal, nos da algunos indicadores básicos sobre accidentalidad fruto la mayoría de las anteriores estrategias y da una línea a seguir según se identifican los puntos débiles y dónde plantearse los retos. Se desarrollan y se cuantifican los objetivos específicos que persigue el Plan.
- » Los apartados 6 y 7 hablan sobre los modelos de implementación y los resultados esperados.
- Segunda parte:
  - » La segunda parte comprende el grueso del plan, con los objetivos operativos y las acciones clave que se van a implantar en cada línea de acción y objetivo, los cuales se adjuntan en las siguientes tablas:

### 4.12.3. Líneas de acción

ESTRATEGIAS DE ACCIÓN	OBJETIVOS OPERATIVOS
Conductores de vehículos de dos ruedas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollar de una cultura de la educación y concienciación en materia de seguridad vial.</li> <li>✓ ‘Convertir’ las autoescuelas en centros de aprendizaje para conducir y para una buena concienciación en seguridad vial.</li> <li>✓ Revisar y ‘recualificar’ las habilidades profesionales de los profesores de conducción.</li> <li>✓ Requisitos de admisión y exámenes de conducir.</li> <li>✓ Formación constante de los conductores</li> <li>✓ Formación técnica y profesional en materia de seguridad vial</li> <li>✓ Implantar sistemas de control automático de velocidad</li> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Nuevo sistema de sanción para infracciones de tráfico</li> <li>✓ Mejora del entorno y ambiente viario en entornos urbanos.</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Programa de difusión del presente programa y actuaciones subsecuentes.</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>

<p><b>Conductores de vehículos ligeros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollar de una cultura de la educación y concienciación en materia de seguridad vial.</li> <li>✓ ‘Convertir’ las autoescuelas en centros de aprendizaje para conducir y para una buena concienciación en seguridad vial.</li> <li>✓ Revisar y ‘recualificar’ las habilidades profesionales de los profesores de conducción.</li> <li>✓ Requisitos de admisión y exámenes de conducir.</li> <li>✓ Formación constante de los conductores</li> <li>✓ Formación técnica y profesional en materia de seguridad vial</li> <li>✓ Implantar sistemas de control automático de velocidad</li> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Nuevo sistema de sanción para infracciones de tráfico</li> <li>✓ Mejora del entorno y ambiente viario en entornos urbanos.</li> <li>✓ Control de parkings urbanos.</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Programa de difusión del presente programa y actuaciones subsecuentes.</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>
<p><b>Peatones</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desarrollar de una cultura de la educación y concienciación en materia de seguridad vial.</li> <li>✓ Formación técnica y profesional en materia de seguridad vial</li> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Mejora del entorno y ambiente viario en entornos urbanos.</li> <li>✓ Control de parkings urbanos.</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Programa de difusión del presente programa y actuaciones subsecuentes.</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>
<p><b>Accidentes en aglomeraciones urbanas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Mejora del entorno y ambiente viario en entornos urbanos.</li> <li>✓ Control de parkings urbanos.</li> <li>✓ Auditorías de seguridad vial</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>
<p><b>Alcohol, drogas y conducción</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>

Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sistemas de control automático de velocidad</li> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Incrementar el uso de las nuevas tecnologías en el ámbito de la gestión del tráfico</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>
Dispositivos de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Programas de control sobre alcohol, drogas, velocidad, dispositivos de seguridad y distancia de seguridad.</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>
Auxilio a víctimas	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación técnica y profesional en seguridad vial</li> <li>✓ Puesta en marcha de programas integrados para mejorar la atención a las víctimas</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes.</li> </ul>
Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación técnica y profesional en seguridad vial</li> <li>✓ Mejora del entorno y ambiente viario en entornos urbanos.</li> <li>✓ Auditorías de seguridad vial</li> <li>✓ Gestión adecuada de los tramos con gran tasa de accidentalidad</li> <li>✓ Protección y defensa de las vías y sus alrededores</li> <li>✓ Tratamiento de los arcenes</li> <li>✓ Vías intuitivas y 'amables', según su clasificación y función</li> <li>✓ Indicadores de riesgo en las vías</li> <li>✓ Incrementar el uso de las nuevas tecnologías en el ámbito de la gestión del tráfico</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Realización de estudios de impacto en seguridad de las infraestructuras</li> <li>✓ Evaluación de los riesgos en los túneles</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes</li> </ul>
Vehículos	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formación técnica y profesional en seguridad vial</li> <li>✓ Control automático de los conductores y vehículos basado en la interconexión de los sistemas de información</li> <li>✓ Inspecciones obligatorias en motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuadríciclos</li> <li>✓ Desarrollar un programa de información técnica de seguridad del vehículo</li> <li>✓ Proveer información estadística de los accidentes con víctimas</li> <li>✓ Modificación y enmienda del Código Vial</li> <li>✓ Realizar mejoras en las flotas de vehículos y parques móviles</li> <li>✓ Indicadores de riesgo, seguridad vial y comportamiento de los usuarios.</li> <li>✓ Realizar estudios sobre los costes económicos y sociales de los accidentes</li> </ul>

Estructura técnica (captura del propio Plan):

<b>Technical Structure</b>		
Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC)	Guarda Nacional Republicana (GNR)	Polícia de Segurança Pública (PSP)
Agência para a Modernização Administrativa (AMA)	Instituto Nacional Estatística (INE)	Instituto Português da Juventude (IPJ)
Estradas de Portugal (EP)	Instituto da Mobilidade e Transporte Terrestre (IMTT)	Instituto Nacional da Infra-estrutura Rodoviária (INIR)
Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)	Alto Comissariado da Saúde (ACS)	Direcção Geral da Saúde (DGS)
Instituto da Droga e da Toxicodependência (IDT)	Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)	Direcção Geral da Inovação e Desenvolvimento Curricular (DGIDC)
Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Direcção Geral do Ordenamento Territorial e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU)	Inspeção-Geral Ambiente e Ordenamento Território (IGAOT)
Direcção Geral das Contribuições e Impostos (DGCI)	Instituto de Seguros de Portugal (ISP)	Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT)
Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP)	Instituto Nacional para a Reabilitação (INR)	Estado Maior General das Forças Armadas (EMGFA)
Centro de Estudos Judiciários (CEJ)	Instituto Nacional de Medicina Legal (INML)	Direcção Geral do Consumidor (DGC)
Instituto Português da Qualidade (IPQ)	Direcção Geral do Ensino Superior (DGES)	Conselho Nacional de Educação (CNE)
Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas (CRUP)	Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos (CCISP)	Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE)
Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP)	Associação Portuguesa para a Promoção de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS Portugal)	Associação de Projectistas de Vias e Pontes (APVP)
Automóvel Clube de Portugal (ACP)	Centro de Sistemas Urbanos e Regionais – IST (CESUR)	Centro Rodoviário Português (CRP)
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra (FCTUC)	Instituto de Mecânica – Instituto Superior Técnico (IDMEC)	Inst. Educação e Psicologia da Universidade do Minho (IEPUM)
Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP)	Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL)	Associação Portuguesa de Fabricantes e Empreiteiros de Sinalização (AFESP)
<b>Steering Structure</b>		
Ministério da Administração Interna (MAI)	Presidência Conselho de Ministros (PCM)	Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações (MOPTC)
Ministério da Saúde (MS)	Ministério da Educação (ME)	Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional (MAOTDR)
Ministério das Finanças e da Administração Pública (MFAP)	Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS)	Ministério da Defesa Nacional (MDN)
Ministério da Justiça (MJ)	Ministério Economia e Inovação (MEI)	Ministério Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES)
Governos Cívicos (GC's)		
<b>Advisory Group</b>		
APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil	APD – Associação Portuguesa de Deficientes	CNOD – Confederação Nacional de Organismos de Deficientes
APSR – Associação Promotora de Segurança Rodoviária do Norte	DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor	CASA – Associação de Arbitragem Voluntária de Litígios do Sector Automóvel
ANEBE – Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas	ACA-M – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados	ANIECA – Associação Nacional dos Industriais do Ensino da Condução Automóvel
YEARRECA – Associação dos Industriais do Ensino da	APECA – Associação dos Profissionais do Ensino da	APEC – Associação Portuguesa de Escolas de Condução

Condução Automóvel	Condução	
APDEC – Associação Portuguesa dos Directores de Escolas de Condução	ARIECA NORTE – Associação Regional dos Industriais do Ensino de Condução de Automóvel	APIECA – Associação Portuguesa dos Instrutores do Ensino de Condução Automóvel
VIA AZUL – Associação Nacional dos Técnicos Examinadores de Condução Automóvel	ANTRAM – Associação Nacional dos Transportadores Públicos	ANTROP – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros
ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros	CONFAP – Confederação Nacional das Associações de Pais	Renault Portuguesa
Fundação da Juventude	FITI – Federação Instituições da Terceira Idade	APP – Associação Portuguesa de Psicogerontologia
ADAI – Associação para o Desenvolvimento da Aerodinâmica	ACAP – Associação do Comércio Automóvel em Portugal	ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel
ANCIA – Associação Nacional dos Centros de Inspeção Automóvel	ANECRA – Associação Nacional das Empresas de Comércio e Reparação Automóvel	APS – Associação Portuguesa de Seguradores
APVE – Associação Portuguesa do Veículo Eléctrico	ATIPOV – Associação Nacional de Técnicos de Inspeção de Veículos	FNM – Federação Nacional de Motociclismo
FPCUB – Federação Portuguesa de Ciclo turismo e Utilizadores de Bicicleta	AIVAP – Associação de Inspectores de Veículos Automóveis de Portugal	ANAREC – Associação Nacional dos Revendedores de Combustível
ABIMOTA – Associação Nacional dos Industriais de Duas Rodas	FPTR – Federação Portuguesa dos Transportadores Rodoviários	ANIVAP – Agrupamento Nacional de Inspeções Automóveis
CPAA – Clube Português de Automóveis Antigos	ANEIA – Associação Nacional de Empresas de Inspeção de Automóveis	Associação de Utilizadores do IP4
Associação dos Utentes. e Sobreviventes do IP3	APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-estradas ou Pontes com Portagem	ANEPE – Associação Nacional das Empresas de Parques de Estacionamento
APPC – Associação Portuguesa de Projectistas e Consultores	OSEC - Observatório Segurança das Cidades e Estradas	LBP – Liga dos Bombeiros Portugueses
APAV – Associação Portuguesa de Apoio à Víctima	CVP – Cruz Vermelha Portuguesa	GARE – Associação para a Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária
Ordens Profissionais	Comunicação Social	

#### 4.13. REINO UNIDO - Strategic framework for road safety

##### 4.13.1. Introducción

El Gobierno Británico considera a la seguridad vial como una de sus prioridades. Por ello, a nivel mundial son uno de los países líderes en la materia. Sin embargo, es preciso seguir reduciendo y evitando fallecimientos y víctimas en estado grave, para lo cual se aplicarán ciertas medidas.

Bajo los principios del compromiso con la mejora de la seguridad vial, una mayor sensibilización de la sociedad en materia de la seguridad vial, la introducción de modificaciones en las normativas y el planteamiento de diversos retos ambiciosos pero

factibles, se ha realizado este presente Plan.

Como dato, en el año 2009, hubo 1659 motociclistas fallecidos y heridos graves, 880 ciclistas, 514 peatones y 27 ocupantes de turismos.

##### 4.13.2. Estructura

El Plan se compone de:

- Resumen ejecutivo
- Introducción y contexto, la cual contiene la metodología, los principios, la situación actual en la materia, la misión y la visión.

- El segundo apartado aborda con mayor profundidad los indicadores en periodos anteriores y se ponen en comparación con el panorama internacional, así como las variaciones a nivel regional y local.
- El tercer apartado trata sobre los agentes implicados en la mejora de la seguridad vial y las principales áreas de responsabilidad y roles que cubren.
- El cuarto apartado aborda la educación y la concienciación, así como la formación de los conductores y usuarios de la vía.
- El apartado cinco se centra en los controles y sanciones para las infracciones que más, según datos estadísticos influyen en el número de fallecidos y heridos de gravedad, por lo que son los focos clave de actuación para cumplir los objetivos.
- El apartado 6 realiza previsiones y evalúa las medidas y la implementación y los anexos detallan las medidas, al igual que en la siguiente tabla:

### 4.13.3. Medidas

MEDIDA	DESCRIPCIÓN Y OBJETIVO
1. Introducción de sanciones fijas por infracción por conducción imprudente.	1. Permitir a las autoridades policiales tratar las infracciones, cuya sanción actualmente está poco aplicada y reforzada, más eficientemente.
2. Aumento de las multas por infracción.	2. Incrementar el importe de las sanciones fijas, que actualmente se sitúan a 60 libras, a entre 80 y 100 libras, para equipararlas con otras penalizaciones fijas.
3. Se retirarán los derechos estatutarios de los conductores ebrios.	3. Se eliminará el derecho de los conductores que fallen en el test de alcohol en aire en un 40% o menos de reclamar un test en sangre u orina.
4. Nuevas infracciones por drogas	4. Se trabajará para crear una infracción por conducir bajo los efectos de drogas específicas, de acuerdo al tipo de droga, variaría.
5. Incautación de vehículos	5. Se estudiará hacer un mejor uso de los poderes jurídicos para incautar vehículos.
6. Equipos portátiles para realización de test en aliento.	6. Empleo de estos equipos para recolectar datos y muestras evidentes de sustancias en el aliento en cualquier ubicación además de en centros especiales.
7. Dispositivos de muestra en pantalla de datos sobre drogas y conducción.	7. Para comprobar verídicamente las sospechas sobre conducción bajo influencia de drogas antes de la extracción de muestras sanguíneas.
8. Mensajes de seguridad en los test teóricos	8. Inclusión de contenido y mensajes de seguridad y vídeos en los exámenes teóricos para reforzar los comportamientos seguros de los aspirantes.
9. Más cursos de sensibilización para los infractores	9. Incremento de los cursos de sensibilización ofrecidos en lugar de notificaciones de multas; desarrollo de cursos que los juzgados pueden ofrecer como alternativa a la pérdida del permiso; requerirá que los infractores recapiten y se conciencien para obtener de nuevo el permiso, en un período de 12 meses o más.
10. Implementar una nueva formación y cualificación tras el examen.	10. Se reemplazará el Pass Plus y los aspirantes tendrán la oportunidad de mejorar sus habilidades tras aprobar el examen.
11. Puesta en marcha de una web para comparar la información relativa a seguridad vial y otros aspectos relacionados a nivel local.	11. Con la web los ciudadanos locales podrán comparar las acciones en materia de seguridad vial en su localidad y comparar.
12. Puesta en marcha de portales para profesionales de la seguridad vial	12. Con tal portal se reseñará información clave y repositorios de seguridad vial que pueden ser empleados por profesionales.

## 4.14. REPÚBLICA CHECA - National Road Safety Strategy 2011 - 2020 (Versión corta)

### 4.14.1. Introducción

El objetivo principal del Plan es reducir para el año 2020 el número de fallecidos en accidentes de tráfico a la par que la media de los restantes Estados Miembros, y reducir en un 40% el número de las víctimas graves, para evitar todas las consecuencias económicas, sanitarias, administrativas y humanas que los accidentes conllevan.

La República Checa ocupaba en 2001 el decimoquinto puesto en el ranking de la UE, con 130 fallecimientos por cada millón de habitantes. En el año 2009, a pesar del progreso de conseguir 86 fallecimientos por cada millón, se situaba en el decimotavo puesto en ese mismo ranking, posicionándose como uno de los peores. Una gran razón para tomar serias medidas para continuar reduciendo la mortalidad y los heridos.

### 4.14.2. Estructura

La introducción y el primer apartado se ocupan de ofrecer un contexto de la seguridad vial a nivel nacional e internacional, con los principales indicadores como aspectos económicos, cifras de fallecidos, heridos graves y accidentes, además de recalcar los principales objetivos del Plan.

La segunda parte del Plan comprende los ámbitos de intervención, la evaluación de los objetivos y el propio plan de acción. Lamentablemente, en la versión en inglés, la cual está muy resumida, no es posible indagar tanto en las medidas y objetivos concretos de cada línea de acción, por lo que en la tabla de abajo se reseñan tan solo las líneas clave o de intervención del Plan.

### 4.14.3. Líneas de acción

ÁREAS PRIORITARIAS
Niños
Peatones
Ciclistas
Motociclistas
Conductores noveles y jóvenes
Envejecimiento de la población
Alcohol y otras sustancias
Velocidad inadecuada
Conducción agresiva

## 4.15. SUECIA - Analysis of Road Safety Trends 2010 Management by Objectives for Road Safety Work, Towards the 2020 Interim targets

### 4.15.1. Introducción

El Plan presente pretende ser un seguimiento de los objetivos marcados en materia de seguridad vial para el año 2020. Mediante la provisión de ciertos indicadores de seguridad vial se detectarán los puntos más débiles que habrá que trabajar. Todo ello viene regido por el principio de la 'Visión cero' en materia de la accidentalidad.

El objetivo principal que se persigue es reducir a la mitad la cifra de fallecidos en las vías entre los años 2007 y 2020, por lo que la cifra máxima a alcanzar en el año 2020 es de 220 fallecidos. Se pretende también reducir un cuarto la cifra de heridos graves en accidentes

### 4.15.2. Estructura

Contando la estructura, el Plan tiene cinco partes diferenciadas:

- Introducción

Tabla compilada con todos los indicadores:

INDICADOR	POSICIÓN INICIAL	2010	OBJETIVO 2020	TENDENCIA
Fallecidos	440	270	220	Sigue la tendencia deseada
Heridos graves	5500	4700	4125	Sigue la tendencia deseada
% del volumen del tráfico dentro de los límites (red nacional)	43%	No medido	80%	Neutral
% del volumen del tráfico dentro del límite de velocidad (red municipal)	52%	No medido	80%	No medido
% del volumen de tráfico con conductores sobrios	99,71%	99,74%	99,90%	Sigue la tendencia deseada
% de personas llevando cinturón	96%	96%	99%	No sigue la tendencia deseada

- Panorama: fallecidos y heridos graves. Comparación en el marco internacional.
- Factores influyentes: demográficos, económicos y climáticos.
- Seguimiento mediante distintos indicadores relevantes, los cuales se adjuntan en varias tablas abajo.
- Conclusiones y vistas hacia el futuro y largo plazo.

### 4.15.3. Indicadores

Más que ámbitos de intervención o medidas específicas, como presentan otros planes, en la Estrategia de Suecia se abordan distintos indicadores específicos de la situación y los objetivos que se esperan cumplir sobre ellos para el año 2020. Los indicadores son los siguientes:

% de ciclistas llevando casco	27%	27%	70%	No sigue la tendencia deseada
Número de turismos con la puntuación más alta en el EURONCAP	66%	74%	100%	Sigue la tendencia deseada
% de nuevos vehículos pesados con sistemas de frenado automático	0%	0%	100%	No sigue la tendencia deseada
% del volumen del tráfico en vías con un límite mayor de 80	50%	67%	75%	Sigue la tendencia deseada
% de travesías seguras para ciclistas, ciclomotores y peatones en la red municipal.	25%	No medido	No definido	No medido
% de cruces seguros en la red nacional y municipal	50%	No medido	No definido	No medido
Tiempo medio entre aviso a emergencias y rescate	No medido	15,7 minutos	No definido	No medido
% de conductores que dicen haberse quedado dormidos o casi mientras conducían	11.9%	13,7%	6%	No sigue la tendencia deseada
Índice de valoración de la seguridad vial	67	65	80	No sigue la tendencia deseada

## 5. Anexo: Ficha sinóptica entre Planes

TÍTULO DEL PLAN	Objetivos numéricos	Nº de medidas	Nº de páginas	Justificación general	Asignación de responsabilidades
Road Safety Programme 2011 (Germany)	Reducir en un 40% el número de fallecimientos	50 aprox.	30	Sí	No de manera clara como en otros casos
Road Safety Programme 2011-2020 (Austria)	Reducir en un 50% los fallecimientos para 2020; reducir en un 40% los heridos graves; reducir en un 20% los heridos	aprox +200	124	Sí	Sí
Road Safety Commission National Action Plan 2013-2020 (Denmark)	No superar los 120 fallecimientos y 1000 lesiones graves y leves para 2020	aprox. 200. Algunas se repiten	116	Sí	Sí, no en cada medida, pero se menciona en la página 23
National Road Safety Plan 2011-2020 (Slovakia)	Reducir en un 50% los fallecimientos para 2020	80	45	Sí	Sí
Estrategia de Seguridad Vial 2011-2012 (Spain)		aprox +150	222	Sí	Sí
Strategic plan for the improvement of road safety in Greece 2011-2020	Reducir en un 50% la cifra de fallecidos en comparación con el 2010	34 (versión corta)	10 (versión corta en inglés)	No (en la versión corta)	Sí
Road Safety Strategic Plan 2008-2020 (Netherlands)	Reducir en un 25% la cifra de fallecidos y heridos respecto a 2010	aprox. 65	92	Sí	Sí
Road Safety Strategy 2013-2020 (Ireland)	No superar la cifra de 330 heridos y 124 fallecimientos en 2020	144	80	Sí	Sí
National Plan of Action for road traffic safety 2014-2017 (Norway)	Reducir la media de fallecimientos y heridos graves del periodo 2008-2011 en un 50%	122	30 (versión corta en inglés)	Sí	Sí
National Road Safety Programme 2013-2020 (Poland)	Reducir en un 50% la cifra de fallecidos para 2020 y en un 40% la cifra de heridos graves	aprox. 90	64	No	No de manera clara como en otros casos
National Road Safety Strategy 2008-2015 (Portugal)	Lograr la cifra de 62 muertes por millón de habitantes para 2015	91	87	Sí	Sí
Strategic framework for road safety (UK)	Reducir en un 37% la cifra de fallecidos para 2020	12	75	Sí	Sí

National Road Safety Strategy 2011-2020 (Czech Republic)	Reducir en un 40% el número de heridos graves y situarse a la par que la media europea en materia de fallecidos	No se conoce en la versión corta	20 (versión corta en inglés)	Sí, aunque breve	Sí
Analysis of road safety trends 2010: Management by objectives for Road Safety Work 2020 (Sweden)	Reducción a la mitad de los fallecidos entre 2007 y 2020		68	Muy breve	No

TÍTULO DEL PLAN (Cont.)	Indicadores de seguimiento	Evaluación	Estimación de la eficacia de las medidas	Estimación del coste de las medidas	Estimación de efectos colaterales	Análisis de riesgos
Road Safety Programme 2011 (Germany)	No	No	No	No	No	No
Road Safety Programme 2011-2020 (Austria)	Menciona algunos indicadores pero no forman parte del Plan (apartado 2)	Menciona herramientas o técnicas para evaluar las medidas (apartado 2)	Menciona herramientas o técnicas para observar el coste y eficacia (apartado 2)	Menciona herramientas o técnicas para observar el coste y eficacia (apartado 2)	No	No
Road Safety Commission National Action Plan 2013-2020 (Denmark)	Se habla de la importancia de la medición de los indicadores, sobre todo en la introducción	Advierte sobre su importancia	No pero específica, en el último punto (investigación y conocimiento, de la importancia valorar coste-beneficio)	Recalca su importancia	No	En la introducción se mencionan agentes que influyen en el plan
National Road Safety Plan 2011-2020 (Slovakia)	Sí. Contiene en cada línea de acción indicadores de cumplimiento	No, pero se indica que se harán (en el apartado general tools and objectives)	Podemos englobar en este apartado a los indicadores de cumplimiento, pero no la hay como tal	No	No	No
Estrategia de Seguridad Vial 2011-2012 (Spain)	Sí y detallados a final del Plan	Sí, semestral	No	En el apartado de investigación, se recalca la importancia del coste-beneficio	No	No

Strategic plan for the improvement of road safety in Greece 2011-2020	Recalca su importancia al final	Recalca su importancia al final	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)
Road Safety Strategic Plan 2008-2020 (Netherlands)	No los da explícitamente	Se prevee hacerla cada dos años	Recalca su importancia, ya que evalúa la posibilidad de alternativas por alto coste o eficacia de lo que ya está previsto	Recalca su importancia, ya que evalúa la posibilidad de alternativas por alto coste de lo que ya está previsto	No	Sí (punto 1.9 gestión de riesgos)
Road Safety Strategy 2013-2020 (Ireland)	Tiene un apartado especial para ello	Tiene un apartado especial para ello	Sí, en el apartado de monitorización	Sí	No	Sí, en el último punto, dentro de evaluación monitorización...
National Plan of Action for road traffic safety 2014-2017 (Norway)	Menciona que se realizarán seguimientos y evaluaciones	Menciona que se realizarán seguimientos y evaluaciones anuales (punto 1.5)	No	No	No	No
National Road Safety Programme 2013-2020 (Poland)	Se menciona en el capítulo 10	Anual. Lo menciona en el capítulo 10	Se explica su realización en el capítulo 10	No lo especifica pero se intuye que entrará en la evaluación	No	No
National Road Safety Strategy 2008-2015 (Portugal)	Anualmente.	Anualmente	Algo muy genérico, se habla de ello en el apartado 7, donde se abordan de manera muy breve los beneficios esperados	En las tablas con las acciones clave, hay una columna de presupuesto.	No	No
Strategic framework for road safety (UK)	Nos presentan al final una tabla con indicadores	Al final del Plan se menciona que se harán evaluaciones del progreso	No	No	No	Se mencionan en el punto 1 y 2
National Road Safety Strategy 2011-2020 (Czech Republic)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)	No (en la versión corta)

Analysis of road safety trends 2010: Management by objectives for Road Safety Work 2020 (Sweden)	Sí. Existe un gran apartado dedicado a ello	Sí	El Plan no especifica ninguna medida en concreto, se enfoca sobre todo a indicadores y gestión de objetivos	No, similar al punto anterior	No	Sí. Punto 3
--	---	----	---	-------------------------------	----	-------------

## 6. Enlaces y referencias

### MONOGRAFÍA

- MONCLÚSGONZÁLEZ, Jesús. Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos; Móstoles, ETRASA, 2007

### ENLACES WEB

- Alemania: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/NatDev-2012\\_road-safety-programme-2011.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/NatDev-2012_road-safety-programme-2011.pdf) [consultado en 24 de febrero de 2015]
- Austria: <http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/rsp2020.pdf> [consultado en 24 de febrero de 2015]
- Dinamarca: <http://www.faelrdseksikkerhedskommissionen.dk/sites/kombelt.dev2.1508test.dk/files/filer/Danish%20National%20Action%20plan%202013-2020%20%E2%80%9CEvery%20Accident%20is%20one%20too%20many%20%E2%80%93%20a%20shared%20responsibility.pdf> [consultado en 24 de febrero de 2015]
- Eslovaquia: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/slovakia.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/slovakia.pdf) [consultado en 25 de febrero de 2015]
- España: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_006.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_006.pdf) [consultado en 24 de febrero de 2015] [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf) - en castellano [consultado en 10 de marzo de 2015]
- Grecia: Versión corta en inglés: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/greece.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/greece.pdf) [consultado en 24 de febrero de 2015]
- Irlanda: [http://www.rsa.ie/Documents/About%20Us/RSA\\_STRATEGY\\_2013-2020%20.pdf](http://www.rsa.ie/Documents/About%20Us/RSA_STRATEGY_2013-2020%20.pdf) [consulta-

do en 24 de febrero de 2015]

- Noruega: Versión corta en inglés: [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/646945/binary/968554?fast\\_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Traffic+Safety+2014%E2%80%932017.+Short+version.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/646945/binary/968554?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Traffic+Safety+2014%E2%80%932017.+Short+version.pdf) [consultado en 26 de febrero de 2015]
- Países Bajos: [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/5a\\_Philippens\\_ICSC2012.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/5a_Philippens_ICSC2012.pdf) [consultado en 24 de febrero de 2015]
- Polonia: <http://www.krbrd.gov.pl/files/file/Programy/KRBRD-Program-P1a-20140422-S2-K3d-EN.pdf> [consultado en 25 de febrero de 2015]
- Portugal: [http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Internacional/Documents/National%20Road%20Safety%20Strategy%20\(English%20version\).pdf](http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Internacional/Documents/National%20Road%20Safety%20Strategy%20(English%20version).pdf) [consultado en 24 de febrero de 2015]
- Reino Unido: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/8146/strategicframework.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8146/strategicframework.pdf) [consultado en 24 de febrero de 2015]
- República Checa: Versión corta en inglés: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-english-short-verzion.pdf> [consultado en 25 de febrero de 2015]
- Suecia: <http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/44611#PhotoSwipe1424773576446> [consultado en 24 de febrero de 2015]

*NOTA: de los siguientes países no se ha hallado una versión en inglés de sus Planes Estratégicos: Bulgaria, Chipre, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Hungría.*