

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2026-2030.

DOCUMENTO BORRADOR

Junio 2026

Contenido

1. PRESENTACIÓN	3
2. INTRODUCCIÓN	4
3. ANTECEDENTES	5
3.1. El Plan de Seguridad vial de Galicia 2022-2025 "Visión Cero"	7
3.2. Valoración del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 "Visión Cero"	9
4. ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN GALICIA	14
5. EL CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO Y NACIONAL	22
5.1. Contexto mundial	22
5.2. Contexto europeo	24
5.3. Contexto nacional	27
6. MISIÓN Y VISIÓN ESTRATÉGICA	33
7. OBJETIVOS DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2026-2030	34
8. LÍNEAS DE ACTUACIÓN, ACCIONES E INDICADORES	37
8.1. Línea de Acción 1: Vías seguras	40
8.1.1. <i>Ámbito: Gestión de Tramos de concentración de accidentes (TCA)</i>	41
8.1.2. <i>Ámbito: Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan</i>	42
8.1.3. <i>Ámbito: Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales</i>	42
8.1.4. <i>Ámbito: Visión Cero en la siniestralidad con fauna</i>	42
8.1.5. <i>Ámbito: Mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes</i>	43
8.2. Línea de Acción 2: Usuarios vulnerables seguros	46
8.2.1. <i>Ámbito: Peatones seguros</i>	46
8.2.2. <i>Ámbito: Ciclistas seguros</i>	48
8.2.3. <i>Ámbito: Motociclistas seguros</i>	49
8.3. Línea de Acción 3: Vehículos seguros, control y comportamientos de riesgo	49
8.3.1. <i>Ámbito: Mantenimiento adecuado</i>	50
8.3.2. <i>Ámbito: Control</i>	50
8.4. Línea de Acción 4: Personas competentes y seguras	51
8.4.1. <i>Ámbito: Cursos, programas y acciones de formación y educación vial</i>	52
8.4.2. <i>Ámbito: Programas y acciones de sensibilización y formación</i>	54
8.4.3. <i>Ámbito: Campañas y canales de comunicación y concienciación</i>	55
8.4.4. <i>Ámbito: Fomento de la movilidad segura</i>	57
8.5. Línea de Acción 5: Respuesta al siniestro rápida y eficaz	58

8.5.1.	Ámbito: Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia	59
8.5.2.	Ámbito: Asistencia y apoyo integral a las víctimas	61
9.	MODELO DE GOBERNANZA	62
10.	SEGUIMIENTO DEL PLAN	63
10.1.	El mecanismo de seguimiento: responsables, funciones y tareas.....	64
10.2.	Informe de seguimiento y actualización del Plan.....	64
10.3.	Memoria final.....	65
	REFERENCIAS	66
	ANEXO 1: EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2011-2015	73
	ANEXO 2: EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2016-2020	83

1. PRESENTACIÓN

Cada persona gravemente herida o fallecida en un siniestro vial constituye una tragedia evitable; así lo puso de manifiesto la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados en la declaración institucional de 12 de noviembre de 2020. En línea con este principio, la Dirección General de Tráfico ha fijado como meta reducir a la mitad, para 2030, el número de personas fallecidas o heridas graves como resultado de un accidente de tráfico, objetivo compartido con la Agenda 2030, el Plan Mundial para el Decenio de Naciones Unidas y con la política común de seguridad vial de la Unión Europea.

En este contexto, el **Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030** nace con la finalidad de avanzar hacia un modelo de movilidad en el que la protección de la vida y la integridad de las personas constituya una prioridad. Se concibe como el marco estratégico de referencia para orientar las políticas públicas en materia de seguridad vial en la red viaria autonómica durante el próximo periodo. El Plan da continuidad y coherencia a las actuaciones impulsadas por la Xunta de Galicia en etapas anteriores, al tiempo que incorpora los avances conceptuales, normativos y técnicos con la voluntad de adaptar las políticas públicas a los nuevos desafíos derivados de la evolución de la movilidad, a las particularidades territoriales, demográficas y funcionales de Galicia, así como a una creciente demanda social de desplazamientos más seguros, saludables y sostenibles.

Su elaboración se sustenta en un enfoque basado en la evidencia, que parte de un diagnóstico exhaustivo de la situación de la siniestralidad, del análisis de la evolución reciente de los principales indicadores de riesgo, y de la evaluación de los resultados alcanzados por los planes anteriores. Este proceso permite identificar de forma rigurosa los principales problemas y oportunidades del sistema viario gallego, y constituye la base sobre la que se definen los objetivos generales y parciales, líneas de actuación y acciones, incorporando indicadores de seguimiento que permitirán medir de forma continua su grado de implementación y eficacia. Asimismo, el Plan se alinea con la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico (DGT), así como con los compromisos europeos e internacionales en materia de seguridad vial, incorporando los principios de Visión Cero y del Sistema Seguro.

A partir de este análisis, el Plan de Seguridad Vial 2026-2030 articula sus actuaciones en torno a una misión clara —*reducir de forma sostenida y significativa el número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico en la red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia*— con una visión a largo plazo, orientada a avanzar hacia el objetivo cero fallecidos y heridos graves en las carreteras gallegas en 2050.

El Plan incorpora un modelo de gobernanza y seguimiento, que refuerza la coordinación interinstitucional, fomenta la participación de los agentes implicados y permite monitorizar el avance de las acciones, verificar el cumplimiento de los objetivos y garantizar que el Plan evolucione de forma adaptativa y basada en la evidencia. De este modo, el Plan se concibe como una herramienta dinámica, capaz de adaptarse a la evolución de la movilidad y a los cambios del entorno.

En definitiva, el Plan de Seguridad Vial 2026-2030 aspira a consolidar un sistema viario más seguro, equitativo y resiliente, orientado al bienestar de la ciudadanía y adaptado a los cambios en los patrones de movilidad de Galicia. Con su aprobación, la Xunta de Galicia ratifica su firme compromiso con la mejora continua de la seguridad vial e invita al conjunto de administraciones, entidades y ciudadanos a asumir un papel activo y compartido en la construcción de un sistema viario seguro en el que ninguna muerte ni lesión grave sea aceptable ni asumida como inevitable.

2. INTRODUCCIÓN

La seguridad vial continúa siendo uno de los principales retos en materia de movilidad, tanto por su impacto en la vida y la salud de las personas como por sus consecuencias sociales y económicas. En el contexto actual, los compromisos asumidos a nivel internacional, europeo y nacional fijan como objetivo prioritario a largo plazo la Visión Cero, basándose en el Sistema Seguro como la forma para alcanzar ese objetivo. Con esta filosofía y con la misión de reducir el número de accidentes de tráfico, así como sus consecuencias, la Xunta de Galicia ha ido desarrollando, desde 2006, una intensa labor de mejora de la seguridad en toda su red viaria, basada en la planificación estratégica y en la cooperación institucional, materializada mediante la elaboración de Planes de Seguridad Vial para los periodos 2006-2010, 2011-2015, 2016-2020 y 2022-2025. Estos planes han permitido desplegar múltiples actuaciones que han contribuido de manera significativa a mejorar los niveles de seguridad en la red viaria gallega.

La reciente evolución de la siniestralidad, junto con los cambios en los patrones de movilidad y la finalización del periodo de vigencia del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, hacen necesario renovar el marco de planificación mediante la aprobación de un nuevo **Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030**, que permita dar continuidad a las acciones que demostraron su eficacia en la mejora de la seguridad vial en los planes anteriores, incorporando nuevas iniciativas orientadas a reforzar aquellos aspectos no cubiertos por las medidas existentes o cuyos resultados no alcanzaron las metas previstas en un primer momento.

El Plan busca consolidar un modelo de gestión moderno de la seguridad vial, alineado con los principios internacionales de Visión Cero y Sistema Seguro, así como con los objetivos establecidos por la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico y las políticas europeas en la materia. Incorpora de manera transversal la perspectiva de género, la accesibilidad universal, la atención a personas con discapacidad y el enfoque de sostenibilidad ambiental, con el objetivo de garantizar un sistema de movilidad más equitativo, inclusivo y seguro para todas las personas.

Asimismo, el Plan sitúa el factor humano como elemento central, reconociendo que el comportamiento, las capacidades, las limitaciones y las decisiones de las personas influyen de manera decisiva en la ocurrencia y gravedad de los siniestros. Para ello, combina actuaciones en educación, formación, sensibilización, control y apoyo a la conducción, e integra este enfoque en la planificación y el diseño de las infraestructuras, con el fin de inducir comportamientos seguros, mejorar la legibilidad del espacio viario y reducir la carga cognitiva de la conducción. Esta visión se extiende al ámbito de la respuesta post siniestro, promoviendo una atención integral que contempla tanto los aspectos sanitarios y operativos, como el apoyo psicológico y social a las víctimas.

En conjunto, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 se configura no solo como un conjunto de medidas técnicas, sino como una herramienta transversal que integra la seguridad vial en la planificación de las infraestructuras, la ordenación del territorio y la gestión de la movilidad, con el objetivo último de avanzar hacia un sistema de transporte más seguro, resiliente y sostenible.

Con este Plan, la Xunta de Galicia afianza su compromiso firme y decidido con la mejora continua de la seguridad vial, situando la protección de la vida en el centro de la movilidad, asumiendo así, que la seguridad vial es una responsabilidad colectiva, prioritaria e irrenunciable, que debe ser entendida como una garantía efectiva para todas las personas que se desplazan por la red viaria gallega.

3. ANTECEDENTES

La seguridad vial constituye un importante problema social. A finales del siglo XX, la sociedad comenzó a tomar plena conciencia de su impacto: entre 1994 y 2003, el número de fallecidos en accidentes de tráfico en carreteras interurbanas se mantenía prácticamente estable, en torno a las 4.000 víctimas mortales anuales. La progresiva aplicación de una adecuada combinación coherente de medidas, junto con una creciente sensibilización social, permitió romper esa tendencia desfavorable.

En este contexto, la Dirección General de Tráfico inició los trabajos del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Paralelamente, en el año 2006, Galicia puso en marcha el **Plan de Seguridad Vial 2006-2010**, uno de los primeros planes de este tipo que se realizaban en una Comunidad Autónoma de España. Este proceso supuso el punto de partida de una trayectoria continuada de mejora de la seguridad vial, que se ha ido consolidando y perfeccionando con el paso del tiempo.

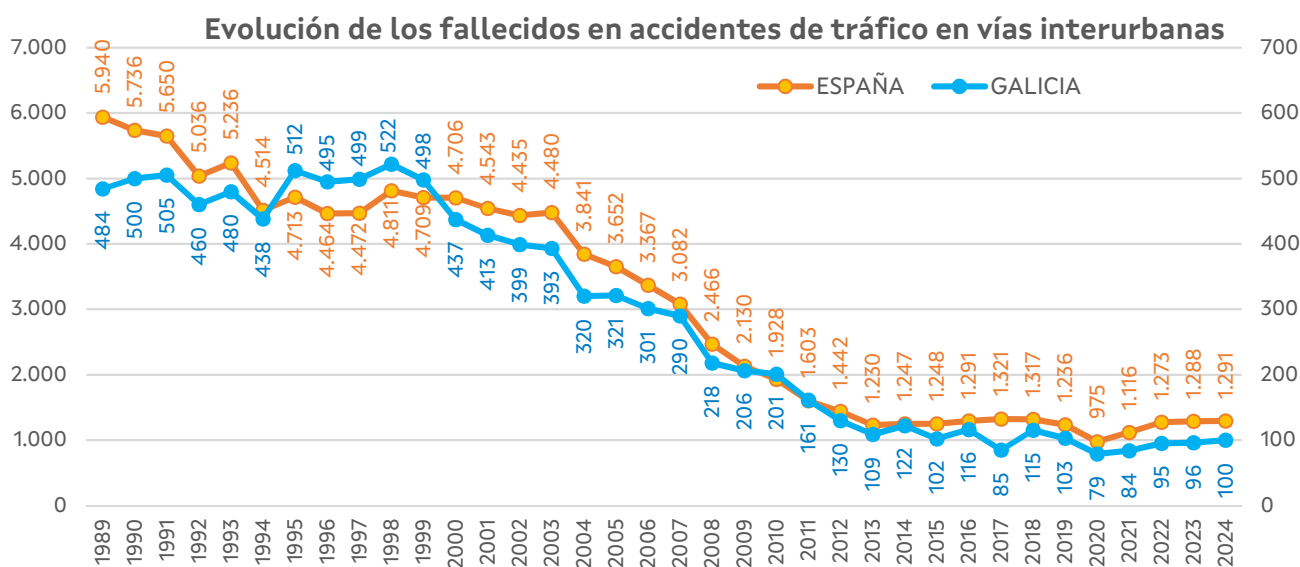


Gráfico 1. Evolución de los fallecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas en España y Galicia. 2001-2024 (últimos datos disponibles) Dirección General de Tráfico

La reducción del número de fallecidos en vías interurbanas entre 2001 y 2013 fue especialmente significativa; no obstante, a partir de ese momento el ritmo de mejora se ralentiza.

En 2011 la Xunta de Galicia asumió el reto de poner en marcha un nuevo Plan de Seguridad Vial, con la finalidad de reducir al máximo el número de accidentes de tráfico y mitigar sus consecuencias. Así, se aprobó el **Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015**¹, cuyo objetivo principal era reducir el ratio de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico por millón de habitantes hasta situar a Galicia en el entorno de la media española. Para ello, se fijaron siete objetivos estratégicos, a partir de los cuales se definieron alrededor de 80 acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial en la Comunidad Autónoma.

A escala internacional, la preocupación por la seguridad vial fue en aumento y en 2011, las Naciones Unidas proclamaron el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con el propósito de estabilizar y posteriormente reducir las muertes por siniestros viales a nivel mundial para 2020. El Plan Mundial asociado a este decenio se articuló en torno a

¹ El Anexo 1 contiene un resumen de los principales aspectos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015: Descripción y análisis de resultados

cinco pilares estratégicos, que muchos países adoptaron como marco de referencia para sus políticas de seguridad vial. Alineado con estos principios, también en vigor en la estrategia de seguridad vial en España, Galicia aprobó su **Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020**², estructurado en torno a los cinco pilares como objetivos estratégicos.

Posteriormente, en 2015, las Naciones Unidas aprobaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. Dos años más tarde, en 2017, los Estados miembros de la Unión Europea, mediante la Declaración de La Valeta, se comprometieron a dar continuidad a los avances logrados durante la década 2011-2020 en la mejora de la seguridad vial, fijando como meta final la Visión Cero para el año 2050 y estableciendo objetivos intermedios para el periodo 2021-2030, entre ellos, la reducción a la mitad del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico.

En 2018, la Unión Europea concretó estos objetivos, estableciendo la reducción del 50% de las víctimas mortales y de los heridos graves en accidentes de tráfico entre 2019 y 2030, con la aspiración de aproximarlos a cero en 2050. Para ello, la Comisión basó su política de seguridad vial en el enfoque del «Sistema Seguro», basado en el establecimiento de objetivos claros y el seguimiento mediante indicadores clave de rendimiento, que permitan evaluar los avances en la prevención de fallecimientos y lesiones graves. En mayo de ese mismo año, la Comisión Europea publicó el Plan Estratégico en Seguridad Vial 2021-2030, bajo el marco de la estrategia “Europa en movimiento. Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia”.

En junio de 2019 se presentó el documento “Plan Estratégico de la Unión Europea en seguridad vial 2021-2030 – Sigüentes pasos para la Visión Cero”, que concretaba las medidas orientadas a desarrollar el plan publicado en 2018 y fijaba como objetivo cuantitativo principal reducir en un 50 % la mortalidad en carretera entre 2020 y 2030.

En febrero de 2020 se celebró en Estocolmo la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, bajo el lema “Alcanzar los objetivos mundiales para 2030”, donde se instó a los Estados Miembros a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030. Unos meses después, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el periodo 2021- 2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, reiterando el objetivo de reducción de víctimas ante el incumplimiento de la meta prevista para 2020. En diciembre de 2020, la Comisión Europea presentó la “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”, que establece, entre otros objetivos, que en el año 2050 “la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la UE se aproximará a cero”.

En octubre de 2021 la Organización Mundial de la Salud y las Naciones Unidas publicaron el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, reforzando el enfoque global hacia la Visión Cero.

En España, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico, ya se fundamentaba en los principios del Sistema Seguro, adaptados a la realidad nacional y con una visión a 10 años. En junio de 2022, la Dirección General de Tráfico presentó la Estrategia de Seguridad Vial 2030, con la misión de reducir a la mitad para el año 2030 el número de muertes y lesionados graves causados por accidentes de tráfico. Para alcanzar este objetivo, la estrategia cuenta con nueve áreas estratégicas y 62 líneas de actuación que se irán definiendo en sucesivos planes bianuales.

² El Anexo 2 contiene un resumen de los principales aspectos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020: Descripción y análisis de resultados.

En este marco, la Xunta de Galicia, con el objetivo de adaptar su política de seguridad vial a la evolución de la movilidad, al contexto internacional y nacional y a las demandas sociales de una movilidad segura, saludable y sostenible, aprobó el **"Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero"**. Su finalidad era reducir al mínimo posible las víctimas en accidentes de tráfico en las carreteras gallegas, de manera que nos aproximemos a un objetivo final de cero víctimas de accidentes de tráfico. En el marco de este Plan, la Agencia Gallega de Infraestructuras aprobó en 2024, la "Estrategia de actuación en Tramos de Alto Potencial de Mejora 2022 (TAPM)" y la "Estrategia de actuación en Tramos de Concentración de Accidentes 2021 (TCAs)".



Gráfico 2. Planes de Seguridad Vial de Galicia para los periodos 2006-2010, 2011-2015, 2016-2020 y 2022-2025. (Xunta de Galicia).

De esta manera, la Xunta de Galicia ha ido desarrollando una intensa labor de mejora de la seguridad en toda su red viaria. Desde el año 2006 se han elaborado Planes de Seguridad Vial de Galicia para los periodos 2006-2010, 2011-2015, 2016-2020 y 2022-2025. En cada uno de ellos se definieron unos objetivos estratégicos que llevaban aparejada la puesta en marcha de numerosas acciones que repercutieron en una mejora de la seguridad vial. La finalización del periodo de vigencia del último de estos planes, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 "Visión Cero", hace necesario revisar los actuales instrumentos de planificación y aprobar un nuevo **"Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030"**

3.1. El Plan de Seguridad vial de Galicia 2022-2025 "Visión Cero"

El **"Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero"** se aprobó por el Consello de la Xunta el 28/04/2022, siendo un documento que recogía acciones a desarrollar que repercutieran en una mejora de seguridad vial en Galicia; sus principales características se incluyen a continuación:

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025	
PERIODO	2022-2025
PUBLICADO EN	2022
OBJETIVO	Establece el denominado "OBJETIVO 25-25-25" Alcanzar una reducción del 25% del número de fallecidos y heridos graves en carreteras interurbanas en el periodo 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025	
	• Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de ciclomotor y motociclistas en el periodo 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019. • En travesías, reducir en un 25% el número de fallecidos y heridos graves en 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019. Objetivos estratégicos: • Reducir un 25% el número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías. • Conseguir un aumento de la movilidad ciclista en entornos urbanos sin aumentar el número de fallecidos y heridos graves. Reducir en un 25% el número de ciclistas atropellados en vías interurbanas y travesías • Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves. Reducir en un 25% el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías. • Reducir un 25% la representatividad de la velocidad inadecuada en los factores concurrentes de los accidentes. Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol y drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros. Reducir un 25% la representatividad de las distracciones como factor concurrente. Reducir un 25% los accidentes con víctimas asociados a la siniestralidad vial laboral. • Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los TCA. Análisis del 100% de los TCA identificados periódicamente. • Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por salidas de vía. • Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por choques frontales y frontolaterales. • Reducir progresivamente el Índice de Peligrosidad (accidentes con víctimas en relación al tráfico) y el Índice de Mortalidad (fallecidos en relación al tráfico) en las vías de titularidad de la Xunta de Galicia. Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves en intersecciones y accesos. • Optimizar la asistencia a las víctimas de siniestros • Realizar al menos 10 acciones anuales orientadas a grupos objetivo.
ACCIONES	59 acciones iniciales, eliminada 1 acción tras el informe de seguimiento de 2024, indicando objetivo, entidad responsable e indicadores de seguimiento.
PARTICIPANTES	• Vicepresidencia Primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo. • Consellería de Sanidad. • Consellería de Empleo e Igualdad. • Consellería de Infraestructuras y Movilidad. • Consellería de Cultura, Educación y Universidad. • Consellería de Hacienda y Administraciones Públicas • Consellería del Medio Rural • Consellería de Economía, Empresa e Innovación • Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda • Consellería de Política Social • Colaboradores, como la Dirección General de Tráfico. • Agentes Sociales.
PRESUPUESTO	Sin especificar.
MEDIDAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	• Reunión con las Consellerías de inicio de los trabajos (17-09-2021) • Reunión con los Agentes Sociales para la presentación de las bases del Plan y aportación de propuestas (21-09-2021) • Recogida de acciones propuestas por Agentes Sociales. • Celebración de una jornada con los Agentes Sociales para el seguimiento del Plan de Seguridad Vial de Galicia (14-12-2021). • Reunión con los agentes sociales (01/10/2024)
SEGUIMIENTO	• Establecimiento de órganos de seguimiento: Mesa de Seguimiento del Plan liderada por la Agencia Gallega de Infraestructuras entre cuyas tareas se encontraba la

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2022-2025	
RESUMEN DE CONTENIDOS	celebración de reuniones con las Consellerías y Mesa de Trabajo con los actores implicados.
	Elaboración del informe de seguimiento (2024).
	Antecedentes: el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 y 2016-2020
	Evolución de la accidentalidad en Galicia. Formulación estratégica del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 - Visión cero y Sistema Seguro. 10 grandes retos - Objetivos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. - Retos y acciones. - Otras acciones estratégicas.
	Clasificación de acciones el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025
	Gestión del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025

Tabla 1. Descripción del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. (Xunta de Galicia)

3.2. Valoración del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 "Visión Cero"

Es interesante valorar cómo los planes de seguridad vial de Galicia se fueron adaptando a las estrategias mundiales, europeas y nacionales. En este sentido, el Plan de Seguridad Vial 2022-2025 "Visión Cero" se articuló de acuerdo a los siguientes ejes, que forman parte del planteamiento de Sistema Seguro:

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

A lo largo del desarrollo de los planes de seguridad vial, se ha realizado una valoración de su grado de ejecución con carácter anual y con más detalle en los periodos intermedios (en el año 2024 para el plan 2022-2025). A continuación, se incluye una valoración del desarrollo del Plan de Seguridad Vial 2022-2025 a la finalización de su plazo.

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 "Visión Cero", fijaba el denominado "OBJETIVO 25-25-25" que constaba de los siguientes componentes:

- Alcanzar una reducción del 25 % del número de fallecidos y heridos graves en carreteras interurbanas en el periodo 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.

AÑO	2019	2024	Variación 2024-2019	
Fallecidos	103	100	-3 %	En tendencia
Heridos graves	405	320	-21 %	En tendencia

Datos: DGT Carreteras interurbanas Galicia

AÑO	2019	2025	Variación 2025-2019	
Fallecidos	36	41	14 %	No cumple
Heridos graves	189	221	15 %	No cumple

Datos: RAEG Carreteras de titularidad autonómica de Galicia

- Reducción del 25 % de los fallecidos y heridos graves vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de ciclomotor y motociclistas en el periodo 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.

	AÑO	2019	2025	Variación 2025-2019	
PEATONES	Fallecidos	9	7	-22 %	En tendencia
	Heridos graves	24	19	-21 %	En tendencia
CICLISTAS	Fallecidos	0	1	100 %	No cumple
	Heridos graves	6	16	167 %	No cumple
MOTOCICLETAS	Fallecidos	6	8	33 %	No cumple
	Heridos graves	28	64	129 %	No cumple
CICLOMOTOR	Fallecidos	1	0	-100 %	Cumple
	Heridos graves	6	4	-33 %	Cumple

Datos: RAEG Carreteras de titularidad autonómica de Galicia.

- En travesías, reducir en un 25 % el número de fallecidos y heridos graves en 2022-2025 en Galicia, respecto a los datos de 2019.

AÑO	2019	2025	Variación 2025-2019	
Fallecidos	7	12	71 %	No cumple
Heridos graves	85	82	-4 %	En tendencia

Datos: RAEG Carreteras de titularidad autonómica de Galicia

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

RETO 1. Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones.

OBJETIVO:

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

	2019	2025	Variación 2025-2019	
Atropellos	71	68	-4 %	En tendencia

Datos RAEG

4 acciones planificadas: 4 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %



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

OBJETIVO:

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

Aumento movilidad ciclista en entorno urbano

Ciclistas	2019	2025	Variación 2025-2019	
ACV	41	59	44 %	No cumple
Fallecidos	0	1	100 %	No cumple
H. Graves	6	16	167 %	No cumple

Datos RAEG

2 acciones planificadas: 2 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %



RETO 3. Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas.

OBJETIVO:

- Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves.

ACV	2019	2025	Variación 2025-2019	
Motocicleta	145	184	27 %	No cumple
Ciclomotor	39	19	-51 %	Cumple
TOTAL	184	203	10 %	No cumple

Datos RAEG

RETO 3. Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas.

- Reducir en un 25 % el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.

Fallecidos	2019	2025	Variación 2025-2019	
Motocicleta	6	8	33 %	No cumple
Ciclomotor	1	0	-100 %	Cumple
TOTAL	7	8	14 %	No cumple

Datos RAEG

H. Graves	2019	2025	Variación 2025-2019	
Motocicleta	28	64	129 %	No cumple
Ciclomotor	6	4	-33 %	Cumple
TOTAL	34	68	100 %	No cumple

Datos RAEG

2 acciones planificadas: 2 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %


RETO 4. Programa de mejora de actitudes hacia la visión cero.
OBJETIVO:

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

Posible causa ACV	2019	2025	Variación 2025-2019	
Velocidad	143	133	-7 %	En tendencia
Alcohol y drogas	62	66	6 %	No cumple
Distracciones	280	279	0 %	En tendencia

Datos RAEG

Accidentes viales laborales con baja	2019	2024	Variación 2024-2019	
En misión	6667	5417	-19 %	En tendencia
in itinere	3428	3436	0 %	En tendencia
TOTAL	10095	8853	-12 %	En tendencia

Datos Observatorio. Xunta de Galicia

20 acciones planificadas: 16 acciones realizadas + 4 acciones no realizadas (en 2025).

Grado de cumplimiento: 80%


RETO 5. Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).
OBJETIVO:

- Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los TCA.
- Análisis del 100 % de los TCA identificados periódicamente.

	2019	2025	Variación 2025-2019	
Nº TCA	46	27	-41 %	Cumple
ACV en TCA	946	444	-53 %	Cumple

Datos RAEG

2 acciones planificadas: 2 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %


RETO 6. Visión cero en la siniestralidad por salida de vía: plan de carreteras que perdonan.
OBJETIVO:

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

ACV por Salida de vía	2019	2025	Variación 2025-2019	
Fallecidos	8	14	75 %	No cumple
H. Graves	60	81	35 %	No cumple

Datos RAEG

1 acciones planificadas: 1 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %



RETO 7. Visión cero en los choques frontales y frontolaterales.
OBJETIVO:

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

ACV por Colisiones frontales	2019	2025	Variación 2025-2019	
Fallecidos	12	10	-17 %	En tendencia
H. Graves	39	31	-21 %	En tendencia

Datos RAEG

ACV por Colisiones frontolaterales	2019	2025	Variación 2025-2019	
Fallecidos	6	5	-17 %	En tendencia
H. Graves	37	55	49 %	No Cumple

Datos RAEG

1 acciones planificadas: 1 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %


RETO 8. Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes.
OBJETIVO:

- Reducir progresivamente el Índice de Peligrosidad (accidentes con víctimas en relación al tráfico) y el Índice de Mortalidad (fallecidos en relación al tráfico) en las vías de titularidad de la Xunta de Galicia.
- Reducción del 25 % de los fallecidos y heridos graves en intersecciones y accesos.

Índices	2019	2025	Variación 2025-2019	
IP	17,9	16,3	-9 %	Cumple
IM	0,6	0,6	0 %	En tendencia

Datos RAEG

Intersecciones	2019	2025	Variación 2025-2019	
Fallecidos	5	5	0 %	En tendencia
H. Graves	44	60	36 %	No Cumple

Datos RAEG

6 acciones planificadas: 6 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %


RETO 9. Plan de asistencia apoyo integral a las víctimas.
OBJETIVO:

- Optimizar la asistencia a las víctimas de siniestros.

	2022	2023	2024	2025
Se ejecutaron las acciones previstas	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple

9 acciones planificadas: 9 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %


RETO 10. Acciones específicas centradas en grupos de especial riesgo o vulnerabilidad.
OBJETIVO:

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

	2022	2023	2024	2025
Se ejecutaron las acciones previstas	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple

7 acciones planificadas: 7 acciones realizadas.

Grado de cumplimiento: 100 %


Otras acciones estratégicas

4 acciones planificadas: 3 acciones realizadas +
1 acciones eliminadas (en 2024)

Grado de cumplimiento: 100 %



Es preciso resaltar que los objetivos cuantitativos planteados han resultado muy ambiciosos y, según puede verse en las tablas anteriores, no se han conseguido en la mayor parte de los ámbitos, a pesar del elevado grado de ejecución de las medidas establecidas.

Es destacable la participación de entidades públicas y privadas y que esta colaboración se puede considerar consolidada en el tiempo, aspectos muy interesantes para conseguir una mayor participación social en las estrategias de mejora de la seguridad vial.

La tabla siguiente muestra las entidades públicas y privadas que participaron en el Plan.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2022-2025	
ENTIDADES PÚBLICAS	OTROS PARTICIPANTES
Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras (RAEG)	• AESLEME
Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Dirección General de Movilidad	• ANEAC-FENEAC
Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Agencia Gallega de Emergencias (AXEGA)	• Asociación Española de la Carretera
Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Academia Gallega de Seguridad Pública (AGASP)	• Asociación Nacional de Motoristas
Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Dirección General de Emergencias e Interior	• Asociación Amigos del Camino
Consellería de Hacienda y Administración Pública – Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP)	• Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (AENAC)
Consellería de Sanidad – Dirección General de Salud Pública	• Centro Tecnológico de Automoción de Galicia CTAG
Consellería de Sanidad – SERGAS	• COGAMI
Consellería de Cultura, Educación y Universidad	• CONBICI
Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda – Dirección General de Patrimonio Natural	• Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Galicia
Consellería de Medio Rural – Dirección General de Desarrollo Rural	• Colegio de ICCP de Galicia
Consellería de Política Social – Dirección General de Inclusión Social	• Colegio de Ingenieros de Obras Públicas. Zona Galicia
Consellería de Empleo e Igualdad – Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA)	• Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia
Consellería de Economía, Empleo e Innovación – Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales	• Compañías aseguradoras – UNESPA
Dirección General de Tráfico	• Federación Gallega de Autoescuelas
Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia	• Federación Gallega de Ciclismo
Voluntarios de Protección Civil	• Federación Gallega del Taxi – Federación de Autónomos del Taxi
Ayuntamientos	• FEGABUS
Policía local	• FEGAC, FEDERACIÓN GALEGA DE ASOCIACIÓN AMIGOS DEL CAMINO
Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	• FEGAMP
	• FEGATRANS-APETAMCOR
	• FEGATRAMER
	• FEGATRAVI
	• Fundación MAPFRE
	• Plataforma Motera para la Seguridad Vial
	• PAT
	• RACE
	• STOP ACCIDENTES

Tabla 2. Participantes en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 Xunta de Galicia)

4. ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN GALICIA

El análisis de los datos de siniestralidad es el elemento fundamental de partida para plantear una evaluación y una gestión efectiva de la seguridad vial. Consciente de esto, la Xunta de Galicia edita cada año una Memoria de Seguridad Vial de Galicia, proporcionando una panorámica completa de la siniestralidad en sus carreteras. A continuación se realiza un análisis pormenorizado de la evolución de la siniestralidad en el periodo 2011-2025³, coincidente con la vigencia de los anteriores Planes de Seguridad Vial autonómicos. Se ha definido un horizonte temporal superior a 10 años por las siguientes razones:

- Los efectos de las políticas e intervenciones en seguridad vial requieren horizontes largos para ser evaluados con fiabilidad.
- Permite identificar tendencias estructurales y no variaciones anuales aleatorias. Factores excepcionales —como crisis económicas o la pandemia de la COVID-19— provocan descensos puntuales de movilidad y siniestralidad que pueden distorsionar los resultados si se analizan periodos cortos.
- Desde 2013 se observa una reactivación sostenida de los desplazamientos, tras la crisis iniciada en 2008, lo que permite analizar la evolución real de la seguridad vial en un contexto de aumento de la movilidad. Así mismo, el periodo 2019–2022 estuvo condicionado por las restricciones sanitarias derivadas de la pandemia de COVID-19, con reducciones extraordinarias de desplazamientos y, por tanto, de la siniestralidad. Por ello, un marco analítico prolongado resulta esencial para integrar estos episodios excepcionales sin sesgar las conclusiones sobre la tendencia general de la siniestralidad vial.

A lo largo del periodo 2011 y 2025 se constata un ligero aumento (3%) en los accidentes con víctimas en Galicia. En la red autonómica de carreteras se registró un descenso de la siniestralidad vial con víctimas del 3,5% entre esos mismos años, a pesar de que en dicho periodo el tráfico en esta red aumentó un 4,7%.

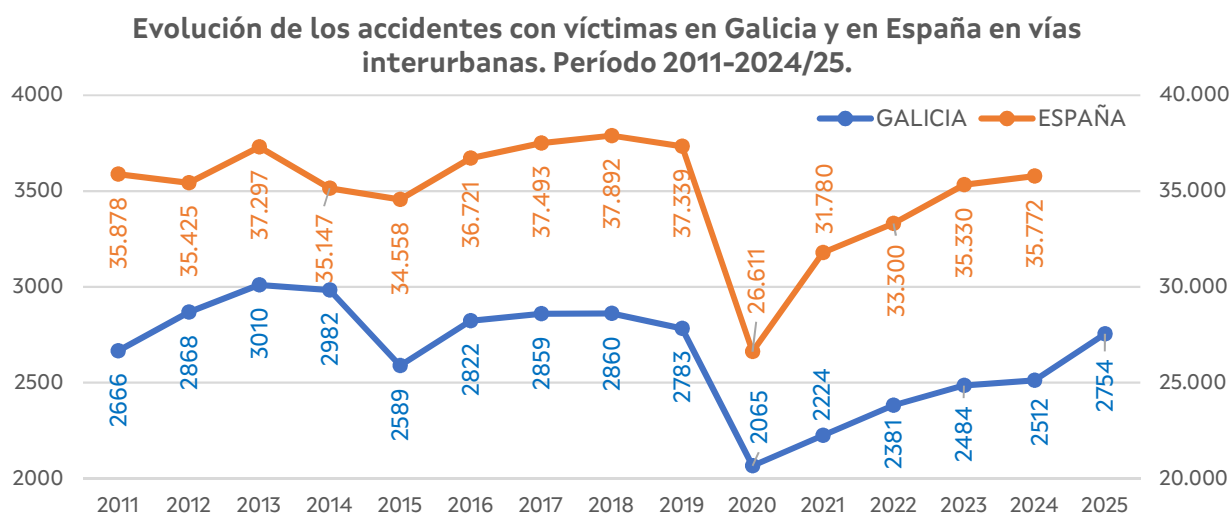


Gráfico 3. Evolución de los accidentes con víctimas en Galicia y en España en vías interurbanas. (Dirección General de Tráfico)

³ Las cifras correspondientes a los años 2020 y 2021 deben contextualizarse dentro de la situación excepcional por la pandemia de la COVID-19. En los casos en los que no se dispone del dato relativo a 2025, se han utilizado datos de 2024.



Gráfico 4. Evolución de los accidentes con víctimas en la red de carreteras autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia).

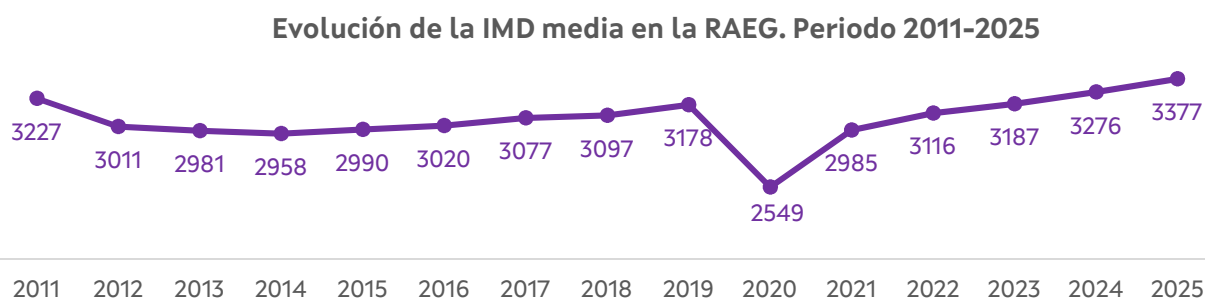


Gráfico 5. Evolución de la IMD media en la red de carreteras autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia)

No obstante, la evolución de la siniestralidad entre 2019 y 2025 no resulta plenamente satisfactoria, ya que tras la notable reducción asociada a la menor movilidad durante la pandemia de la Covid-19, se aprecia un estancamiento, e incluso ligeros repuntes, lo que evidencia la necesidad de seguir impulsando acciones coordinadas entre las distintas administraciones públicas, en colaboración con el sector privado, el ámbito investigador, los medios de comunicación, las fuerzas y cuerpos de seguridad y la sociedad en su conjunto, bajo los enfoques del "Sistema Seguro" y la "Visión Cero".

En relación con la mortalidad por accidentes de tráfico en vías interurbanas, se observa en el conjunto de España el número de fallecidos desciende de forma muy significativa entre 2011 y 2013, momento en el que se instala una tendencia de estabilidad con pequeñas oscilaciones anuales. Tal y como se aprecia en el gráfico siguiente, el número de fallecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas de Galicia ha disminuido un 38% entre 2011 y 2024, pasando de 161 fallecidos en 2011 a 100 en 2024.

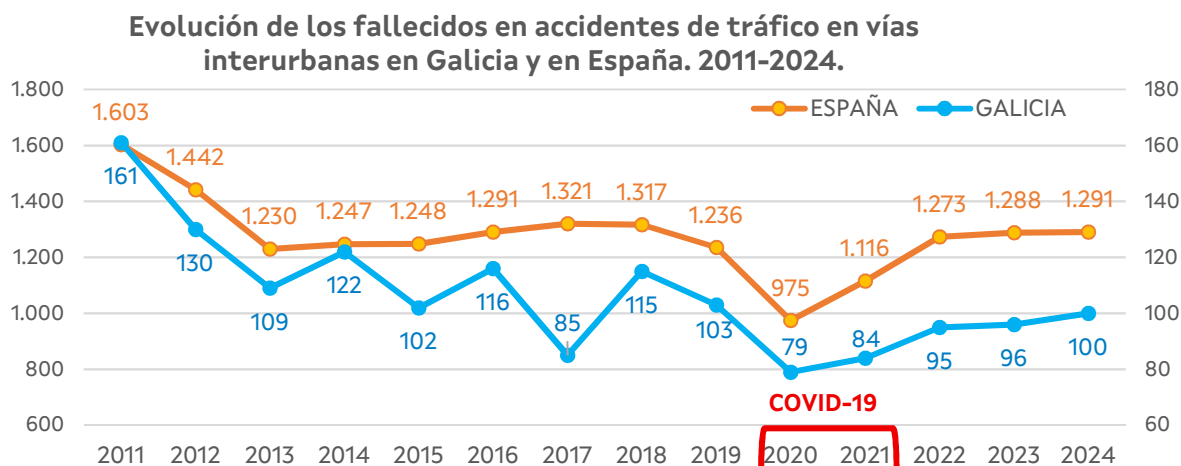


Gráfico 6. Evolución de los fallecidos en accidentes con víctimas en Galicia y en España en vías interurbanas. (Dirección General de Tráfico)

En relación con el número de fallecidos en accidentes de tráfico en la red de carreteras autonómicas de Galicia, la cifra ha disminuido un 18 % entre 2011 (50 fallecidos) y 2025 (41 fallecidos).



Gráfico 7. Evolución de los fallecidos en accidentes con víctimas en la red de carreteras autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia)

Por otro lado, los heridos graves derivados de accidentes de tráfico han experimentado una evolución favorable, registrándose descensos generalizados en las vías interurbanas gallegas en el mismo marco temporal (2011-2024), si bien en España en los últimos años se observa un ligero repunte.

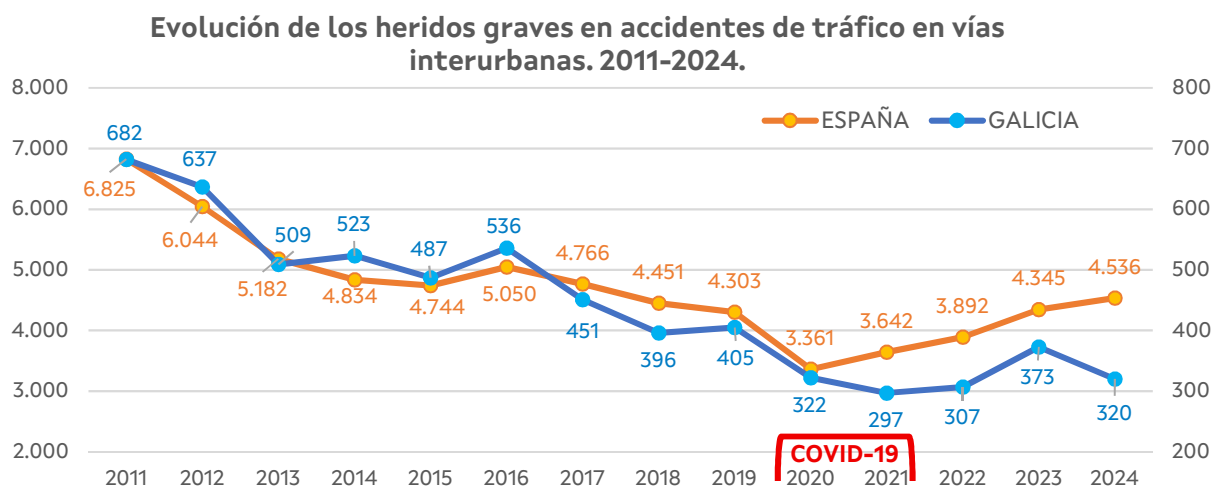


Gráfico 8. Evolución de los heridos graves en accidentes con víctimas en Galicia y en España en vías interurbanas. (Dirección General de Tráfico)



Gráfico 9. Evolución de los heridos graves en accidentes con víctimas en la red de carreteras autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia, 2025)

Analizando las cifras del parque de vehículos en Galicia, se observa una tendencia al alza ininterrumpida desde el año 2013.

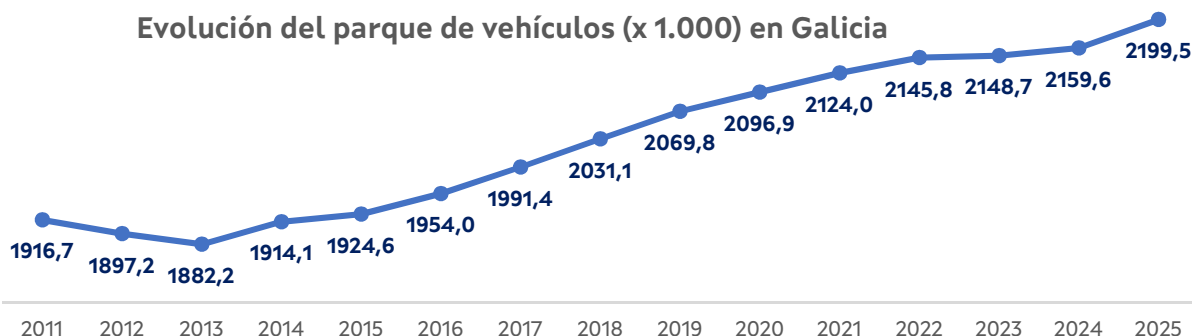


Gráfico 10. Evolución del parque de vehículos en Galicia. (Dirección General de Tráfico)

Según los datos publicados por la Dirección General de Tráfico, en el año 2025, la antigüedad media del parque de vehículos gallego se situó en 16,7 años, dos años más que la antigüedad media del parque en España. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) estimó que el riesgo de que el conductor fallezca en un accidente mortal aumenta significativamente con la edad del vehículo; así los conductores de vehículos de 4 a 7 años presentan aproximadamente un 10 % más de probabilidad de fallecer en un accidente en comparación con los conductores de vehículos de 0 a 3 años.

		2020		2025	
		TOTAL VEH.	ANTIGÜEDAD MEDIA	TOTAL VEH.	ANTIGÜEDAD MEDIA
GALICIA	Total	2.194.703	15,37	2.276.040	16,7
	Turismos	1.580.648	14,69	1.617.698	15,79
	Motocicletas	173.574	17,66	210.899	18,85
	Ciclomotores	97.773	17,44	76.504	21,34
ESPAÑA	Total	36.656.957	14,33	38.641.165	14,92
	Turismos	24.716.898	13,57	25.788.487	13,76
	Motocicletas	3.735.920	15,93	4.510.222	16,5
	Ciclomotores	1.891.754	16,31	1.595.324	19,92

Tabla 3. Comparativa del parque de vehículos y antigüedad media en España y Galicia entre 2020 y 2025. (Dirección General de Tráfico)

En el periodo 2011-2025 el índice de peligrosidad (IP) en la red de carreteras autonómicas de Galicia ha disminuido un 8,4 %, pasando de un IP de 17,8 en el año 2011 a un IP de 16,3 en 2025.

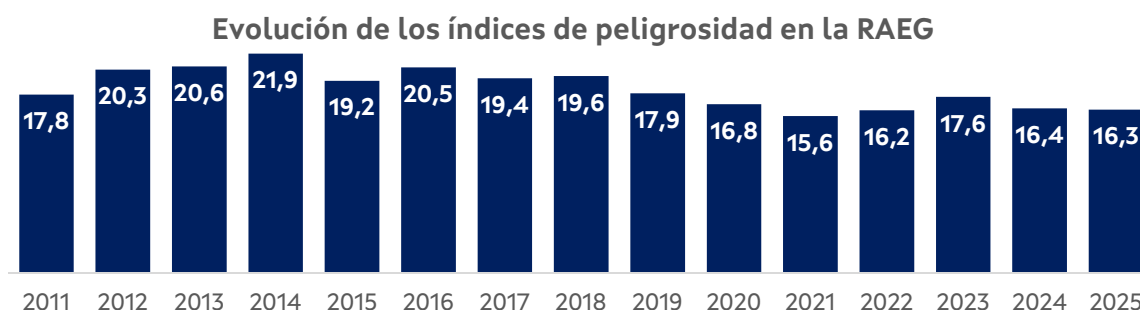


Gráfico 11. Evolución de los índices de peligrosidad en la RAEG. (Xunta de Galicia - <http://conselleriainfraestructurasem.hl1073.dinaser.com/es/SeguridadViaEnCifras>)

El índice de mortalidad (IM) en la red de carreteras autonómicas de Galicia, se ha mantenido aproximadamente constante, registrando ligeras fluctuaciones de forma

continúa. En este sentido, cabe indicar que el tamaño de la muestra para el cálculo de este índice es menor que en el caso del Índice de Peligrosidad, de ahí que se registren continuas fluctuaciones.

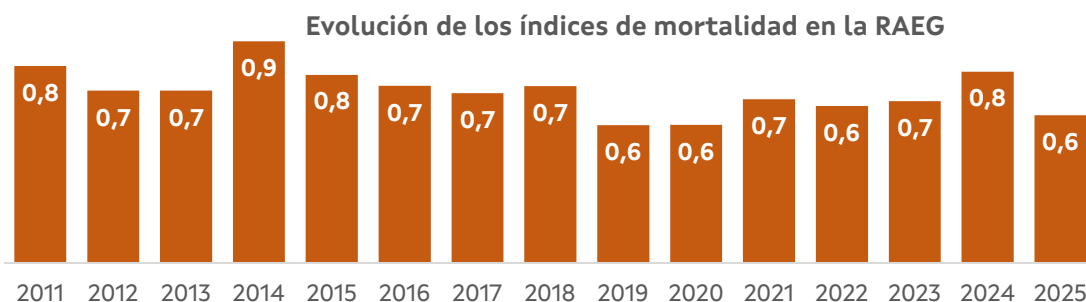


Gráfico 12. Evolución de los índices de mortalidad en la RAEG. (Xunta de Galicia - <http://conselleriainfraestructurasem.hl1073.dinaser.com/es/SeguridadViariaEnCifras>)

Persiste un peso significativo de los accidentes ocurridos en travesías pertenecientes a la red de carreteras autonómicas gallegas, circunstancia vinculada en gran medida a la particular distribución territorial y dispersión poblacional característica de Galicia. En 2025 un 45 % tuvieron lugar en travesía. Esta distribución apenas ha sufrido variaciones respecto a los años anteriores.

En relación con los usuarios de motocicletas y ciclomotores en la red de carreteras autonómicas de Galicia, el número de accidentes con víctimas han descendido entre 2011 y 2025 en el caso de los ciclomotores, mientras que los accidentes con motocicletas han aumentado un 8 % entre 2011 y 2025. El aumento del parque de motocicletas se ha incrementado un 62% en el periodo analizado, porcentaje muy superior al del aumento de la siniestralidad en ese periodo. Es necesario mantener la atención sobre este colectivo, debido al aumento de motoristas fallecidos y heridos graves.

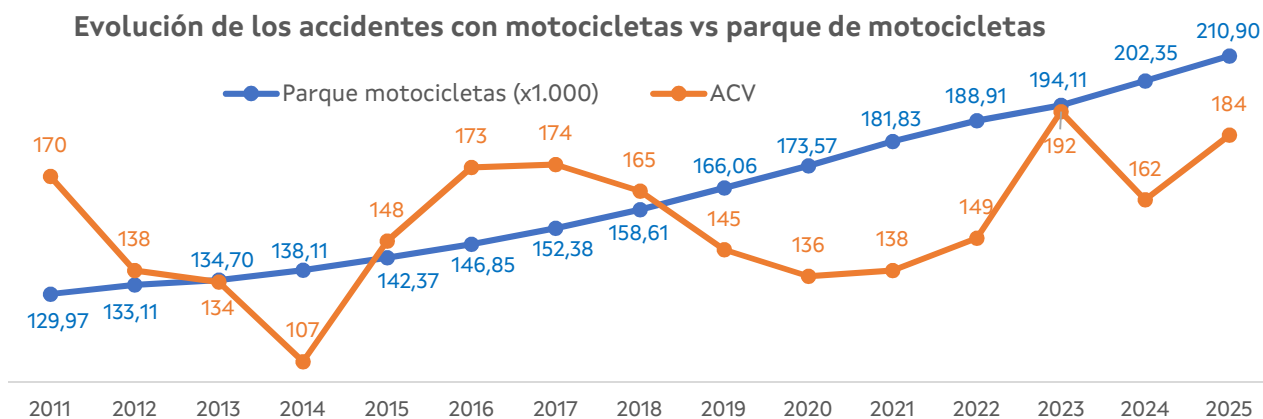


Gráfico 13. Comparativa entre la evolución de los accidentes con motocicletas en la RAEG y el parque de motocicletas gallego. (Xunta de Galicia, Dirección General de Tráfico)

Evolución de los accidentes con ciclomotores

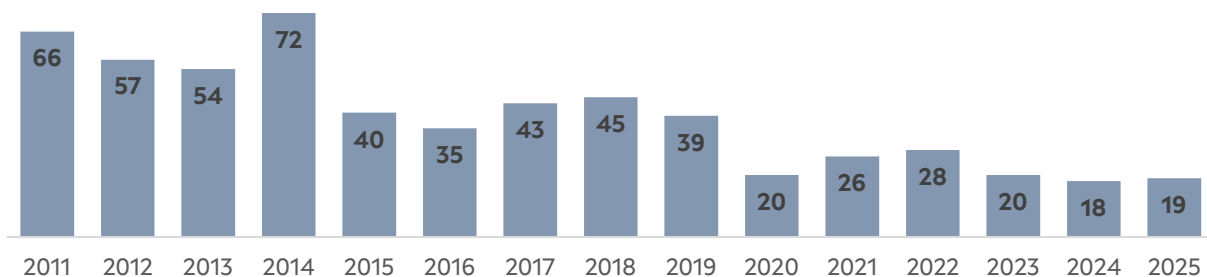


Gráfico 14. Evolución de los accidentes con ciclomotores en la RAEG. (Xunta de Galicia)

Evolución de las víctimas en accidentes con motocicletas

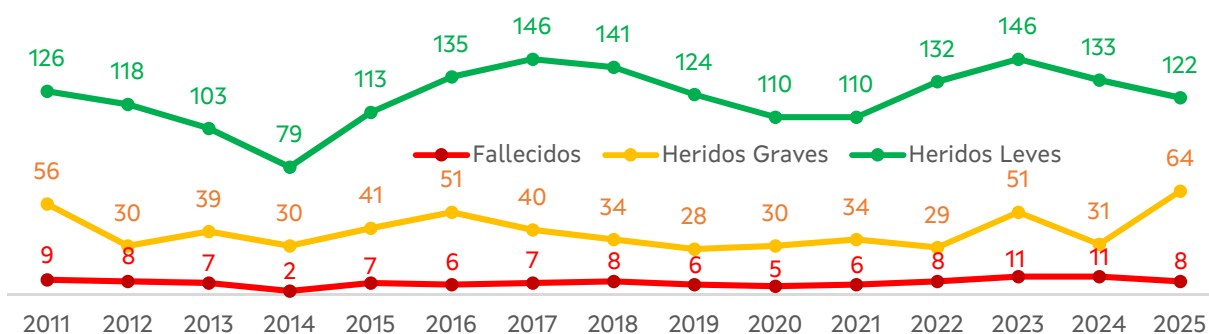


Gráfico 15. Evolución de las víctimas en accidentes con motocicletas en la RAEG. (Xunta de Galicia)

Evolución de las víctimas en accidentes con ciclomotores

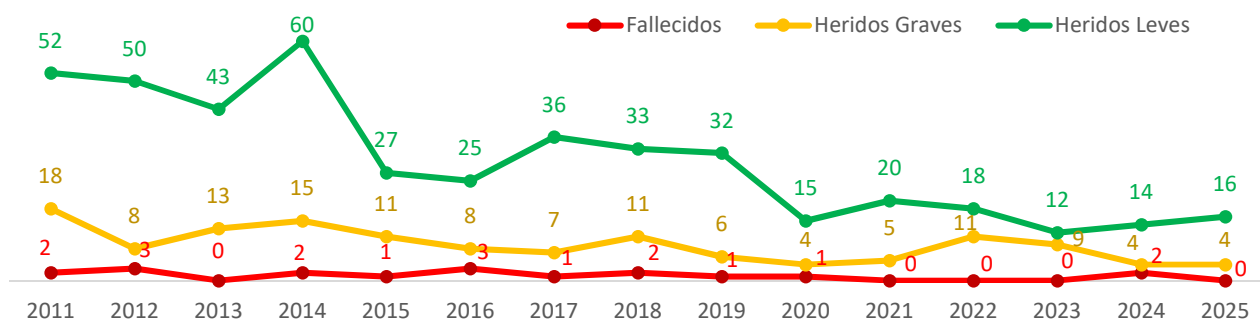


Gráfico 16. Evolución de las víctimas en accidentes con ciclomotores en la RAEG. (Xunta de Galicia)

Por otro lado, los atropellos se concentran mayoritariamente en travesías, aunque su letalidad es notablemente superior en carretera, como refleja el hecho de que en 2025 se contabilizasen 4 fallecidos en 12 atropellos en carretera, frente a 3 fallecidos en 56 atropellos en travesía. Aun así, el número total de atropellos ha disminuido entre 2011 y 2025.

Evolución de los atropellos a peatones

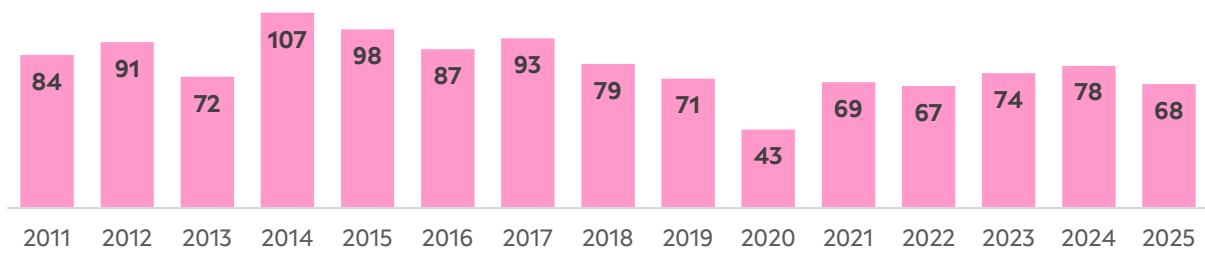


Gráfico 17. Evolución de los atropellos a peatones en la RAEG. (Xunta de Galicia)

Evolución de las víctimas en atropellos a peatones

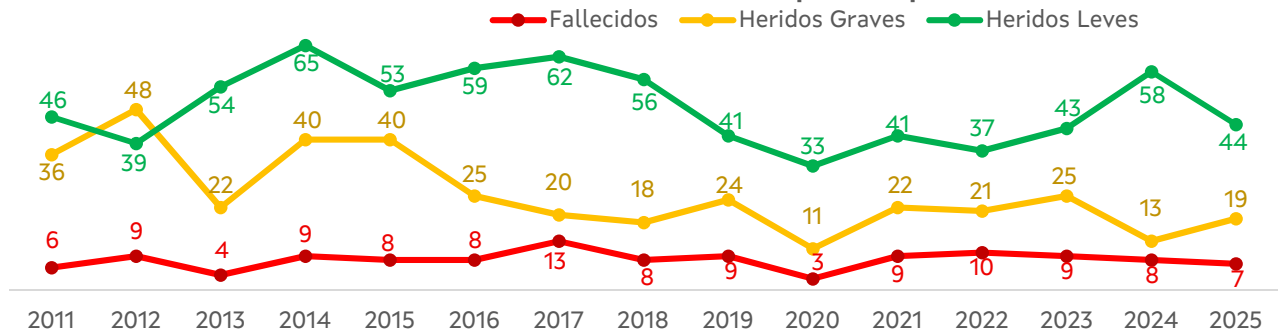


Gráfico 18. Evolución de las víctimas peatones en la RAEG. (Xunta de Galicia)

Los accidentes con implicación de ciclistas han aumentado en el periodo considerado (2011 – 2025), habiendo aumentado también el número de bicicletas que circulan por la red.

Evolución de los accidentes con víctimas con ciclistas implicados

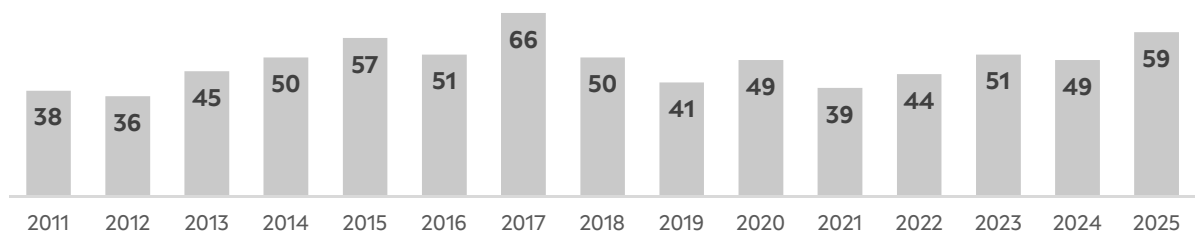


Gráfico 19. Evolución de los accidentes con ciclistas (Xunta de Galicia)

Evolución de las víctimas en accidentes con ciclistas

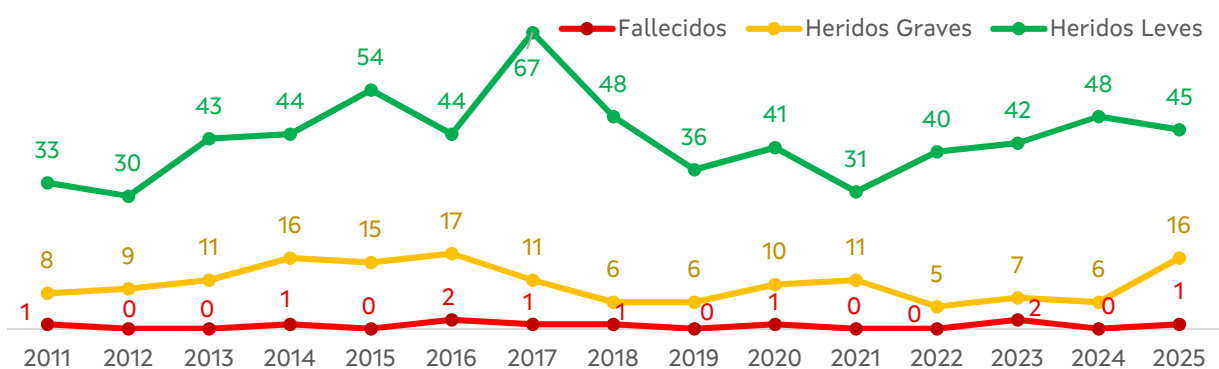


Gráfico 20. Evolución de las víctimas ciclistas en accidentes en la RAEG. (Xunta de Galicia)

En cuanto a la zona, en 2025 el 34 % de los accidentes con ciclistas tuvieron lugar en carretera, frente al 66 % ocurridos en travesía. Por tipos de accidentes, los más

numerosos son las colisiones frontolaterales, seguidas de las colisiones laterales y los alcances.

Finalmente, el total del número de accidentes laborales con baja ha disminuido entre 2011 y 2024 un 20%. En ese periodo, el mayor descenso se ha registrado en los accidentes en desplazamientos durante la jornada laboral que han pasado de 7.668 accidentes en 2011 a 5.417 en el año 2024. Por el contrario, los accidentes in itinere han aumentado un 2,6% en el periodo considerado.

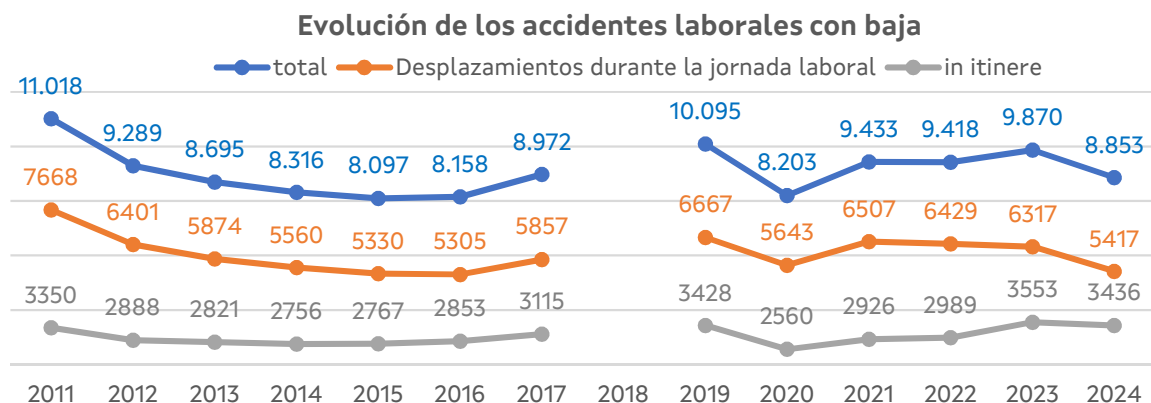


Gráfico 21. Evolución de los accidentes viales laborales con baja. (Xunta de Galicia)
NOTA: Las cifras de 2018 no se encuentran disponibles.

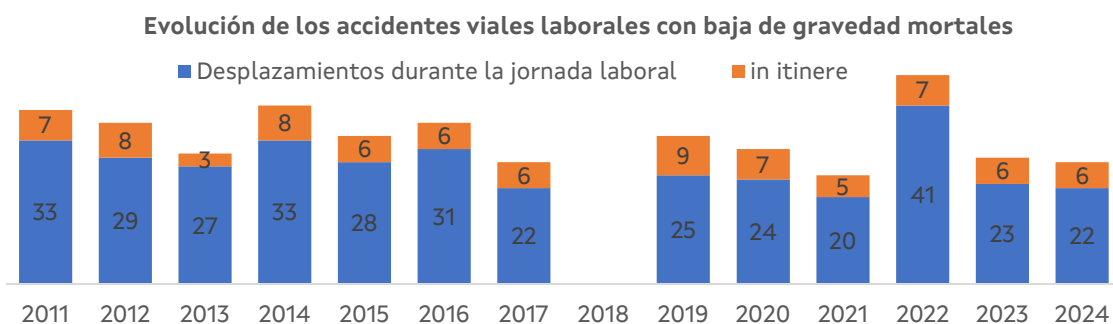


Gráfico 22. Evolución de los accidentes viales laborales con baja de gravedad mortales. (Xunta de Galicia).
NOTA: Las cifras de 2018 no se encuentran disponibles.

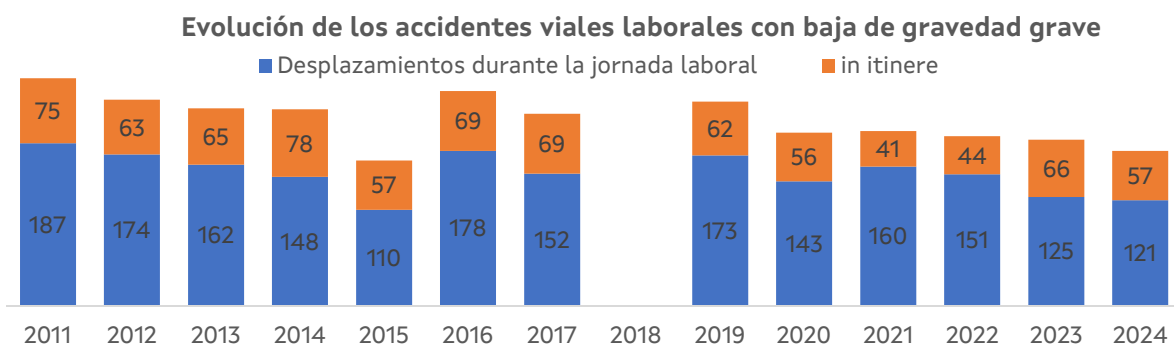


Gráfico 23. Evolución de los accidentes viales laborales con baja de gravedad grave. (Xunta de Galicia).
NOTA: Las cifras de 2018 no se encuentran disponibles.

5. EL CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO Y NACIONAL

En un contexto como el actual, en el que el estancamiento de las cifras de siniestralidad hace pensar en un agotamiento de las medidas implantadas hasta la fecha, es el momento de realizar un análisis crítico de las acciones que se están desarrollando en otros países para, junto con las acciones que se vienen desarrollando hasta el momento en Galicia, plantear nuevas medidas que consigan reducir el número y la gravedad de los siniestros de tráfico; todo ello en un contexto de Sistema Seguro y Visión Cero.

En este capítulo se incluye una revisión de las políticas internacionales y nacionales en materia de seguridad vial que se han considerado más relevantes, en un momento en el que la mayor parte de las estrategias para el decenio 2021-2030 se encuentran en plena implantación.

5.1. Contexto mundial.

A lo largo de los años, la seguridad vial en el contexto mundial ha evolucionado desde un enfoque inicial centrado en la reducción de los accidentes y de las víctimas hacia un marco más ambicioso, en línea con el enfoque del Sistema Seguro.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, impulsado por Naciones Unidas, tenía como objetivo general estabilizar, y posteriormente reducir, las cifras de víctimas mortales en siniestros viales en todo el mundo para 2020. En concreto, el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020**, elaborado por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otras partes interesadas de todo el mundo, establecía una estrategia basada en 5 categorías de actividades o «pilares», que muchos países adoptaron como contexto para sus políticas de seguridad vial:

1. Gestión de la seguridad vial. Este pilar se centra en la necesidad de fortalecer la capacidad institucional para impulsar iniciativas nacionales relativas a la seguridad vial.
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras. Este pilar pone de relieve la necesidad de mejorar la seguridad de las redes viarias en beneficio de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.
3. Vehículos más seguros. Aborda la necesidad de mejorar la seguridad de los vehículos, promoviendo la armonización de las normas y los mecanismos mundiales pertinentes para acelerar la introducción de nuevas tecnologías que influyen en la seguridad.
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros. Se centra en la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito.
5. Respuesta tras los accidentes. Con este pilar se pretende promover la mejora de la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas de accidentes tratamientos de emergencia y rehabilitación a largo plazo apropiados.

Este esquema permitió consolidar políticas nacionales integrales y reforzar capacidades institucionales en numerosos países, constituyendo la base de muchas estrategias nacionales y regionales de seguridad vial.

En paralelo, en 2015, las Naciones Unidas aprobaron la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, que contiene 17 **Objetivos de Desarrollo Sostenible**, introduciendo un enfoque transversal, que integró la seguridad vial dentro de las políticas globales de salud

pública, sostenibilidad urbana y movilidad segura. El objetivo 3 "Salud y bienestar", persigue "garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades es esencial para el desarrollo sostenible". La meta 3.6 establece que *"para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo"* y la meta 11.2 reza *"para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad"*.

La tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Estocolmo en febrero de 2020, marca un punto de inflexión. En la **"Declaración de Estocolmo"**, bajo el lema **"Alcanzar los objetivos mundiales para 2030"**, se incluyó entre las resoluciones la necesidad de *"exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública, especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público"*.

Ese mismo año, el 31 de agosto, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamaba el periodo 2021-2030 como **Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial**, reconociendo que la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 no se había alcanzado, motivo por el que se establece ese mismo objetivo entre 2021 y 2030. Entre los múltiples epígrafes que establece la resolución, destaca el hecho de que se *"alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda"*, así como *"Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial"*.

Desde 2020 hasta la actualidad, más que en la formulación de principios, se ha enfatizado en la consolidación del enfoque de Sistema Seguro, la digitalización de la gestión de la seguridad vial, el impulso de estándares internacionales para infraestructuras y vehículos, y una mayor atención a la equidad y a los usuarios vulnerables.

La Memoria Anual sobre Seguridad Vial 2024 publicada por el Grupo Internacional de Datos y Análisis de Seguridad Vial (IRTAD- International Traffic Safety Data and Analysis Group), grupo de trabajo permanente para la seguridad vial del Foro Internacional de Transporte (ITF- International Transport Forum), recoge que varios países han publicado nuevas estrategias de seguridad vial en respuesta al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. De los 35 países encuestados, 33 cuentan con una estrategia de seguridad vial, generalmente hasta 2030, o con un plan de acción a más corto plazo.

La mayoría de los países consultados (31 de 35) han adoptado objetivos de reducción de la siniestralidad mortal, normalmente alineados con el objetivo de las Naciones Unidas de reducir en un 50% las muertes en carretera para 2030. Canadá, México, Nueva Zelanda y el Reino Unido aún no han definido un objetivo cuantitativo específico. El año de

referencia para estos objetivos varía. Aunque 2020 habría sido la referencia natural para el decenio 2021-2030, las muertes en carretera de ese año fueron excepcionalmente bajas debido a la pandemia de COVID-19. Por ello, utilizar los datos de 2020 como base haría que el objetivo de 2030 fuese aún más difícil de alcanzar. La mayoría de los países miembros de IRTAD han optado por tomar como referencia 2019 o el promedio del período 2017-2019 para sus metas de 2030. Varios países han establecido objetivos específicos para determinados grupos de usuarios vulnerables (por ejemplo, niños, peatones o ciclistas).

La reducción del número heridos graves en accidentes de tráfico constituye un pilar fundamental del enfoque de Sistema Seguro (Safe System). Entre los 35 países considerados, 26 han fijado también una meta para disminuir el número de lesionados graves en siniestros viales, lo que representa un avance significativo respecto al período correspondiente al Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), durante el cual muy pocos países abordaban de manera explícita el problema de las lesiones graves.

En febrero de 2025 se celebró la **Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial**, organizada por el Reino de Marruecos en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS), con el objetivo de examinar los avances logrados en el punto medio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Los líderes de unos 50 países asumieron nuevos compromisos nacionales en materia de seguridad vial y los ministros de 100 países respaldaron la Declaración de Marrakech, que insta a los Gobiernos a hacer de la seguridad vial una prioridad política, a garantizar una financiación continuada y a impulsar acciones para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí al año 2030.

5.2. Contexto europeo.

Los esfuerzos realizados por la Unión Europea en materia de seguridad vial tuvieron como resultado una reducción significativa de los fallecidos en accidentes de tráfico en el periodo 2011-2021, pasando de 29.000 fallecidos en 2011 a casi 20.000 en 2021, lo que según las estimaciones, representan 57.000 muertes menos en las carreteras de la UE de los que se habrían registrado de mantenerse el nivel de 2011. Los datos reflejan a lo largo de la década, dos momentos diferenciados: hasta 2014 una tendencia decreciente, con una disminución del 16%, seguida de 5 años donde el ritmo de mejora se ralentizó progresivamente y la tendencia prometedora de reducción a la mitad del número de fallecidos en carretera durante la primera década se estancó, evidenciando la necesidad de un nuevo impulso. Además, en 2021 el número de muertes en accidentes de tráfico en la Unión Europea (UE) aumentó un 5 % con respecto a 2020.

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

Sobre esta base, la Comisión Europea configuró a partir de 2018 un nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial, para el periodo 2021-2030 bajo el paraguas de la estrategia **"Europa en movimiento. Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia"**; en él se establece el objetivo de conseguir eliminar el número de fallecidos para el año 2050, desde la perspectiva del Sistema Seguro, por medio de una mejor gobernanza de la

seguridad vial, apoyo a la financiación de actuaciones, mejora de las carreteras y en particular de los márgenes, promoción de vehículos más seguros, acciones para conseguir un uso más seguro de las carreteras y mejora de los sistemas de respuesta ante siniestros; además, el Plan sentaba las bases para explotar al máximo la potencialidad de la movilidad conectada y autónoma para mejorar la seguridad vial. Para comprender mejor los diferentes aspectos que influyen en el rendimiento general de la seguridad, la Comisión elaboró un primer conjunto de indicadores clave de rendimiento (Key Performance Indicators, KPI), relacionados con los principales retos de seguridad vial que deben abordarse: (1) seguridad de las infraestructuras, (2) seguridad de los vehículos, (3) uso seguro de la vía pública, incluyendo la velocidad, el alcohol, las distracciones y el uso de equipos de protección, y (4) respuesta a emergencias.

La publicación en 2019 del documento **“Plan Estratégico de la Unión Europea en seguridad vial 2021-2030 – Sigüientes pasos para la Visión Cero”**, concretó operativamente este planteamiento, estableciendo un conjunto de medidas orientadas a desarrollar el plan publicado en 2018 y planteando, asimismo, el objetivo cuantitativo más próximo de reducción de la mortalidad en carretera al 50% entre 2020 y 2030.

En materia legislativa, uno de los avances más relevantes del periodo fue la adopción de la **Directiva 2019/1936, que modifica a la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias**, que introdujo cambios sustanciales en la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, siendo de aplicación a todas las carreteras integrantes de la red transeuropea de carreteras, a las autopistas y a otras carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación. En relación con los procedimientos de gestión, estableció el procedimiento denominado “Evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red” (Network-wide road safety assessment) que integra los procedimientos anteriores de gestión de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y la clasificación de la seguridad de la red.

En diciembre de 2020, la Comisión Europea presentaba su **“Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”**, orientada a impulsar la transformación ecológica y digital del sistema de transporte, para alcanzar la reducción del 90% de las emisiones en 2050, por medio de un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. En esta estrategia, la Comisión confirmó el objetivo de cero muertes en carretera para 2050 (el objetivo «Visión Cero»).



Gráfico 24. Los objetivos de seguridad vial de la UE desde 2001. Fuente: ECA.
<https://www.eca.europa.eu/en/publications?ref=SR-2024-04>

Como parte de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de 2020, la Comisión anunció una serie de iniciativas para mejorar la seguridad vial. Entre ellas se incluían posibles nuevas orientaciones en materias como la tasa máxima de alcohol en sangre permitida para los conductores de vehículos de motor o el uso de dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia; una evaluación de la necesidad de proponer normas sobre cómo llevar a cabo auditorías, inspecciones e informes acerca de la calidad de infraestructuras como puentes u otras infraestructuras sensibles (2023); la adaptación del marco jurídico del servicio eCall a las nuevas tecnologías de telecomunicaciones, y una posible ampliación del servicio eCall con vistas a abarcar vehículos de dos ruedas motorizados, camiones, autobuses y tractores agrícolas.

En enero de 2023, la Comisión estableció directrices sobre la evaluación de la seguridad de las infraestructuras viales. Estas directrices, no vinculantes, ayudan a los Estados miembros a llevar a cabo las evaluaciones exigidas en virtud de la Directiva (UE) 2019/1936. En marzo de ese mismo año, la Comisión presentó un paquete de medidas de seguridad vial, con el fin de facilitar la libre circulación de personas, mejorar la seguridad vial de todos los usuarios de la red viaria, prepararse para los vehículos de baja emisión y trabajar en pos de la visión de la Unión de conseguir, de aquí a 2050, que no se produzcan muertes en las carreteras de la Unión. Ese paquete de medidas de seguridad vial proponía tres actos legislativos interdependientes:

- una Directiva sobre el permiso de conducción,
- una Directiva sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir, y
- una revisión de la Directiva por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

5.3. Contexto nacional.

En España, la **Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020** (ESV 2011-2020) de la Dirección General de Tráfico, ya se asentaba sobre los principios del Sistema Seguro, adaptándolos a la realidad española, con una visión a 10 años. La Estrategia marcaba un conjunto de objetivos concretos que debían alcanzarse en el año 2020, siendo los dos principales: bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes y reducir el número de heridos graves en un 35%. Para el seguimiento de estas metas se establecieron 13 indicadores estratégicos.

La evaluación de los logros de la ESV 2011-2020 se realizó comparando los valores de los indicadores en 2019 con los objetivos fijados para 2020, puesto que en el año 2020 la movilidad se vio condicionada por un factor totalmente externo, la pandemia de COVID-19; las cifras de siniestralidad de ese año no se consideraron representativas de las acciones llevadas a cabo. Según ese análisis, en el año 2019 se alcanzaron los objetivos en 4 de los indicadores, incluidos los dos principales:

- Reducción de la tasa de fallecidos al año a 37 por millón de habitantes. El objetivo alcanzado supone un descenso del 37,3% entre los años 2009 y 2019.
- Reducción del número de heridos graves en un 35%. La reducción real fue mayor, del 38,1%, pasando de 13.923 en 2009 a 8.613 en 2019.
- Reducción del número de conductores de 18-24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana en un 25%. También en este caso la reducción real fue mayor: un 54,9%.
- Reducción del número de fallecidos por salida de vía en carretera convencional en un 30%. Como en el caso anterior, la reducción real fue mayor: un 49,8%.

Este balance resaltaba la necesidad de incidir en las políticas de seguridad vial destinadas a los colectivos y medios vulnerables, las personas mayores y los accidentes de tráfico laborales; así como proseguir los esfuerzos para reducir la incidencia de las principales conductas de riesgo. Entre lecciones aprendidas destacar:

- Importancia de realizar un buen diagnóstico, para responder a los problemas reales de seguridad vial.
- Papel fundamental de la comunicación y transparencia.
- Necesidad de la coordinación entre actores: gobernanza.
- Flexibilidad para adaptarse a los cambios en las formas de movilidad y en las causas de la accidentalidad.
- Necesidad de coordinación con otras políticas públicas.
- Importancia de una adecuada selección de indicadores, que sean representativos y medibles.

Medidas más relevantes de seguridad vial en España (1980-2023)

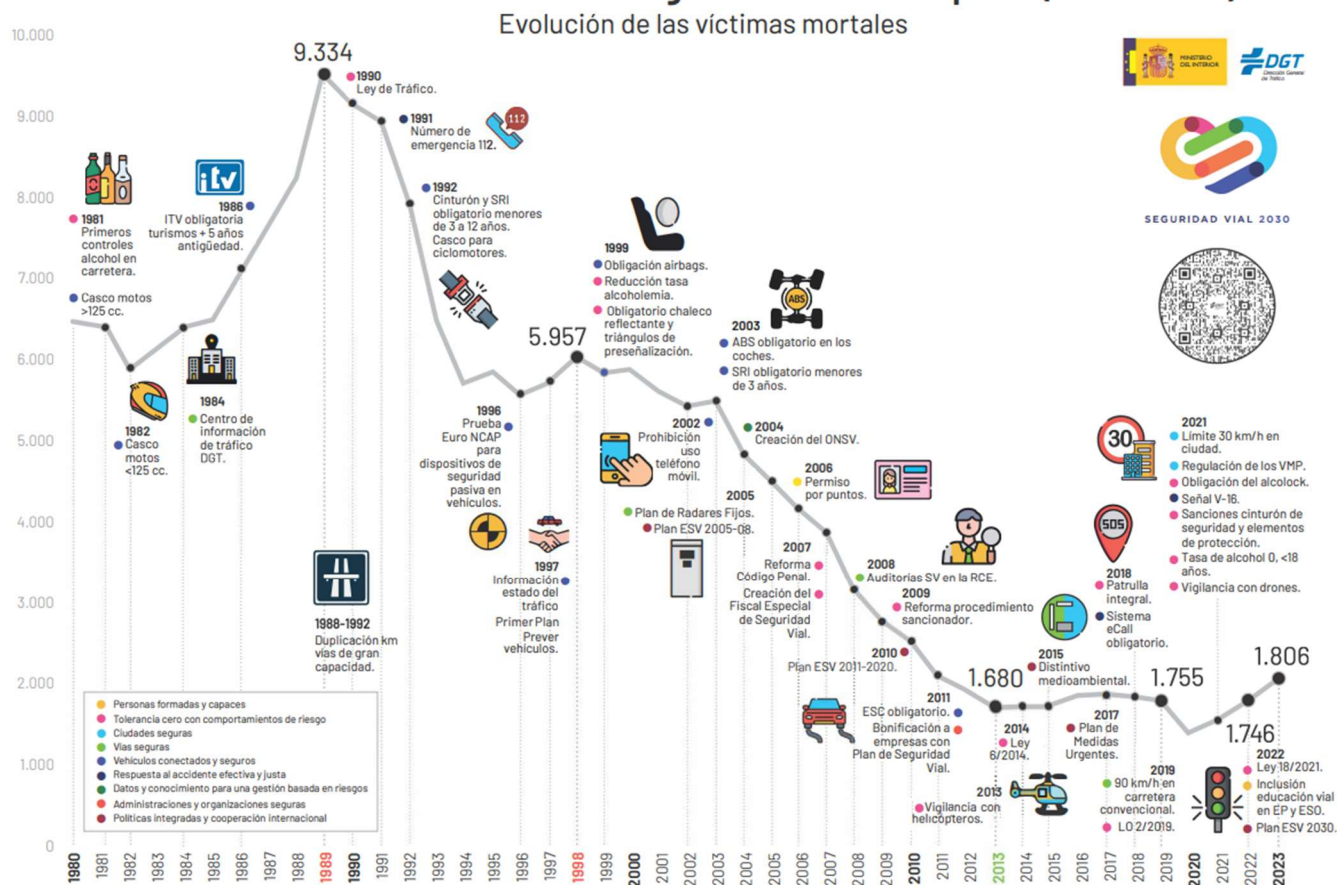


Gráfico 25. Medidas más relevantes de seguridad vial en España (1980-2023). Evolución de las víctimas mortales. (DGT: <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/Images/Medidas-seguridad-vial-Espana-1980-2023.pdf>)

La **Estrategia de Seguridad Vial 2030 (ESV 2030)** nace como resultado de un proceso de reflexión de la Dirección General de Tráfico en los tres ámbitos siguientes:

1. Evaluación de la ESV 2011-2020 y de la situación de la seguridad vial, la actual y la prevista.
2. Análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes, para permanecer alineados con las tendencias y las propuestas más actuales y eficientes en favor de la seguridad de todas las personas usuarias de las vías públicas.
3. Proceso de reflexión compartida, en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, con los principales actores de la seguridad vial, tanto de las diferentes Administraciones públicas competentes como de la sociedad civil.

La misión de la ESV 2030 es *"reducir el número de siniestros de tráfico y personas víctimas en las vías públicas de España, mediante el impulso y coordinación de las acciones y resultados de todos los actores implicados en el ámbito de la movilidad segura"*. La visión de la ESV 2030 es *"consolidar una cultura de la movilidad segura que nos haga avanzar en el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por siniestros de tráfico en el año 2050, así como contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad."* Esta visión se complementa del siguiente modo:

- Consolidar un modelo español de Sistema Seguro, en el que la persona esté en el centro del sistema y existan unos principios compartidos por responsables políticos y técnicos, y unas soluciones prácticas también compartidas y adaptadas a nuestra realidad.
- Fomentar la integración de las políticas de seguridad vial con otras políticas relacionadas con ésta, como las de movilidad, salud, medio ambiente, agenda urbana, igualdad de género, equidad, educación, seguridad laboral e industria. Esta integración pretende ser en ambos sentidos: tanto aprovechar las sinergias que otras políticas puedan aportar a la seguridad vial, como que las actuaciones que se desarrollen dentro del marco de la presente Estrategia contribuyan a conseguir los objetivos marcados por otras políticas públicas. La Agenda 2030 proporciona el marco ideal para llevar a cabo esta integración, que debe lograrse en todos los niveles de la Administración, y que es deseable también en empresas y entidades privadas.
- Alinearse con los objetivos, políticas y recomendaciones internacionales y consolidar la posición de España como uno de los países más seguros del mundo y como un referente de primer nivel en políticas de seguridad vial.

Los principios de la ESV 2030 se categorizan en 4 tipos:

- Esenciales:
 - Sostenibilidad.
 - Transversalidad.
 - Responsabilidad compartida.
- Comunicación:
 - Participativo.
 - Proactivo.
 - Transparente.
- Técnicos:
 - Flexible.
 - Evidencia científica.
 - Sistema Seguro.
- De gestión:
 - Gobernanza.
 - Gestión por objetivos.

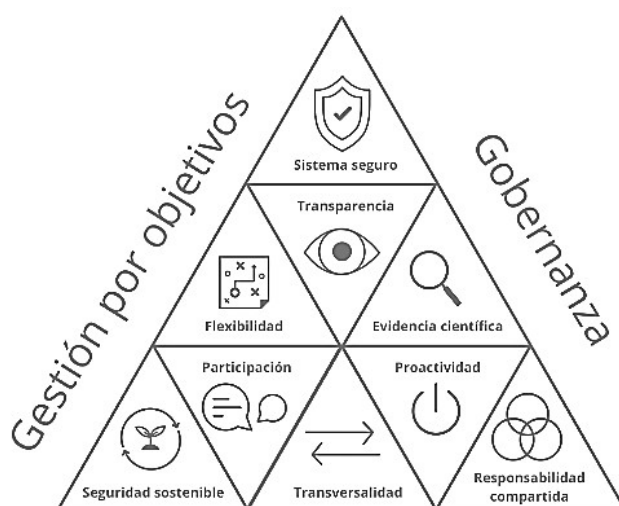


Gráfico 26. Principios sobre los que se debe sustentar el desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2030. (Dirección General de Tráfico)

La ESV 2030 hace suyos los dos grandes objetivos mundiales y europeos:

- En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50% respecto al valor base de 2019 (1.755).
- En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50% respecto al valor base de 2019 (8.613).

Establece también dos cuadros de mando, uno de objetivos específicos de siniestralidad y otro de indicadores de seguridad. En la ESV 2030 se han considerado prioritarios **los usuarios vulnerables, las personas mayores de 64 años y las vías urbanas**.

La visión de la Estrategia, bajo el paraguas del derecho a los ciudadanos a un Sistema Seguro de Movilidad, en el que todos tienen su responsabilidad, se apoya en cinco valores:

- Derechos y deberes compartidos: los usuarios y los responsables del sistema son copartícipes y cooperantes.
- Movilidad sostenible: saludable con los ciudadanos y respetuosa con el medio ambiente.
- Usuarios seguros: educados, formados, informados, concienciados y responsables.
- Carreteras y entornos seguros: carreteras diseñadas en función de las capacidades humanas y tecnológicas.
- Vehículo seguro: protector de los usuarios.

La ESV 2030 contempla 9 líneas de actuación:

1. Personas formadas y capaces

- 1.1. Introducir la educación vial en educación primaria, educación secundaria y bachillerato.
- 1.2. Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción.
- 1.3. Garantizar la oferta educativa para personas usuarias de bicicleta y VMP, y otros colectivos.
- 1.4. Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible.
- 1.5. Garantizar la oferta formativa para personas con permiso de conducción.
- 1.6. Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción.
- 1.7. Mejorar la revisión de las condiciones psicofísicas e introducir la intervención sanitaria para el tratamiento de la reincidencia.
- 1.8. Potenciar la calidad de los centros colaboradores.

2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

- 2.1. Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación.
- 2.2. Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías.
- 2.3. Potenciar el papel de las tecnologías de los vehículos como instrumento para el cumplimiento de la norma.
- 2.4. Actualizar el marco normativo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.
- 2.5. Actualizar el marco penal y potenciar la lucha contra los delitos del tráfico.
- 2.6. Promover el intercambio de información sobre vigencia del permiso de conducción y sanciones.
- 2.7. Vigilar el cumplimiento de la norma en el transporte profesional

3. Ciudades seguras

- 3.1. Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad.
- 3.2. Garantizar una accesibilidad universal.
- 3.3. Integrar la seguridad vial en otras políticas municipales.
- 3.4. Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura.
- 3.5. Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana.
- 3.6. Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones.
- 3.7. Aumentar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM).

4. Vías seguras

- 4.1. Promover las soluciones de diseño basadas en el sistema seguro.
- 4.2. Potenciar el uso de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras.
- 4.3. Evaluar el nivel de seguridad de la red viaria.

- 4.4. Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente.
- 4.5. Aumentar la seguridad de peatones, personas usuarias de bicicleta y motocicleta, y personas mayores.
- 4.6. Potenciar la evaluación de las intervenciones y el intercambio de buenas prácticas.
- 4.7. Concienciar sobre la importancia de la inversión en infraestructura y la dotación adecuada de recursos humanos y técnicos.

5. Vehículos seguros y conectados

- 5.1. Promover nuevos sistemas de seguridad en los vehículos y mejorar el conocimiento de las nuevas tecnologías por parte de los conductores.
- 5.2. Aumentar la seguridad del parque existente y mejorar la información disponible en la compra de vehículo usado.
- 5.3. Aumentar el uso de equipamiento de seguridad por parte de todas las personas usuarias de las vías.
- 5.4. Potenciar la conectividad e impulsar un despliegue seguro de los vehículos autónomos.
- 5.5. Minimizar las distracciones e integrar de manera segura las nuevas tecnologías de los vehículos.
- 5.6. Apoyar las políticas nacionales sobre vehículos y las ayudas a la renovación del parque.
- 5.7. Potenciar el Registro General de Vehículos.
- 5.8. Potenciar los seguros de los vehículos como instrumento de la política de seguridad vial.

6. Respuesta al siniestro efectiva y justa

- 6.1. Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestros.
- 6.2. Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros.
- 6.3. Garantizar los derechos de las víctimas del tráfico.
- 6.4. Mejorar el conocimiento del impacto de los siniestros sobre la salud.

7. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

- 7.1. Mejorar los datos sobre siniestros de tráfico.
- 7.2. Disponer de mejores datos sobre la movilidad de diferentes medios de desplazamiento y colectivos.
- 7.3. Aumentar la disponibilidad de datos abiertos sobre tráfico y seguridad vial.
- 7.4. Investigar en profundidad muestras de siniestros de tráfico.
- 7.5. Integrar las técnicas de big data en los análisis de seguridad vial.
- 7.6. Obtener y monitorizar indicadores relacionados con el comportamiento de las personas, la seguridad de los vehículos y la infraestructura, y la atención post accidente.
- 7.7. Potenciar la investigación en seguridad vial.

8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras

- 8.1. Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones Públicas y empresas.
- 8.2. Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.
- 8.3. Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere.
- 8.4. Promover los planes de movilidad segura en polígonos industriales y otras áreas de especial consideración.
- 8.5. Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones públicas y privadas.
- 8.6. Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa.

- 8.7. Aumentar la seguridad del transporte profesional.
- 8.8. Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales.

9. Políticas integradas y cooperación internacional

- 9.1. Integrar la seguridad vial con otras políticas, en el marco de la Agenda 2030.
- 9.2. Potenciar la participación en organismos y grupos de trabajo internacionales, así como los proyectos de cooperación bilateral.
- 9.3. Potenciar el papel del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
- 9.4. Potenciar la actividad en seguridad vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.
- 9.5. Implicar en la Estrategia a administraciones, empresas y sociedad civil.
- 9.6. Capacitar en los principios y soluciones del Sistema Seguro.

Para el logro de estos objetivos, las áreas estratégicas y sus líneas de actuación se desarrollarán en sucesivos Planes de actuación de seguridad vial bienales, en los que se detallan las actuaciones que se desarrollaran en cada periodo de dos años. A lo largo de la ESV 2030 se realizarán cuatro Planes de actuaciones: 2022-2023, 2024-2025, 2026-2027 y 2028-2029-2030. Sus resultados se documentan en las Memorias anuales de actividades.

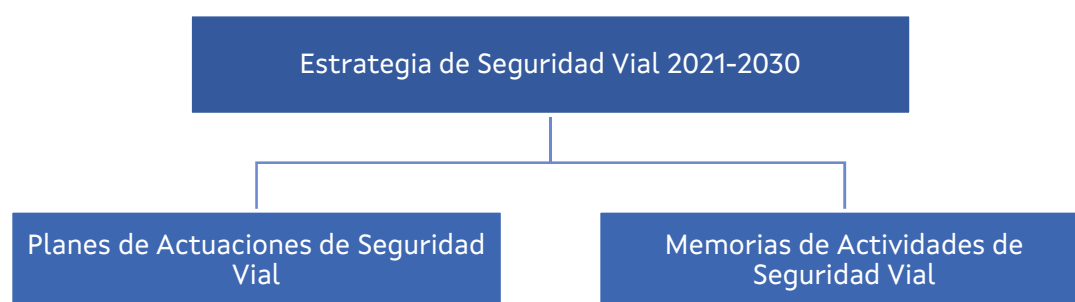


Gráfico 27. Organización de la Estrategia 2030. (Dirección General de Tráfico)

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

6. MISIÓN Y VISIÓN ESTRATÉGICA

*"La **misión** del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 es reducir de forma sostenida y significativa el número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico en la red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia", mediante la aplicación de medidas basadas en la evidencia, alineadas con la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico y con los principios internacionales de Visión Cero y Sistema Seguro. Esta misión se fundamenta en la protección de la vida y en el reconocimiento de que las personas son vulnerables y cometen errores, por lo que el sistema debe diseñarse para evitar que estos errores deriven en consecuencias irreversibles.*

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 tiene como propósito consolidar un sistema viario seguro, resiliente y adaptado a los cambios en los patrones de movilidad de Galicia, incorporando la innovación tecnológica, el análisis avanzado de datos y la mejora continua como herramientas esenciales para la toma de decisiones y la evaluación de resultados. El Plan constituye la continuidad natural del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 y mantiene la estructura estratégica del Sistema Seguro.

*La **visión** del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 es avanzar hacia el objetivo cero fallecidos y heridos graves en las carreteras gallegas en 2050, en línea con la Visión Cero y contribuyendo así al objetivo de la Estrategia de Seguridad vial 2030 de la DGT". Esta visión implica no solo reducir progresivamente la siniestralidad, sino integrar la seguridad vial como un valor esencial en todas las políticas relacionadas con la movilidad, la sostenibilidad ambiental, la planificación territorial y la salud pública, impulsando un sistema seguro, equitativo y orientado al bienestar de toda la ciudadanía.*

7. OBJETIVOS DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2026-2030

Para establecer los objetivos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 se han tenido en cuenta las consideraciones siguientes:

1. Se toman como punto de partida los datos de siniestralidad relativos al año 2019. En el año 2020, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, se aplicaron diversas restricciones a la movilidad que provocaron una notable disminución de los desplazamientos y, como resultado directo, una reducción significativa en el número de accidentes de tráfico. Los efectos de la pandemia en la movilidad no se superaron hasta 2022, cuando los movimientos de largo recorrido siguieron la tendencia creciente iniciada en 2013. Se considera que los datos de 2019 se encuentran menos condicionados por las alteraciones de movilidad derivadas de la pandemia de COVID-19; este mismo criterio ha sido aplicado por la Dirección General de Tráfico en la fijación de objetivos para el periodo 2021-2030.

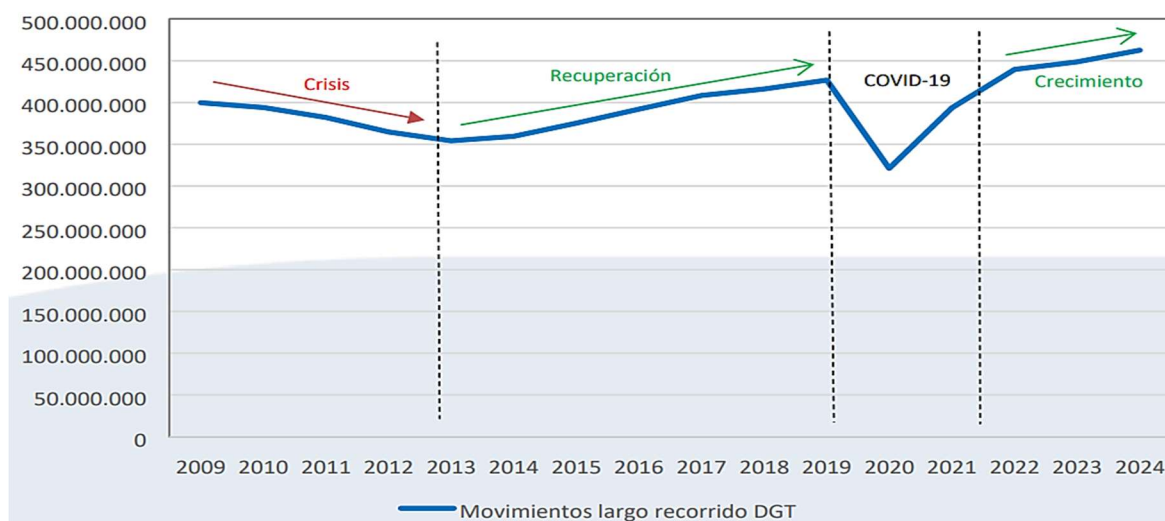


Gráfico 28. Evolución de los desplazamientos de largo recorrido registrados por las DGT entre 2009 y 2024. (Dirección General de Tráfico)

2. El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030, al igual que su predecesor, es un plan promovido por la Xunta de Galicia en el que, si bien se integran otras administraciones, las competencias de actuación están limitadas, lo que dificulta la capacidad para garantizar resultados cuantitativos.
3. Los objetivos se plantean de acuerdo a la realidad del territorio gallego:
 - a) Peso elevado de la red de carreteras autonómica. En Galicia hay un total de 17.593 Km de carreteras pertenecientes a las distintas titularidades, con el siguiente reparto:
 - Red de carreteras de titularidad del Estado (RCE): 2.375 Km (13,5% del total)
 - Red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia (RAEG) (Xunta de Galicia): 5.487 Km (31,2% del total)
 - Red de carreteras de titularidad provincial: 9.731 Km (55,3% del total)
 - b) Dispersión territorial. Los datos publicados por el INE en Nomenclátor (inventario oficial de entidades de población y asentamientos) ponen de manifiesto la dispersión territorial de Galicia: se contabilizan un total de 20.872 núcleos diseminados (viviendas dispersas fuera de núcleo que no configuran un municipio)

ni una entidad o núcleo de población, que supone un conjunto de al menos diez edificaciones), que suponen un 32% del total de entidades de población en la Comunidad Autónoma; este dato es muy superior al de otras regiones como por ejemplo Castilla y León (15%), Castilla La Mancha (19%) o Extremadura (26%). En términos comparativos, en Galicia se concentra el 51% del total de núcleos diseminados de España.

- c) Envejecimiento demográfico. El índice de envejecimiento ha aumentado un 24% en Galicia en el periodo 2010-2024; si en el 2010 había unos 139 gallegos de 65 o más años por cada 100 por debajo de la veintena, en 2024 habían aumentado hasta los 172. La edad media de los gallegos ha pasado de 44,83 años en 2010 a 48,52 años en 2025, siendo una de la Comunidades Autónomas de España con mayor edad media.

Índice de envejecimiento Comunidad de Galicia

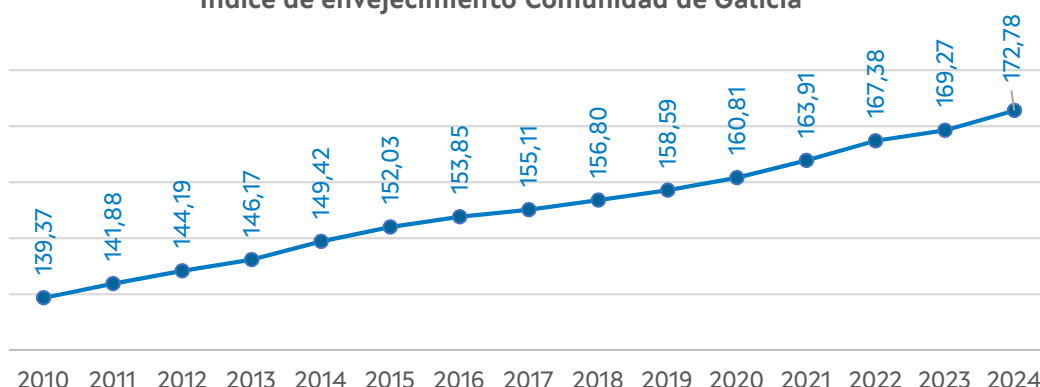


Gráfico 29. Índice de envejecimiento de la población en Galicia. (Observatorio de Salud Pública de Galicia. Consellería de Sanidad. Xunta de Galicia).

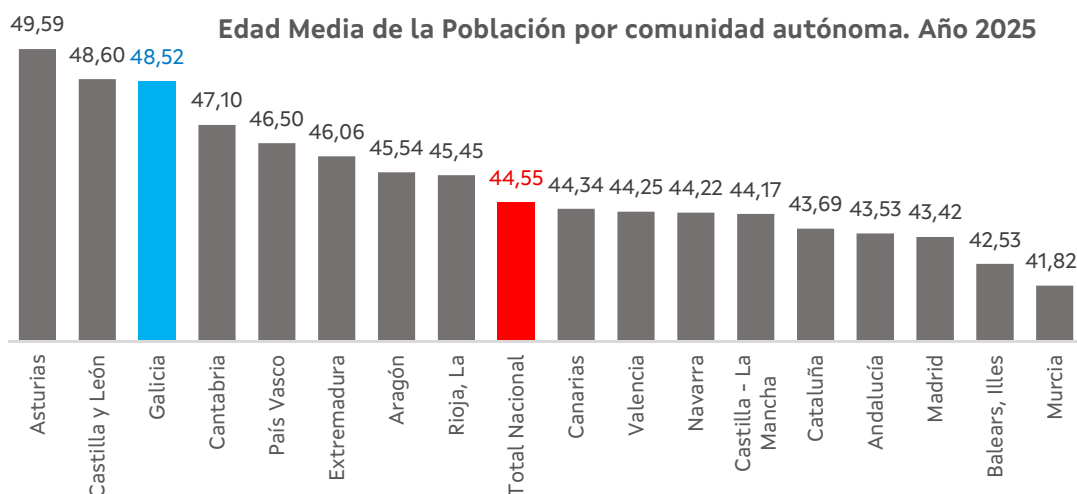


Gráfico 30. Edad media de la población por Comunidad Autónoma en el año 2025. (INE)

- En un marco de tendencia creciente de la siniestralidad a nivel nacional e internacional, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 se alinea con la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT, siendo coherente con el enfoque de Sistema Seguro y Visión Cero.
- Galicia ya presenta tasas relativamente bajas, tanto del número de fallecidos como de heridos graves en comparación con España. Cuanto menor es la tasa inicial, más

difícil es lograr reducciones porcentuales elevadas. Es por ello importante fijar un objetivo de reducción progresivo y alcanzable que mantenga la alineación estratégica con la Visión Cero, pero ajustando la ambición cuantitativa.

En función de lo anterior se establecen los siguientes **tres objetivos generales**:

OG-1. Reducción de víctimas mortales: Reducir de forma continuada el número de personas fallecidas en siniestros viales en la red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia, respecto al año base 2019, consolidando una tendencia de descenso en la senda de la Visión Cero.

OG-2. Reducción de heridos graves: Reducir de forma continuada el número de personas heridas graves en siniestros viales en la red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia, respecto al año base 2019, consolidando una tendencia de descenso en la senda de la Visión Cero.

OG-3. Mejora del riesgo relativo: Disminuir el IP e IM⁴ en la red de carreteras de titularidad autonómica de Galicia, garantizando que la mejora en seguridad vial sea independiente de las variaciones en la movilidad.

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 busca lograr tendencias direccionales a la baja en el número de víctimas mortales y graves en accidentes de tráfico en la red autonómica interurbana gallega. Así mismo, se establecen los siguientes **5 objetivos parciales** por ámbitos prioritarios, alineados con los establecidos en la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT:

OP1. Vías autonómicas seguras	• Reducir la siniestralidad mortal y grave en vías interurbanas y travesías. • Disminuir la incidencia y severidad de los accidentes por salidas de vía. • Disminuir la incidencia y severidad de los choques frontales y frontolaterales. • Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs).
OP2. Usuarios vulnerables seguros	• Reducir el número de peatones, usuarios de VMP, ciclistas y motociclistas implicados en accidentes en vías interurbanas y travesías. • Reducir el número de peatones mayores de 65 años implicados en atropellos. • Reducir el número de fallecidos y heridos graves de peatones, usuarios de VMP, ciclistas y motociclistas implicados en accidentes en vías interurbanas y travesías, según los diferentes grupos de edad.
OP3. Control y mitigación de los factores concurrentes	• Disminuir la presencia de velocidad inadecuada en los siniestros graves. • Reducir la incidencia del consumo de alcohol y drogas en los siniestros graves. • Reducir los accidentes con víctimas asociados a la siniestralidad vial laboral.

⁴ **IP:** Índice de Peligrosidad (relación entre el número de accidentes con víctimas y el tráfico); **IM:** Índice de Mortalidad (relación entre el número de fallecidos y el tráfico).

OP4. Educación, comunicación y cultura de seguridad vial	- Incrementar las campañas de comunicación sobre seguridad vial. - Incrementar los cursos y jornadas en seguridad vial.
OP5. Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro	Reducir los tiempos medios de respuesta en emergencias, reforzando la coordinación, protocolos, formación y tecnología.

Tabla 4. Objetivos parciales del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030. (Elaboración propia)

8. LÍNEAS DE ACTUACIÓN, ACCIONES E INDICADORES

Este capítulo recoge las líneas de actuación que se van a poner en marcha en el contexto del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030, con el impulso de las Consellerías de la Xunta de Galicia y la colaboración de otras entidades y agentes sociales, con el fin de alcanzar los objetivos planteados.

Se contemplan **5 líneas de actuación** alineadas con los objetivos generales y parciales del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	ALINEADA CON
LA-1. Vías seguras	Actuaciones de mejora de la infraestructura para reducir el riesgo de accidentes. Esta línea busca construir entornos que minimicen el error humano y reduzcan la gravedad de los siniestros, enfocándose en carreteras que perdonan, vías calmadas, infraestructuras seguras para movilidad activa. Objetivo estratégico: Reducción de siniestralidad y severidad en vías interurbanas y travesías	OG-1: Reducción de víctimas mortales OG-2: Reducción de heridos graves OG-3: Mejora del riesgo relativo OP-1: Vías autonómicas seguras OP-3: Control y mitigación de los factores concurrentes
LA-2. Usuarios vulnerables seguros	Actuaciones de mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables. Esta línea busca construir entornos que minimicen el error humano y reduzcan la gravedad de los siniestros, enfocándose en los peatones, ciclistas y motociclistas y usuarios de VMP mediante carreteras que perdonan, vías calmadas, infraestructuras seguras para movilidad activa. Objetivo estratégico: Reducción de siniestralidad y severidad de los siniestros con usuarios vulnerables en vías interurbanas y travesías	OG-1: Reducción de víctimas mortales OG-2: Reducción de heridos graves OG-3: Mejora del riesgo relativo OP-2: Usuarios vulnerables OP-3: Control y mitigación de los factores concurrentes
LA-3. Vehículos seguros, control y comportamientos de riesgo	Mejora de la seguridad de los vehículos que circulan por las carreteras gallegas. Disminuir la frecuencia y las consecuencias de los accidentes de tráfico derivados de las conductas de riesgo, como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol o drogas, etc. Dirigida a garantizar que los vehículos que circulan cumplen estándares de seguridad, reduciendo riesgos mecánicos y asegurando el cumplimiento normativo. Objetivo estratégico: Disminuir factores concurrentes y riesgos mecánicos → reducir velocidad, alcohol, drogas, distracciones y mejorar cumplimiento normativo	OG-1: Reducción de víctimas mortales OG-2: Reducción de heridos graves OG-3: Mejora del riesgo relativo OP-3: Control y mitigación de los factores concurrentes

LÍNEAS DE ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	ALINEADA CON
LA-4. Personas competentes y seguras	<i>Fortalecimiento de las competencias, actitudes y capacidades de los usuarios de la vía mediante programas de formación y educación vial, asegurando que dispongan de los conocimientos, habilidades y condiciones físicas y psicológicas necesarias para una conducción responsable. Esta línea impulsa la educación y la formación vial en todos los grupos de población, promoviendo un cambio cultural que incremente la capacidad individual para desplazarse de forma segura, informada y responsable.</i> Objetivo estratégico: Incrementar la educación, la sensibilización y la cultura vial en toda la sociedad gallega → Reducción de comportamientos de riesgo y fortalecimiento de la cultura preventiva.	<i>OG-1: Reducción de víctimas mortales</i> <i>OG-2: Reducción de heridos graves</i> <i>OG-3: Mejora del riesgo relativo</i> <i>OP-3: Control y mitigación de los factores concurrentes</i> <i>OP-4: Educación, comunicación y cultura</i>
LA-5. Respuesta al siniestro rápida y eficaz	<i>Acciones destinadas a mejorar la respuesta tras un accidente de tráfico, incrementando la eficacia de los servicios de emergencia y garantizando el apoyo sanitario, operativo y psicológico necesario para reducir las consecuencias del siniestro. Esta línea fortalece todo el ecosistema de atención tras el siniestro, clave en el Sistema Seguro para mitigar consecuencias y salvar vidas.</i> Objetivo estratégico: Reducir tiempos de respuesta, mejorar supervivencia y proporcionar apoyo integral	<i>OG-1: Reducción de víctimas mortales</i> <i>OG-2: Reducción de heridos graves</i> <i>OG-3: Mejora del riesgo relativo</i> <i>OP-5: Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro</i>

Tabla 5. Líneas de acción del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030.

Cada **línea de actuación** se desarrollará por medio de un conjunto de acciones, contemplándose un total de **52 acciones**.

LINEA DE ACTUACIÓN -		ACCIÓN
Línea	Ámbito	
LA-1. Vías seguras	Gestión de Tramos de concentración de accidentes (TCA)	1.1. Plan de identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes y otras acciones de seguridad vial 1.2. Mejora de intersecciones y accesos
	Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan	1.3. Mejora de la seguridad de los márgenes de las carreteras
	Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales	1.4. Actuaciones específicas de refuerzo de separación de sentidos
	Visión Cero en la siniestralidad con fauna	1.5. Medidas para reducir la siniestralidad con fauna 1.6. Seguimiento de los tramos de concentración de accidentes con animales (TCAAS)

LINEA DE ACTUACIÓN -		ACCIÓN
Línea	Ámbito	
	Mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes	1.7. Consideración del componente de seguridad vial en la planificación y ordenación del territorio 1.8. Incorporación de la seguridad vial en los proyectos de carreteras 1.9. Construcción de nuevos ejes de comunicación 1.10. Acciones de conservación en la red viaria 1.11. Acciones en caminos rurales: ejecución de obras y creación de nuevos caminos 1.12. Desarrollo de normativa y recomendaciones de seguridad vial en infraestructuras 1.13. Áreas de estacionamiento seguro y protegido 1.14. Reposición y refuerzo de pavimentos en zonas portuarias
LA-2. Usuarios vulnerables seguros	Peatones seguros	2.1. Construcción de aceras y sendas peatonales 2.2. Mejora de la seguridad en travesías, pasos peatonales y cruces sin prioridad 2.3. Mejora de la accesibilidad y seguridad de las paradas de autobús 2.4. Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables – peatones 2.5. Estaciones intermodales
	Ciclistas seguros	2.6. Construcción de carriles bici
	Motociclistas seguros	2.7. Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreras de seguridad
LA-3. Vehículos seguros, control y comportamientos de riesgo.	Mantenimiento adecuado	3.1. Puesta en valor de la inspección técnica de vehículos como instrumento de mejora de la seguridad vial
	Control	3.2. Acciones de control del transporte por carretera 3.3. Acciones de control del transporte por carretera - tacógrafos 3.4. Consulta pública de talleres habilitados
LA-4. Personas competentes y seguras	Cursos, programas y acciones de formación y educación vial	4.1. Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta 4.2. Acciones formativas para trabajadores del transporte público y conductores profesionales 4.3. Programa de Movilidad Sostenible y Segura – Plan Proxecta 4.4. Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carretera 4.5. Actividades de formación de seguridad vial para empleados públicos 4.6. Programa de obtención del permiso de conducir para personas en riesgo de exclusión social
	Programas y acciones de sensibilización y formación	4.7. Programa "Cambio de Sentido" 4.8. Jornadas técnicas sobre seguridad vial en el ámbito laboral 4.9. Sensibilización con niños y niñas en la Escuela Gallega de Prevención 4.10. Charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Sociocomunitarios de Bienestar

LINEA DE ACTUACIÓN -		ACCIÓN
Línea	Ámbito	
	Campañas y canales de comunicación y concienciación	4.11. Campañas de comunicación de seguridad vial 4.12. Canal de difusión de seguridad vial a la ciudadanía "XANELA ABERTA Á FAMILIA" 4.13. Realización de campañas de difusión entre el personal trabajador sobre la importancia de la Seguridad Vial 4.14. Campañas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a padres e hijos 4.15. Difusión de información en el Observatorio de Salud Pública relacionada con la Seguridad Vial
	Fomento de la movilidad segura	4.16. Análisis de la siniestralidad laboral por siniestros de tráfico en el marco del Observatorio Gallego de Condiciones de Trabajo del ISSGA (Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia) 4.17. Plan de transporte público de Galicia
LA-5. Respuesta al siniestro rápida y eficaz	Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia	5.1. Ampliación y mejora de los equipos de los servicios de protección civil y de bomberos 5.2. Mejora de los equipos de intervención de los parques de bomberos en siniestros de tráfico 5.3. Participación en proyectos para mejorar y optimizar la eficiencia y calidad en las acciones sanitarias de las víctimas de siniestros de tráfico 5.4. Elaboración de procedimientos de actuación conjunta de primeros intervinientes en siniestros 5.5. Optimización de la respuesta ante siniestros de tráfico en el medio rural y urbano 5.6. Plan Gallego para la atención al paciente con un traumatismo grave (Código Trauma)
	Asistencia y apoyo integral a las víctimas	5.7. Seguimiento y mejora de la atención prestada a través del Centro de Atención a las Emergencias do CAE 112 5.8. Asistencia psicológica a víctimas y familiares 5.9. Formación para la mejora del conocimiento en la atención al paciente politraumatizado 5.10. Ayuda a las víctimas y familiares en el post-accidente

Tabla 6. Líneas de acción y acciones del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030.

8.1. Línea de Acción 1: Vías seguras

La línea de acción "LA1: Vías seguras" agrupa el conjunto de actuaciones de mejora de las infraestructuras orientadas a reducir el riesgo de accidente. Esta línea busca construir entornos que minimicen el error humano y reduzcan la gravedad de los siniestros, enfocándose en carreteras que perdonan, vías calmadas, infraestructuras seguras para la movilidad activa, etc.

La "LA1: Vías seguras" está relacionada con:

OG-1. Reducción de víctimas mortales		OG-2. Reducción de heridos graves		OG-3. Mejora del riesgo relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control y mitigación de los factores concurrentes	OP4. Educación, comunicación y cultura de seguridad vial	OP5. Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro

Siendo su objetivo estratégico la reducción de la siniestralidad y severidad de los accidentes en vías interurbanas y travesías

Las acciones contenidas en esta línea de acción se agrupan en los siguientes ámbitos:

- Gestión de Tramos de concentración de accidentes (TCA)
- Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan
- Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales
- Visión Cero en la siniestralidad con fauna
- Mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes

8.1.1. *Ámbito: Gestión de Tramos de concentración de accidentes (TCA)*

ACCION 1.1.- Plan de identificación y gestión de Tramos de Concentración de Accidentes y otras acciones de seguridad vial	
DESCRIPCIÓN: Identificación y seguimiento anual de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y tramos de alto potencial de mejora (TAPM) en la red autonómica de carreteras (RAEG), con identificación de la problemática que presenta cada tramo. En cada TCA se analizan todas las circunstancias y factores que lo caracterizan. Acciones ejecutadas de mejora de la seguridad en la zona de circulación en tramos de carreteras autonómicas.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar la seguridad de TCA, TAPM.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducir la siniestralidad en TCA, TAPM.
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • € invertidos en acciones de mejora de la seguridad vial. • Km de acciones de mejora de la seguridad vial en los TCA y TAPM. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº de accidentes ocurridos en emplazamientos singulares. • Evolución del grado de lesividad de las víctimas de accidentes ocurridos en emplazamientos singulares.

ACCION 1.2.- Mejora de intersecciones y accesos	
DESCRIPCIÓN: Definición de condiciones técnicas, intervención y evaluación de acciones específicas de mejora en intersecciones y accesos en la red autonómica de carreteras (RAEG)	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar la seguridad de emplazamientos singulares de la red, como son las intersecciones y accesos.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducir la siniestralidad en emplazamientos singulares (intersecciones y accesos).
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de intersecciones y accesos mejorados. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº de accidentes ocurridos en intersecciones. • Evolución del grado de lesividad de las víctimas de accidentes ocurridos en intersecciones.

8.1.2. *Ámbito: Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan*

ACCION 1.3. Mejora de la seguridad de los márgenes de las carreteras	
DESCRIPCIÓN: Identificación de tramos prioritarios de actuación para el tratamiento de márgenes en la red autonómica de carreteras (RAEG). Actuaciones de mejora de la seguridad vial en márgenes de carretera en la red autonómica de carreteras (RAEG) para eliminar obstáculos potencialmente peligrosos en caso de salida de vía.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducción del 15% de los fallecidos y heridos graves por salidas de vía. OBJETIVO ESPECÍFICO:--
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Km de cunetas de seguridad ejecutadas. • Nº de salvacunetas retiradas o protegidas. • ml de nueva barrera instalada. • ml de barrera innecesaria eliminada o existente retranqueada. • Ud. de bifurcación mejorada. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº accidentes/año por salida de vía. • Nº de fallecidos y graves /año por salida de vía.

8.1.3. *Ámbito: Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales*

ACCION 1.4.- Actuaciones específicas de refuerzo de separación de sentidos	
DESCRIPCIÓN: Con el fin de reducir la siniestralidad frontal y frontolateral en carreteras convencionales en la red autonómica de carreteras (RAEG), se reforzará la separación de sentidos mediante elementos físicos, refuerzo de la pintura de la marca vial central, utilización de marcas resaltadas o fresadas, pintado de banda central o elementos de balizamiento.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducción del número de choques frontales y frontolaterales, así como invasiones del sentido contrario. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Mejorar la accesibilidad, movilidad y seguridad vial en la Comunidad Autónoma.
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR:--
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Km de actuación. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº de accidentes/año choque frontal. • Nº de accidentes/año choque frontolateral. • Nº de fallecidos y graves /año choque frontal. • Nº de fallecidos y graves /año choque frontolateral.

8.1.4. *Ámbito: Visión Cero en la siniestralidad con fauna*

ACCION 1.5.- Medidas para reducir la siniestralidad con fauna	
DESCRIPCIÓN: La frecuente irrupción de animales silvestres en la calzada genera siniestros muy frecuentes por	OBJETIVO GLOBAL: • Disminución del número de accidentes provocados por irrupción de animales en la calzada. OBJETIVO ESPECÍFICO:--

ACCION 1.5.- Medidas para reducir la siniestralidad con fauna	
atropello de los mismos, en el conjunto de las vías de Galicia, en general con consecuencias no muy graves en términos de fallecidos y heridos. En este sentido, con el objetivo de evitar la presencia de animales en la calzada, cuando se organicen batidas de caza se evitará que los animales huyan hacia las vías, y se desarrollarán manuales de buenas prácticas y cursos específicos para prevenir la siniestralidad asociada a actividades de caza.	RESPONSABLES: • Dirección General de Patrimonio Natural – Consellería de Medio Ambiente y Cambio Climático.
	COLABORADOR: • Federación Gallega de Caza (cursos específicos de prevención de siniestralidad asociada a la caza)
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de batidas de caza • Nº de manuales de buenas prácticas elaborados • Nº de cursos de seguridad sobre la caza y primeros auxilios
	INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Evolución de siniestros con víctimas y sin víctimas con implicación de fauna silvestre.

ACCION 1.6- Seguimiento de los Tramos de Concentración de Accidentes con Animales (TCAAS)	
DESCRIPCIÓN: Se realizará el seguimiento de los tramos con alta concentración de accidentes en los que se han visto involucrados animales que irrumpen en la calzada. Se evaluarán las acciones necesarias para disminuir estos siniestros, reforzando el vallado perimetral donde sea preciso o implementando otras soluciones como desbroces en los laterales de las carreteras autonómicas.	OBJETIVO GLOBAL: • Disminución del número de accidentes provocados por irrupción de animal en calzada.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR:-- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de atropellos de animales en la red autonómica de carreteras. • Nº Km de TCAAs. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Evolución de siniestros con víctimas y sin víctimas con implicación de fauna.

8.1.5. *Ámbito: Mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes*

ACCION 1.7.- Consideración del componente de seguridad vial en la planificación y ordenación del territorio	
DESCRIPCIÓN: En el contexto de Sistema Seguro, resulta fundamental incorporar los criterios de seguridad vial desde la fase de planificación; así, el objetivo de esta medida es valorar la seguridad vial en la redacción de informes de planeamiento y ordenación del territorio en las carreteras autonómicas.	OBJETIVO GLOBAL: • Incluir la perspectiva de la seguridad vial desde la fase de planificación.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Inclusión de la perspectiva de la seguridad vial en todos los documentos de planificación y ordenación del territorio.
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de informes emitidos. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 1.8.- Incorporación de la seguridad vial en los proyectos de carreteras

DESCRIPCIÓN: Consideración del aspecto de seguridad vial en los proyectos constructivos de carreteras autonómicas, en forma de anexo de seguridad vial.	OBJETIVO GLOBAL: - Incluir la perspectiva de la seguridad vial desde la etapa preliminar de un proyecto. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Registrar el número de proyectos que incluyen un anejo de seguridad vial. RESPONSABLES: - Administraciones titulares de carreteras. - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: Nº de proyectos constructivos que incluyen un anexo de seguridad vial. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 1.9.- Construcción de nuevos ejes de comunicación

DESCRIPCIÓN: Esta acción prevé la extensión de la red viaria autonómica a través de la creación de nuevos tramos, que responden a criterios sociales y de accesibilidad, ejecutados priorizando la seguridad de todos los usuarios y teniendo en cuenta todas las consideraciones ambientales necesarias.	OBJETIVO GLOBAL: - Mejorar la accesibilidad, movilidad y seguridad vial en la Comunidad Autónoma. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Reducción del número de accidentes y víctimas en la red. RESPONSABLES: - Administraciones titulares de carreteras. - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Km de nuevas vías construidas. - Km de travesías que se evitan con la construcción de una nueva carretera. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Nº accidentes/año en las travesías alternativas al nuevo itinerario.

ACCION 1.10.- Acciones de conservación en la red viaria

DESCRIPCIÓN: Seguimiento de los trabajos de conservación ordinaria (por ejemplo, la limpieza de calzada, la colocación y cambio de señales, etc.) y extraordinaria (asfaltado con mezclas bituminosas en capas de rodadura) de la red vial autonómica, desde la perspectiva de la seguridad vial.	OBJETIVO GLOBAL: - Mejorar el estado de conservación de la red vial, para la mejora de la seguridad vial y la vialidad. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Análisis de la eficacia de las actuaciones de conservación. RESPONSABLES: - Administraciones titulares de carreteras. - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: € de contratos de conservación y vialidad invernal. € en acciones de refuerzo de firme. - Nº de señales repuestas. - Km de marcas viarias repintadas. - Nº de inspecciones principales a las obras de paso. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Evolución anual del número de accidentes.

ACCION 1.11. – Acciones en caminos rurales: ejecución de obras y creación de nuevos caminos	
DESCRIPCIÓN: Ejecución de acciones para mejorar la seguridad vial en los caminos rurales, mediante la ejecución de obras en ellos y la apertura de nuevos caminos, resultantes de procesos de reestructuración parcelaria, con el fin de crear una red de caminos consolidada, segura, accesible y continua.	OBJETIVO GLOBAL: Disminuir el número de siniestros en los caminos rurales, mejorando las condiciones de circulación por ellos. OBJETIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: Dirección General de Desarrollo Rural y Agencia Gallega de Desarrollo Rural (AGADER) - Consellería del Medio Rural. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Km de caminos rurales construidos y/o mejorados - Nº de caminos rurales construidos y/o mejorados INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 1.12.- Desarrollo de normativa y recomendaciones de seguridad vial en infraestructuras	
DESCRIPCIÓN: Continuar impulsando el desarrollo de normativas y recomendaciones sobre temas de especial relevancia que demanden atención específica. El desarrollo de la normativa de accesos, de sistemas de protección de motociclistas o la trasposición de la Directiva 2019/1936 de seguridad en las infraestructuras viarias, son ejemplos de respuesta de la administración en este sentido.	OBJETIVO GLOBAL: - Conseguir el máximo nivel de seguridad en las carreteras. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Adaptar la normativa de carreteras a la realidad de la red viaria de Galicia. RESPONSABLES: - Administraciones titulares de carreteras. - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: Nº de normativas / recomendaciones aprobadas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 1.13- Áreas de estacionamiento seguro y protegido	
DESCRIPCIÓN: Establecer zonas de estacionamiento seguras, específicamente diseñadas para vehículos pesados, facilitando a los conductores el acceso a aparcamientos seguros, en los que puedan descansar con seguridad y disponer de instalaciones idóneas y de los servicios precisos, permitiendo también la movilidad de las personas de forma separada y segura.	OBJETIVO GLOBAL: - Mejorar la accesibilidad, movilidad y seguridad vial en la Comunidad Autónoma. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Reducir la exposición al riesgo derivada de estacionamientos improvisados, paradas en arcenes - Facilitar el descanso de los conductores en entornos seguros. RESPONSABLES: - Dirección General de Movilidad - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: Nº de plazas para vehículos pesados en aparcamientos seguros y protegidos INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 1.14- Reposición y refuerzo de pavimentos en zonas portuarias	
DESCRIPCIÓN: Esta acción prevé los trabajos de reposición y refuerzo de pavimentos en zonas portuarias desde la perspectiva de la seguridad vial.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar el estado de conservación de la red vial, para la mejora de la seguridad vial.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Análisis de la eficacia de las actuaciones de conservación
	RESPONSABLES: • Puertos de Galicia – Consellería del Mar
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • € invertidos en reposición y refuerzo de pavimentos en zonas portuarias INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

8.2. Línea de Acción 2: Usuarios vulnerables seguros

La línea de acción “LA2: Usuarios vulnerables seguros” agrupa el conjunto de actuaciones de mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables. Esta línea busca construir entornos que minimicen el error humano y reduzcan la gravedad de los siniestros, enfocándose en los peatones, ciclistas y motociclistas mediante carreteras que perdonan, vías calmadas e infraestructuras seguras para movilidad activa.

La “LA2: Usuarios vulnerables seguros” está relacionada con:

OG-1. Reducción de víctimas mortales		OG-2. Reducción de heridos graves		OG-3. Mejora del riesgo relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control y mitigación de los factores concurrentes	OP4. Educación, comunicación y cultura de seguridad vial	OP5. Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro

Siendo su objetivo estratégico la reducción de la siniestralidad y severidad de los accidentes con usuarios vulnerables implicados en vías interurbanas y travesías.

Las acciones contenidas en esta línea de acción se agrupan en los siguientes ámbitos:

- Peditones seguros
- Ciclistas seguros
- Motociclistas seguros

8.2.1. Ámbito: Peditones seguros

ACCION 2.1. - Construcción de aceras y sendas peatonales	
DESCRIPCIÓN: El patrón de movilidad en las vías públicas gallegas, particularmente en el entorno rural, registra una notable presencia de peatones. Se proseguirá la construcción de sendas y aceras peatonales en las carreteras autonómicas, para evitar que los peatones vayan por la calzada.	OBJETIVO GLOBAL: • Garantizar la mejora de la seguridad de los peatones, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Aumentar progresivamente el número de kilómetros de aceras y sendas peatonales seguras.
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR: --

ACCION 2.1. - Construcción de aceras y sendas peatonales

	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Km de aceras y sendas peatonales construidas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Nº de peatones atropellados en las vías interurbanas y urbanas.
--	--

ACCION 2.2.- Mejora de la seguridad en travesías, pasos peatonales y cruces sin prioridad

DESCRIPCIÓN: Contempla la realización de actuaciones de mejora de la seguridad en las travesías, enfocadas en aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables, mediante medidas de mejora de la percepción del entorno, calmado del tráfico, restricción del aparcamiento en las proximidades de los cruces peatonales, iluminación en pasos peatonales y otras zonas singulares, etc. Asimismo, se analizará la seguridad de los cruces de calzada sin prioridad.	OBJETIVO GLOBAL: - Garantizar la mejora de la seguridad de los peatones, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Contribuir a la reducción del número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías. RESPONSABLES: - Administraciones titulares de carreteras. - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) - Ayuntamientos. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de acciones realizadas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Nº de peatones atropellados en las vías interurbanas y urbanas.

ACCION 2.3.- Mejora de la accesibilidad y seguridad de las paradas de autobús

DESCRIPCIÓN: Con el fin de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables y garantizar la accesibilidad a los modos de transporte colectivo con las máximas condiciones de seguridad, se continuará con la mejora de las paradas de autobús y de sus marquesinas.	OBJETIVO GLOBAL: - Mejora de la seguridad de los usuarios del transporte colectivo. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Contribuir a la reducción del número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías. RESPONSABLES: - Administraciones titulares de carreteras. - Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras). - Dirección General de Movilidad - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de marquesinas suministradas/instaladas - Nº de paradas de autobús mejoradas INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Peatones atropellados usuarios de transporte colectivo.

ACCION 2.4.- Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables, tales como peatones

DESCRIPCIÓN: La visibilidad máxima de los usuarios vulnerables en la vía pública es esencial para prevenir la ocurrencia de siniestros graves. La provisión de elementos	OBJETIVO GLOBAL: - Garantizar la mejora de la seguridad de los peatones, especialmente en los desplazamientos en el entorno rural, travesías y periurbano. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Contribuir a la reducción del número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías.
--	---

ACCION 2.4.- Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables, tales como peatones	
reflectantes facilita su visibilidad, especialmente durante la noche o bajo condiciones meteorológicas adversas. Su uso está pensado para todo tipo de usuarios, especialmente para los de mayor riesgo como niños, personas mayores, usuarios con capacidades diferentes, etc., así como a usuarios de VMP y grupos específicos como los peregrinos.	RESPONSABLES: • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR: • Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. • Policías locales. • Protección Civil.
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de elementos reflectantes repartidos
	INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • N° de peatones atropellados en las carreteras y zonas sin iluminar.

ACCION 2.5.- Estaciones intermodales	
DESCRIPCIÓN: Con el fin de fomentar el uso del transporte público y garantizar la accesibilidad y la combinación de diferentes medios de transporte, (autobús, tren, bicicleta, etc.), se desarrollarán nuevas estaciones de autobús y paradas intermodales.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejora de la seguridad de los usuarios del transporte colectivo.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Contribuir a la reducción del número de peatones atropellados.
	RESPONSABLES: • Dirección General de Movilidad - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de estaciones de autobús nuevas • N° de paradas intermodales nuevas INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Peatones atropellados usuarios de transporte colectivo.

8.2.2. *Ámbito: Ciclistas seguros*

ACCION 2.6.- Construcción de carriles bici	
DESCRIPCIÓN: Ante el continuo crecimiento del tráfico ciclista y de VMP en las vías públicas de Galicia, resulta prioritario garantizar la máxima seguridad para estos usuarios. Si bien es preciso considerar los diferentes tipos de ciclistas que utilizan la red viaria (como medio de transporte, por ocio, por deporte), la construcción de carriles bici contribuye a hacer más seguros los desplazamientos de estos usuarios, fomentando el desplazamiento en las máximas condiciones de seguridad.	OBJETIVO GLOBAL: • Garantizar la mejora de la seguridad de los ciclistas.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Aumentar el número de kilómetros de vías ciclistas disponibles.
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) • Ayuntamientos.
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Km de carriles bici construidos. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Número de ciclistas atropellados en las vías interurbanas y urbanas.

8.2.3. *Ámbito: Motociclistas seguros*

ACCION 2.7.- Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreras de seguridad	
DESCRIPCIÓN: Garantizar la seguridad de los usuarios vulnerables, especialmente los motociclistas, en caso de salidas de vía es una prioridad. Por este motivo, durante el periodo 2026-2030 continuarán las iniciativas dirigidas a dotar de sistemas de protección de motociclistas a las barreras de seguridad en los emplazamientos que sea necesario.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducir el número de motociclistas involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducir la lesividad de los posibles siniestros en los que los motociclistas impacten con barreras de seguridad.
	RESPONSABLES: • Administraciones titulares de carreteras. • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Metros de Sistema de Protección de Motociclistas instalados. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Motociclistas fallecidos o heridos graves por impacto contra barrera de seguridad.

8.3. Línea de Acción 3: Vehículos seguros, control y comportamientos de riesgo.

La línea de acción "LA3: Vehículos seguros, control y comportamientos de riesgo" agrupa el conjunto de actuaciones orientadas a mejorar la seguridad de los vehículos que circulan por las carreteras gallegas y evitar comportamientos de riesgo. El fin de esta línea es disminuir la frecuencia y las consecuencias de los accidentes de tráfico derivados de las conductas de riesgo, como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol o drogas, etc, así como garantizar que los vehículos que circulan por las vías gallegas cumplan con los estándares de seguridad, reduciendo los riesgos mecánicos y asegurando el cumplimiento normativo.

La "LA3: Vehículos seguros, control y comportamientos de riesgo" está relacionada con:

OG-1. Reducción de víctimas mortales		OG-2. Reducción de heridos graves	OG-3. Mejora del riesgo relativo	
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control y mitigación de los factores concurrentes	OP4. Educación, comunicación y cultura de seguridad vial	OP5. Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro

Siendo su objetivo estratégico la reducción de los factores concurrentes y los riesgos mecánicos → reducir velocidad, alcohol, drogas, distracciones y mejorar cumplimiento normativo.

Las acciones contenidas en esta línea de acción se agrupan en los siguientes ámbitos:

- Mantenimiento adecuado.
- Control.

8.3.1. *Ámbito: Mantenimiento adecuado.*

ACCION 3.1.- Puesta en valor de la inspección técnica de vehículos como instrumento de mejora de la seguridad vial	
DESCRIPCIÓN: Elaboración y difusión de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos, en las que se ponga de manifiesto la importancia del óptimo mantenimiento de los vehículos para unas mejores condiciones de seguridad en el contexto del "Sistema Seguro"	OBJETIVO GLOBAL: • Conseguir un mayor conocimiento del estado del parque como uno de los factores que influyen en la seguridad vial.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Conseguir un 100% de presentación a la Inspección Técnica de Vehículos
	RESPONSABLES: • Dirección General de Estrategia Industrial y Suelo Empresarial – Consellería de Economía e Industria
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Porcentaje de vehículos recogidos en la estadística. • Nº de informes anuales INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Evolución de la aparición de defectos en el vehículo como factor concurrente de siniestros

8.3.2. *Ámbito: Control*

ACCION 3.2.- Acciones de control del transporte por carretera	
DESCRIPCIÓN: Las acciones de control del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, se centran en el respeto de los tiempos de conducción y en el uso del tacógrafo, así como en los posibles excesos de peso, la correcta estiba de la carga y los cursos de capacitación profesional de conductores (CAP).	OBJETIVO GLOBAL: • Conseguir que el transporte de viajeros y mercancías se desarrolle en las máximas condiciones de seguridad
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Comprobar el cumplimiento de las normas en el transporte profesional.
	RESPONSABLES: • Dirección General de Movilidad – Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de jornadas controladas en tiempos de conducción y descanso y utilización del tacógrafo mediante control en empresas. • Nº de vehículos controlados en controles de exceso de peso. • Nº de infracciones detectadas en cuanto a los tiempos de conducción y descanso. • Nº de infracciones detectadas en términos de exceso de peso • Nº de infracciones detectadas por falta o deficiencias en la autorización de transporte • Nº de cursos CAP controlados. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº de siniestros y víctimas en el transporte colectivo de viajeros y mercancías

ACCION 3.3.- Acciones de control del transporte por carretera – tacógrafos	
DESCRIPCIÓN: Con vistas a permitir la correcta comprobación del funcionamiento de los tacógrafos, se comprobarán	OBJETIVO GLOBAL: • Conseguir que el transporte de viajeros y mercancías se desarrolle en las máximas condiciones de seguridad.
	OBJETIVO ESPECÍFICO:

ACCION 3.3.- Acciones de control del transporte por carretera – tacógrafos	
las redes de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales.	• Comprobar el cumplimiento de las normas en el transporte profesional en relación al uso correcto del tacógrafo.
	RESPONSABLES: • Dirección General de Estrategia Industrial y Suelo Empresarial – Consellería de Economía e Industria
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de talleres oficiales en los que se puede realizar la instalación y verificación de tacógrafos digitales. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • N° de siniestros y víctimas en el transporte colectivo de viajeros y mercancías

ACCION 3.4.- Consulta pública de talleres habilitados	
DESCRIPCIÓN: Generación del servicio de consulta pública de los talleres de reparación de vehículos, que permite a los ciudadanos comprobar si el taller al que van a llevar el vehículo está correctamente habilitado.	OBJETIVO GLOBAL: • Contribuir a mejorar la seguridad del parque de vehículos
	OBJETIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Dirección General de Estrategia Industrial y Suelo Empresarial – Consellería de Economía e Industria
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de consultas realizadas INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

8.4. Línea de Acción 4: Personas competentes y seguras

La línea de acción "LA4: Personas competentes y seguras" agrupa el conjunto de actuaciones enfocadas a lograr el fortalecimiento de las competencias, actitudes y capacidades de los usuarios de la vía mediante programas de formación y educación vial, asegurando que dispongan de los conocimientos, habilidades y condiciones físicas y psicológicas necesarias para una conducción responsable. Esta línea impulsa la educación y la formación vial en todos los grupos de población, promoviendo un cambio cultural que incremente la capacidad individual para desplazarse de forma segura, informada y responsable.

La "LA4: Personas competente y seguras" está relacionada con:

OG-1. Reducción de víctimas mortales		OG-2. Reducción de heridos graves		OG-3. Mejora del riesgo relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control y mitigación de los factores concurrentes	OP4. Educación, comunicación y cultura de seguridad vial	OP5. Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro

Su objetivo estratégico es incrementar la educación, la sensibilización y la cultura vial en toda la sociedad gallega para así, reducir los comportamientos de riesgo y fortalecer la cultura preventiva.

Las acciones contenidas en esta línea de acción se agrupan en los siguientes ámbitos:

- Cursos, programas y acciones de formación y educación vial.
- Programas y acciones de sensibilización y formación.
- Campañas y canales de comunicación y concienciación.
- Fomento de la movilidad segura.

8.4.1. *Ámbito: Cursos, programas y acciones de formación y educación vial.*

ACCION 4.1. Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta	
DESCRIPCIÓN: La mejora de aptitudes y actitudes entre los motociclistas en la conducción resulta esencial para reducir las cifras de siniestralidad de estos usuarios vulnerables. La Xunta de Galicia fue pionera en la organización de estos cursos, que cuentan con un alto grado de demanda y satisfacción por parte de los participantes.	OBJETIVO GLOBAL: • Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves. • Reducir el número de motociclistas involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Mejorar las aptitudes de los usuarios de motocicleta para conseguir una movilidad más segura. RESPONSABLES: • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta • Nº de usuarios de motocicleta formados. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº de motociclistas fallecidos, heridos graves o heridos leves en siniestros de tráfico en vías interurbanas y urbanas.

ACCION 4.2. Acciones formativas para trabajadores del transporte público y conductores profesionales	
DESCRIPCIÓN: En el contexto de la mejora de la formación vial laboral, se realizarán cursos de formación a conductores de transporte público y otros conductores profesionales, haciendo hincapié en las conductas de riesgo, posibles infracciones y otros aspectos de interés para reducir las cifras de siniestralidad de este colectivo.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral OBJETIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Dirección General de Movilidad - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes COLABORADOR: B --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de centros autorizados para la formación del CAP. • Nº de personas formadas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral de conductores profesionales.

ACCION 4.3. Programa de Movilidad Sostenible y Segura – Plan Proxecta	
DESCRIPCIÓN: Programa para la promoción de la movilidad segura y sostenible entre el alumnado y la comunidad educativa que consiste en desarrollar un proyecto relacionado	OBJETIVO GLOBAL: • Promover modos de movilidad sostenibles y seguros para toda la sociedad, adaptados al contexto viario en que vive el alumnado. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Introducir la educación vial en la escuela con una finalidad transformadora que cuestione los modos de movilidad imperantes y que

ACCION 4.3. Programa de Movilidad Sostenible y Segura – Plan Proxecta	
con los cambios en los hábitos de desplazamientos hacia modelos más seguros, activos y sostenibles. Se propone la incorporación de acciones, actividades, talleres, etc, que, de manera práctica, contribuyan a la creación de estos nuevos hábitos, y a la creación de valores seguros como peatones, ciclistas o usuarios de los diferentes medios de transporte.	favorezca la participación del alumnado en la elaboración de propuestas de mejora que garanticen su seguridad en sus desplazamientos y, sobre todo, que promuevan modos de movilidad más saludables para toda la comunidad.
	RESPONSABLES: • Dirección General de Ordenación e Innovación Educativa – Consellería de Educación, Ciencia, Universidades y FP.
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de centros participantes. • Nº de docentes participantes. • Nº de docentes certificados. • Nº de alumnos participantes. • Nº de proyectos reconocidos como buena práctica. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.

ACCION 4.4. Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carretera	
DESCRIPCIÓN: Actividades formativas dirigidas al voluntariado de protección civil y profesionales de emergencias que permita una mejor actuación en las intervenciones en accidentes de tráfico.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar la atención de las víctimas en accidentes de tráfico.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Academia Gallega de Seguridad Pública (AGASP) - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de cursos • Nº de participantes INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 4.5. Actividades de formación de seguridad vial para empleados públicos	
DESCRIPCIÓN: Dentro de las actividades de formación continua para el personal al servicio de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia que organiza la Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP), hay cursos relacionados con el tráfico y la seguridad vial.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducción de los accidentes de tráfico sufridos por el personal empleado público en el ejercicio de sus funciones
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducir los accidentes en los desplazamientos de los empleados públicos.
	RESPONSABLES: • Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP) - Consellería de Hacienda y Administración Pública
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de actividades formativas impartidas (total de ediciones) • Nº de horas de formación impartidas • Nº de alumnado formado INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • % de reducción de la siniestralidad de la Administración autonómica

ACCION 4.6. Programa de obtención del permiso de conducir para personas en riesgo de exclusión social

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

8.4.2. *Ámbito: Programas y acciones de sensibilización y formación*

ACCION 4.7. Programa "Cambio de Sentido"

DESCRIPCIÓN: Programa de periodicidad continua dirigido a los jóvenes que se están sacando el carné de conducir. Técnicos en drogodependencias imparten charlas para sensibilizarlos sobre los peligros de mezclar consumo de alcohol y conducción.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducir el número de accidentes de conductores noveles mediante la promoción de una vida saludable y una educación para la salud, informando y sensibilizando a los aspirantes en la obtención del carné de conducir, sobre los riesgos que conlleva el consumo de alcohol y la conducción.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducir la representatividad del consumo de alcohol o drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros.
	RESPONSABLES: • Dirección General de Salud Pública - Consellería de Sanidad. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de personas asistentes. • Nº de horas empleadas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población joven.

ACCION 4.8. - Jornadas técnicas sobre seguridad vial en el ámbito laboral

DESCRIPCIÓN: Comprende la realización de acciones de formación e información dirigidas a las personas trabajadoras y al alumnado de Formación Profesional para concienciar y sensibilizar sobre la incidencia de los siniestros de tráfico laborales y las medidas preventivas.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral
	OBJETIVO ESPECÍFICO:
	RESPONSABLES: • Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Empleo, Comercio y Emigración. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de jornadas. • Nº de asistentes a las jornadas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral

ACCION 4.9. Sensibilización con niños y niñas en la Escuela Gallega de Prevención.	
DESCRIPCIÓN: Concienciar y sensibilizar sobre los riesgos de tráfico y peligros en la calle a los niños y niñas en el marco de la Escuela Gallega de Prevención del Instituto Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA).	OBJETIVO GLOBAL: • Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Incorporar la seguridad vial desde los primeros años de la formación hasta la incorporación al mercado laboral desde una perspectiva didáctica, amena y adecuada a las edades de los más jóvenes. RESPONSABLES: • Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Empleo, Comercio y Emigración. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de visitas de centros educativos • N° de niños/as asistentes. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil.

ACCION 4.10. Charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Sociocomunitarios de Bienestar	
DESCRIPCIÓN: Impartición de charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Sociocomunitarios de Bienestar, dirigidas a personas mayores.	OBJETIVO GLOBAL: • Dar a conocer al mayor número posible de personas la importancia de la seguridad vial. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Eliminar el número de fallecidos y heridos graves mayores. RESPONSABLES: • Dirección General de Mayores y Atención Sociosanitaria - Consellería de Política Social e Igualdad COLABORADOR: • Dirección General de Tráfico INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de charlas celebradas • N° de personas mayores informadas INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Siniestros, fallecidos, heridos graves y leves mayores en entorno urbano e interurbano

8.4.3. *Ámbito: Campañas y canales de comunicación y concienciación*

ACCION 4.11. Campañas de comunicación de seguridad vial	
DESCRIPCIÓN: Mediante la realización de campañas se pretende promover la conducción responsable y contribuir a la sensibilización social en el ámbito de la seguridad vial, con el objetivo de reducir el número de accidentes que se	OBJETIVO GLOBAL: • Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Variable según las campañas. RESPONSABLES: • Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI – Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras) COLABORADOR: --

ACCION 4.11. Campañas de comunicación de seguridad vial	
registran en las carreteras de la Comunidad Gallega.	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Impacto de las campañas de comunicación. • Nº de campañas/año. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 4.12. Canal de difusión de seguridad vial a la ciudadanía "XANELA ABERTA Á FAMILIA"	
DESCRIPCIÓN: Se utilizará "Xanela Aberta á familia" como canal de difusión para la seguridad vial a las familias. Se trata de un canal de información que tiene como objetivo asesorar a los padres en la crianza de los hijos y ayudar al bienestar de toda la familia. Disponible en: https://vida-saudable.sergas.gal .	OBJETIVO GLOBAL: • Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial OBJETIVO ESPECÍFICO: -- RESPONSABLES: • Dirección General de Salud Pública - Consellería de Sanidad. COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de personas suscriptoras. • Nº de boletines específicos publicados. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 4.13. Realización de campañas de difusión entre el personal trabajador sobre la importancia de la Seguridad Vial.	
DESCRIPCIÓN: Dado que un porcentaje elevado de los accidentes laborales con resultado de muerte se producen a causa de los accidentes de tráfico, bien durante los desplazamientos para ir o volver al trabajo ("in itinere"), bien en los desplazamientos por razones de trabajo ("en misión"), es necesario concienciar al personal trabajador de la importancia de mantener la atención en esos desplazamientos. Para ello, se realizarán campañas específicas para motoristas de reparto a domicilio, conductores de tractores y conductores profesionales.	OBJETIVO GLOBAL: • Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral OBJETIVO ESPECÍFICO: -- RESPONSABLES: • Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Empleo, Comercio y Emigración. COLABORADOR: • Dirección General de Tráfico • Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de carteles, folletos y vídeos editados. • Nº de empresas y personal trabajador objeto de la campaña. • Nº de campañas de prevención de accidentes laborales de tráfico. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral.

ACCION 4.14. Campañas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a padres e hijos	
DESCRIPCIÓN: Instrumentar campañas de sensibilización mediante jornadas de formación, fomentando comportamientos responsables entre los menores, sus padres y colectivos relacionados, en los diferentes papeles que pueden desempeñar en la movilidad.	OBJETIVO GLOBAL: • Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial OBJETIVO ESPECÍFICO: • Conseguir aumentar la participación anual en estas jornadas de formación e información RESPONSABLES: • Dirección General de Emergencias e Interior - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes

ACCION 4.14. Campañas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a padres e hijos

	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de jornadas de formación impartidas. - Nº de personas asistentes. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Evolución de la siniestralidad y víctimas entre la población infantil y juvenil.
--	---

ACCION 4.15. Difusión de información en el Observatorio de Salud Pública relacionada con la Seguridad Vial

DESCRIPCIÓN: El Observatorio de Salud Pública de Galicia es un instrumento dependiente de la Dirección General de Salud Pública, que permite generar, analizar, reunir, organizar y comunicar información relevante y de calidad en el ámbito de la salud pública de Galicia, con el objetivo de proporcionar información basada en la evidencia científica y ponerla a disposición de profesionales de la salud, del personal investigador, así como de la sociedad en general. En la web del Observatorio se publica, entre otras, información relacionada con la seguridad vial.	OBJETIVO GLOBAL: - Aumento de la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial OBJETIVO ESPECÍFICO: -- RESPONSABLES: - Dirección General de Salud Pública - Consellería de Sanidad. COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de tablas/ gráficos publicados en la web del Observatorio. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --
--	--

8.4.4. *Ámbito: Fomento de la movilidad segura*

ACCION 4.16. Análisis de la siniestralidad laboral por siniestros de tráfico en el marco del Observatorio Gallego de Condiciones de Trabajo del ISSGA

DESCRIPCIÓN: La elevada siniestralidad vial en el ámbito laboral justifica un análisis específico de los accidentes "in itinere" y "en misión" como una de las acciones a realizar por el Observatorio Gallego de Condiciones de Trabajo del Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA)	OBJETIVO GLOBAL: - Reducir las cifras de siniestralidad vial laboral. OBJETIVO ESPECÍFICO: - Estudio estadístico de los accidentes de trabajo con el objeto de adoptar medidas para la reducción de la accidentalidad viaria. RESPONSABLES: - Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Empleo, Comercio y Emigración. COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de publicaciones editadas. - Ratios de accidentes y víctimas. INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: - Siniestros con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves en el ámbito laboral.
--	---

ACCION 4.17. Plan de transporte público de Galicia	
DESCRIPCIÓN: El Plan de Transporte Público de Galicia es un instrumento de modernización del transporte regular de viajeros por carretera y persigue poner en marcha un modelo que se adapte a las necesidades de movilidad de los gallegos del siglo XXI. Tiene tres líneas estratégicas de actuación: fomentar la movilidad en todos los núcleos de población de Galicia, en condiciones de calidad y eficiencia; potenciar el uso del transporte público accesible, con diferentes facilidades a los usuarios; y facilitar la intermodalidad para reforzar el transporte público frente al vehículo particular.	OBJETIVO GLOBAL: • Aumentar el número de desplazamientos que se realizan en transporte regular. OBJETIVO ESPECÍFICO: ---
	RESPONSABLES: • Dirección General de Movilidad - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Municipios adheridos al plan a través de las Áreas de Transporte Metropolitano o del Área de Transporte de Galicia. • Nº de tarjetas de transporte expedidas • Nº de tarjetas "Xente Nova" emitidas • Servicios prestados (veh*km/año) • Líneas de servicio (total / compartida / bajo demanda) • Viajes (total / general / escolar / general en autobuses compartidos) INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

8.5. Línea de Acción 5: Respuesta al siniestro rápida y eficaz

La línea de acción "LA5: Respuesta al siniestro rápida y eficaz" reúne aquellas acciones destinadas a mejorar la respuesta tras un accidente de tráfico, incrementando la eficacia de los servicios de emergencia y garantizando el apoyo sanitario, operativo y psicológico necesario para reducir las consecuencias del siniestro. Esta línea fortalece todo el ecosistema de atención tras el siniestro, clave en el Sistema Seguro para mitigar consecuencias y salvar vidas.

La "LA5: Respuesta al siniestro rápida y eficaz" está relacionada con:

OG-1. Reducción de víctimas mortales		OG-2. Reducción de heridos graves		OG-3. Mejora del riesgo relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control y mitigación de los factores concurrentes	OP4. Educación, comunicación y cultura de seguridad vial	OP5. Mejora del tiempo de respuesta post-siniestro

Objetivo estratégico: reducción de los tiempos de respuesta ante un siniestro, la mejora de la supervivencia y proporcionar apoyo integral.

Las acciones contenidas en esta línea de acción se agrupan en los siguientes ámbitos:

- Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia
- Asistencia y apoyo integral a las víctimas

8.5.1. *Ámbito: Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia*

ACCION 5.1. Ampliación y mejora de los equipos de los servicios de protección civil y de bomberos	
DESCRIPCIÓN: Con la ampliación y mejora de los vehículos y equipamientos de protección civil y bomberos, se consigue tener más capacidad de atención en los accidentes de tráfico y disminuir sus efectos negativos.	OBJETIVO GLOBAL: • Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial.
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Mejorar los vehículos y equipamientos de emergencias para protección civil y bomberos.
	RESPONSABLES: • Dirección General de Emergencias e Interior - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes.
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de vehículos de nueva dotación o mejorados • Otros equipamientos INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • N° de heridos graves/accidente • N° de heridos leves /accidente

ACCION 5.2. Mejora de los equipos de intervención de los parques de bomberos en siniestros de tráfico	
DESCRIPCIÓN: Recogida de datos extraídos de las intervenciones de bomberos en accidentes de tráfico.	OBJETIVO GLOBAL: • Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial
	OBJETIVO ESPECÍFICO: • Revisión de las actuaciones realizadas para mejora del servicio.
	RESPONSABLES: • CAE112 Agencia Gallega de Emergencias (AXEGA) - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de intervenciones de bomberos en accidentes en carretera INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • N° de heridos graves/accidente • N° de heridos leves /accidente

ACCION 5.3. Participación en proyectos para mejorar y optimizar la eficiencia y calidad en las acciones sanitarias de las víctimas de siniestros de tráfico	
DESCRIPCIÓN: La Consellería de Sanidad continúa esforzándose en perfeccionar los protocolos y procedimientos de asistencia a las víctimas de siniestros de tráfico. Para ello, participa en proyectos de ámbito estatal y europeo que le permiten incorporar buenas prácticas y optimizar sus procedimientos, desde la perspectiva de la mejora continua.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejora de la asistencia a las víctimas de los siniestros de tráfico. • Incentivar el desarrollo de las actividades de investigación en los equipos de Atención Sanitaria a víctimas de siniestros de tráfico.
	OBJETIVO ESPECÍFICO:--
	RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidad
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de proyectos en los que participa INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 5.4. Elaboración de procedimientos de actuación conjunta de primeros intervinientes en siniestros

DESCRIPCIÓN: Teniendo en cuenta que en el lugar del siniestro es necesaria la activación y actuación complementaria entre los grupos intervinientes (control de riesgos, atención sanitaria, normalización viaria e investigación de accidentes), se trata de construir grupos de trabajo que impliquen a los agentes involucrados en la atención de accidentes con el fin de desarrollar protocolos de actuación conjuntos.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar la asistencia inicial prestada a los accidentados OBJETIVO ESPECÍFICO: • Mejorar la seguridad de todos los involucrados y del resto de los usuarios de la vía RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidad COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de grupos formados • Nº de procedimientos comunes desarrollados • Nº de simulacros conjuntos realizados INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 5.5. Optimización de la respuesta ante siniestros de tráfico en el medio rural y urbano

DESCRIPCIÓN: Se trata de ofrecer las alternativas de gestión más adecuadas para la situación de cada siniestro, de manera que se envíen los recursos necesarios, teniendo en cuenta la disponibilidad de medios en los entornos urbanos y rurales. De esta forma se garantiza una respuesta rápida, coordinada y adaptada a las necesidades del entorno y de las personas implicadas.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar los protocolos de actuación en caso de accidentes en el medio rural y urbano OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducción de tiempos de respuesta ante un siniestro vial RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidad. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico en núcleo urbano • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado en zonas urbanas • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico en el rural • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado en el rural INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • Nº de heridos graves/accidente • Nº de heridos leves /accidente

ACCION 5.6. Plan Gallego para la atención al paciente con un traumatismo grave (Código Trauma)

DESCRIPCIÓN: Un paciente con traumatismo grave es aquel que presenta lesiones a consecuencia de un traumatismo generado tras aplicar una fuerza sobre el organismo que supera la capacidad de absorción de energía y que afecta dos o más órganos o bien aquel que presenta por lo menos una lesión que pone en peligro su vida y/o provoca graves secuelas. Una de las causas más frecuentes son los accidentes de tráfico. Se trata de una patología tiempo-dependiente, por lo que una atención adecuada y especializada en los	OBJETIVO GLOBAL: • Mejora de la asistencia a las víctimas de los siniestros de tráfico. • Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial OBJETIVO ESPECÍFICO: • Revisión de las actuaciones realizadas para mejora del servicio RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidad
--	---

primeros 60 minutos tras el accidente, "la hora dorada", contribuye a que disminuya la mortalidad. El código trauma grave (CTG) es el proceso asistencial que incluye un conjunto de actuaciones que permiten identificar de forma precoz una situación de trauma grave y comunicarlo de forma inmediata a los profesionales que van a intervenir en la atención inicial del paciente politraumatizado.	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de accidentados de tráfico en los que se activa el código trauma grave INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • N° de fallecidos/accidente • N° de heridos graves/accidente
---	---

8.5.2. *Ámbito: Asistencia y apoyo integral a las víctimas*

ACCION 5.7. Seguimiento y mejora de la atención prestada a través del Centro de Atención a las Emergencias do CAE 112	
DESCRIPCIÓN: Hace referencia al servicio de atención de emergencias por parte del 112 a siniestros viales.	OBJETIVO GLOBAL: • Aumentar la capacidad de respuesta ante un siniestro vial. OBJETIVO ESPECÍFICO: • Optimizar la gestión del servicio y llevar un seguimiento de las actuaciones realizadas. RESPONSABLES: • CAE112 Agencia Gallega de Emergencias (AXEGA) - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de accidentes en carretera atendidos por el CIAE 112 INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: • N° de heridos graves/accidente • N° de heridos leves /accidente

ACCION 5.8. Asistencia psicológica a víctimas y familiares	
DESCRIPCIÓN: A través de un Convenio con el Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia se garantiza la atención psicológica a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares en el lugar donde se produce el siniestro, cuando así sea necesario, interviniendo mientras dura la situación crítica.	OBJETIVO GLOBAL: • Disponer permanentemente de un servicio de asistencia psicológica en los accidentes o catástrofes. OBJETIVO ESPECÍFICO: -- RESPONSABLES: • Dirección General de Emergencias e Interior - Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes COLABORADOR: • Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de movilizaciones • N° de personas asistidas INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 5.9. Formación para la mejora del conocimiento en la atención al paciente politraumatizado	
DESCRIPCIÓN: Acciones formativas para mejorar el conocimiento del paciente politraumatizado, que se caracteriza por tener una o varias lesiones de origen traumático, alguna de las cuales supone riesgo para su vida. Se trata de patologías que requieren una actuación adecuada en la escena del siniestro y el rápido traslado a un hospital.	OBJETIVO GLOBAL: • Mejorar la atención del paciente politraumatizado • Potenciar la comunicación y coordinación entre Atención Primaria y Atención Especializada OBJETIVO ESPECÍFICO: • Reducir el grado de lesividad del paciente RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidade COLABORADOR:-- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de cursos impartidos. • Nº de sanitarios formados INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

ACCION 5.10. Ayuda a las víctimas y familiares en el post-accidente	
DESCRIPCIÓN: Es un refuerzo a la ayuda a las víctimas y a sus familiares, aplicando un protocolo de actuación para la prestación de asesoramiento legal, apoyo y asistencia emocional a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares, poniendo a su disposición ayuda psicológica para superar los fallecimientos o las lesiones graves que sufren las víctimas de un accidente en el período de tiempo posterior al siniestro.	OBJETIVO GLOBAL: • Contar con un refuerzo al servicio de ayuda y asistencia psicológica a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias en el tiempo posterior al accidente. OBJETIVO ESPECÍFICO:--- RESPONSABLES: • Consellería de Sanidade - SERGAS COLABORADOR: • FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO (Convenio de colaboración entre el Servicio Gallego de Salud y la Fundación A Víctimas de Tráfico para la ayuda a pacientes víctimas de accidentes de tráfico) INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de personas asistidas INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL RELACIONADO: --

9. MODELO DE GOBERNANZA

El objetivo del modelo de gobernanza es establecer una estructura clara para la toma de decisiones, coordinación institucional y seguimiento. El modelo propuesto sitúa a la persona en el centro y adopta, como marco conceptual el enfoque del **sistema seguro** y la **visión cero**, ningún fallecido y herido graves es aceptable, siendo necesario diseñar el sistema viario para que los errores humanos no tengan consecuencias fatales.

El modelo de gobernanza propuesto, se sustenta en los siguientes **principios de gobernanza**:

1. Liderazgo institucional: la Axencia Galega de Infraestructuras (AXI) de la Consellería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras ejerce la dirección estratégica del Plan.
2. Corresponsabilidad: las administraciones, el sector privado, el tercer sector y la ciudadanía comparten responsabilidades en la mejora de la seguridad vial.
3. Participación institucional estructurada: se establecen órganos de coordinación y seguimiento específicos cada uno de ellos con funciones claras

4. Transparencia: el Plan incorpora mecanismos periódicos de seguimiento y evaluación.
5. Enfoque basado en evidencia: Las decisiones estratégicas se fundamentan en el análisis de datos de siniestralidad y movilidad.

El modelo se articula en tres **niveles funcionales**:

1. **Nivel estratégico:** la Dirección del Plan, la Axencia Galega de Infraestructuras, será la responsable de la orientación estratégica y supervisión del Plan. Funciones:
 - Aprobar las líneas estratégicas del Plan.
 - Validar las prioridades de actuación.
 - Analizar los resultados del seguimiento anual.
 - Impulsar la coordinación institucional
 - Proponer medidas
 - Coordinar la implementación de medidas entre administraciones.
2. **Nivel Técnico:** Antea Group y la Asociación Española de la Carretera se ocuparán de la coordinación técnica y del seguimiento del Plan. Funciones:
 - Analizar la evolución de la siniestralidad.
 - Evaluar el grado de ejecución de las medidas.
 - Proponer ajustes y medidas
3. **Nivel operativo:** Las diferentes Consellerías serán las responsables del desarrollo de las actuaciones propuestas en el Plan. Funciones:
 - Desarrollo técnico de las medidas.
 - Elaboración de propuestas de actuación.
 - Seguimiento específico de cada línea estratégica.

El modelo de Gobernanza incorpora 3 **instrumentos de control**:

- Informe de seguimiento: grado de ejecución de las medidas, evolución de indicadores, incidencias de implementación.
- Evaluación intermedia del Plan: eficacia de las medidas, adecuación de prioridades, etc.
- Evaluación final del Plan: Resultados logrados, impacto global, conclusiones, etc.

Así mismo se realizará una adecuada **comunicación** del Plan mediante:

- Difusión de resultados.
- Campañas de sensibilización
- Publicación de los informes de seguimiento.

10. SEGUIMIENTO DEL PLAN

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 dispone de un mecanismo de seguimiento robusto y operativo que permitirá garantizar la correcta ejecución de las medidas previstas. Se integra en el modelo de gobernanza del Plan y permite verificar, de manera periódica y objetiva, el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos por los distintos agentes implicados en la seguridad vial, evaluar la eficacia de las actuaciones desarrolladas y asegurar la coherencia del Plan con los objetivos estratégicos establecidos para el horizonte 2030.

Este mecanismo de seguimiento permitirá verificar el avance de las líneas de actuación y proponer, en su caso, los ajustes necesarios para reforzar su impacto en la reducción de la siniestralidad vial.

10.1. El mecanismo de seguimiento: responsables, funciones y tareas.

En mitad de la vigencia del Plan se activará el mecanismo de seguimiento, liderado por la **Agencia Gallega de Infraestructuras** con la colaboración de **Antea Group** y la **Asociación Española de la Carretera**, que tendrá como principales funciones:

- Supervisar la **ejecución de las líneas de acción** del Plan mediante el análisis técnico de las actuaciones desarrolladas.
- Verificar la **contribución real** de dichas actuaciones al cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan.
- **Identificar desviaciones**, riesgos de implementación y oportunidades de mejora en las distintas áreas de actuación.

Para el desarrollo de estas funciones, se desarrollarán al menos las siguientes tareas:

- Seguimiento de las acciones con las Consellerías
- Organización y celebración de la segunda jornada de participación de los actores implicados en la seguridad vial.

10.2. Informe de seguimiento y actualización del Plan.

Una vez analizadas las observaciones y propuestas de las Consellerías, así como las aportaciones procedentes de la jornada de trabajo con los Agentes Sociales y actores implicados en la seguridad vial de Galicia, celebrada en mitad del seguimiento del Plan, se desarrollará un **Informe de Seguimiento del Plan**.

Este informe constituirá una evaluación integral del grado de desarrollo del Plan en el periodo transcurrido y permitirá:

- Valorar el grado de cumplimiento alcanzado en el periodo transcurrido.
- Estimar si el ritmo de ejecución y los resultados obtenidos son suficientes para alcanzar los objetivos fijados para el año 2030.
- Identificar los ámbitos susceptibles de mejora, considerando las dimensiones de gestión de la seguridad vial contempladas en el Plan.

El Informe de Seguimiento incluirá y desarrollará, como mínimo, los siguiente aspectos:

- Introducción
- Antecedentes
- Resumen de las acciones propuestas
- Evaluación y actualización de las acciones recogidas
 - Acciones realizadas y no realizadas, con análisis individualizado y global del grado de cumplimiento del Plan
 - Desviaciones de las acciones realizadas con respecto a las propuestas, con análisis individualizado y global de los porcentajes de desviación.
- Análisis de la evolución de la siniestralidad registrada en Galicia, según los últimos datos disponibles.
- Evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan
- Propuesta de actualización y/o adaptación del contenido del Plan
- Conclusiones.

Una vez realizado el Informe de Seguimiento del Plan, se procederá a la **actualización del Plan de Seguridad Vial de Galicia**, asegurando su adaptación continua a las necesidades emergentes, a la evidencia disponible y a la evolución de la siniestralidad.

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 se concibe como un **instrumento abierto, flexible y en constante revisión**, capaz de incorporar de manera ágil las mejoras identificadas durante su seguimiento, así como las exigencias derivadas de cambios normativos, tecnológicos o de movilidad.

10.3. Memoria final.

El proceso de seguimiento del Plan finalizará con la elaboración de una **Memoria Final** de las actividades realizadas en su marco, que incluirá, como mínimo, la siguiente información:

- Introducción
- Antecedentes
- Resumen de las acciones propuestas
- Evaluación y actualización de las acciones recogidas en el Plan
 - Acciones realizadas y no realizadas, con análisis individualizado y global del grado de cumplimiento del Plan
 - Desviaciones de las acciones realizadas con respecto a las propuestas, con análisis individualizado y global de los porcentajes de desviación
- Evolución de la siniestralidad registrada en Galicia, según los últimos datos disponibles.
- Nivel de cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan.
- Recomendaciones para acciones futuras
- Conclusiones finales.

La Memoria Final constituirá un documento clave de rendición de cuentas y aprendizaje institucional, y servirá de base para el diseño de futuros planes y estrategias de seguridad vial en Galicia.

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2026-2030 reafirma el fuerte compromiso de Xunta de Galicia con la mejora de la seguridad vial y hace un llamamiento a todas las administraciones, entidades y ciudadanos a asumir de manera activa y corresponsable su papel para avanzar hacia un sistema viario seguro en el que ninguna muerte ni lesión grave sea aceptable.

REFERENCIAS

- Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE). "El Sector de la bicicleta en cifras 2020".
http://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020_AMBE_resumen.pdf
- Asociación Mundial de la Carretera. PIARC. Manual de Seguridad Vial.
<https://roadsafety.piarc.org/es/gestion-de-la-seguridad-vial/4-el-enfoque-del-sistema-seguro/introduccion>
- Australia. Infrastructure and Transport Ministers. National Road Safety Strategy 2021-30.
WEB. <https://www.roadsafety.gov.au/nrss>
- Australia. Infrastructure and Transport Ministers. National Road Safety Strategy 2021-30.
<https://www.roadsafety.gov.au/sites/default/files/documents/National-Road-Safety-Strategy-2021-30.pdf>
- Australia. Infrastructure and Transport Ministers. National Road Safety Action Plan 2023-25.
https://www.roadsafety.gov.au/sites/default/files/documents/National%20Road%20Safety%20Action%20Plan%202023-25_0.pdf
- Australia. Infrastructure and Transport Ministers. National Road Safety Strategy. Annual Progress Report 2023.
<https://www.roadsafety.gov.au/sites/default/files/documents/national-road-safety-annual-progress-and-data-report.pdf>
- Australian Government. New National Road Safety Strategy launched. 24 de diciembre de 2021. <https://www.infrastructure.gov.au/departament/media/news/new-national-road-safety-strategy-launched>
- Ayuntamiento de Madrid. Plan Estratégico de Seguridad Vial del 2021-2030.
https://transparencia.madrid.es/FWPProjects/transparencia/PlanesYMemorias/Planes/SeguridadEmergencias/Ficheros/PLAN%20ESTRATEGICO%20SEGURIDAD%20VIAL%202021_2030_29112021.pdf
- Boletín oficial del Estado - BOE. Núm. 244, de 10/10/2025. Real Decreto 899/2025, de 9 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2025-20206>
- Comunidad de Madrid. Estrategia de Seguridad Vial 2024-2030.
https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/regulation/documents/estrategia_seguridad_vial.pdf
- Declaración de Marrakech Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: «Comprometidos con la Vida», 18-20 de febrero de 2025.
https://contralaviolenciavial.org/uploads/ENCUENTROS_MUNDIALES/Declaracion_de_Marrakech.pdf
- Dirección General de tráfico. Anuario estadístico de accidentes. España. Varios años.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>
- Dirección General de Tráfico. Estrategia de Seguridad Vial 2030. Resumen.
https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030_Resumen.pdf
- Dirección General de Tráfico. Estrategia de Seguridad Vial 2030.
<https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/>
- Dirección General de tráfico. Las principales cifras de la siniestralidad vial. España. Varios años. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/>

- Dirección General de Tráfico. Principales cifras de la siniestralidad vial Año 2024. Cómputo de las personas fallecidas a 30 días Datos consolidados.
https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Principales_Cifras_Siniestralidad/INF_ANUAL_2024_v4_FINAL.pdf
- Dirección General de Tráfico. Revista Tráfico y Seguridad Vial. "Caen un 31% las muertes en carretera de 2011 a 2021". Caen un 31% las muertes en carretera de 2011 a 2021". 17 de junio de 2022. https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2022/06JUNIO/0617_PIN_UE.shtml#:~:text=La%20Uni%C3%B3n%20Europea%20acaba%20de%20publicar%20su,cerca%20de%2020.000%20al%20final%20del%20periodo.
- Dirección General de Tráfico. Seguridad vial 2030. El contexto internacional.
[https://seguridadvial2030.dgt.es/contexto/el-contexto-internacional/#:~:text=Pol%C3%ADticas%20europeas,de%20tr%C3%A1fico%20\(Visi%C3%B3n%20Cero\).](https://seguridadvial2030.dgt.es/contexto/el-contexto-internacional/#:~:text=Pol%C3%ADticas%20europeas,de%20tr%C3%A1fico%20(Visi%C3%B3n%20Cero).)
- Dirección General de Tráfico. Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología. "Importancia del estudio de la movilidad en la seguridad vial". Junio 2025.
https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/estrategias-y-planes/20250604-Importancia-de-la-movilidad-en-la-seguridad-vial.pdf
- Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. "El vehículo en la siniestralidad". 21 de agosto de 2023. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/informes_siniestralidad/INF_TEMA_3_El-factor-vehiculo-en-la-siniestralidad.pdf
- Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32019L1936>
- Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2008.319.01.0059.01.SPA&toc=OJ%3AL%3A2008%3A319%3ATOC
- European Commission. Anexo a la comunicación de la Comisión Europea "Europa en movimiento. Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia". 2018. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- European Commission. Annual statistical report. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/annual-statistical-report_en
- European Commission. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones Europa en Movimiento. Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:52018DC0293>
- European Commission. Dirección General de Movilidad y Transporte. Artículo de noticias "La Comisión Europea publica indicadores clave de seguridad vial en Europa". 30 de marzo de 2023. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-publishes-key-indicators-road-safety-europe-2023-03-30_en

- European Commission. New guidelines to assess safety of road infrastructure. Directorate-General for Mobility and Transport. 16 de enero de 2023. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-guidelines-assess-safety-road-infrastructure-2023-01-16_en
- European Commission. Next steps towards 'Vision Zero'. EU ROAD SAFETY POLICY FRAMEWORK 2021 – 2030. 2020. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/EU_Road_Safety_Policy_Framework_2021-2030_Next_Steps_towards_Vision_Zero.pdf
- European Commission. Road infrastructure guidelines. New EU-wide guidelines to assess safety of road infrastructure. 2023. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/infrastructure/road-infrastructure-guidelines_en
- European Commission. Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EU. Brussels, 19.6.2019 SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>
- European Commission. Strategic Action Plan on Road Safety. ANNEX to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, Connected and Clean. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- European Transport Safety Council (ETSC). Norway sets formal target of zero road deaths by 2050. 3 de septiembre de 2022. <https://etsc.eu/norway-sets-formal-target-of-zero-road-deaths-by-2050/#:~:text=Norway's%20road%20safety%20strategy%20for%202022%2D2025%20includes,target%20of%20zero%20road%20deaths%20by%202050.>
- Generalitat de Catalunya. Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible. https://dsp.interior.gencat.cat/bitstream/handle/20.500.14007/2500/Pacte%20Nacional_castell%3a0.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Generalitat de Catalunya. Plan de seguridad vial 2024-2026 de Catalunya. https://dsp.interior.gencat.cat/bitstream/handle/20.500.14007/2690/Pla%20de%20Segu%20retat%20Viaria%202024_2026_castella.pdf?sequence=15&isAllowed=y
- Generalitat de Valencia. Plan director de Seguridad Vial de Valencia. <https://mediambient.gva.es/documents/20088661/163911284/Plan+Director+de+Seguridad+Vial.pdf/31aa106d-3bf4-4df0-b11e-82130c5c4e23?t=1525787947783>
- Generalitat de Valencia. Programa de seguridad vial 2022-2023. <https://mediambient.gva.es/documents/20088661/372376734/PSV+2022-2023+Ed01.pdf/811b5dfb-e85b-d8dc-d912-53aa950f4589?t=1685351243345>
- Gobierno de Aragón. Plan Integral de Seguridad Vial 2011-2020. <https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/documentos/fases/GEOabEZ6um/Plan%20integral%20de%20seguridad%20vial%202011-2020.pdf>
- Gobierno de La Rioja. Planes de seguridad vial. <https://www.larioja.org/carreteras/es/obras-red-carreteras-rioja/seguridad-vial/actuaciones/plan-seguridad-vial>
- Gobierno de Navarra. Estrategia Navarra de Seguridad vial 2013-2020. https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/B84C13BB-1587-4B2B-B624-A37BF3B8640E/241460/040113pr80_1.pdf; https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/8617731F-9519-48E5-BE71-5D526E20D87E/268448/ENSV_20132020.pdf

- Gobierno de Navarra. Pacto Navarro por la Movilidad Segura y Sostenible 2025 -2030.
https://www.fnmc.es/wp-content/uploads/2025/12/PUNTO-8.-Pacto-Navarro-Movilidad-Segura-y-Sostenible_compressed.pdf
- Gobierno de Navarra. Plan Estratégico de Movilidad Segura 2024-2027,
<https://www.navarra.es/es/-/nota-prensa/el-plan-estrategico-de-seguridad-vial-movilidad-segura-desplegara-22-acciones-para-poner-a-las-personas-en-el-foco-de-atencion?pageBackId=7574878&back=true>; https://participa.navarra.es/processes/plan-estrategico-seguridad-vial?display_steps=true
- Gobierno Vasco. Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible en Euskadi 2021-2025.
https://www.trafikoa.euskadi.eus/contenidos/informacion/trafikoa_plan_estrategico/es_def/adjuntos/webtraf00-PESV-21-25-23042021_Cast.pdf;
https://www.trafikoa.euskadi.eus/contenidos/informacion/trafikoa_plan_estrategico/es_def/adjuntos/webtraf00-PESV-21-25-23042021-Ejecutivo_Cast.pdf
- Instituto Nacional de Estadística <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2853&L=0>
- International Road Assessment Programme (iRAP). Herramienta del Sistema Seguro: Hacia cero muertes y lesiones graves en carretera. 2025. <https://irap.org/es/2025/03/new-safe-system-tool-towards-zero-road-deaths-and-serious-injuries/>
- International Road Assessment Programme (iRAP). Herramienta del Sistema Seguro. <https://safesystemtool.itf-oecd.org/en/framework/tool>
- International Transport Forum. Research Report. Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/zero-road-deaths.pdf>
- International Transport Forum. Road Safety Annual Report 2024. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2024.pdf>
- Junta de Extremadura. Programa de Actuaciones de Seguridad Viaria y Sostenibilidad 2025-2030 (FEDER 2021-2027). <https://www.juntaex.es/documents/77055/406857/PROGRAMA+DE+ACTUACIONES+DE+SEGURIDAD+VIARIA+Y+SOSTENIBILIDAD.pdf/eaf77370-70e0-1ec8-efab-6189643fd95b?t=1751872530171>
- Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible. Sala de prensa. “El Gobierno aprueba el Reglamento General de Carreteras”. 07 de octubre de 2025. <https://www.transportes.gob.es/ministerio/comunicacion/sala-prensa/mar-07102025-1556>
- New Zealand Government. New Zealand’s Road Safety Strategy 2020-2030. Road to Zero. https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/Road-to-Zero-strategy_final.pdf
- New Zealand. Ministry of Transport. New Zealand’s Road Safety Objectives. Sala de prensa. <https://www.transport.govt.nz/area-of-interest/safety/new-zealands-road-safety-objectives>
- New Zealand. Ministry of Transport. New Zealand’s road safety objectives. https://www.transport.govt.nz/assets/24-EX-087-Road-Safety-Objectives-document_v2.4.pdf
- New Zealand. Ministry of Transport. Road to Zero. Te Ara ki te Ora. <https://www.transport.govt.nz/area-of-interest/safety/road-to-zero>
- Norway. National Plan of Action for Road Safety 2022-2025. Kirsti Huserbråten, Norwegian Public Roads Administration (ANPR). <https://nvfnorden.org/wp-content/uploads/2022/10/02-National-Action-Plan-on-Road-Safety-2022-2025-NVF-K%C3%B8benhavn-13.10.22-1.pdf>;

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/national-plan-of-action-for-road-safety-2022-2025---short-version-in-english.pdf>

Norway. National Plan of Action for Road Safety 2022-2025. Towards Vision Zero.

<https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/03/Nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2022-2025-Engelsk-kortversjon.pdf>

Norway. Statens vegvesen. Estado de las medidas del plan de acción 2022-2025 al primer semestre de 2024.

<https://www.vegvesen.no/contentassets/348dc3e5205d449f95ab24e59c3d5cbe/status-for-tiltakene-i-tiltaksplanen-for-2022-2025-per-forste-halvar-2024.pdf?v=4a671d>

Norway. Statens vegvesen. Plan de Acción Nacional de Seguridad Vial 2026-2029. BORRADOR.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2026-2029---horingsutkast.pdf?v=4a80c5>

Norway. Statens vegvesen. Traffic safety.

<https://www.vegvesen.no/en/fag/fokusomrader/traffic-safety/>

Orden Circular 39/2017, de 25 de octubre de 2017, por la que se modifica la Orden Circular 30/2012, de 20 de junio, por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la RCE.

https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/carreteras/normativa_tecnica/04_seguridad_vial/oc_39-2017.pdf

Organización Mundial de la Salud. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Salvemos millones de vidas. 2011.

<https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/6ba349d7-9565-45f6-bbf0-c2f448e7eade/content>

Parlamento Europeo. Fichas temáticas sobre la Unión Europea "El transporte por carretera: Normas de tráfico y de Seguridad". 2026. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.4.4.pdf

Principado de Asturias. Nota de prensa "El Principado inicia la redacción de la Estrategia de Infraestructuras Viarias y Movilidad 2026-2036 con la participación de los agentes sociales". 9 de septiembre de 2025.

https://actualidad.asturias.es/documents/533407/0/2025_09_09+NP+Estrategia+de+Infraestructuras+Viarias+y+Movilidad.pdf/c1007109-a4af-dabd-dce6-1cfb559a0b25?t=1757426297954

Red de Ciudades por la Bicicleta. "La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas española". Informe de resultados Abril de 2021.

https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314_BiciyPatineteCOVID_Informe-OK.pdf

Región de Murcia. Plan de Seguridad Vial – Actualización del Plan de Seguridad Vial de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma para el bienio 2025-2026.

[https://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47843&IDTIPO=100&RASTRO=c399\\$m](https://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47843&IDTIPO=100&RASTRO=c399$m)

Swedish Transport Administration. Road Safety Action Plan 2022–2025.

https://bransch.trafikverket.se/globalassets/dokument/vision-zero/road-safety-action-plan-2022_2025.pdf

Tribunal de Cuentas Europeo (European Court of Auditors). Informe especial 04/2024: Alcanzar los objetivos de seguridad vial de la UE: es hora de acelerar. 2024-03-12.

<https://www.eca.europa.eu/en/publications?ref=SR-2024-04>

- United Kingdom. Department for Transport. Road Safety Strategy 2030. 2026.
<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/695e2cff8832ab3a48513809/road-safety-strategy.pdf>;
<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/69677c093eea543d3e7034ba/road-safety-strategy-large-print.pdf>
- United Kingdom. Department for Transport. The Road Safety Statement 2019 A Lifetime of Road Safety Moving Britain Ahead. 2019. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d2de4f1ed915d2ff003b711/road-safety-statement-2019.pdf>
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Plan mundial para el decenio de acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/docs/road_safety_global_plan_for_action_es.pdf
- United State. Feral Transit Administration. National Roadway Safety Strategy.
<https://www.transit.dot.gov/regulations-and-programs/safety/national-roadway-safety-strategy>
- United State. U.S. Department of Transportation. National Roadway Safety Strategy.
<https://www.transportation.gov/NRSS>
- United States Department of Transportation. National Roadway Safety Strategy. January 2022. <https://www.transit.dot.gov/sites/dot.gov/files/2022-02/USDOT-National-Roadway-Safety-Strategy.pdf>
- Xunta de Galicia. Axencia Galega de Infraestructuras. Consellería de vivienda e Planificación de infraestructuras. <https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/portada>
- Xunta de Galicia. Decreto 29/2023, de 30 de marzo, sobre la gestión de la seguridad de las carreteras de Galicia. DOG Núm. 74. 18 de abril de 2023.
https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2023/20230418/AnuncioG0533-100423-0001_es.pdf
- Xunta de Galicia. Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia. Estadísticas de accidentes de trabajo. Varios años. <https://issga.xunta.gal/es/observatorio/estadisticas-accidentes>
- Xunta de Galicia. Instrucción 2/2023, por la que se establece la metodología de cálculo de los tramos de concentración de atropellos de animales (TCAAs) en la red autonómica de carreteras de Galicia. Consellería de Infraestructuras y Movilidad. <https://ficheiros-web.xunta.gal/estradas/normativa-autonomica/instrucion-2-2023-TCAA.pdf>
- Xunta de Galicia. Instrucción de 17 de junio de 2010 de la Secretaría General de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, por la que se desarrolla el anexo de seguridad viaria. DOG Núm. 118. 23 de junio de 2010.
https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2010/20100623/Anuncio1E4EA_es.pdf
- Xunta de Galicia. La seguridad vial en cifras.
<http://conselleriainfraestructurasem.hl1073.dinaser.com/es/SeguridadeViariaEnCifras>
- Xunta de Galicia. Memorias de Seguridad Vial anteriores a 2024
- Xunta de Galicia. Memoria de Seguridad Viaria 2024.
<https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/documents/36303/59735/MSV-2024.pdf?version=1.0>
- Xunta de Galicia. Normativa autonómica de carreteras. Consellería de Vivienda e Planificación de Infraestructuras.
<https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/es/transparencia/normativa-de-aplicacion>

Xunta de Galicia. *Plan de Seguridad Vial de Galicia* 2016-2020

https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/documents/36303/59735/PSVG+2016-2020_final_castellano.pdf?version=1.0

Xunta de Galicia. *Plan de Seguridad Vial de Galicia* 2022-2025. Informe de seguimiento 2024.

<https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/documents/36303/59735/informe-seguimiento-PSVG-22-25-cas.pdf?version=1.0>

Xunta de Galicia. *Plan de Seguridad Vial de Galicia* 2022-2025. Resumen ejecutivo.

<https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/documents/36303/59735/PSVG-2022-25-resumo-executivo-cas.pdf?version=1.0>

Xunta de Galicia. Plan de seguridad vial de Galicia.

<https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/es/seguridade-viaria/plan>

ANEXO 1: EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2011-2015

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 se publicó en el año 2011; sus principales características se incluyen a continuación:

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2011-2015	
PERIODO	2011-2015
PUBLICADO EN	2011
OBJETIVO	Reducir la tasa de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico de manera que Galicia se sitúe en el entorno de la media española. Objetivos estratégicos: • Promover entornos urbanos seguros y mejorar el transporte público. • Conseguir conductas viales seguras. • Mejorar la seguridad de la carretera. • Proteger a los usuarios vulnerables. • Aumentar la investigación en seguridad vial. • Dar apoyo a las víctimas. • Mejorar la colaboración entre administraciones.
ACCIONES	81 acciones
PARTICIPANTES	• Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. • Consellería de Educación y Ordenación Universitaria. • Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia. • Consellería de Sanidad. • Consellería de Trabajo y Bienestar. • Consellería de Mar. • Consellería de Medio Rural. • Consellería de Economía e Industria. • Consellería de Hacienda. • Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE). • Academia Gallega de Seguridad Pública.
PRESUPUESTO	Sin detallar, puesto que cada acción estaba incluida en los presupuestos de cada entidad participante
MEDIDAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	• Presentación del Plan a los medios de comunicación (26-3-2011). • Jornada pública de presentación del Plan (13-9-2011)
SEGUIMIENTO	• Establecimiento de órganos de seguimiento: Mesa de coordinación y dirección del Plan de Seguridad Vial y Comité de Seguimiento del Plan. • Reunión del Comité de Seguimiento (30-4-2013). • Elaboración del Programa de seguimiento y adecuación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 (2013).
RESUMEN DE CONTENIDOS	Introducción. Marco socio-económico. Climatología, orografía y geografía. La red de carreteras de Galicia. La seguridad vial en Galicia. El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 • Metodología. • Visión y objetivo del plan. • Objetivos estratégicos. • Plan de acciones. • Seguimiento del plan. • Conclusiones. Anexo: fichas técnicas de las acciones.

Tabla 7. Descripción del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 (Xunta de Galicia)

En la siguiente tabla se incluye una valoración del desarrollo del plan a la finalización de su plazo:

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2011-2015 – VALORACIÓN EN 2015				
Objetivo cuantitativo	Reducir la tasa de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico de manera que Galicia se sitúe en el entorno de la media española. Fallecidos por millón de habitante en España (2012): 40 Fallecidos por millón de habitante en Galicia (2012): 56 Los datos relativos al año 2015 arrojaron los siguientes datos: Fallecidos por millón de habitante en España (2015): 36 Fallecidos por millón de habitante en Galicia (2015): 45			
Objetivos estratégicos	Promover entornos urbanos seguros y mejorar el transporte público.	10 acciones planificadas: 6 acciones realizadas + 1 nueva acción + 4 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 70%		
	Conseguir conductas viales seguras.	30 acciones planificadas: 18 acciones realizadas + 3 nuevas acciones + 12 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 70%		
	Mejorar la seguridad de la carretera.	13 acciones planificadas: 10 acciones realizadas + 3 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 77%		
	Proteger a los usuarios vulnerables.	5 acciones planificadas: 3 acciones realizadas + 2 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 60%		
	Aumentar la investigación en seguridad vial.	13 acciones planificadas: 10 acciones realizadas + 3 acciones no realizadas		
	Dar apoyo a las víctimas.	3 acciones planificadas: 1 acción realizada + 2 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 33%		
	Mejorar la colaboración entre administraciones.	14 acciones planificadas: 8 acciones realizadas + 6 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 57%		
Valoración global al finalizar el Plan	Si bien se detecta que varias acciones no han podido desarrollarse a fecha del seguimiento realizado en 2013 o a la finalización del plan, es preciso destacar que se han desarrollado multitud de acciones (51 acciones sobre las 81 previstas inicialmente), consiguiendo un grado de desarrollo del plan entre el 60-80% en la mayoría de los objetivos estratégicos.			

Tabla 8. Valoración del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 a su finalización. (Xunta de Galicia).

En las siguientes tablas se incluyen las acciones previstas en el Plan, así como su principal responsable y participantes.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: PROMOVER ENTORNOS URBANOS SEGUROS Y MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
1.1. Inspecciones de seguridad vial urbanas y plan de actuaciones	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
1.2. Consideración de componente de seguridad vial en los informes de planeamiento y ordenación del territorio	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Secretaría General de Ordenación del Territorio	329 informes emitidos
1.3. Obras de acondicionamiento, mejora y actuaciones en travesías de carreteras convencionales	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	288 km de actuaciones en travesías de carreteras convencionales

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: PROMOVER ENTORNOS URBANOS SEGUROS Y MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
1.4. Itinerario escolar seguro	Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	9 actuaciones
1.5. Elaboración de guías de buenas prácticas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
1.6. Fomento de planes urbanos de seguridad vial	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
1.7. Aparcamientos disuasorios	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	6 aparcamientos disuasorios (añadido en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
1.8. Nuevo plan de transporte metropolitano de Galicia	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	5 áreas de transporte metropolitano, 52 Concellos adheridos. 1.1 millones de personas beneficiadas anualmente. 12-14 millones de billetes vendidos anualmente.
1.9. Plan de modernización del transporte público de Galicia	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	116 empresas involucradas, 974 autobuses renovados
1.10. Reparto de marquesinas y postes de parada	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	498 marquesinas / postes instalados
1.11. Fomento de la innovación dirigida a la seguridad de los vehículos de transporte de viajeros	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE)	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
1.12. Mejora de la seguridad vial en zonas de viviendas protegidas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Instituto Gallego de Vivienda y Suelo	1 actuación

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUCTAS VIALES SEGURAS		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.1. Acciones de educación vial para personas adultas	Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	3 acciones impartidas, 54 personas formadas.
2.2. Jornadas de educación y formación vial	Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	305 profesores formados
2.3. Curso en la plataforma de tele formación PLATEGA "Estrategias didácticas para la seguridad vial en las enseñanzas no universitarias"	Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	230 plazas ofertadas, 168 docentes certificados

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUCTAS VIALES SEGURAS		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.4. Cursos sobre inspección del transporte terrestre	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP)	12 cursos, 195 alumnos formados
2.5. Jornadas sobre seguridad vial en el transporte terrestre	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP)	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.6. Curso de seguridad vial en la conducción	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP)	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.7. Reparto de material: chalecos reflectantes	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	20.800 chalecos repartidos
2.8. Formación para la mejora del conocimiento en la atención al paciente politraumatizado	Consellería de Sanidad	47 cursos impartidos, 1.614 sanitarios formados
2.9. Realización de campañas de difusión entre los trabajadores sobre la importancia de la seguridad vial	Consellería de Trabajo y Bienestar - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA)	Realización de una campaña anual.
2.10. Jornadas técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral	Consellería de Trabajo y Bienestar - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA)	Realización de una campaña anual con asistencia de 50-70 trabajadores
2.11. Actuaciones de asesoramiento a empresas con elevado número de accidentes in itinere y en misión. Desarrollo de programas de seguridad vial laboral	Consellería de Trabajo y Bienestar - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA)	Participación de entre 52 y 117 empresas cada año.
2.12. Campaña LIBRE: conductor alternativo	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	40 acciones y 10.000 beneficiarios (2011)
2.13. Programa MÓVETE!: formación e información sobre seguridad vial dirigida a la juventud	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	47 consultas atendidas, 2 actividades de formación, 3.500 beneficiarios, 2 publicaciones específicas (2011)
2.14. Iniciativa XOVE: promoción de la participación de los jóvenes a través de iniciativas propias	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	10 proyectos presentados y 7 proyectos realizados (2011)
2.15. Campaña LIBRE: cursos de conducción segura para jóvenes entre 18 y 25 años	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	44 cursos realizados, 852 participantes registrados
2.16. Programa de voluntariado en seguridad vial	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.17. Concurso de diseño de un cartel relacionado con los efectos del consumo de alcohol	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	3 participantes (2014)

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUCTAS VIALES SEGURAS		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.18. Programa para la obtención del permiso de conducir para el colectivo gitano	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	110 participantes (añadido en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.19. Difusión del programa NOITEBUS	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.20. Acción integrada de formación en transporte público para cuerpos de seguridad y personal de inspección	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.21. Formación vial para empresas de transporte público y conductores profesionales	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	6.192 cursos impartidos, 6.196 centros autorizados para formación de CAP, 58.524 personas formadas.
2.22. Programa “Cambio de sentido”	Consellería de Sanidad – Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	7.207 asistentes, 2.518 horas.
2.23. Programa “Transporta ao teu fillo seguro”	Consellería de Sanidad – Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.24. Campaña de información divulgativa sobre medicamentos	Consellería de Sanidad – Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.25. Campañas publicitarias dirigidas a la juventud sobre riesgos asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol, drogas y otros aspectos	Consellería de Sanidad – Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.26. Mejora de la información sobre accidentes de tráfico y sus consecuencias en la salud de la población y en la carga del sistema sanitario	Consellería de Sanidad – Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.27. Formación dirigida a los ciudadanos sobre la atención post-accidente	Consellería de Sanidad – Dirección General de Salud Pública y SERGAS	100 jornadas realizadas, 4.687 asistentes
2.28. Control del cumplimiento de la normativa en materia de pesca, marisqueo y acuicultura durante el desembarco y el transporte por carreteras	Consellería de Mar – Subdirección General de Guardacostas de Galicia	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.29. Divulgación de normas de transitabilidad en los caminos rurales	Consellería de Medio Rural – Dirección General de Desarrollo Rural	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.30. Campañas de sensibilización en materia de seguridad vial dirigidas a padres y a hijos	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior	438 jornadas de formación, 17.287 personas asistentes.
2.31. Formación específica en seguridad vial y en la intervención en los accidentes de carretera	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior Academia Gallega de Seguridad Pública	234 cursos de formación, 7.069 participantes

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUCTAS VIALES SEGURAS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.32. Fomentar una actitud responsable en la utilización de vehículos de transporte profesional	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
2.33. Portal específico de seguridad vial.	Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	33.300 visitas anuales en 2012
2.34. Película para la sensibilización en la seguridad vial.	Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	Sin desarrollar (añadido en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: MEJORAR LA SEGURIDAD EN LA CARRETERA

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
3.1. Construcción de vías de altas prestaciones	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	117 km de vías de altas prestaciones construidas
3.2. Programa de ejes nuevos y variantes, separación de tráfico	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	52 km de variantes construidos
3.3. Adaptación de carreteras al Plan de baja IMD mejorada	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	123 km de actuaciones de baja IMD en carreteras convencionales
3.4. Actuaciones de seguridad vial (sendas peatonales y aceras, TCAs, sistemas de protección para motociclistas, carriles bici)	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Construcción de 140 km de sendas peatonales y aceras. 51.81 M€ invertidos en actuaciones en TCA. 42.8 km de Sistemas de Protección de Motociclista. 65 km de carril bici.
3.5. Actuaciones de mantenimiento y conservación de la red autonómica	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	15.838 km de marcas viales repintadas. Reposición de 13.473 señales. 536 inspecciones de obras de paso. 182.33 M€ de inversión en conservación del firme y conservación integral.
3.6. Anexo de seguridad vial	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	308 proyectos con anexo de seguridad vial
3.7. Prevención de accidentes con fauna: autorización de batidas de caza en lugares de frecuente irrupción de animales salvajes en las carreteras	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras Consellería de Medio Rural – Dirección General de Conservación de la Naturaleza	7.214 accidentes con fauna. 99.383 batidas autorizadas.
3.8. Manuales de buenas prácticas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
3.9. Diseño de carreteras que perdonan	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	1.989 accidentes por salida de vía, con 74 fallecidos y 350 heridos graves.
3.10. Promoción de la formación de auditores de seguridad vial	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: MEJORAR LA SEGURIDAD EN LA CARRETERA

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
3.11. Introducción paulatina de auditorías e inspecciones de seguridad vial	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
3.12. Ejecución de obras en caminos rurales existentes y creación de nuevos caminos a través de concentración parcelaria	Consellería de Medio Rural – Dirección General de Desarrollo Rural	2.762 obras en caminos rurales existentes. 1.118 nuevos caminos rurales.
3.13. Estudios sobre movilidad en caminos rurales	Consellería de Medio Rural – Dirección General de Desarrollo Rural	1 estudio de movilidad realizado

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: PROTEGER A LOS USUARIOS VULNERABLES

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
4.1. Inspecciones de seguridad vial para usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas)	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
4.2. Definición e identificación de tramos de especial seguimiento para peatones, ciclistas y motociclistas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
4.3. Plan director de movilidad alternativa de Galicia	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	Elaboración del plan en 2012
4.4. Charlas informativas sobre seguridad vial en centros socio-comunitarios de bienestar	Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Dependencia y Autonomía Personal	39 charlas realizadas, 1.957 personas mayores informadas.
4.5. Campaña de introducción de dispositivos de retención infantil en las ambulancias de transporte sanitario	Consellería de Sanidad – Dirección General de Salud Pública y SERGAS	111 vehículos disponen de sistemas de retención infantil

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: AUMENTAR LA INVESTIGACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
5.1. Elaboración y publicación de estadísticas sobre inspección técnica de vehículos	Consellería de Economía e Industria – Dirección General de Industria, Energía y Minas	Se realizó un informe anual con datos de todos los vehículos que pasaron la ITV.
5.2. Análisis de siniestralidad laboral por accidentes de tráfico en el marco del Observatorio de Siniestralidad de IGSS	Consellería de Trabajo y Bienestar – Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (IGSS)	2 publicaciones editadas, recogiendo los datos de siniestralidad laboral y su gravedad.
5.3. Encuestas de percepción de los usuarios a través del Instituto Gallego de Estadística	Consellería de Hacienda – Instituto Gallego de Estadística	21.000 encuestas realizadas a 9.160 hogares (2013)
5.4. Definición e identificación de tramos blancos	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
5.5. Estudios en profundidad de accidentes con víctimas mortales y graves	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	304 estudios realizados
5.6. Colaboración en proyectos de ámbito estatal o europeo	Consellería de Sanidad - SERGAS	Participación en 1 proyecto europeo.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 6: DAR APOYO A LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
6.1. Proporcionar asistencia psicológica a víctimas y familiares	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior	34 movilizaciones, 109 personas asistidas
6.2. Coordinación con DGT para la creación de la Oficina de Apoyo a las víctimas	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
6.3. Coordinación con DGT para la creación del registro de víctimas en accidentes de tráfico	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)

OBJETIVO ESTRATÉGICO 7: MEJORAR LA COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
7.1. Coordinación de recursos implicados en la atención in situ de un accidente	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior Consellería de Sanidad – SERGAS	Existen diversos protocolos de colaboración anual, se han llevado a cabo un total de 194 simulacros.
7.2. Ampliación o mejora de los vehículos de Protección Civil o bomberos	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior	143 vehículos de nueva dotación / mejora. 5 nuevos parques de bomberos en funcionamiento
7.3. Colaboración de la Unidad de Policía Adscrita en la seguridad el transporte por carretera	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	12 atestados de seguridad del tráfico, 152 actuaciones de auxilio humanitario, 2.503 controles de transporte, 2.472 denuncias, 18 personas detenidas, 18.431 identificaciones de conductores, 19.013 identificaciones de vehículos, 19.259 inspecciones.
7.4. Atención prestada por el CAE112	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior	30.000-33.000 incidencias atendidas anualmente
7.4. Formación de jueces y fiscales en materia de seguridad vial	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Justicia	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
7.5. Establecimiento de canales de comunicación con otras administraciones y entidades públicas o privadas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
7.6. Completar la red de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales	Consellería de Economía e Industria – Dirección General de Industria, Energía y Minas	El número de talleres ha pasado de 39 a 45
7.7. Ampliar las autorizaciones de los centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales a varios fabricantes	Consellería de Economía e Industria – Dirección General de Industria, Energía y Minas	El número de talleres ha pasado de 16 a 19

OBJETIVO ESTRATÉGICO 7: MEJORAR LA COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
7.8. Control de los departamentos o centros de formación en materia de tacógrafos digitales	Consellería de Economía e Industria – Dirección General de Industria, Energía y Minas	Existe un centro de formación, en el que se han formado un total de 226 técnicos.
7.9. Mesa de coordinación y seguimiento del Plan de Seguridad Vial	Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	Se realizó una reunión de seguimiento del comité en 2013.
7.10. Mejorar la seguridad en los vehículos de transporte profesional	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
7.11. Inclusión en las Instrucciones Técnicas para obras hidráulicas en Galicia de especificaciones de seguridad para trabajos que afecten a la red vial	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Aguas de Galicia	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
7.12. Configuración de grupos de trabajo de primeros intervinientes para llevar a cabo procedimientos de actuación conjuntos	Consellería de Sanidad – Dirección General de Asistencia Sanitaria y SERGAS Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	Existen grupos de trabajo y protocolos conjuntos (4-8 cada año). Se han realizado un total de 44 simulacros conjuntamente.
7.13. Mejora de la seguridad vial en los parques empresariales	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Instituto Gallego de Vivienda y Suelo	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)
7.14. Dimensionamiento de la infraestructura viaria de acuerdo a criterios para la protección contra inundaciones	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Aguas de Galicia	Sin desarrollar (eliminado en el proceso de seguimiento llevado a cabo en 2013)

La tabla siguiente muestra las entidades públicas y privadas que participaron en el Plan

PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2015	
ENTIDADES PÚBLICAS	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Infraestructuras	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Aguas de Galicia	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Dirección General de Movilidad	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Instituto Gallego de Vivienda y Suelo	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras – Secretaría General de Ordenación del Territorio	
Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia	
Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior	
Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Justicia	
Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP)	
Consellería de Sanidad	
Consellería de Sanidad – Dirección General de Asistencia Sanitaria	
Consellería de Sanidad – Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública	
Consellería de Sanidad – Dirección General de Salud Pública	
Consellería de Sanidad – SERGAS	
Consellería de Economía e Industria – Dirección General de Industria, Energía y Minas	
Consellería de Economía e Industria – Dirección General de Industria, Energía y Minas	
Consellería de Educación y Ordenación Universitaria – Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	
Consellería de Hacienda – Instituto Gallego de Estadística	
Consellería de Mar – Subdirección General de Guardacostas de Galicia	
Academia Gallega de Seguridad Pública	
Consellería de Medio Rural – Dirección General de Conservación de la Naturaleza	
Consellería de Medio Rural – Dirección General de Desarrollo Rural	
Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Dependencia y Autonomía Personal	
Consellería de Trabajo y Bienestar – Dirección General de Juventud y Voluntariado	
Consellería de Trabajo y Bienestar – Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral	
Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE)	

Tabla 9: Relación de entidades participantes en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015. (Plan de Seguridad de Galicia 2011-2015, Xunta de Galicia)

ANEXO 2: EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2016-2020

El “Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020” (Xunta de Galicia, 2016) se publicó en el año 2016; sus principales características se incluyen a continuación:

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2016-2020	
PERIODO	2016-2020
PUBLICADO EN	2016
OBJETIVO	Alcanzar una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes en 2020. Objetivos estratégicos: • Gestión de la seguridad vial. • Vías de tránsito y movilidad más seguras. • Vehículos más seguros. • Usuarios de vías de tránsito más seguros. • Respuesta tras los accidentes.
ACCIONES	48 acciones iniciales, aumentadas a 51 tras el informe de seguimiento de 2018, indicando objetivo, entidad responsable e indicadores de seguimiento.
PARTICIPANTES	• Vicepresidencia primera y Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo. • Vicepresidencia segunda y Consellería de Economía, Empresa e Innovación. • Consellería de Infraestructuras y Movilidad. • Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda. • Consellería de Cultura, Educación y Universidades. • Consellería de Sanidad. • Consellería de Mar. • Consellería de Medio Rural • Consellería de Política Social. • Colaboradores, como la Dirección General de Tráfico. • Agentes Sociales.
PRESUPUESTO	Sin especificar. Incluidos en los presupuestos de cada Consellería.
MEDIDAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	• Reunión con los Agentes Sociales para la presentación de las bases del Plan y aportación de propuestas (30-11-2015) • Recogida de acciones propuestas por Agentes Sociales en anexo al plan. • Celebración de una jornada con los Agentes Sociales para el seguimiento del Plan de Seguridad vial de Galicia (16-3-2018). • Recogida de aportaciones de Agentes Sociales en el documento de seguimiento.
SEGUIMIENTO	• Establecimiento de órganos de seguimiento: Comité de Seguimiento de entidades públicas, en el que se integraban las Consellerías de la Xunta de Galicia, y Mesa de Trabajo con los Agentes Sociales. • Elaboración del informe de seguimiento (2018).
RESUMEN DE CONTENIDOS	Antecedentes: el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2011-2015 Evolución de la accidentalidad en Galicia y análisis comparativo. El contexto mundial, europeo y nacional. Punto de partida para el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 • Objetivo del plan. • Objetivos estratégicos del plan. • Definición de acciones para incluir en el plan. • Gestión del plan. Anexo 1: acciones propuestas por agentes implicados. Anexo 2: análisis DAFO y CANVAS del plan.

Tabla 10. Descripción del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020. (Xunta de Galicia).

En la siguiente tabla se incluye una valoración del desarrollo del plan a la finalización de su plazo:

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA 2016-2020 – VALORACIÓN EN 2020				
Objetivo cuantitativo	Alcanzar una tasa de 34 fallecidos por millón de habitantes en 2020. Fallecidos por millón de habitante en España (2017): 39 Fallecidos por millón de habitante en Galicia (2017): 43 Los datos relativos al año 2019 y 2020 arrojan los siguientes datos: Fallecidos por millón de habitante en España (2019): 37 Fallecidos por millón de habitante en Galicia (2019): 47 Fallecidos por millón de habitante en España (2020): 29 Fallecidos por millón de habitante en Galicia (2020): 28			
Objetivos estratégicos	Gestión de la seguridad vial.	3 acciones planificadas: 3 acciones realizadas Grado de cumplimiento: 100%		
	Vías de tránsito y movilidad más seguras.	15 acciones planificadas: 13 acciones realizadas + 2 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 87%		
	Vehículos más seguros.	5 acciones planificadas: 4 acciones realizadas + 1 acción no realizada Grado de cumplimiento: 80%		
	Usuarios de vías de tránsito más seguros.	22 acciones planificadas: 16 acciones realizadas + 6 acciones no realizadas Grado de cumplimiento: 73%		
	Respuesta tras los accidentes.	6 acciones planificadas: 6 acciones realizadas Grado de cumplimiento: 100%		
Valoración global al finalizar el Plan	Se detecta, de manera similar al seguimiento del plan anterior, un avanzado grado de desarrollo de las acciones (42 acciones sobre las 51 acciones previstas), consiguiendo un grado de desarrollo del plan del 73% y del 100% en algunos objetivos.			

Tabla 11. Valoración del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 a su finalización. (Xunta de Galicia).

En las siguientes tablas se incluyen las acciones previstas en el Plan, así como su principal responsable y participantes.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Análisis de la siniestralidad laboral por accidente de tráfico en el marco del observatorio de accidentalidad del IGSSA	Consellería de Empleo e Igualdad – Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA)	12 publicaciones editadas, recogiendo los datos de siniestralidad laboral y su gravedad.
2. Colaboración en proyectos de ámbito estatal o europeo	Consellería de Sanidad - SERGAS	Participación en 1 proyecto europeo anual
3. Atención prestada por el Centro de Emergencias CAE 112	Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Agencia Gallega de Emergencias (AXEGA)	20.000 incidencias atendidas anualmente

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Consideración del componente de seguridad vial en los informes de planeamiento y ordenación del transporte	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	318 informes emitidos
2. Proyectos de carreteras	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	91 proyectos con anexo de seguridad vial

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
3. Construcción de nuevos ejes de comunicación	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	51.4 km de nuevas vías construidos, 15.96 km de travesías que se evitan al construir nuevas vías
4. Mejora de la seguridad vial en la zona de circulación	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	Actuación sobre 992 km de carreteras, mejora de 542 intersecciones y accesos, inversión total de 75.28 M€
5. Mejora de la seguridad vial en las márgenes de las carreteras	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	74 km de nuevas cunetas de seguridad. Mejora de la seguridad en 387 pasos salvacunetas (eliminación o con protección) 69.331 metros de nueva barrera instalada. 39 bifurcaciones mejoradas.
6. Conservación de la red autonómica	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	118.88 M€ en contratos de conservación y vialidad invernal. 72.11 M€ en actuaciones de refuerzo de firme. 17.560 señales repuestas. 18.444 km de marca vial repintada. 987 inspecciones principales de obras de paso realizadas.
7. Mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	40.344 elementos reflectantes repartidos. 9 campañas publicitarias. 32 cursos de conducción segura para motociclistas (679 motociclistas formados) Campañas de concienciación en 47 centros educativos del entorno rural. 29.990 unidades didácticas repartidas. Realización de estudios de movilidad en el entorno de 5 centros educativos. 170 km de sendas peatonales y aceras. Instalación de 9.230 metros de sistemas de protección de motociclistas. Construcción de 5 km de carriles bici.
8. Itinerario escolar seguro a través del Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	260 acciones en distintos centros y Ayuntamientos.
9. Creación de la materia de libre configuración "Movilidad escolar sostenible y segura"	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	La asignatura "Movilidad escolar segura y sostenible" se imparte en 2 centros docentes, con una media de 80 alumnos al año.
10. Prevención de accidentes con fauna: autorización de batidas de caza en los lugares donde sean frecuentes los accidentes por irrupción de animales salvajes en la carretera	Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda - Dirección General de Patrimonio Natural	175.745 batidas de caza

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
11. Ejecución de obras en caminos rurales existentes y creación de nuevos caminos a través de la concentración parcelaria	Consellería de Medio Rural– Dirección General de Desarrollo Rural	1.258 km de caminos rurales construidos o mejorados (1.525 caminos).
12. Estudios de movilidad en los caminos rurales	Consellería de Medio Rural– Dirección General de Desarrollo Rural	Sin desarrollar
13. Manuales de buenas prácticas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda - Dirección General de Patrimonio Natural	20.500 manuales distribuidos
14. Plan de Transporte Metropolitano de Galicia	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Dirección General de Movilidad	Implantación de 25 áreas de Transporte Metropolitano, 1,5 millones de personas beneficiadas anualmente. Adhesión de 326 Concellos al Plan de Transporte Metropolitano. 15 millones de billetes vendidos anualmente.
15. Plan de modernización del transporte público en Galicia	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Dirección General de Movilidad	Sin desarrollar

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Elaboración de publicación de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos	Consellería de Economía, Empleo e Innovación – Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales	Se realizó un informe anual con datos de todos los vehículos que pasaron la ITV.
2. Ampliación o mejora de la equipación de los servicios de protección civil y de bomberos	Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Dirección General de Emergencias e Interior	83 vehículos nuevos o mejorados (otros equipamientos: 182).
3. Comprobar la red de centros de instalación y verificación de tacógrafos digitales	Consellería de Economía, Empleo e Innovación – Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales	El número de talleres ha pasado de 45 a 54
4. Certificación de reparación en taller habilitado para segundas inspecciones en la ITV	Consellería de Economía, Empleo e Innovación – Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales	Sin desarrollar
5. Consulta pública de talleres habilitados	Consellería de Economía, Empleo e Innovación – Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales	143.335 consultas realizadas

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Acciones formativas con contenidos de educación vial para personas adultas en régimen penitenciario	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	2-3 actividades formativas anuales con una media de 20 alumnos al año.
2. Jornadas de educación y formación vial	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional	Participación en una jornada organizada por Fundación CNAE en 2019

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
	Dirección General de Tráfico	
3. Cursos de seguridad vial en la conducción.	Consellería de Hacienda y Administración Pública - Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP) Dirección General de Tráfico	17 cursos impartidos, 341 alumnos formados.
4. Campañas de sensibilización con niños en la Escuela Gallega de Prevención	Consellería de Economía, Empleo e Industria - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA)	38 visitas de centros educativos y 1.067 niños participantes.
5. Realización de campañas de difusión entre los trabajadores sobre la importancia de la seguridad vial	Consellería de Economía, Empleo e Industria - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA) Dirección General de Tráfico	1-2 campañas anuales con amplia cobertura, generalmente orientadas a conductores de tractores
6. Jornadas técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral	Consellería de Economía, Empleo e Industria - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA) Dirección General de Tráfico	7 jornadas realizadas, un total de 399 participantes.
7. Actuaciones de asesoramiento a empresas con elevado número de accidentes de tráfico in itinere y en misión. Desarrollo de programas de seguridad vial laboral.	Consellería de Economía, Empleo e Industria - Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA) Dirección General de Tráfico	Asesoramiento a 3 empresas en 2016.
8. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pie de calle en las zonas de ocio nocturno	Consellería de Política Social - Dirección General de Juventud, Participación y Voluntariado Concellos	Sin desarrollar
9. Campaña LIBRE: cursos de conducción segura para jóvenes entre 18 y 30 años	Consellería de Política Social - Dirección General de Juventud, Participación y Voluntariado Dirección General de Tráfico	Sin desarrollar
10. Programa "Cambio de sentido": charlas a jóvenes que se están sacando el permiso de conducir sobre el peligro del consumo de alcohol.	Consellería de Sanidad - Dirección General de Salud Pública Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia Federación Gallega de Autoescuelas Dirección General de Tráfico	6.255 asistentes.
11. Campañas de sensibilización en materia de seguridad vial dirigidas a padres e hijos.	Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo - Dirección General de Emergencias e Interior Voluntarios de Protección Civil Dirección General de Tráfico	179 jornadas de formación impartidas, 14.438 participantes.
12. Programa para la obtención del permiso de conducir para el colectivo gitano	Consellería de Política Social - Subdirección General de Prestaciones y programas de inclusión Dirección General de Tráfico	68 participantes
13. Portal específico de seguridad vial	Consellería de Cultura, Educación y Universidades - Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	1.000-1.300 visitas anuales
14. Película para la sensibilización en seguridad	Consellería de Cultura, Educación y Universidades - Secretaría General	Sin desarrollar

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
vial: "A pesar de todo, te quiero"	de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	
15. Charlas informativas sobre seguridad vial en centros socio-comunitarios de bienestar	Consellería de Política Social – Subdirección General de Servicios Sociales y Comunitarios y Gestión Económica Concellos	35 charlas impartidas, 2.082 personas mayores participantes
16. Colaboración con la Unidad de Policía Adscrita en la seguridad del transporte por carretera	Vicepresidencia y Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia – Dirección General de Emergencias e Interior	Sin desarrollar
17. Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	Sin desarrollar
18. Programa de "Movilidad Sostenible y Segura", dentro del Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	106 centros educativos y 958 docentes participantes; certificación de 180-250 docentes cada año. 15.280 alumnos participantes.
19. Colaboración a través de asesoramiento en la elaboración de materiales educativos para el ámbito de la movilidad segura y sostenible	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	Asesoramiento en el desarrollo de 3 materiales educativos
20. Curso de formación para docentes	Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional Dirección General de Tráfico	83 docentes certificados
21. Formación al transporte público y conductores profesionales	Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Dirección General de Movilidad	7212 cursos impartidos a conductores profesionales, 56 centros autorizados para formación, casi 64.000 personas formadas. 6.000-8.000 infracciones detectadas cada año.
22. Grupo de trabajo sobre revisión psicofísica de conductores	Consellería de Sanidad Dirección General de Tráfico	Sin desarrollar

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES

ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020 (ambos incluidos)
1. Formación para la mejora del conocimiento en la atención del paciente politraumatizado	Consellería de Sanidad - SERGAS	82 cursos impartidos, 1.371 sanitarios formados
2. Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carreteras.	Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Academia Gallega de Seguridad Pública (AGASP)	249 cursos impartidos y 4.917 participantes.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES		
ACCIONES	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020 (ambos incluidos)
3. Proporcionar asistencia psicológica a las víctimas y familiares	Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Dirección General de Emergencias e Interior	73 movilizaciones, 90 personas asistidas.
4. Configuración de grupos de trabajo de primeros intervinientes para realizar procedimientos de actuación conjuntos	Consellería de Sanidad – Dirección General de Asistencia Sanitaria y SERGAS	6 grupos de trabajo constituidos, realización de hasta 12 procedimientos conjuntos anuales, hasta 17 simulacros conjuntos anuales.
5. Optimización de la respuesta ante accidentes de tráfico en el medio rural y urbano	Consellería de Sanidad –SERGAS Grupos de emergencias supramunicipales (GES)	Asistencia a 5.000-7.000 accidentes de tráfico al año con ambulancias con soporte vital básico y 680-770 con ambulancias con soporte vital avanzado. Aproximadamente se realizan 45 simulacros al año.
6. Intervenciones de los parques de bomberos en accidentes de tráfico	Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Dirección General de Emergencias e Interior	7.054 intervenciones

Se incluyen a continuación las medidas propuestas por los agentes sociales, que se incluyeron como anexo al Plan, para su estudio y valoración:

ACCIÓN	PROPUESTA POR
Realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial en las vías de la Red Autonómica de Galicia	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME Asociación Mutua Motera STOP ACCIDENTES
Medidas para la mejora de la seguridad vial de los motociclistas: • Profundizar en el análisis de la siniestralidad de la moto (ANESDOR) • Evitar marcas viales con pinturas deslizantes (PMSV) • Evitar las tapas de alcantarillas no niveladas con el pavimento (PMSV)	Plataforma Motera para la Seguridad Vial Asociación Mutua Motera ANESDOR Federación Gallega de Motociclismo (FGM)
Mejorar la concienciación en materia de seguridad vial entre los usuarios de motocicletas y ciclomotores: • Campañas de concienciación de mantenimiento de puntos básicos de la motocicleta (AMM) • Programa de charlas en los colegios "Te lo dice un motero" (AMM) • Hacer partícipes a las asociaciones de usuarios de motos cuando se realicen controles de vigilancia de velocidad o detección de alcohol/drogas (PMSV)	Plataforma Motera para la Seguridad Vial Asociación Mutua Motera Federación Gallega de Motociclismo (FGM)
Organización de cursos avanzados de conducción y de formación vial	Federación Gallega de Autoescuelas
Mejorar la comunicación de los médicos (Atención Primaria o Especialistas) para que puedan trasladar a la administración, la información relevante de los pacientes que pudiera afectar a la conducción de un vehículo	Fundación Mapfre AESLEME
Impulso a las carreteras 2+1	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME
Analizar el concepto de Tramo Blanco	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME
Fomento de la formación en primeros auxilios para toda la población	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME
Constituir un Centro de Investigación de Accidentes que coordine e impulse los diferentes protocolos necesarios para una mejora de la seguridad vial	STOP ACCIDENTES
Reponer el Noite Bus	STOP ACCIDENTES
Atención a las víctimas: • Incorporar psicólogos especializados en urgencias y emergencias • Unidades de atención para todas las víctimas (actualmente existen en las Jefaturas de Tráfico de la DGT, se propone reubicarlas en los servicios sociales de los Ayuntamientos)	STOP ACCIDENTES
Campañas formativas e informativas para reducir el absentismo en la Inspección Técnica de Vehículos	AECA-ITV Supervisión y Control, S.A. (SYC)
Análisis e implantación de la inspección de los Sistemas de Seguridad Controlados Electrónicamente (ECSS), conforme a la normativa europea	AECA-ITV Supervisión y Control, S.A. (SYC)

ACCIÓN	PROPUESTA POR
El Plan debería otorgar una mayor participación a las entidades locales en la ejecución de las medidas en especial en las relacionadas con el Pilar 2, dedicado a las infraestructuras	FEGAMP
Establecimiento de líneas de colaboración económica por parte del Estado y/o Comunidad Autónoma para llevar a cabo determinadas medidas	FEGAMP
Acción 1.1. Análisis de la siniestralidad laboral por accidentes de tráfico en el marco del Observatorio de siniestralidad de ISSGA. • Posibilidad de comunicar esta información a las autoridades de vigilancia y control de tráfico para establecer los servicios más adecuados para prevenir. • Incluir indicador: Reuniones o comunicaciones con autoridades de vigilancia y control del tráfico	Guardia Civil
Acción 1.2. Colaboración en proyectos de ámbito estatal y/o europeo • Se podía empezar con la colaboración a nivel autonómico interadministraciones.	
Acción 1.3. Atención prestada por el Centro de Atención de Emergencias CAE 112. Incluir Indicadores de seguimiento: • Tiempo medio de atención. • Reuniones, estudios, ensayos y prácticas con otros actores	
Acción 2.7. Mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables. Incluir Indicador de seguimiento: • Charlas a colectivos vulnerables	
Acción 2.9. Prevención de accidentes con fauna: Autorización de batidas de caza en los lugares donde sean frecuentes los accidentes por irrupción de animales salvajes en la carretera • Ampliar la prevención de accidentes por atropello de animales a través de la señalización de los PNAA (puntos negros de atropello de animales)	
Acción 2.12. Manuales de buenas prácticas • Contar con la DGT y con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)	
Acción 3.1. Elaboración de publicación de estadísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos. Añadir: • Mejorar la seguridad vial a través del control del comportamiento de los vehículos dedicados al transporte (tiempos de conducción y descanso, peso, estiva de la carga, funcionamiento de los tacógrafos, etc.). • Dotación y mantenimiento de material suficiente y apropiado a los especialistas encargados de la vigilancia y el control del transporte. • Formación al personal encargado de la vigilancia y el control del transporte. • Dirección General de Movilidad	
Acción 4.2. Jornada de educación y formación vial. • Incluir a la DGT y la ATGC	
Acción 4.7. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pie de calle en las zonas de ocio nocturno • Si en esta campaña participase personal de la ATGC, tendría un especial efecto	
Acción 4.8. Campaña LIBRE: Cursos de conducción segura para jóvenes entre 18 y 30 años • Dar un especial enfoque y tratamiento para el uso de la motocicleta y ciclomotores.	
Acción 4.9. Programa "Cambio de Sentido" • Recomendable la participación de la DGT y ATGC	
Acción 4.10. Campañas de sensibilización en materia de seguridad vial dirigidas a padres e hijos • Recomendable la participación de la DGT y ATGC	
Acción 4.13. Película para la sensibilización en seguridad vial: "A pesar de todo, te quiero" • Recomendable la participación de la DGT y ATGC	

ACCIÓN	PROPUESTA POR
Acción 4.14. Charlas informativas sobre seguridad vial en Centros Socio-Comunitarios de Bienestar • Recomendable la participación de la DGT y ATGC	Guardia Civil
Acción 4.15. Colaboración de la Unidad de Policía Adscrita en la seguridad del transporte por carretera • Las funciones del control del transporte corresponden a la Guardia Civil, lo que implicaría que la colaboración debe ser mayoritariamente con la ATGC	
Acción 4.20. Formación transporte público y conductores profesionales • Recomendable la participación de la ATGC	
Acción 5.2. Formación específica en seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carreteras • Recomendable incluir a los principales actores que son los miembros de la ATGC	
Acciones 5.4. Configuración de grupos de trabajo de primeros intervinientes para realizar procedimientos de actuación conjuntos y Acción 5.5. Optimización de respuesta ante accidentes de tráfico en el medio rural y urbano • Debería incluirse a la ATGC debido a su papel en los accidentes de tráfico (pronta actuación y decisiva)	
OBJETIVO 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL • Mejora de la coordinación entre todos los organismos involucrados en la seguridad vial • Desarrollo de una base de datos única. OBJETIVO 2: VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS • Fomento de la intermodalidad del transporte. • Pinturas para la señalización vial dinámicas y antideslizantes. • Asfaltos antideslizantes. OBJETIVO 3: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS • Divulgación entre los colectivos afectados de los cambios normativos relacionados con la seguridad de los vehículos • Campaña informativa sobre la importancia del mantenimiento e inspección técnica de los vehículos • Campaña informativa sobre las nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva que incorporan los vehículos más modernos • Fomento de la renovación del parque de vehículos (con actuaciones especiales en vehículos agrícolas de más de 15 años de antigüedad). OBJETIVO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS • Formación en seguridad vial particularizada por tipo de vehículo (como, por ejemplo, ciclomotores, motocicletas, tractores y maquinaria agrícola o autobuses de transporte escolar) OBJETIVO 5: RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES • Fomento de la participación y colaboración entre Colegios Profesionales, Universidades, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, Administraciones, etc. en la investigación y reconstrucción de accidentes. • Fomento de la participación y colaboración entre Colegios Profesionales, ITV, Asociaciones de Talleres de Reparación de Vehículos, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, Administraciones, etc. en investigación de fraudes, ilegalidades e irregularidades.	Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Galicia

La tabla siguiente muestra las entidades públicas y privadas que participaron en el Plan.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2016-2020	
ENTIDADES PÚBLICAS	OTROS PARTICIPANTES
Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Agencia Gallega de Infraestructuras	• Asociación Española de la Carretera • Fundación Mapfre • AESLEME • Asociación Mutua Motera • STOP ACCIDENTES • Plataforma Motera para la Seguridad Vial • ANESDOR • Federación Gallega de Motociclismo • Federación Gallega de Autoescuelas • FEGAMP • Guardia Civil • Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Galicia • AECA-ITV • Supervisión y Control, S.A. (SYC)
Consellería de Infraestructuras y Movilidad – Dirección General de Movilidad	
Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Agencia Gallega de Emergencias (AXEGA)	
Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Academia Gallega de Seguridad Pública (AGASP)	
Consellería de Presidencia, Justicia y Turismo – Dirección General de Emergencias e Interior	
Consellería de Hacienda y Administración Pública - Escuela Gallega de Administración Pública (EGAP)	
Consellería de Sanidad	
Consellería de Sanidad – Dirección General de Asistencia Sanitaria	
Consellería de Sanidad – Dirección General de Salud Pública	
Consellería de Sanidad - SERGAS	
Consellería de Cultura, Educación y Universidades – Secretaría General de Educación y Formación Profesional	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda - Dirección General de Patrimonio Natural	
Consellería de Medio Rural– Dirección General de Desarrollo Rural	
Consellería de Política Social – Dirección General de Juventud, Participación y Voluntariado	
Consellería de Política Social – Subdirección General de Prestaciones y programas de inclusión	
Consellería de Política Social – Subdirección General de Servicios Sociales y Comunitarios y Gestión Económica	
Consellería de Empleo e Igualdad – Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA)	
Consellería de Economía, Empleo e Innovación – Dirección General de Planificación Energética y Recursos Naturales	
Dirección General de Tráfico	
Concellos	
Grupos de emergencias supramunicipales (GES)	
Voluntarios de Protección Civil	

Tabla 12: Relación de entidades participantes en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2016-2020 (Plan de Seguridad de Galicia 2016-2020, Xunta de Galicia).