

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2026-2030.

DOCUMENTO BORRADOR

Xuño 2026

Contido

1. PRESENTACIÓN	3
2. INTRODUCCIÓN	4
3. ANTECEDENTES	5
3.1. O Plan de Seguridade viaria de Galicia 2022-2025 "Visión Cero"	7
3.2. Valoración do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 "Visión Cero".	9
4. ANÁLISE DA SINISTRALIDADE VIARIA EN GALICIA	14
5. O CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO E NACIONAL	23
5.1. Contexto mundial.	23
5.2. Contexto europeo.	25
5.3. Contexto nacional.	28
6. MISIÓN E VISIÓN ESTRATÉXICA	34
7. OBXECTIVOS DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2026-2030.	35
8. LIÑAS DE ACTUACIÓN, ACCIÓNS E INDICADORES	38
8.1. Liña de Acción 1: Vías seguras.	41
8.1.1. <i>Ámbito: Xestión de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)</i>	42
8.1.2. <i>Ámbito: Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan</i>	42
8.1.3. <i>Ámbito: Visión Cero nos choques frontais e frontolaterais.</i>	43
8.1.4. <i>Ámbito: Visión Cero na sinistralidade con fauna</i>	43
8.1.5. <i>Ámbito: Mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes</i>	44
8.2. Liña de Acción 2: Usuarios vulnerables seguros	47
8.2.1. <i>Ámbito: Peóns seguros</i>	47
8.2.2. <i>Ámbito: Ciclistas seguros</i>	49
8.2.3. <i>Ámbito: Motociclistas seguros</i>	50
8.3. Liña de Acción 3: Vehículos seguros, control e comportamentos de risco.	50
8.3.1. <i>Ámbito: Mantemento adecuado.</i>	51
8.3.2. <i>Ámbito: Control</i>	51
8.4. Liña de Acción 4: Persoas competentes e seguras	52
8.4.1. <i>Ámbito: Cursos, programas e accións de formación e educación viaria.</i>	53
8.4.2. <i>Ámbito: Programas e accións de sensibilización e formación</i>	55
8.4.3. <i>Ámbito: Campañas e canles de comunicación e concienciación</i>	56
8.4.4. <i>Ámbito: Fomento da mobilidade segura</i>	58
8.5. Liña de Acción 5: Resposta ao sinistro rápida e eficaz	59

8.5.1.	Ámbito: Reducir os tempos de atención e mellorar a asistencia	59
8.5.2.	Ámbito: Asistencia e apoio integral ás vítimas	62
9.	MODELO DE GOBERNANZA	63
10.	SEGUIMIENTO DO PLAN	64
10.1.	O mecanismo de seguimento: responsables, funcións e tarefas.....	64
10.2.	Informe de seguimento e actualización do Plan.....	65
10.3.	Memoria final.....	65
	REFERENCIAS	67
	ANEXO 1: O PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2011-2015	74
	ANEXO 2: O PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2016-2020	84

1. PRESENTACIÓN

Cada persoa gravemente ferida ou falecida nun sinistro viario constitúe unha traxedia evitable; así o puxo de manifesto a Comisión sobre Seguridade Viaria do Congreso dos Deputados na declaración institucional do 12 de novembro de 2020. En liña con este principio, a Dirección Xeral de Tráfico fixou como meta reducir á metade, para 2030, o número de persoas falecidas ou feridas graves como resultado dun accidente de tráfico, obxectivo compartido coa Axenda 2030, o Plan Mundial para o Decenio de Nacións Unidas e coa política común de seguridade viaria da Unión Europea.

Neste contexto, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 nace coa finalidade de avanzar cara a un modelo de mobilidade no que a protección da vida e a integridade das persoas constitúa unha prioridade. Concíbese como o marco estratéxico de referencia para orientar as políticas públicas en materia de seguridade viaria na rede viaria autonómica durante o próximo período. O Plan dá continuidade e coherencia ás actuacións impulsadas pola Xunta de Galicia en etapas anteriores, á vez que incorpora os avances conceptuais, normativos e técnicos coa vontade de adaptar as políticas públicas aos novos desafíos derivados da evolución da mobilidade, ás particularidades territoriais, demográficas e funcionais de Galicia, así como a unha crecente demanda social de desprazamentos máis seguros, saudables e sostíbeis.

A súa elaboración susténtase nun enfoque baseado na evidencia, que parte dun diagnóstico exhaustivo da situación da sinistralidade, da análise da evolución recente dos principais indicadores de risco, e da avaliación dos resultados alcanzados polos plans anteriores. Este proceso permite identificar de forma rigorosa os principais problemas e oportunidades do sistema viario galego, e constitúe a base sobre a que se definen os obxectivos xerais e parciais, liñas de actuación e accións, incorporando indicadores de seguimento que permitirán medir de forma continua o seu grao de implementación e eficacia. Así mesmo, o Plan alíñase coa Estratexia de Seguridade Viaria 2030 da Dirección Xeral de Tráfico (DXT), así como cos compromisos europeos e internacionais en materia de seguridade viaria, incorporando os principios de Visión Cero e do Sistema Seguro.

A partir desta análise, o Plan de Seguridade Viaria 2026-2030 articula as súas actuacións ao redor dunha misión clara —reducir de forma sostida e significativa o número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico na rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia— cunha visión a longo prazo, orientada a avanzar cara ao obxectivo cero falecidos e feridos graves nas estradas galegas en 2050.

O Plan incorpora un modelo de gobernanza e seguimento, que reforza a coordinación interinstitucional, fomenta a participación dos axentes implicados e permite monitorizar o avance das accións, verificar o cumprimento dos obxectivos e garantir que o Plan evolucione de forma adaptativa e baseada na evidencia. Deste xeito, o Plan concíbese como unha ferramenta dinámica, capaz de adaptarse á evolución da mobilidade e aos cambios da contorna.

En definitiva, o Plan de Seguridade Viaria 2026-2030 aspira a consolidar un sistema viario máis seguro, equitativo e resiliente, orientado ao benestar da cidadanía e adaptado aos cambios nos patróns de mobilidade de Galicia. Coa súa aprobación, a Xunta de Galicia ratifica o seu firme compromiso coa mellora continua da seguridade viaria e invita o conxunto de administracións, entidades e cidadáns a asumir un papel activo e compartido na construción dun sistema viario seguro no que ningunha morte nin lesión grave sexa aceptable nin asumida como inevitable

2. INTRODUCCIÓN

A seguridade viaria continúa sendo un dos principais retos en materia de mobilidade, tanto polo seu impacto na vida e a saúde das persoas como polas súas consecuencias sociais e económicas. No contexto actual, os compromisos asumidos a nivel internacional, europeo e nacional fixan como obxectivo prioritario a longo prazo a Visión Cero, baseándose no Sistema Seguro como a forma para alcanzar ese obxectivo. Con esta filosofía e coa misión de reducir o número de accidentes de tráfico, así como as súas consecuencias, a Xunta de Galicia foi desenvolvendo, desde 2006, un intenso labor de mellora da seguridade en toda a súa rede viaria, baseada na planificación estratéxica e na cooperación institucional, materializada mediante a elaboración de Plans de Seguridade Viaria para os períodos 2006-2010, 2011-2015, 2016-2020 e 2022-2025. Estes plans permitiron despreñar múltiples actuacións que contribuíron de xeito significativo a mellorar os niveis de seguridade na rede viaria galega.

A recente evolución da sinistralidade, xunto cos cambios nos patróns de mobilidade e a finalización do período de vixencia do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025, fan necesario renovar o marco de planificación mediante a aprobación dun novo Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030, que permita dar continuidade ás accións que demostraron a súa eficacia na mellora da seguridade viaria nos plans anteriores, incorporando novas iniciativas orientadas a reforzar aqueles aspectos non cubertos polas medidas existentes ou cuxos resultados non alcanzaron as metas previstas nun primeiro momento.

O Plan busca consolidar un modelo de xestión moderna da seguridade viaria, aliñado cos principios internacionais de Visión Cero e Sistema Seguro, así como cos obxectivos establecidos pola Estratexia de Seguridade Viaria 2030 da Dirección Xeral de Tráfico e as políticas europeas na materia. Incorpora de xeito transversal a perspectiva de xénero, a accesibilidade universal, a atención a persoas con discapacidade e o enfoque de sustentabilidade ambiental, co obxectivo de garantir un sistema de mobilidade máis equitativo, inclusivo e seguro para todas as persoas.

Así mesmo, o Plan sitúa o factor humano como elemento central, recoñecendo que o comportamento, as capacidades, as limitacións e as decisións das persoas inflúen de xeito decisivo na ocorrencia e gravidade dos sinistros. Para iso, combina actuacións en educación, formación, sensibilización, control e apoio á conducción, e integra este enfoque na planificación e o deseño das infraestruturas, co fin de inducir comportamentos seguros, mellorar a lexibilidade do espazo viario e reducir a carga cognitiva da conducción. Esta visión esténdese ao ámbito da resposta post sinistro, promovendo unha atención integral que contempla tanto os aspectos sanitarios e operativos, como o apoio psicolóxico e social ás vítimas.

En conxunto, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 configúrase non só como un conxunto de medidas técnicas, senón como unha ferramenta transversal que integra a seguridade viaria na planificación das infraestruturas, a ordenación do territorio e a xestión da mobilidade, co obxectivo último de avanzar cara a un sistema de transporte máis seguro, resiliente e sostible.

Con este Plan, a Xunta de Galicia afianza o seu compromiso firme e decidido coa mellora continua da seguridade viaria, situando a protección da vida no centro da mobilidade, asumindo así, que a seguridade viaria é unha responsabilidade colectiva, prioritaria e irrenunciable, que debe ser entendida como unha garantía efectiva para todas as persoas que se desprazan pola rede viaria galega.

3. ANTECEDENTES

A seguridade viaria constitúe un importante problema social. A finais do século XX, a sociedade comezou a tomar plena conciencia do seu impacto: entre 1994 e 2003, o número de falecidos en accidentes de tráfico en estradas interurbanas mantiñase practicamente estable, ao redor das 4.000 vítimas mortais anuais. A progresiva aplicación dunha adecuada combinación coherente de medidas, xunto cunha crecente sensibilización social, permitiu romper esa tendencia desfavorable.

Neste contexto, a Dirección Xeral de Tráfico iniciou os traballos do Plan Estratéxico de Seguridade Viaria 2005-2008. Paralelamente, no ano 2006, Galicia puxo en marcha o **Plan de Seguridade Viaria 2006-2010**, un dos primeiros plans deste tipo que se realizaban nunha Comunidade Autónoma de España. Este proceso supuxo o punto de partida dunha traxectoria continuada de mellora da seguridade viaria, que se foi consolidando e perfeccionando co paso do tempo.

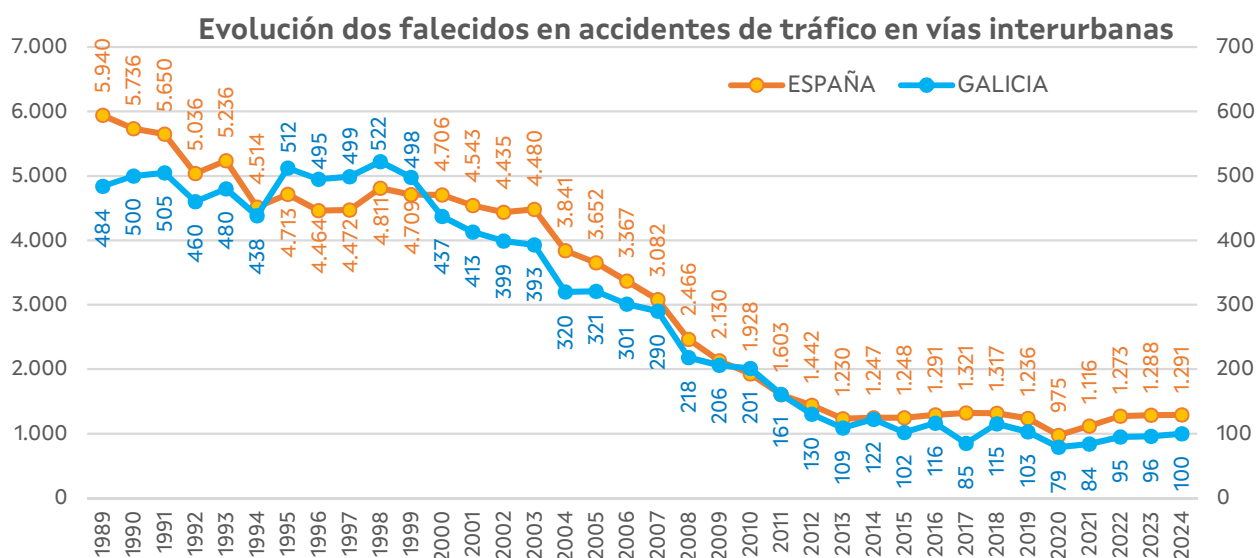


Gráfico 1. Evolución dos falecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas en España e Galicia. 2001-2024 (últimos datos dispoñíbles) Dirección Xeral de Tráfico

A redución do número de falecidos en vías interurbanas entre 2001 e 2013 foi especialmente significativa; no entanto, a partir dese momento o ritmo de mellora vai máis lento.

En 2011 a Xunta de Galicia asumiu o reto de poñer en marcha un novo Plan de Seguridade Viaria, coa finalidade de reducir ao máximo o número de accidentes de tráfico e mitigar as súas consecuencias. Así, aprobouse o **Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015**¹, cuxo obxectivo principal era reducir o cociente de mortos e feridos graves en accidentes de tráfico por millón de habitantes ata situar a Galicia na contorna da media española. Para iso, fixéronse sete obxectivos estratéxicos, a partir dos cales se definiron ao redor de 80 accións encamiñadas a mellorar a seguridade viaria na Comunidade Autónoma.

A escala internacional, a preocupación pola seguridade viaria foi en aumento e en 2011, as Nacións Unidas proclamaron o Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2011-2020, co propósito de estabilizar e posteriormente reducir as mortes por sinistros viarios a nivel mundial para 2020. O Plan Mundial asociado a este decenio articulouse ao redor de cinco

¹ O Anexo 1 contén un resumo dos principais aspectos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015: Descrición e análise de resultados

piares estratéxicos, que moitos países adoptaron como marco de referencia para as súas políticas de seguridade viaria. Aliñado con estes principios, tamén en vigor na estratexia de seguridade viaria en España, Galicia aprobou o seu **Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020**², estruturado ao redor dos cinco piares como obxectivos estratéxicos.

Posteriormente, en 2015, as Nacións Unidas aprobaron os Obxectivos de Desenvolvemento Sostible da Axenda 2030. Dous anos máis tarde, en 2017, os Estados membro da Unión Europea, mediante a Declaración da Valeta, comprometéronse a dar continuidade a avances logrados durante a década 2011-2020 na mellora da seguridade viaria, fixando como meta final a Visión Cero para o ano 2050 e establecendo obxectivos intermedios para o período 2021-2030, entre eles, a redución á metade do número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico.

En 2018, a Unión Europea concretou estes obxectivos, establecendo a redución do 50% das vítimas mortais e dos feridos graves en accidentes de tráfico entre 2019 e 2030, coa aspiración de aproximalos a cero en 2050. Para iso, a Comisión baseou a súa política de seguridade viaria no enfoque do «Sistema Seguro», baseado no establecemento de obxectivos claros e o seguimento mediante indicadores clave de rendemento, que permitan avaliar os avances na prevención de falecementos e lesións graves. En maio dese mesmo ano, a Comisión Europea publicou o Plan Estratéxico en Seguridade Viaria 2021-2030, baixo o marco da estratexia “Europa en movemento. Mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa”.

En xuño de 2019 presentouse o documento “Plan Estratéxico da Unión Europea en seguridade viaria 2021-2030 – Seguintes pasos para a Visión Cero”, que concretaba as medidas orientadas a desenvolver o plan publicado en 2018 e fixaba como obxectivo cuantitativo principal reducir nun 50% a mortalidade na estrada entre 2020 e 2030.

En febreiro de 2020 celebrouse en Estocolmo a Terceira Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade Viaria, baixo o lema “Alcanzar os obxectivos mundiais para 2030”, onde se instou aos Estados membros para reducir as mortes por accidentes de tráfico en polo menos un 50% entre 2020 e 2030. Uns meses despois, a Asemblea Xeral de Nacións Unidas proclamou o período 2021- 2030 como Segundo Decenio de Acción pola Seguridade Viaria, reiterando o obxectivo de redución de vítimas ante o incumprimento da meta prevista para 2020. En decembro de 2020, a Comisión Europea presentou a “Estratexia de mobilidade sostible e intelixente: canalizar o transporte europeo de cara ao futuro”, que establece, entre outros obxectivos, que no ano 2050 “a taxa de mortalidade de todos os modos de transporte na UE aproximárase a cero”.

En outubro de 2021 a Organización Mundial da Saúde e as Nacións Unidas publicaron o Plan Mundial para o Segundo Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030, reforzando o enfoque global cara á Visión Cero.

En España, a Estratexia de Seguridade Viaria 2011-2020 da Dirección Xeral de Tráfico, xa se fundamentaba nos principios do Sistema Seguro, adaptados á realidade nacional e cunha visión a 10 anos. En xuño de 2022, a Dirección Xeral de Tráfico presentou a Estratexia de Seguridade Viaria 2030, coa misión de reducir á metade para o ano 2030 o número de mortes e lesionados graves causados por accidentes de tráfico. Para alcanzar este obxectivo, a estratexia conta con nove áreas estratéxicas e 62 liñas de actuación que se irán definindo en sucesivos plans bianuais.

2 O Anexo 2 contén un resumo dos principais aspectos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020: Descrición e análise de resultados.

Neste marco, a Xunta de Galicia, co obxectivo de adaptar a súa política de seguridade viaria á evolución da mobilidade, ao contexto internacional e nacional e ás demandas sociais dunha mobilidade segura, saudable e sostible, aprobou o **"Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero"**. A súa finalidade era reducir ao mínimo posible as vítimas en accidentes de tráfico nas estradas galegas, de xeito que nos aproximemos a un obxectivo final de cero vítimas de accidentes de tráfico. No marco deste Plan, a Axencia Galega de Infraestruturas aprobou en 2024 a "Estratexia de actuación en Tramos de Alto Potencial de Mellora 2022 (TAPM)" e a "Estratexia de actuación en Tramos de Concentración de Accidentes 2021 (TCAs)".



Gráfico 2. Plans de Seguridade viaria de Galicia para os períodos 2006-2010, 2011-2015, 2016-2020 y 2022-2025. (Xunta de Galicia).

Deste xeito, a Xunta de Galicia foi desenvolvendo un intenso labor de mellora da seguridade en toda a súa rede viaria. Desde o ano 2006 elaboráronse os Plans de Seguridade Viaria de Galicia para os períodos 2006-2010, 2011-2015, 2016-2020 e 2022-2025. En cada un deles definíronse uns obxectivos estratéxicos que levaban aparelada a posta en marcha de numerosas accións que repercutiron nunha mellora da seguridade viaria. A finalización do período de vixencia do último destes plans, o Plan de Seguridade viaria de Galicia 2022-2025 "Visión Cero", fai necesario revisar os actuais instrumentos de planificación e aprobar un novo **"Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030"**

3.1. O Plan de Seguridade viaria de Galicia 2022-2025 "Visión Cero"

O **"Plan de Seguridade viaria de Galicia 2022-2025. Visión Cero"** aprobouse polo Consello da Xunta o 28/04/2022, sendo un documento que recollía accións a desenvolver que repercutisen nunha mellora de seguridade viaria en Galicia; as súas principais características inclúense a continuación:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025	
PERÍODO	2022-2025
PUBLICADO EN	2022
OBXECTIVO	Establece o denominado "OBXECTIVO 25-25-25" Alcanzar unha redución do 25% do número de falecidos e feridos graves en estradas interurbanas no período 2022-2025 en Galicia, respecto aos datos de 2019.

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025

	• Redución do 25% dos falecidos e feridos graves vulnerables: peóns, ciclistas, usuarios de ciclomotor e motociclistas no período 2022-2025 en Galicia, respecto aos datos de 2019. • En travesías, reducir nun 25% o número de falecidos e feridos graves en 2022-2025 en Galicia, respecto aos datos de 2019. Obxectivos estratéxicos: • Reducir un 25% o número de peóns atropelados en vías interurbanas e travesías. • Conseguir un aumento da mobilidade ciclista en contornas urbanas sen aumentar o número de falecidos e feridos graves. Reducir nun 25% o número de ciclistas atropelados en vías interurbanas e travesías • Conseguir que o previsible aumento da mobilidade motociclista en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves. Reducir nun 25% o número de motociclistas e usuarios de ciclomotor involucrados en sinistros en vías interurbanas e travesías. • Reducir un 25% a representatividade da velocidade inadecuada nos factores concorrentes dos accidentes. Reducir un 25% a representatividade do consumo de alcol e drogas como factor concorrente en vítimas de sinistros. Reducir un 25% a representatividade das distraccións como factor concorrente. Reducir un 25% os accidentes con vítimas asociados á sinistralidade viaria laboral. • Conseguir unha redución anual de sinistralidade e vítimas no conxunto dos TCA. Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente. • Redución do 25% dos falecidos e feridos graves por saídas de vía. • Redución do 25% dos falecidos e feridos graves por choques frontais e frontolaterais. • Reducir progresivamente o Índice de Perigosidade (accidentes con vítimas en relación ao tráfico) e o Índice de Mortalidade (falecidos en relación ao tráfico) nas vías de titularidade da Xunta de Galicia. Redución do 25% dos falecidos e feridos graves en interseccións e accesos. • Optimizar a asistencia ás vítimas de sinistros • Realizar polo menos 10 accións anuais orientadas a grupos obxectivo.
ACCÍONS	59 accións iniciais, eliminada 1 acción tras o informe de seguimento de 2024, indicando obxectivo, entidade responsable e indicadores de seguimento.
PARTICIPANTES	• Vicepresidencia Primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo. • Consellería de Sanidade. • Consellería de Emprego e Igualdade. • Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. • Consellería de Cultura, Educación e Universidade. • Consellería de Facenda e Administracións Públicas • Consellería do Medio Rural • Consellería de Economía, Empresa e Innovación • Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda • Consellería de Política Social • Colaboradores, como a Dirección Xeral de Tráfico. • Axentes Sociais.
ORZAMENTO	Sen especificar.
MEDIDAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	• Reunión coas Consellerías de inicio dos traballos (17-09-2021) • Reunión cos Axentes Sociais para a presentación das bases do Plan e achega de propostas (21-09-2021) • Recollida de accións propostas por Axentes Sociais. • Celebración dunha xornada cos Axentes Sociais para o seguimento do Plan de Seguridade Viaria de Galicia (14-12-2021). • Reunión cos axentes sociais (01/10/2024)
SEGUIMENTO	• Establecemento de órganos de seguimento: Mesa de Seguimento do Plan liderada pola Axencia Galega de Infraestruturas entre cuxas tarefas se atopaba a celebración de reunións coas Consellerías e Mesa de Traballo cos actores implicados.

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2022-2025	
RESUMO DE CONTIDOS	• Elaboración do informe de seguimento (2024).
	Antecedentes: o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 e 2016-2020 Evolución da accidentalidade en Galicia. Formulación estratéxica do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 • Visión cero e Sistema Seguro. • 10 grandes retos • Obxectivos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. • Retos e accións. • Outras accións estratéxicas. Clasificación de accións o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 Xestión do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025

Táboa 1. Descrición do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025. (Xunta de Galicia)

3.2. Valoración do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 "Visión Cero".

É interesante valorar como os plans de seguridade viaria de Galicia se foron adaptando ás estratexias mundiais, europeas e nacionais. Neste sentido, o Plan de Seguridade Viaria 2022-2025 "Visión Cero" articulouse de acordo aos seguintes eixos, que forman parte da formulación de Sistema Seguro:

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

Ao longo do desenvolvemento dos plans de seguridade viaria, realizouse unha valoración do seu grao de execución con carácter anual e con máis detalle nos períodos intermedios (no ano 2024 para o plan 2022-2025). A continuación inclúese unha valoración do desenvolvemento do Plan de Seguridade Viaria 2022-2025 á finalización do seu prazo.

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 "Visión Cero", fixaba o denominado "OBXECTIVO 25-25-25" que constaba dos seguintes compoñentes:

- Alcanzar unha redución do 25% do número de falecidos e feridos graves en estradas interurbanas no período 2022-2025 en Galicia, respecto aos datos de 2019.

ANO	2019	2024	Variación 2024-2019	
Falecidos	103	100	-3 %	En tendencia
Feridos graves	405	320	-21 %	En tendencia

Datos: DXT Estradas interurbanas Galicia

ANO	2019	2025	Variación 2025-2019	
Falecidos	36	41	14%	Non cumpre
Feridos graves	189	218	15%	Non cumpre

Datos: RAEG Estradas de titularidade autonómica de Galicia.

- Redución do 25% dos falecidos e feridos graves vulnerables: peóns, ciclistas, usuarios de ciclomotor e motociclistas no período 2022-2025 en Galicia, respecto aos datos de 2019.

	ANO	2019	2025	Variación 2025-2019	
PEÓNS	Falecidos	9	7	-22 %	En tendencia
	Feridos graves	24	19	-21 %	En tendencia
CICLISTAS	Falecidos	0	1	100 %	Non cumpre
	Feridos graves	6	16	167 %	Non cumpre
MOTOCICLETAS	Falecidos	6	8	33 %	Non cumpre
	Feridos graves	28	64	129 %	Non cumpre
CICLOMOTORES	Falecidos	1	0	-100 %	Cumpre
	Feridos graves	6	4	-33%	Cumpre

Datos: RAEG Estradas de titularidade autonómica de Galicia

- En travesías, reducir nun 25% o número de falecidos e feridos graves en 2022-2025 en Galicia, respecto aos datos de 2019.

ANO	2019	2025	Variación 2025-2019	
Falecidos	7	12	71 %	Non cumpre
Feridos graves	85	82	-4 %	En tendencia

Datos: RAEG Estradas de titularidade autonómica de Galicia.

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

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

OBXECTIVO:

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

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

Datos RAEG

4 accións planificadas: 4 accións realizadas.

Grao de cumprimento: 100 %



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

OBXECTIVO:

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

Aumento mobilidade ciclista en contorna urbana.

Ciclistas	2019	2025	Variación 2025-2019	
ACV	41	59	44 %	Non cumpre
Falecidos	0	1	100 %	Non cumpre
F. Graves	6	16	167 %	Non cumpre

Datos RAEG

2 accións planificadas: 2 accións realizadas.

Grao de cumprimento: 100 %



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

OBXECTIVO:

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

ACV	2019	2025	Variación 2025-2019	
Motocicleta	145	184	27 %	Non cumpre
Ciclomotor	39	19	-51 %	Cumpre
TOTAL	184	203	10 %	Non cumpre

Datos RAEG

Falecidos	2019	2025	Variación 2025-2019	
Motocicleta	6	8	33 %	Non cumpre
Ciclomotor	1	0	-100 %	Cumpre
TOTAL	7	8	14 %	Non cumpre

Datos RAEG

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

F. Graves	2019	2025	Variación 2025-2019	
Motocicleta	28	64	129 %	Non cumpre
Ciclomotor	6	4	-33 %	Cumpre
TOTAL	34	68	100 %	Non cumpre

Datos RAEG

2 accións planificadas: 2 accións realizadas.

 Grao de cumprimento: 100 % 
RETO 4. Programa de mellora de actitudes cara á visión cero.
OBXECTIVO:

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

Possible causa ACV	2019	2025	Variación 2025-2019	
Velocidade	180	133	-7 %	En tendencia
Alcol e drogas	48	66	6 %	Non cumpre
Distraccións	249	279	0 %	En tendencia

Datos RAEG

Accidentes viarios laborais con baixa	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 accións planificadas: 16 accións realizadas + 4 accións non realizadas (en 2025).

 Grao de cumprimento: 80% 
RETO 5. Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).
OBXECTIVO:

- Conseguir unha redución anual de sinistralidade e vítimas no conxunto dos TCA.
- Análise do 100% dos TCA identificados periodicamente.

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

Datos RAEG

2 accións planificadas: 2 accións realizadas.

 Grao de cumprimento: 100 % 
RETO 6. Visión cero na sinistralidade por saída de vía: plan de estradas que perdoan.
OBXECTIVO:

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

ACV Saída de vía	2019	2025	Variación 2025-2019	
Falecidos	8	14	75 %	Non cumpre
F. Graves	60	81	35 %	Non cumpre

Datos RAEG

1 accións planificadas: 1 accións realizadas.

 Grao de cumprimento: 100 % 
RETO 7. Visión cero nos choques frontais e frontolaterais.
OBXECTIVO:

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

ACV por Colisións frontais	2019	2025	Variación 2025-2019	
Falecidos	12	10	-17 %	En tendencia.
F. Graves	39	31	-21 %	En tendencia.

Datos RAEG

RETO 7. Visión cero nos choques frontais e frontolaterais.

ACV por Colisións frontolaterais	2019	2025	Variación 2025-2019	
Falecidos	6	5	-17 %	En tendencia.
F. Graves	37	55	49 %	Non cumpre.

Datos RAEG

1 accións planificadas: 1 accións realizadas. Grao de cumprimento: 100 % 

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

- Reducir progresivamente o Índice de Perigosidade (accidentes con vítimas en relación ao tráfico) e o Índice de Mortalidade (falecidos en relación ao tráfico) nas vías de titularidade da Xunta de Galicia.
- Redución do 25% dos falecidos e feridos graves en interseccións e accesos.

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

Datos RAEG

Interseccións	2019	2025	Variación 2025-2019	
Falecidos	5	5	0 %	En tendencia
F. Graves	44	60	36 %	Non cumpre.

Datos RAEG

6 accións planificadas: 6 accións realizadas.

Grao de cumprimento: 100 % 

RETO 9. Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas.
OBXECTIVO:

- Optimizar a asistencia ás vítimas de sinistros.

	2022	2023	2024	2025
Executáronse as accións previstas	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre

9 accións planificadas: 9 accións realizadas.

Grao de cumprimento: 100 % 

RETO 10. Accións específicas centradas en grupos de especial risco ou vulnerabilidade.
OBXECTIVO:

- Realizar polo menos 10 accións anuais orientadas a grupos obxectivo.

	2022	2023	2024	2025
Executáronse as accións previstas	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre

7 accións planificadas: 7 accións realizadas.

Grao de cumprimento: 100 % 

Outras accións estratéxicas

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

Grao de cumprimento: 100 % 

É preciso resaltar que os obxectivos cuantitativos expostos resultaron moi ambiciosos e, segundo pode verse nas táboas anteriores, non se conseguiron na maior parte dos ámbitos, a pesar do elevado grao de execución das medidas establecidas.

É destacable a participación de entidades públicas e privadas e que esta participación se pode considerar consolidada no tempo, aspectos moi interesantes para conseguir unha maior participación social nas estratexias de mellora da seguridade viaria. A táboa seguinte mostra as entidades públicas e privadas que participaron no Plan.

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA 2022-2025	
ENTIDADES PÚBLICAS	OUTROS PARTICIPANTES
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas	• AESLEME
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade	• ANEAC-FENEAC
Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA)	• Asociación Española de la Carretera
Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP)	• Asociación Nacional de Motoristas
Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	• Asociación Amigos do Camiño
Consellería de Facenda e Administración Pública – Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	• Asociación Nacional de Empresas de Auxilio na estrada (AENAC)
Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Saúde Pública	• Centro Tecnolóxico de Automoción de Galicia CTAG
Consellería de Sanidade – SERGAS	• COGAMI
Consellería de Cultura, Educación e Universidade	• CONBICI
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda – Dirección Xeral de Patrimonio Natural	• Colexio Oficial de Enxeñeiros Industriais de Galicia
Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	• Colexio de ICCP de Galicia
Consellería de Política Social – Dirección Xeral de Inclusión Social	• Colexio de Enxeñeiros de Obras Públicas. Zona Galicia
Consellería de Emprego e Igualdade – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA)	• Colexio Oficial de Psicólogos de Galicia
Consellería de Economía, Emprego e Innovación – Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais	• Compañías aseguradoras – UNESPA
Dirección Xeral de Tráfico	• Federación Galega de Autoescolas
Demarcación de Estradas do Estado en Galicia	• Federación Galega de Ciclismo
Voluntarios de Protección Civil	• Federación Galega do Taxi – Federación de Autónomos do Taxi
Concellos	• FEGABUS
Policía local	• FEGAC, FEDERACIÓN GALEGA DE ASOCIACIÓNS AMIGOS DO CAMINO
Agrupación de Tráfico da Garda Civil	• FEGAMP
	• FEGATRANS-APETAMCOR
	• FEGATRAMER
	• FEGATRAVI
	• Fundación MAPFRE
	• Plataforma Moteira para a Seguridade viaria
	• PAT
	• RACE
	• STOP ACCIDENTES

Táboa 2. Participantes no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 (Xunta de Galicia)

4. ANÁLISE DA SINISTRALIDADE VIARIA EN GALICIA

A análise dos datos de sinistralidade é o elemento fundamental de partida para expor unha avaliación e unha xestión efectiva da seguridade viaria. Consciente disto, a Xunta de Galicia edita cada ano unha Memoria de Seguridade Viaria de Galicia, proporcionando unha panorámica completa da sinistralidade nas súas estradas. A continuación realízase unha análise pormenorizada da evolución da sinistralidade no período 2011-2025³, coincidente coa vixencia dos anteriores Plans de Seguridade Viaria autonómicos. Definiuse un horizonte temporal superior a 10 anos polas seguintes razóns:

- Os efectos das políticas e intervencións en seguridade viaria requiren horizontes longos para ser avaliados con fiabilidade.
- Permite identificar tendencias estruturais e non variacións anuais aleatorias. Factores excepcionais —como crises económicas ou a pandemia da COVID-19— provocan descenso puntuais de mobilidade e sinistralidade que poden distorsionar os resultados se se analizan períodos curtos.
- Desde 2013 obsérvase unha reactivación sostida dos desprazamentos, tras a crise iniciada en 2008, o que permite analizar a evolución real da seguridade viaria nun contexto de aumento da mobilidade. Así mesmo, o período 2019–2022 estivo condicionado polas restricións sanitarias derivadas da pandemia de COVID-19, con reducións extraordinarias de desprazamentos e, por tanto, da sinistralidade. Por iso, un marco analítico prolongado resulta esencial para integrar estes episodios excepcionais sen sesgar as conclusións sobre a tendencia xeral da sinistralidade viaria.

Ao longo do período 2011 e 2025 conséntase un lixeiro aumento (3%) nos accidentes con vítimas en Galicia. Na rede autonómica de estradas rexistrouse un descenso da sinistralidade viaria con vítimas do 3,5% entre eses mesmos anos, a pesar de que no devandito período o tráfico nesta rede aumentou un 4,7%.

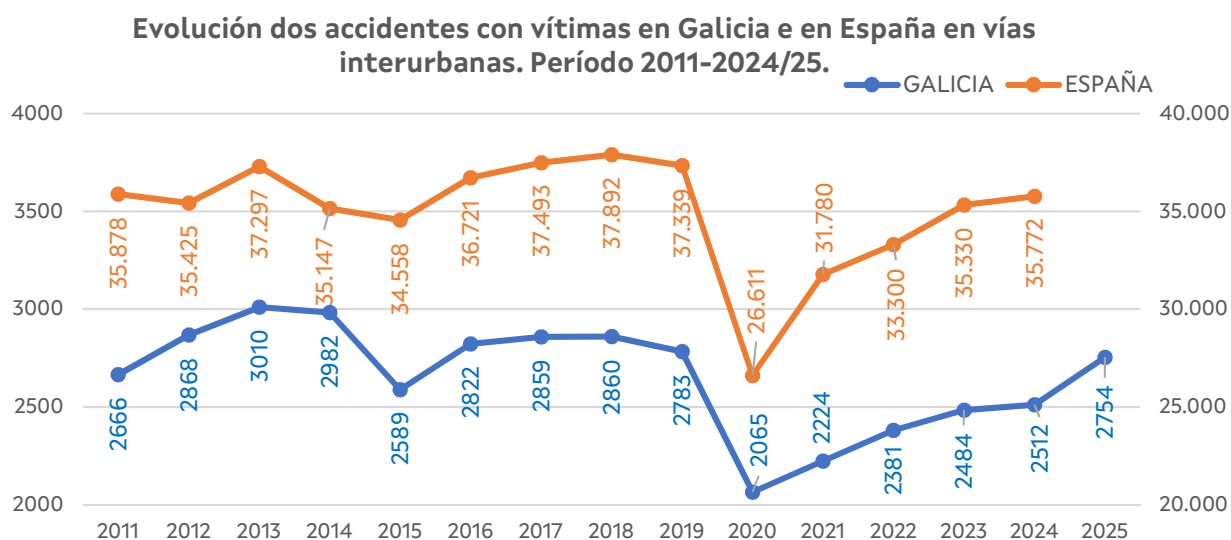


Gráfico 3. Evolución dos accidentes con vítimas en Galicia e en España en vías interurbanas. (Dirección Xeral de Tráfico)

³ As cifras correspondentes aos anos 2020 e 2021 deben contextualizarse dentro da situación excepcional pola pandemia da COVID-19. Nos casos nos que non se dispón do dato relativo a 2025, utilizáronse datos de 2024.

Evolución dos accidentes con vítimas na RAEG. Período 2011-2025



Gráfico 4. Evolución dos accidentes con vítimas na rede de estradas autonómica de Galicia (Xunta de Galicia)

Evolución da IMD media na RAEG. Período 2011-2025

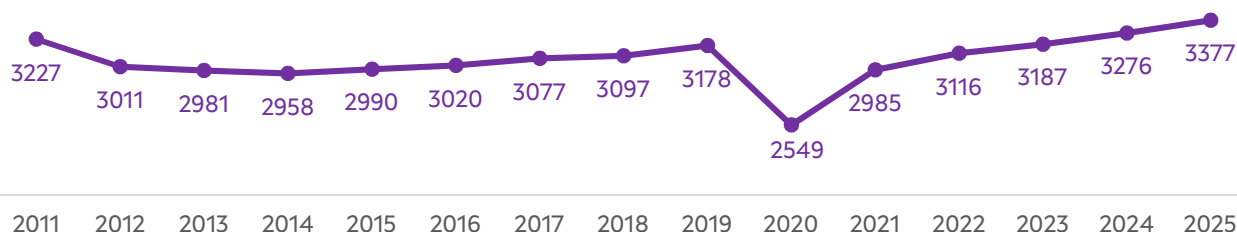


Gráfico 5. Evolución da IMD media na rede de estradas autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia)

Con todo, a evolución da sinistralidade entre 2019 e 2025 non resulta plenamente satisfactoria, xa que tras a notable redución asociada á menor mobilidade durante a pandemia da Covid-19, apréciase un estancamento, e mesmo lixeiros repuntes, o que evidencia a necesidade de seguir impulsando accións coordinadas entre as distintas administracións públicas, en colaboración co sector privado, o ámbito investigador, os medios de comunicación, as forzas e corpos de seguridade e a sociedade no seu conxunto, baixo os enfoques do “Sistema Seguro” e a “Visión Cero”.

En relación coa mortalidade por accidentes de tráfico en vías interurbanas, obsérvase no conxunto de España o número de falecidos descende de forma moi significativa entre 2011 e 2013, momento no que se instala unha tendencia de estabilidade con pequenas oscilacións anuais. Tal e como se aprecia no gráfico seguinte, o número de falecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas de Galicia diminuíu un 38% entre 2011 e 2024, pasando de 161 falecidos en 2011 a 100 en 2024.

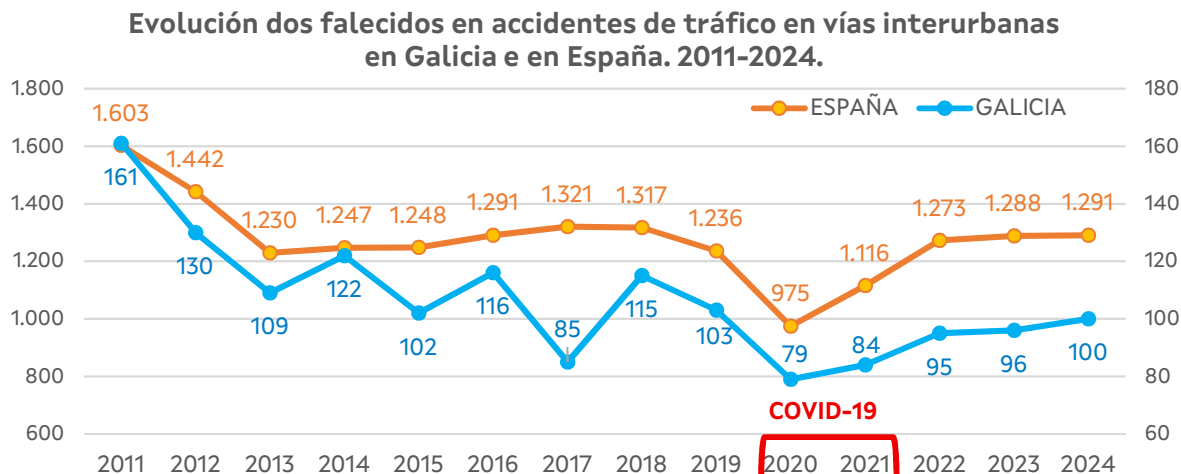


Gráfico 6. Evolución dos falecidos en accidentes con vítimas en Galicia e en España en vías interurbanas. (Dirección Xeral de Tráfico)

En relación co número de falecidos en accidentes de tráfico na rede de estradas autonómicas de Galicia, a cifra diminuíu un 18% entre 2011 (50 falecidos) e 2025 (41 falecidos).

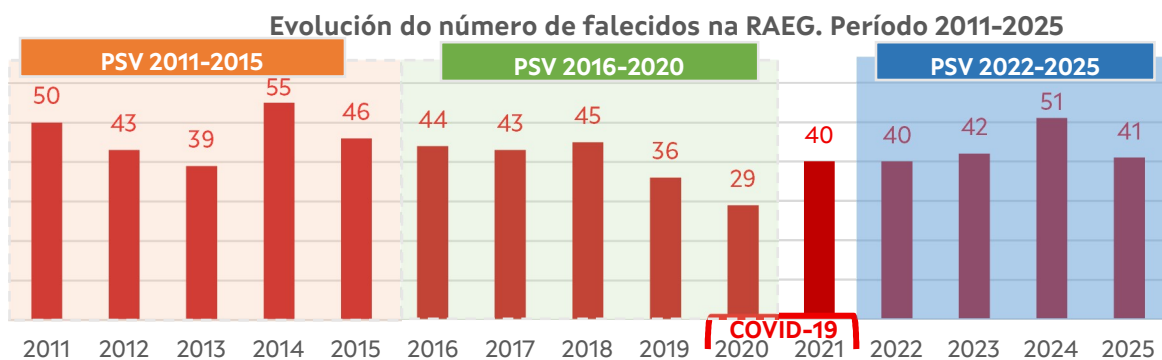


Gráfico 7. Evolución dos falecidos en accidentes con vítimas na rede de estradas autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia)

Por outro lado, os feridos graves derivados de accidentes de tráfico experimentaron unha evolución favorable, rexistrándose descensos xeneralizados nas vías interurbanas galegas no mesmo marco temporal (2011-2024), aínda que en España nos últimos anos se observa un lixeiro repunte.

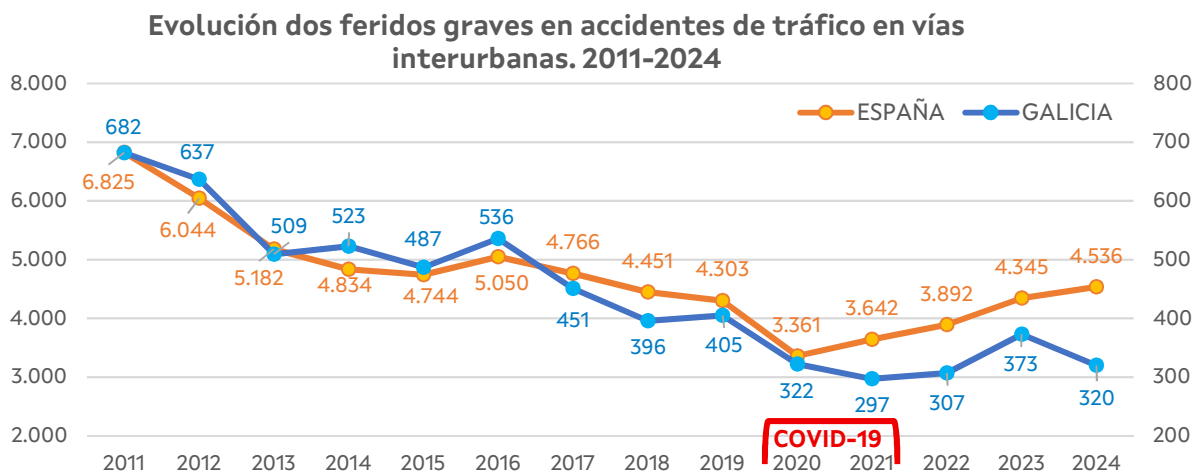


Gráfico 8. Evolución dos feridos graves en accidentes con vítimas en Galicia e en España en vías interurbanas. (Dirección Xeral de Tráfico)

Evolución do número de feridos graves na RAEG. Periodo 2011-2025



Gráfico 9. Evolución dos feridos graves en accidentes con vítimas na rede de estradas autonómica de Galicia. (Xunta de Galicia).

Analizando as cifras do parque de vehículos en Galicia, obsérvase unha tendencia á alza ininterrompida desde o ano 2013

Evolución do parque de vehículos (x 1.000) en Galicia

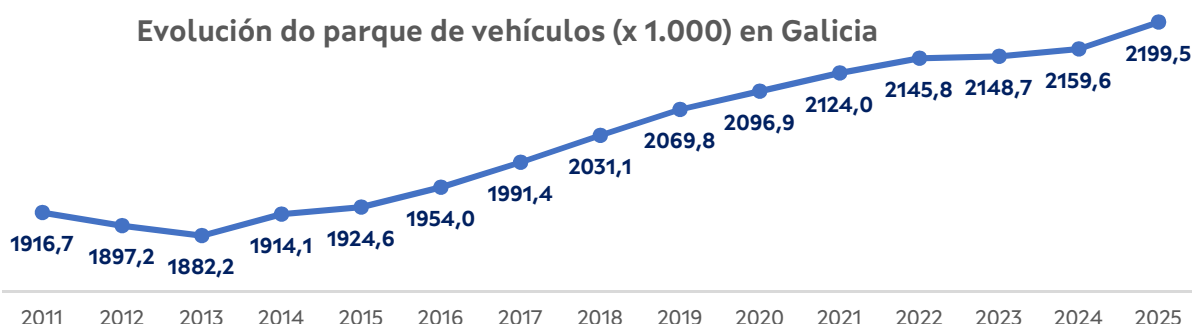


Gráfico 10. Evolución do parque de vehículos en Galicia. (Dirección Xeral de Tráfico).

Segundo os datos publicados pola Dirección Xeral de Tráfico, no ano 2025, a antigüidade media do parque de vehículos galego situouse en 16,7 anos, dous anos máis que a antigüidade media do parque en España. A National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) estimou que o risco de que o condutor faleza nun accidente mortal aumenta significativamente coa idade do vehículo; así os condutores de vehículos de 4 a 7 anos presentan aproximadamente un 10% máis de probabilidade de falecer nun accidente en comparanza cos condutores de vehículos de 0 a 3 anos.

		2020		2025	
		TOTAL VEH.	ANTIGÜIDADE MEDIA	TOTAL VEH.	ANTIGÜIDADE 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

Táboa 3. Comparativa do parque de vehículos e antigüidade media en España e Galicia entre 2020 e 2025. (Dirección Xeral de Tráfico)

No período 2011-2025 o índice de perigosidade (IP) na rede de estradas autonómicas de Galicia diminuíu un 8,4 %, pasando dun IP de 17,8 no ano 2011 a un IP de 16,3 en 2025.

Evolución dos índices de perigosidade na RAEG

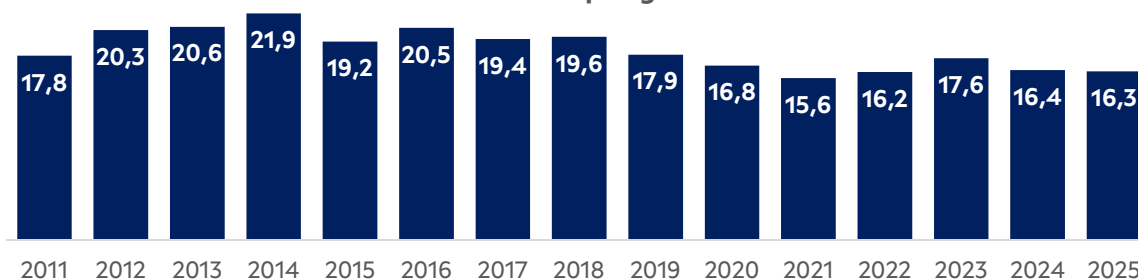


Gráfico 11. Evolución dos índices de perigosidade na RAEG. (Xunta de Galicia - <http://conselleriainfraestructurasem.hl1073.dinaser.com/gl/SeguridadeViariaEnCifras>)

O índice de mortalidade (IM) na rede de estradas autonómicas de Galicia, mantívose aproximadamente constante, rexistrando lixeiras fluctuacións de forma continua. Neste sentido, cabe indicar que o tamaño da mostra para o cálculo deste índice é menor que no caso do Índice de Perigosidade, por iso é polo que se rexistran continuas fluctuacións.

Evolución dos índices de mortalidade na RAEG

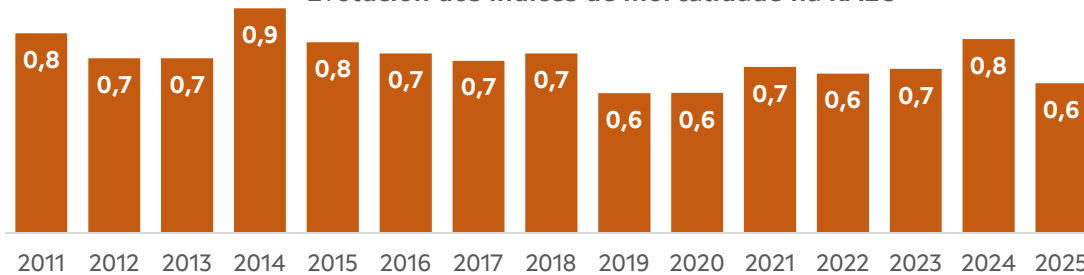


Gráfico 12. Evolución dos índices de mortalidade na RAEG. (Xunta de Galicia - <http://conselleriainfraestructurasem.hl1073.dinaser.com/gl/SeguridadeViariaEnCifras>)

Persiste un peso significativo dos accidentes ocorridos en travesías pertencentes á rede de estradas autonómicas galegas, circunstancia vinculada en gran medida á particular distribución territorial e dispersión poboacional característica de Galicia. En 2024, un 45% tiveron lugar en travesía. Esta distribución apenas sufriu variacións respecto aos anos anteriores.

En relación cos usuarios de motocicletas e ciclomotores na rede de estradas autonómicas de Galicia, o número de accidentes con vítimas descendieron entre 2011 e 2025 no caso dos ciclomotores, mentres que os accidentes con motocicletas aumentaron un 8% entre 2011 e 2025. O aumento do parque de motocicletas se incrementou un 62 % no período analizado, porcentaxe moi superior ao do aumento da sinistralidade nese período. É necesario manter a atención sobre este colectivo, debido ao aumento de motoristas falecidos e feridos graves.

Evolución dos accidentes con motocicletas vs parque de motocicletas

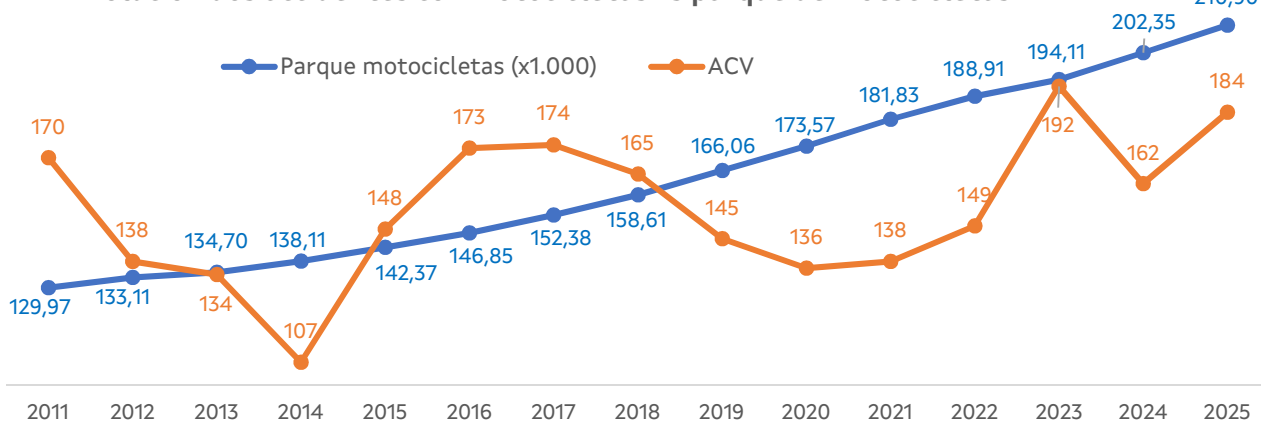


Gráfico 13. Comparativa entre a evolución dos accidentes con motocicletas na RAEG e o parque de motocicletas galego. (Xunta de Galicia, Dirección Xeral de Tráfico)

Evolución dos accidentes con ciclomotores

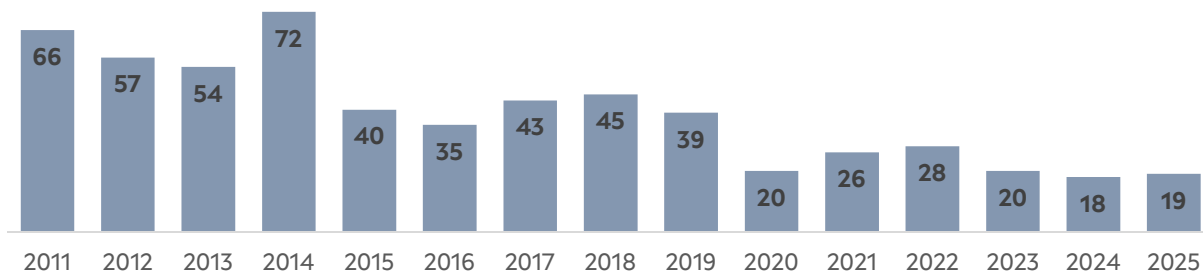


Gráfico 14. Evolución dos accidentes con ciclomotores na RAEG (Xunta de Galicia)

Evolución das vítimas en accidentes con motocicletas

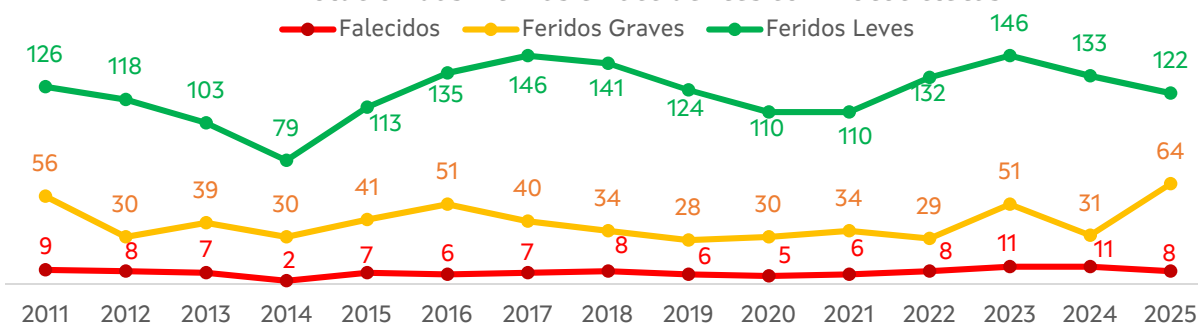


Gráfico 15. Evolución das vítimas en accidentes con motocicletas na RAEG (Xunta de Galicia)

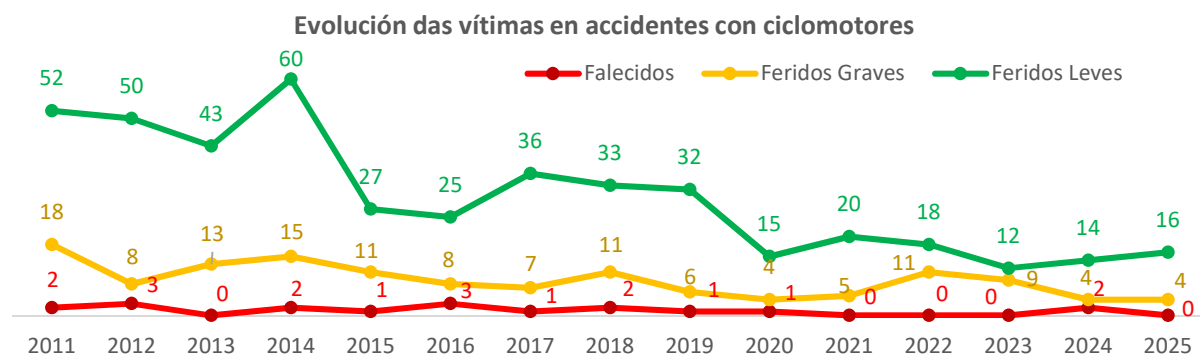


Gráfico 16. Evolución das vítimas en accidentes con ciclomotores na RAEG (Xunta de Galicia)

Doutra banda, os atropelos concéntranse maioritariamente en travesías, aínda que a súa letalidade é notablemente superior na estrada, como reflicte o feito de que en 2025 se contabilizaron 4 falecidos en 12 atropelos na estrada, fronte a 3 falecidos en 56 atropelos en travesía. Aínda así, o número total de atropelos diminuíu entre 2011 e 2025.



Gráfico 17. Evolución dos atropelos a peóns na RAEG (Xunta de Galicia)

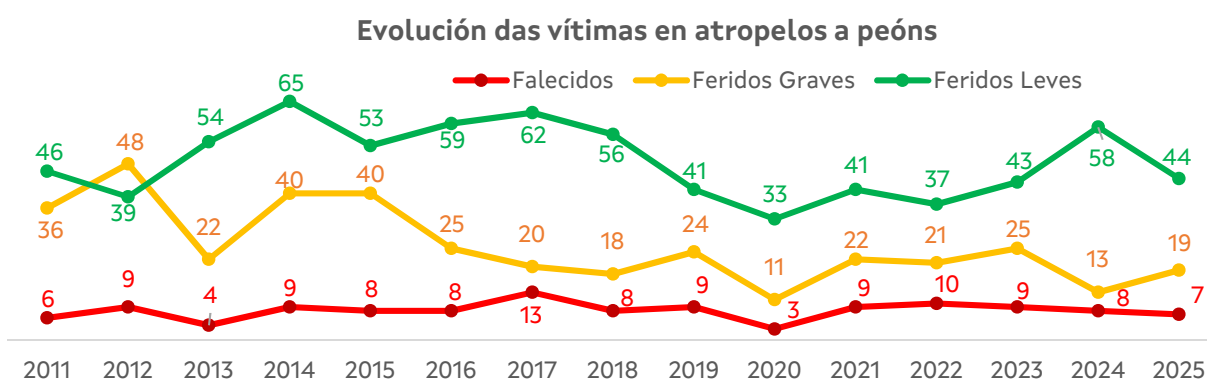


Gráfico 18. Evolución das vítimas peóns na RAEG (Xunta de Galicia)

Os accidentes con implicación de ciclistas aumentaron no período considerado (2011 – 2025), tendo aumentado tamén o número de bicicletas que circulan pola rede.

Evolución dos accidentes con vítimas con ciclistas implicados

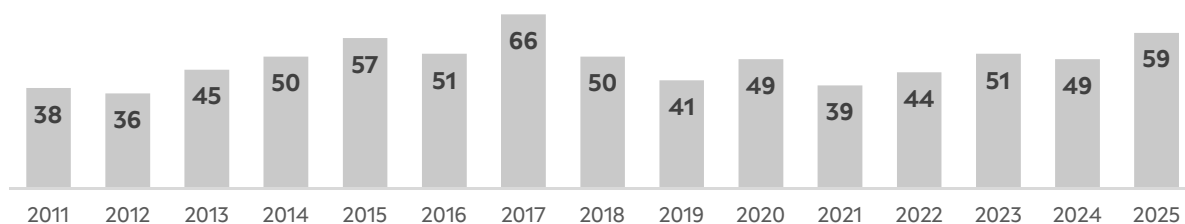


Gráfico 19. Evolución dos accidentes de ciclistas (Xunta de Galicia)

Evolución das vítimas en accidentes con ciclistas

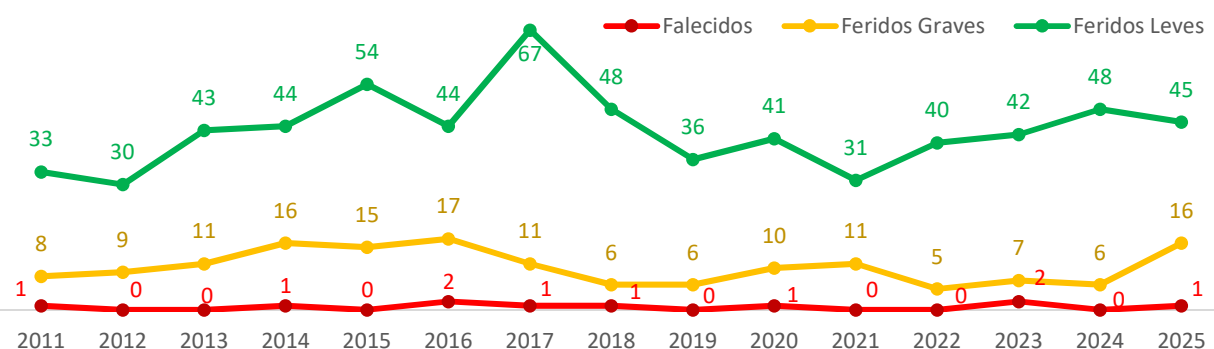


Gráfico 20. Evolución das vítimas ciclistas en accidentes na RAEG (Xunta de Galicia)

En canto á zona, en 2025 o 34 % dos accidentes con ciclistas tiveron lugar na estrada, fronte ao 66 % ocorrido en travesía. Por tipos de accidentes, os máis numerosos son as colisións frontolaterais, seguidas das colisións laterais e os alcances.

Finalmente, o total do número de accidentes laborais con baixa diminuíu entre 2011 e 2024 un 20%. Nese período, o maior descenso rexistrouse nos accidentes en desprazamentos durante a xornada laboral que pasaron de 7.668 accidentes en 2011 a 5.417 no ano 2024. Pola contra, os accidentes in itinere aumentaron un 2,6% no período considerado.

Evolución dos accidentes viarios laborais con baixa

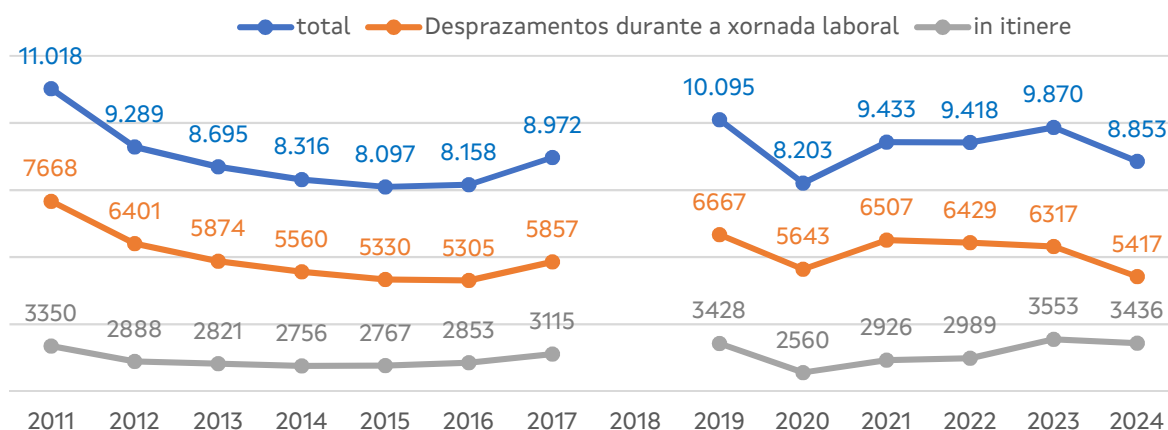


Gráfico 21. Evolución dos accidentes viarios laborais con baixa. (Xunta de Galicia)

NOTA: As cifras de 2018 non se atopan dispoñibles

Evolución dos accidentes viarios laborais con baixa de gravidade mortais

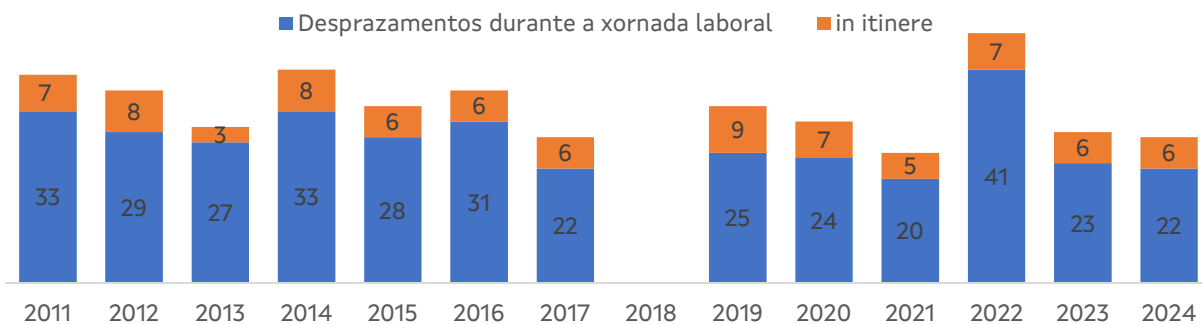


Gráfico 22. Evolución dos accidentes viarios laborais con baixa de gravidade mortais. (Xunta de Galicia).

NOTA: As cifras de 2018 non se atopan dispoñibles

Evolución dos accidentes viarios laborais con baixa de gravidade grave

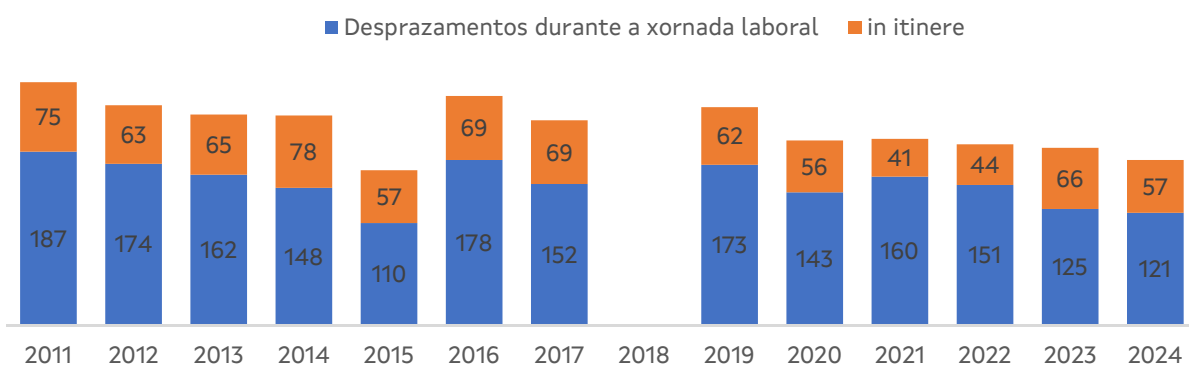


Gráfico 23. Evolución dos accidentes viarios laborais con baixa de gravidade leve. (Xunta de Galicia).

NOTA: As cifras de 2018 non se atopan dispoñibles

5. O CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO E NACIONAL

Nun contexto como o actual, no que o estancamento das cifras de sinistralidade fai pensar nun esgotamento das medidas implantadas ata a data, é o momento de realizar unha análise crítica das accións que se están desenvolvendo noutros países para, xunto coas accións que se veñen desenvolvendo ata o momento en Galicia, expor novas medidas que consigan reducir o número e a gravidade dos sinistros de tráfico; todo iso nun contexto de Sistema Seguro e Visión Cero.

Neste capítulo inclúese unha revisión das políticas internacionais e nacionais en materia de seguridade viaria que se consideraron máis relevantes, nun momento no que a maior parte das estratexias para o decenio 2021-2030 están en plena implantación.

5.1. Contexto mundial.

Ao longo dos anos, a seguridade viaria no contexto mundial evolucionou desde un enfoque inicial centrado na redución dos accidentes e das vítimas cara a un marco máis ambicioso, en liña co enfoque do Sistema Seguro.

O Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2011-2020, impulsado por Nacións Unidas, tiña como obxectivo xeral estabilizar, e posteriormente reducir, as cifras de vítimas mortais en sinistros viarios en todo o mundo para 2020. En concreto, o **Plan Mundial para o Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2011-2020**, elaborado polo Grupo de colaboración das Nacións Unidas para a seguridade viaria e outras partes interesadas de todo o mundo, establecía unha estratexia baseada en 5 categorías de actividades ou «pires», que moitos países adoptaron como contexto para as súas políticas de seguridade viaria :

1. Xestión da seguridade viaria. Este pilar céntrase na necesidade de fortalecer a capacidade institucional para impulsar iniciativas nacionais relativas á seguridade viaria.
2. Vías de tránsito e mobilidade máis seguras. Este pilar pon de relevo a necesidade de mellorar a seguridade das redes viarias en beneficio de todos os usuarios, especialmente os máis vulnerables, é dicir, peóns, ciclistas e motociclistas.
3. Vehículos máis seguros. Aborda a necesidade de mellorar a seguridade dos vehículos, promovendo a harmonización das normas e os mecanismos mundiais pertinentes para acelerar a introdución de novas tecnoloxías que inflúen na seguridade.
4. Usuarios de vías de tránsito máis seguros. Céntrase na elaboración de programas integrais para mellorar o comportamento dos usuarios das vías de tránsito.
5. Resposta tras os accidentes. Con este pilar preténdese promover a mellora da capacidade dos sistemas de saúde e doutra índole para brindar ás vítimas de accidentes tratamentos de emerxencia e rehabilitación a longo prazo apropiados.

Este esquema permitiu consolidar políticas nacionais integrais e reforzar capacidades institucionais en numerosos países, constituíndo a base de moitas estratexias nacionais e rexionais de seguridade viaria.

En paralelo, en 2015, as Nacións Unidas aprobaron a Axenda 2030 sobre o Desenvolvemento Sostible, que contén 17 **Obxectivos de Desenvolvemento Sostible**, introducindo un enfoque transversal, que integrou a seguridade viaria dentro das políticas globais de saúde pública, sustentabilidade urbana e mobilidade segura. O obxectivo 3

"Saúde e benestar", persegue "garantir unha vida sa e promover o benestar en todas as idades é esencial para o desenvolvemento sostible". A meta 3.6 establece que *"para 2020, reducir á metade o número de mortes e lesións causadas por accidentes de tráfico no mundo"* e a meta 11.2 reza *"para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, alcanzables, accesibles e sostibles para todos e mellorar a seguridade viaria, en particular mediante a ampliación do transporte público, prestando especial atención ás necesidades das persoas en situación vulnerable, as mulleres, os nenos, as persoas con discapacidade e as persoas de idade"*.

A terceira Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade Viaria , celebrada en Estocolmo en febreiro de 2020, marca un punto de inflexión. Na **"Declaración de Estocolmo"** , baixo o lema **"Alcanzar os obxectivos mundiais para 2030"**, incluíuse entre as resolucións a necesidade de *"exhortar aos Estados membro a que axuden a reducir as mortes por accidentes de tráfico en polo menos un 50% entre 2020 e 2030, de conformidade co compromiso do Foro Político de Alto Nivel sobre Desenvolvemento Sostible das Nacións Unidas de seguir actuando en relación cos obxectivos de seguridade viaria dos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible, incluído o obxectivo 3.6 despois de 2020, e de establecer obxectivos para reducir as mortes e lesións graves, de conformidade con este compromiso, para todos os grupos de usuarios da vía pública , especialmente vulnerables, tales como os peóns, os ciclistas, os motociclistas e os usuarios dos medios de transporte público"*.

Ese mesmo ano, o 31 de agosto, a Asemblea Xeral de Nacións Unidas proclamaba o período 2021-2030 como **Segundo Decenio de Acción pola Seguridade Viaria** , recoñecendo que a meta 3.6 dos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible da Axenda 2030 non se alcanzará, motivo polo que se establece ese mesmo obxectivo entre 2021 e 2030. Entre ao múltiples epígrafes que establece a resolución, destaca o feito de que se *"alenta aos Estados membro a que garantan o compromiso e a responsabilidade ao máis alto nivel político posible para mellorar a seguridade viaria e a que elaboren ou poñan en práctica estratexias e plans de seguridade viaria nos que participen todos os interesados pertinentes, incluídos todos os sectores e niveis de goberno, segundo proceda"*, así como *"Invita os Estados membro que aínda non o fixeron a que aborden a cuestión da seguridade viaria de xeito integral, empezando coa aplicación ou a continuación dun sistema de xestión da seguridade viaria, que inclúa, segundo proceda, a cooperación interdepartamental e a elaboración de plans nacionais de seguridade viaria"*.

Desde 2020 ata a actualidade, máis que na formulación de principios, salientouse na consolidación do enfoque de Sistema Seguro, a dixitalización da xestión da seguridade viaria, o impulso de estándares internacionais para infraestruturas e vehículos, e unha maior atención á equidade e aos usuarios vulnerables.

A Memoria Anual sobre Seguridade Viaria 2024 publicada polo Grupo Internacional de Datos e Análises de Seguridade Viaria (IRTAD- International Traffic Safety Data and Analysis Group), grupo de traballo permanente para a seguridade viaria do Foro Internacional de Transporte (ITF- International Transport Forum), recolle que varios países publicaron novas estratexias de seguridade viaria en resposta ao Plan Mundial para o Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030. Dos 35 países enquisados, 33 contan cunha estratexia de seguridade viaria, xeralmente ata 2030, ou cun plan de acción a máis curto prazo.

A maioría dos países consultados (31 de 35) adoptaron obxectivos de redución da sinistralidade mortal, normalmente aliñados co obxectivo das Nacións Unidas de reducir nun 50% as mortes na estrada para 2030. Canadá, México, Nova Zelandia e o Reino Unido aínda non definiron un obxectivo cuantitativo específico. O ano de referencia para estes

obxectivos varía. Aínda que 2020 sería a referencia natural para o decenio 2021-2030, as mortes na estrada dese ano foron excepcionalmente baixas debido á pandemia de COVID-19. Por iso, utilizar os datos de 2020 como base faría que o obxectivo de 2030 fose aínda máis difícil de alcanzar. A maioría dos países membros de IRTAD optaron por tomar como referencia 2019 ou a media do período 2017-2019 para as súas metas de 2030. Varios países estableceron obxectivos específicos para determinados grupos de usuarios vulnerables (por exemplo, nenos, peóns ou ciclistas).

A redución do número feridos graves en accidentes de tráfico constitúe un pilar fundamental do enfoque de Sistema Seguro (Safe System). Entre os 35 países considerados, 26 fixaron tamén unha meta para diminuír o número de lesionados graves en sinistros viarios, o que representa un avance significativo respecto ao período correspondente ao Primeiro Decenio de Acción para a Seguridade Viaria (2011-2020), durante o cal moi poucos países abordaban de xeito explícito o problema das lesións graves.

En febreiro de 2025 celebrouse a **Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade Viaria**, organizada polo Reino de Marrocos en colaboración coa Organización Mundial da Saúde (OMS), co obxectivo de examinar os avances logrados no punto medio do Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2021-2030. Os líderes duns 50 países asumiron novos compromisos nacionais en materia de seguridade viaria e os ministros de 100 países apoiaron a Declaración de Marrakech, que insta aos Gobernos a facer da seguridade viaria unha prioridade política, a garantir un financiamento continuado e a impulsar accións para alcanzar o obxectivo de reducir á metade as mortes na estrada de aquí ao ano 2030.

5.2. Contexto europeo.

Os esforzos realizados pola Unión Europea en materia de seguridade viaria tiveron como resultado unha redución significativa dos falecidos en accidentes de tráfico no período 2011-2021, pasando de 29.000 falecidos en 2011 a case 20.000 en 2021, o que segundo as estimacións, representan 57.000 mortes menos nas estradas da UE dos que se rexistrarían de manterse o nivel de 2011. Os datos reflicten ao longo da década, dous momentos diferenciados: ata 2014 unha tendencia decrecente, cunha diminución do 16%, seguida de 5 anos onde o ritmo de mellora se retardou progresivamente e a tendencia prometedora de redución á metade do número de falecidos na estrada durante a primeira década estancouse, evidenciando a necesidade dun novo impulso. Ademais, en 2021 o número de mortes en accidentes de tráfico na Unión Europea (UE) aumentou un 5% con respecto a 2020.

A UE recoñece a necesidade de continuar os esforzos na mellora da Seguridade Viaria realizados durante a década 2011-2020, e así se recolle na Declaración da Valeta de 2017, na que os Estados membro da UE se comprometeron a darlles continuidade co obxectivo final da **Visión Cero para o ano 2050**, pero con metas alcanzábeis durante o decenio 2021-2030, sendo o principal **obxectivo para 2030 a redución á metade do número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico**.

Sobre esta base, a Comisión Europea configurou a partir de 2018 un novo Plan Estratéxico de Seguridade Viaria, para o período 2021-2030 baixo o paraugas da estratexia **"Europa en movemento. Mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa"**; nel establécese o obxectivo de conseguir eliminar o número de falecidos para o ano 2050, desde a perspectiva do Sistema Seguro, por medio dunha mellor gobernanza da seguridade viaria, apoio ao financiamento de actuacións, mellora das estradas e en

particular das marxes, promoción de vehículos máis seguros, accións para conseguir un uso máis seguro das estradas e mellora dos sistemas de resposta ante sinistros; ademais, o Plan sentaba as bases para explotar ao máximo a potencialidade da mobilidade conectada e autónoma para mellorar a seguridade viaria. Para comprender mellor os diferentes aspectos que inflúen no rendemento xeral da seguridade, a Comisión elaborou un primeiro conxunto de indicadores clave de rendemento (Key Performance Indicators, KPI), relacionados cos principais retos de seguridade viaria que deben abordarse: (1) seguridade das infraestruturas, (2) seguridade dos vehículos, (3) uso seguro da vía pública, incluíndo a velocidade, o alcol, as distraccións e o uso de equipos de protección, e (4) resposta a emerxencias.

A publicación en 2019 do documento **“Plan Estratéxico da Unión Europea en seguridade viaria 2021-2030 – Seguintes pasos para a Visión Cero”**, concretou operativamente esta formulación, establecendo un conxunto de medidas orientadas a desenvolver o plan publicado en 2018 e expoñendo, así mesmo, o obxectivo cuantitativo máis próximo de redución da mortalidade na estrada ao 50% entre 2020 e 2030.

En materia lexislativa, un dos avances máis relevantes do período foi a adopción da **Directiva 2019/1936, que modifica á Directiva 2008/96/CE sobre xestión da seguridade das infraestruturas viarias**, que introduciu cambios substanciais na xestión da seguridade das infraestruturas viarias, sendo de aplicación a todas as estradas integrantes da rede transeuropea de estradas, ás autoestradas e a outras estradas principais, independentemente de que se atopen en fase de deseño, de construción ou de explotación. En relación cos procedementos de xestión, estableceu o procedemento denominado “Avaliación da seguridade das estradas do conxunto da rede” (Network-wide road safety assessment) que integra os procedementos anteriores de xestión de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) e a clasificación da seguridade da rede.

En decembro de 2020, a Comisión Europea presentaba a súa **“Estratexia de mobilidade sostible e intelixente: canalizar o transporte europeo de cara ao futuro”**, orientada a impulsar a transformación ecolóxica e dixital do sistema de transporte, para alcanzar a redución do 90% das emisións en 2050, por medio dun sistema de transporte intelixente, competitivo, seguro, accesible e alcanzable. Nesta estratexia, a Comisión confirmou o obxectivo de cero mortes na estrada para 2050 (a obxectivo «Visión Cero»).



Gráfico 24. Os obxectivos de seguridade viaria da UE desde 2001. Fonte: ECA.
<https://www.eca.europa.eu/en/publications?ref=sr-2024-04>

Como parte da Estratexia de Mobilidade Sostible e Intelixente de 2020, a Comisión anunciou unha serie de iniciativas para mellorar a seguridade viaria. Entre elas incluíanse posibles novas orientacións en materias como a taxa máxima de alcol en sangue permitido para os condutores de vehículos de motor ou o uso de dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia; unha avaliación da necesidade de propoñer normas sobre como levar a cabo auditorías, inspeccións e informes acerca da calidade de infraestruturas como pontes ou outras infraestruturas sensibles (2023); a adaptación do marco xurídico do servizo eCall ás novas tecnoloxías de telecomunicacións, e unha posible ampliación do servizo eCall con vistas a abarcar vehículos de dúas rodas motorizados, camións, autobuses e tractores agrícolas.

En xaneiro de 2023, a Comisión estableceu directrices sobre a avaliación da seguridade das infraestruturas viarias. Estas directrices, non vinculantes, axudan aos Estados membro para levar a cabo as avaliacións esixidas en virtude da Directiva (UE) 2019/1936. En marzo dese mesmo ano, a Comisión presentou un paquete de medidas de seguridade viaria, co fin de facilitar a libre circulación de persoas, mellorar a seguridade viaria de todos os usuarios da rede viaria, prepararse para os vehículos de baixa emisión e traballar en pos da visión da Unión de conseguir, de aquí a 2050, que non se produzan mortes nas estradas da Unión. Ese paquete de medidas de seguridade viaria propoñía tres actos lexislativos interdependentes:

- unha Directiva sobre o permiso de condución,
- unha Directiva sobre o efecto a escala da Unión de determinadas decisións de privación do dereito para conducir, e
- unha revisión da Directiva pola que se facilita o intercambio transfronteirizo de información sobre infraccións de tráfico en materia de seguridade viaria.

5.3. Contexto nacional.

En España, a **Estratexia de Seguridade Viaria 2011-2020** (ESV 2011-2020) da Dirección Xeral de Tráfico, xa se asentaba sobre os principios do Sistema Seguro, adaptándoos á realidade española, cunha visión a 10 anos. A Estratexia marcaba un conxunto de obxectivos concretos que debían alcanzarse no ano 2020, sendo os dous principais: baixar a taxa de falecidos a 37 por millón de habitantes e reducir o número de feridos graves nun 35%. Para o seguimento destas metas establecéronse 13 indicadores estratéxicos.

A avaliación dos logros da ESV 2011-2020 realizouse comparando os valores dos indicadores en 2019 cos obxectivos fixados para 2020, posto que no ano 2020 a mobilidade viuse condicionada por un factor totalmente externo, a pandemia de COVID-19; as cifras de sinistralidade dese ano non se consideraron representativas das accións levadas a cabo. Segundo esa análise, no ano 2019 alcanzáronse os obxectivos en 4 dos indicadores, incluídos os dous principais:

- Redución da taxa de falecidos ao ano a 37 por millón de habitantes. O obxectivo alcanzado supón un descenso do 37,3% entre os anos 2009 e 2019.
- Redución do número de feridos graves nun 35%. A redución real foi maior, do 38,1%, pasando de 13.923 en 2009 a 8.613 en 2019.
- Redución do número de condutores de 18-24 anos falecidos e feridos graves en fin de semana nun 25%. Tamén neste caso a redución real foi maior: un 54,9%.
- Redución do número de falecidos por saída de vía na estrada convencional nun 30%. Como no caso anterior, a redución real foi maior: un 49,8%.

Este balance resaltaba a necesidade de incidir nas políticas de seguridade viaria destinadas aos colectivos e medios vulnerables, ás persoas maiores e aos accidentes de tráfico laborais; así como proseguir os esforzos para reducir a incidencia das principais condutas de risco. Entre leccións aprendidas destacar:

- Importancia de realizar un bo diagnóstico, para responder aos problemas reais de seguridade viaria .
- Papel fundamental da comunicación e transparencia.
- Necesidade da coordinación entre actores: gobernanza.
- Flexibilidade para adaptarse aos cambios nas formas de mobilidade e nas causas da accidentalidade.
- Necesidade de coordinación con outras políticas públicas.
- Importancia dunha adecuada selección de indicadores, que sexan representativos e medibles.

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

Evolución de las víctimas mortales

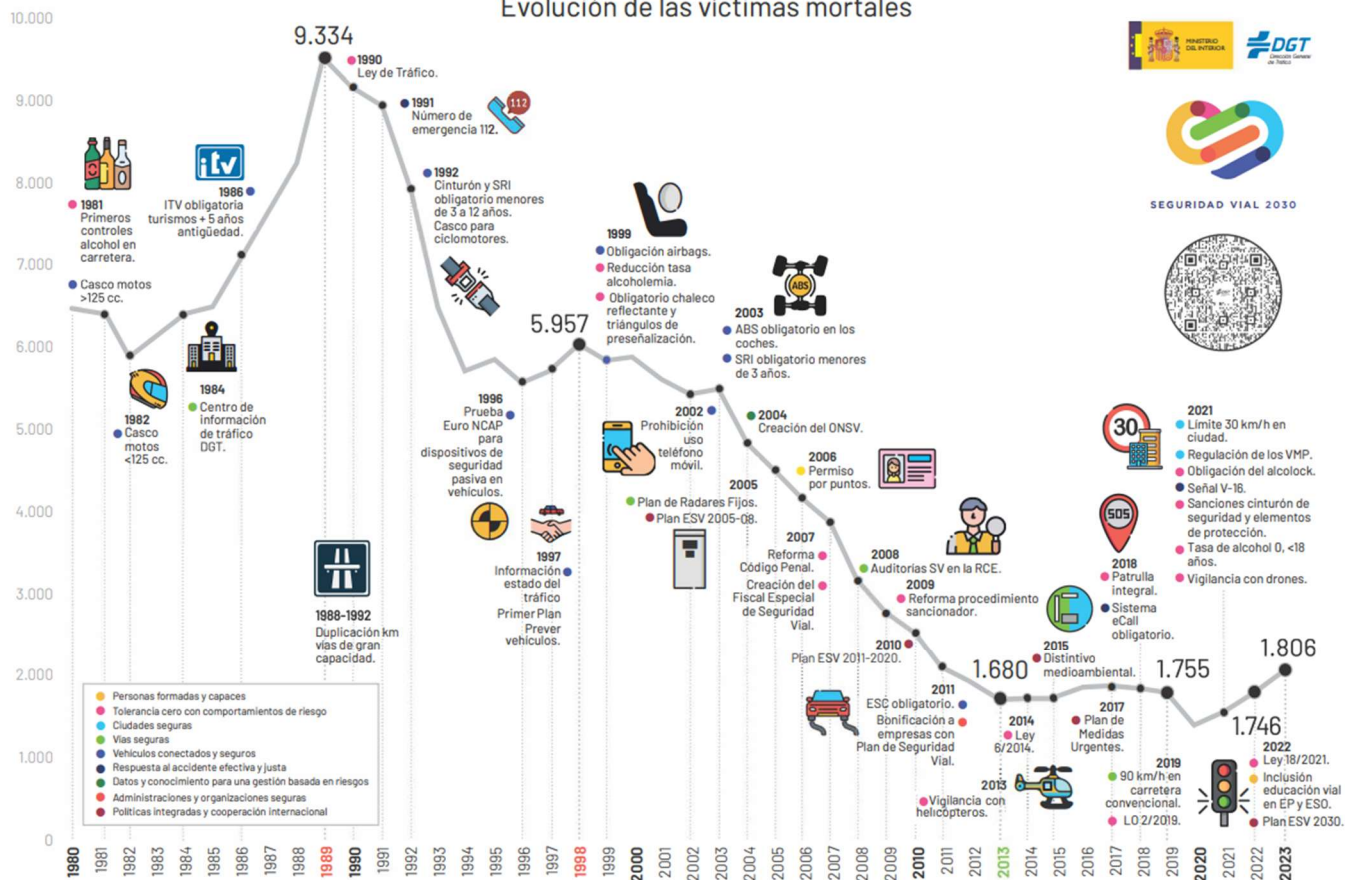


Gráfico 25. Medidas más relevantes de seguridad viaria en España (1980-2023). Evolución de las víctimas mortales. (DGT: <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/imagenes/medidas-seguridad-vial-Espana-1980-2023.pdf>)

A **Estrategia de Seguridad viaria 2030 (ESV 2030)** nace como resultado dun proceso de reflexión da Dirección Xeral de Tráfico nos tres ámbitos seguintes:

1. Avaliación da ESV 2011-2020 e da situación da seguridade viaria, a actual e a prevista.
2. Análise das estratexias e resolucións internacionais máis relevantes, para permanecer aliñados coas tendencias e as propostas máis actuais e eficientes en favor da seguridade de todas as persoas usuarias das vías públicas.
3. Proceso de reflexión compartida, no seo do Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sostible, cos principais actores da seguridade viaria, tanto das diferentes Administracións públicas competentes como da sociedade civil.

A misión da ESV 2030 é "reducir o número de sinistros de tráfico e persoas vítimas nas vías públicas de España, mediante o impulso e coordinación das accións e resultados de todos os actores implicados no ámbito da mobilidade segura". A visión da ESV 2030 é "consolidar unha cultura da mobilidade segura que nos faga avanzar no obxectivo de que ningunha persoa resulte falecida nin ferida grave por sinistros de tráfico no ano 2050, así como contribuír aos obxectivos das políticas nacionais noutros ámbitos relacionados coa mobilidade." Esta visión complementábase do seguinte modo:

- Consolidar un modelo español de Sistema Seguro, no que a persoa estea no centro do sistema e existan uns principios compartidos por responsables políticos e técnicos, e unhas solucións prácticas tamén compartidas e adaptadas á nosa realidade.
- Fomentar a integración das políticas de seguridade viaria con outras políticas relacionadas con esta, como as de mobilidade, saúde, medio ambiente, axenda urbana, igualdade de xénero, equidade, educación, seguridade laboral e industria. Esta integración pretende ser en ambos os dous sentidos: tanto aproveitar as sinerxías que outras políticas poidan achegar á seguridade viaria , como que as actuacións que se desenvolvan dentro do marco da presente Estratexia contribúan a conseguir os obxectivos marcados por outras políticas públicas. A Axenda 2030 proporciona o marco ideal para levar a cabo esta integración, que debe lograrse en todos os niveis da Administración, e que é desexable tamén en empresas e entidades privadas.
- Aliñarse cos obxectivos, políticas e recomendacións internacionais e consolidar a posición de España como un dos países máis seguros do mundo e como un referente de primeiro nivel en políticas de seguridade viaria .

Os principios da ESV 2030 categorízanse en 4 tipos:

- Esenciais:
 - Sustentabilidade.
 - Transversalidade.
 - Responsabilidade compartida.
- Comunicación:
 - Participativo.
 - Proactivo.
 - Transparente.
- Técnicos:
 - Flexible.
 - Evidencia científica.
 - Sistema Seguro.
- De xestión:
 - Gobernanza.
 - Xestión por obxectivos.

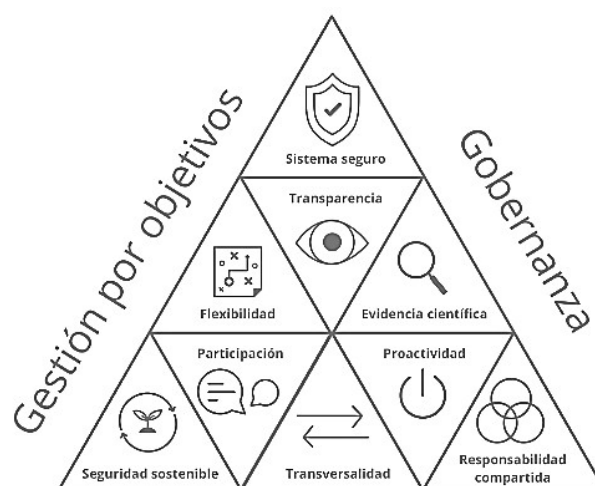


Gráfico 26. Principios sobre os que se debe sustentar o desenvolvemento da Estratexia de Seguridade Viaria 2030. (Dirección Xeral de Tráfico).

A ESV 2030 fai seus os dous grandes obxectivos mundiais e europeos:

- En 2030, reducir o número de persoas falecidas nun 50% respecto ao valor base de 2019 (1.755).
- En 2030, reducir o número de persoas gravemente feridas nun 50% respecto ao valor base de 2019 (8.613).

Establece tamén dous cadros de mando, un de obxectivos específicos de sinistralidade e outro de indicadores de seguridade. Na ESV 2030 consideráronse prioritarios **os usuarios vulnerables, as persoas maiores de 64 anos e as vías urbanas.**

A visión da Estratexia, baixo o paraugas do dereito aos cidadáns a un Sistema Seguro de Mobilidade, no que todos teñen a súa responsabilidade, apóiase en cinco valores:

- Dereitos e deberes compartidos: os usuarios e os responsables do sistema son copartícipes e cooperantes.
- Mobilidade sostible: saudable cos cidadáns e respectuosa co medio ambiente.
- Usuarios seguros: educados, formados, informados, concienciados e responsables.
- Estradas e contornas seguras: estradas deseñadas en función das capacidades humanas e tecnolóxicas.
- Vehículo seguro: protector dos usuarios.

A ESV 2030 contempla 9 liñas de actuación:

1. Persoas formadas e capaces

- 1.1. Introducir a educación viaria en educación primaria, educación secundaria e bacharelato.
- 1.2. Mellorar a formación durante o acceso ao permiso de condución.
- 1.3. Garantir a oferta educativa para persoas usuarias de bicicleta e VMP, e outros colectivos.
- 1.4. Comunicar e concienciar sobre mobilidade segura e sostible.
- 1.5. Garantir a oferta formativa para persoas con permiso de condución.
- 1.6. Mellorar os cursos para recuperar o permiso de condución.
- 1.7. Mellorar a revisión das condicións psicofísicas e introducir a intervención sanitaria para o tratamento da reincidencia.
- 1.8. Potenciar a calidade dos centros colaboradores.

2. Tolerancia cero con comportamentos de risco.

- 2.1. Aumentar o impacto da vixilancia mediante unha mellor planificación.
- 2.2. Potenciar a vixilancia das condutas de maior risco e a aplicación de novas tecnoloxías.
- 2.3. Potenciar o papel das tecnoloxías dos vehículos como instrumento para o cumprimento da norma.
- 2.4. Actualizar o marco normativo no ámbito do tráfico e a seguridade viaria.
- 2.5. Actualizar o marco penal e potenciar a loita contra os delitos do tráfico.
- 2.6. Promover o intercambio de información sobre vixencia do permiso de condución e sancións.
- 2.7. Vixiar o cumprimento da norma no transporte profesional.

3. Cidades seguras

- 3.1. Potenciar o deseño viario seguro e realizar unha xestión integral da velocidade.
- 3.2. Garantir unha accesibilidade universal.
- 3.3. Integrar a seguridade viaria noutras políticas municipais.
- 3.4. Potenciar a conectividade e a dixitalización para unha mobilidade segura.
- 3.5. Adaptar a normativa á realidade da mobilidade urbana.
- 3.6. Aumentar a seguridade en flotas públicas, concesións e autorizacións.
- 3.7. Aumentar a seguridade da distribución urbana de mercancías (DUM).

4. Vías seguras

- 4.1. Promover as solucións de deseño baseadas no sistema seguro.
- 4.2. Potenciar o uso de procedementos de xestión da seguridade das infraestruturas.
- 4.3. Avaliar o nivel de seguridade da rede viaria.

- 4.4. Potenciar a xestión do tráfico segura, sostible e intelixente.
- 4.5. Aumentar a seguridade de peóns, persoas usuarias de bicicleta e motocicleta, e persoas maiores.
- 4.6. Potenciar a avaliación das intervencións e o intercambio de boas prácticas.
- 4.7. Concienciar sobre a importancia do investimento en infraestrutura e a dotación adecuada de recursos humanos e técnicos.

5. Vehículos seguros e conectados

- 5.1. Promover novos sistemas de seguridade nos vehículos e mellorar o coñecemento das novas tecnoloxías por parte dos condutores.
- 5.2. Aumentar a seguridade do parque existente e mellorar a información dispoñible na compra de vehículo usado.
- 5.3. Aumentar o uso de equipamento de seguridade por parte de todas as persoas usuarias das vías.
- 5.4. Potenciar a conectividade e impulsar un despregamento seguro dos vehículos autónomos.
- 5.5. Minimizar as distraccións e integrar de xeito seguro as novas tecnoloxías dos vehículos.
- 5.6. Apoiar as políticas nacionais sobre vehículos e as axudas á renovación do parque.
- 5.7. Potenciar o Rexistro Xeral de Vehículos.
- 5.8. Potenciar os seguros dos vehículos como instrumento da política de seguridade viaria.

6. Resposta ao sinistro efectiva e xusta

- 6.1. Reducir os tempos de atención e mellorar a asistencia en caso de sinistros.
- 6.2. Mellorar a atención médica e psicolóxica integral ás vítimas de sinistros.
- 6.3. Garantir os dereitos das vítimas do tráfico.
- 6.4. Mellorar o coñecemento do impacto dos sinistros sobre a saúde.

7. Datos e coñecemento para unha xestión baseada en riscos.

- 7.1. Mellorar os datos sobre sinistros de tráfico.
- 7.2. Dispoñer de mellores datos sobre a mobilidade de diferentes medios de desprazamento e colectivos.
- 7.3. Aumentar a dispoñibilidade de datos abertos sobre tráfico e seguridade viaria.
- 7.4. Investigar en profundidade mostras de sinistros de tráfico.
- 7.5. Integrar as técnicas de big data nas análises de seguridade viaria.
- 7.6. Obter e monitorizar indicadores relacionados co comportamento das persoas, a seguridade dos vehículos e a infraestrutura, e a atención post accidente.
- 7.7. Potenciar a investigación en seguridade viaria.

8. Administracións, empresas e organizacións seguras

- 8.1. Promover os plans de mobilidade segura e sostible en Administracións Públicas e empresas.
- 8.2. Potenciar a formación, educación e sensibilización en riscos viarios.
- 8.3. Mellorar a prevención de riscos laborais e o tratamento do accidente in itinere.
- 8.4. Promover os plans de mobilidade segura en polígonos industriais e outras áreas de especial consideración.
- 8.5. Introducir a seguridade viaria nas compras, contratos e concesións públicas e privadas.
- 8.6. Introducir a seguridade viaria nos informes de responsabilidade social corporativa.
- 8.7. Aumentar a seguridade do transporte profesional.

8.8. Potenciar a vixilancia da saúde das persoas traballadoras e os condutores profesionais.

9. Políticas integradas e cooperación internacional

9.1. Integrar a seguridade viaria con outras políticas, no marco da Axenda 2030.

9.2. Potenciar a participación en organismos e grupos de traballo internacionais, así como os proxectos de cooperación bilateral.

9.3. Potenciar o papel do Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sostible.

9.4. Potenciar a actividade en seguridade viaria das Xefaturas Provinciais de Tráfico.

9.5. Implicar na Estratexia a administracións, empresas e sociedade civil.

9.6. Capacitar nos principios e solucións do Sistema Seguro.

Para o logro destes obxectivos, as áreas estratéxicas e as súas liñas de actuación desenvolveranse en sucesivos Plans de actuación de seguridade viaria bienais, nos que se detallan as actuacións que se desenvolvesen en cada período de dous anos. Ao longo da ESV 2030 realizaranse catro Plans de actuacións: 2022-2023, 2024-2025, 2026-2027 e 2028-2029-2030. Os seus resultados documéntanse nas Memorias anuais de actividades.

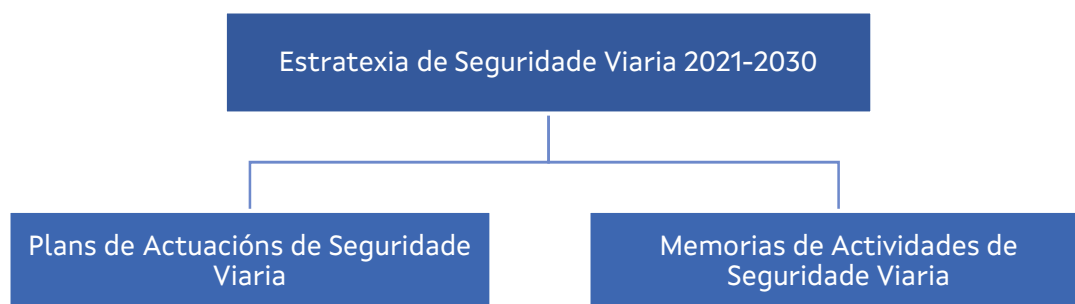


Gráfico 27. Organización da Estratexia 2030. (Dirección Xeral de Tráfico)

Durante os últimos anos desenvolvéronse en España numerosos plans de seguridade viaria por parte de administracións autonómicas e forais; tamén algunhas deputacións provinciais avanzaron neste sentido, aínda que a maioría non dispoñen actualmente dunha estratexia coordinada baseada no Sistema Seguro, que permita optimizar os esforzos para mellorar a seguridade da mobilidade nas súas redes viarias.

6. MISIÓN E VISIÓN ESTRATÉXICA

*"A **misión** do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 é reducir de forma sostida e significativa o número de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico na rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia", mediante a aplicación de medidas baseadas na evidencia, aliñadas coa Estratexia de Seguridade Viaria 2030 da Dirección Xeral de Tráfico e cos principios internacionais de Visión Cero e Sistema Seguro. Esta misión fundaméntase na protección da vida e no recoñecemento de que as persoas son vulnerables e cometen erros, polo que o sistema debe deseñarse para evitar que estes erros deriven en consecuencias irreversibles.*

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 ten como propósito consolidar un sistema viario seguro, resiliente e adaptado aos cambios nos patróns de mobilidade de Galicia, incorporando a innovación tecnolóxica, a análise avanzada de datos e a mellora continua como ferramentas esenciais para a toma de decisións e a avaliación de resultados. O Plan constitúe a continuidade natural do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025 e mantén a estrutura estratéxica do Sistema Seguro.

*A **visión** do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 é avanzar cara ao obxectivo cero falecidos e feridos graves nas estradas galegas en 2050, en liña coa Visión Cero e contribuíndo así ao obxectivo da Estratexia de Seguridade Viaria 2030 da DXT". Esta visión implica non só reducir progresivamente a sinistralidade, senón integrar a seguridade viaria como un valor esencial en todas as políticas relacionadas coa mobilidade, a sustentabilidade ambiental, a planificación territorial e a saúde pública, impulsando un sistema seguro, equitativo e orientado ao benestar de toda a cidadanía.*

7. OBXECTIVOS DO PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2026-2030.

Para establecer os obxectivos do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 tivéronse en conta as consideracións seguintes:

1. Tómanse como punto de partida os datos de sinistralidade relativos ao ano 2019. No ano 2020, como consecuencia da pandemia de COVID-19, aplicáronse diversas restricións á mobilidade que provocaron unha notable diminución dos desprazamentos e, como resultado directo, unha redución significativa no número de accidentes de tráfico. Os efectos da pandemia na mobilidade non se superaron ata 2022, cando os movementos de longo percorrido seguiron a tendencia crecente iniciada en 2013. Considérase que os datos de 2019 están menos condicionados polas alteracións de mobilidade derivadas da pandemia de COVID-19; este mesmo criterio foi aplicado pola Dirección Xeral de Tráfico na fixación de obxectivos para o período 2021-2030.

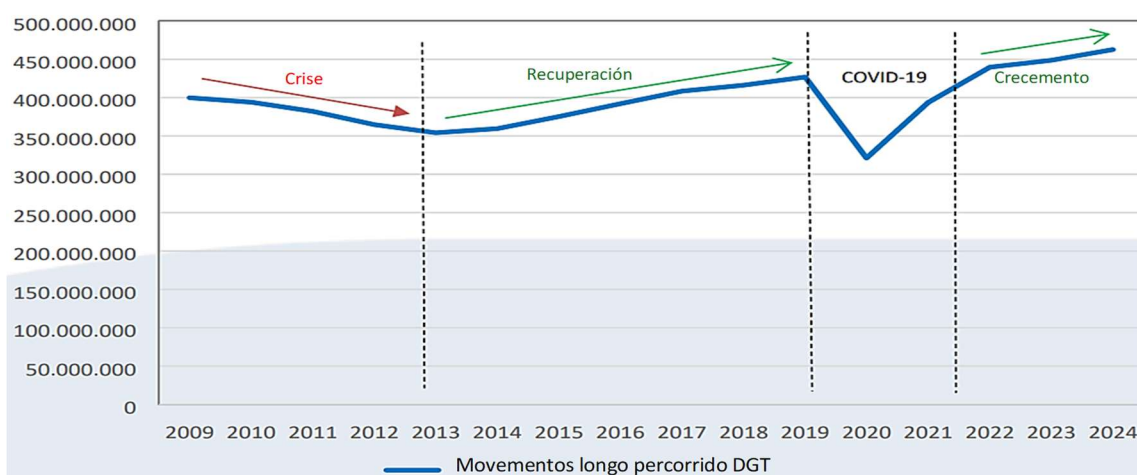


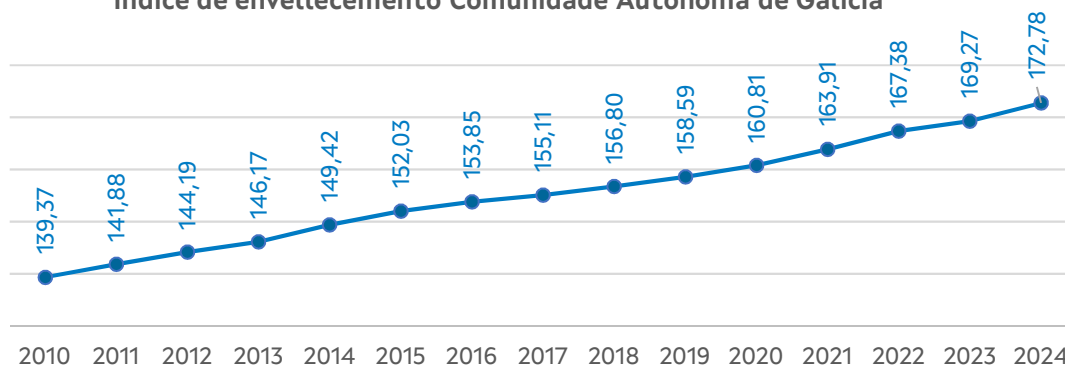
Gráfico 28. Evolución dos desprazamentos de longo percorrido rexistrados pola DXT entre 2009 e 2024. (Dirección Xeral de Tráfico)

2. O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030, do mesmo xeito que o seu predecesor, é un plan promovido pola Xunta de Galicia no que, aínda que se integran outras administracións, as competencias de actuación están limitadas, o que dificulta a capacidade para garantir resultados cuantitativos.
3. Os obxectivos expóñense de acordo coa realidade do territorio galego:
 - a) Peso elevado da rede de estradas autonómica. En Galicia hai un total de 17.593 Km de estradas pertencentes ás distintas titularidades, coa seguinte repartición:
 - Rede de estradas de titularidade do Estado (RCE): 2.375 Km (13,5% do total)
 - Rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia (RAEG) (Xunta de Galicia): 5.487 Km (31,2% do total)
 - Rede de estradas de titularidade provincial (Deputacións): 9.731 Km (55,3% do total)
 - b) Dispersión territorial. Os datos publicados polo INE en Nomenclátor (inventario oficial de entidades de poboación e asentamentos) poñen de manifesto a dispersión territorial de Galicia: contabilízanse un total de 20.872 núcleos diseminados (vivendas dispersas fóra de núcleo que non configuran un municipio nin unha entidade ou núcleo de poboación, que supón un conxunto de polo menos dez

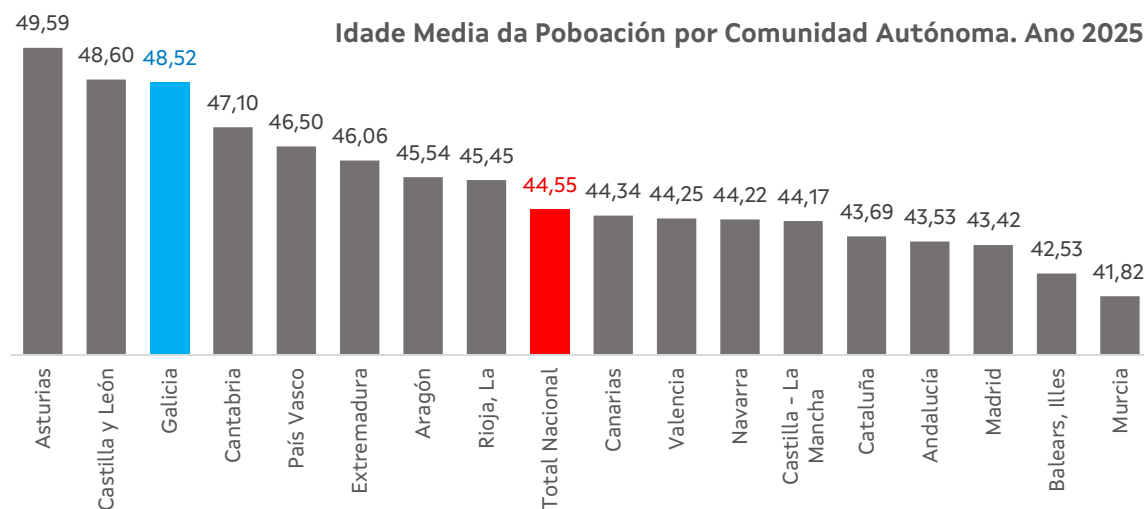
edificaci3ns), que supoñen un 32% do total de entidades de poboaci3n na Comunidade Aut3noma; este dato 3 moi superior ao doutras rexioñs como por exemplo Castela e Le3n (15%), Castela A Mancha (19%) ou Estremadura (26%). En termos comparativos, en Galicia conc3ntrase o 51% do total de n3cleos diseminados de Espa3a.

- c) Envellecemento demogr3fico. O 3ndice de envellecemento aumentou un 24% en Galicia no per3odo 2010-2024; se no 2010 hab3a uns 139 galegos de 65 ou m3is anos por cada 100 por baixo da vintena, en 2024 aumentar3n ata os 172. A idade media dos galegos pasou de 44,83 anos en 2010 a 48,52 anos en 2025, sendo unha da Comunidades Aut3nomas de Espa3a con maior idade media.

3ndice de envellecemento Comunidade Aut3noma de Galicia



Gr3fico 29. 3ndice de envellecemento da poboaci3n en Galicia. (Observatorio de Sa3de P3blica de Galicia. Conseller3a de Sanidade. Xunta de Galicia).



Gr3fico 30. Idade media da poboaci3n por Comunidade Aut3noma no ano 2025. (INE)

- Nun marco de tendencia crecente da sinistralidade a nivel nacional e internacional, o Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 al3ñase coa Estratexia de Seguridade Viaria 2030 da DXT, sendo coherente co enfoque de Sistema Seguro e Visi3n Cero.
- Galicia xa presenta taxas relativamente baixas, tanto do n3mero de falecidos como de feridos graves en comparaci3n con Espa3a. Canto menor 3 a taxa inicial, m3is dif3cil 3 lograr reduci3ns porcentuais elevadas. 3 por iso importante fixar un obxectivo de reduci3n progresivo e alcanz3bel que mante3a a al3ñaci3n estrat3xica coa Visi3n Cero, pero axustando a ambici3n cuantitativa.

En función do anterior, establécense os seguintes **tres obxectivos xerais**:

OX-1. Redución de vítimas mortais: Reducir de forma continuada o número de persoas falecidas en sinistros viarios na rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia, respecto ao ano base 2019, consolidando unha tendencia de descenso na senda da Visión Cero.

OX-2. Redución de feridos graves: Reducir de forma continuada o número de persoas feridas graves en sinistros viarios na rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia, respecto ao ano base 2019, consolidando unha tendencia de descenso na senda da Visión Cero.

OX-3. Mellora do risco relativo: Diminuír o IP e IM⁴ na rede de estradas de titularidade autonómica de Galicia, garantindo que a mellora en seguridade viaria sexa independente das variacións na mobilidade.

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 busca lograr tendencias direccionais á baixa no número de vítimas mortais e graves en accidentes de tráfico na rede autonómica interurbana galega. Así mesmo, establécense os seguintes **5 obxectivos parciais** por ámbitos prioritarios, aliñados cos establecidos na Estratexia de Seguridade Viaria 2030 da DXT:

OP1. Vías autonómicas seguras	• Reducir a sinistralidade mortal e grave en vías interurbanas e travesías. • Diminuír a incidencia e severidade dos accidentes por saídas de vía. • Diminuír a incidencia e severidade dos choques frontais e frontolaterais. • Conseguir unha redución anual de sinistralidade e vítimas no conxunto dos Treitos de Concentración de Accidentes (TCAs).
OP2. Usuarios vulnerables seguros	• Reducir o número de peóns, usuarios de VMP, ciclistas e motociclistas implicados en accidentes en vías interurbanas e travesías. • Reducir o número de peóns maiores de 65 anos implicados en atropelos • Reducir o número de falecidos e feridos graves de peóns, usuarios de VMP, ciclistas e motociclistas implicados en accidentes en vías interurbanas e travesías, segundo os diferentes grupos de idade.
OP3. Control e mitigación dos factores concorrentes	• Diminuír a presenza de velocidade inadecuada nos sinistros graves. • Reducir a incidencia do consumo de alcol e drogas nos sinistros graves. • Reducir os accidentes con vítimas asociados á sinistralidade viaria laboral.
OP4. Educación, comunicación e cultura de seguridade viaria	• Incrementar as campañas de comunicación sobre seguridade viaria • Incrementar os cursos e xornadas en seguridade viaria.
OP5. Mellora do tempo de resposta post-sinistro	• Reducir os tempos medios de resposta en emerxencias, reforzando a coordinación, protocolos, formación e tecnoloxía.

Táboa 4. Obxectivos parciais do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030. (Elaboración propia)

⁴ **IP:** Índice de Perigosidade (relación entre o número de accidentes con vítimas e o tráfico); **IM:** Índice de Mortalidade (relación entre o número de falecidos e o tráfico)

8. LIÑAS DE ACTUACIÓN, ACCIÓNS E INDICADORES

Este capítulo recolle as liñas de actuación que se van poñer en marcha no contexto do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030, co impulso das Consellerías da Xunta de Galicia e a colaboración doutras entidades e axentes sociais, co fin de alcanzar os obxectivos expostos.

Contémplanse **5 liñas de actuación** aliñadas cos obxectivos xerais e parciais do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030.

LIÑAS DE ACTUACIÓN	DESCRICIÓN	ALIÑADA CON
LA-1. Vías seguras	Actuacións de mellora da infraestrutura para reducir o risco de accidentes. Esta liña busca construír contornas que minimicen o erro humano e reduzan a gravidade dos sinistros, enfocándose en estradas que perdoan, vías acougadas, infraestruturas seguras para mobilidade activa. Obxectivo estratéxico: Redución de sinistralidade e severidade en vías interurbanas e travesías	OX-1: Redución de vítimas mortais OX-2: Redución de feridos graves OX-3: Mellora do risco relativo OP-1: Vías autonómicas seguras OP-3: Control e mitigación dos factores concorrentes
LA-2. Usuarios vulnerables seguros	Actuacións de mellora da seguridade viaria dos usuarios vulnerables. Esta liña busca construír contornas que minimicen o erro humano e reduzan a gravidade dos sinistros, enfocándose nos peóns, ciclistas e motociclistas e usuarios de VMP mediante estradas que perdoan, vías acougadas, infraestruturas seguras para mobilidade activa. Obxectivo estratéxico: Redución de sinistralidade e severidade dos sinistros con usuarios vulnerables en vías interurbanas e travesías	OX-1: Redución de vítimas mortais OX-2: Redución de feridos graves OX-3: Mellora do risco relativo OP-2: Usuarios vulnerables OP-3: Control e mitigación dos factores concorrentes
LA-3. Vehículos seguros, control e comportamentos de risco	Mellora da seguridade dos vehículos que circulan polas estradas galegas. Diminuír a frecuencia e as consecuencias dos accidentes de tráfico derivados das condutas de risco, como o exceso de velocidade, o consumo de alcol ou drogas, etc. Dirixida a garantir que os vehículos que circulan cumpren estándares de seguridade, reducindo riscos mecánicos e asegurando o cumprimento normativo. Obxectivo estratéxico: Diminuír factores concorrentes e riscos mecánicos → reducir velocidade, alcol, drogas, distraccións e mellorar cumprimento normativo	OX-1: Redución de vítimas mortais OX-2: Redución de feridos graves OX-3: Mellora do risco relativo OP-3: Control e mitigación dos factores concorrentes
LA-4. Persoas competentes e seguras	Fortalecemento das competencias, actitudes e capacidades dos usuarios da vía mediante programas de formación e educación viaria, asegurando que dispoñan dos coñecementos, habilidades e condicións físicas e psicolóxicas necesarias para unha conducción responsable. Esta liña impulsa a educación e a formación viaria en todos os grupos de poboación, promovendo un cambio cultural que incremente a capacidade individual para desprazarse de forma segura, informada e responsable.	OX-1: Redución de vítimas mortais OX-2: Redución de feridos graves OX-3: Mellora do risco relativo OP-3: Control e mitigación dos factores concorrentes OP-4: Educación, comunicación e cultura

LIÑAS DE ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	ALIÑADA CON
	<i>Obxectivo estratéxico: Incrementar a educación, a sensibilización e a cultura viaria en toda a sociedade galega → Redución de comportamentos de risco e fortalecemento da cultura preventiva.</i>	
LA-5. Resposta ao sinistro rápida e eficaz	<i>Accións destinadas a mellorar a resposta tras un accidente de tráfico, incrementando a eficacia dos servizos de emerxencia e garantindo o apoio sanitario, operativo e psicolóxico necesario para reducir as consecuencias do sinistro. Esta liña fortalece todo o ecosistema de atención tras o sinistro, clave no Sistema Seguro para mitigar consecuencias e salvar vidas.</i> <i>Obxectivo estratéxico: Reducir tempos de resposta, mellorar supervivencia e proporcionar apoio integral</i>	<i>OX-1: Redución de vítimas mortais</i> <i>OX-2: Redución de feridos graves</i> <i>OX-3: Mellora do risco relativo</i> <i>OP-5: Mellora do tempo de resposta postsiniestro</i>

Táboa 5. Liñas de acción do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030.

Cada **liña de actuación** desenvolverase por medio dun conxunto de accións, contemplándose un total de **52 accións**.

LIÑA DE ACTUACIÓN		ACCIÓN
Liña	Ámbito	
LA-1. Vías seguras	Xestión de Tramos de concentración de accidentes (TCA)	1.1. Plan de identificación e xestión de Tramos de Concentración de Accidentes e outras actuacións de seguridade viaria 1.2. Mellora de interseccións e accesos
	Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan	1.3. Mellora da seguridade das marxes das estradas
	Visión Cero nos choques frontais e frontolaterais	1.4. Actuacións específicas de reforzo de separación de sentidos
	Visión Cero na sinistralidade con fauna	1.5. Medidas para reducir a sinistralidade con fauna 1.6. Seguimento dos Tramos de Concentración de Accidentes con Animais (TCAAS)
	Mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes	1.7. Consideración da compoñente de seguridade viaria na planificación e ordenación do territorio 1.8. Incorporación da seguridade viaria nos proxectos de estradas 1.9. Construción de novos eixos de comunicación 1.10. Accións de conservación na rede viaria 1.11. Accións en camiños rurais: execución de obras e creación de novos camiños 1.12. Desenvolvemento de normativa e recomendacións de seguridade viaria en infraestruturas 1.13. Áreas de estacionamento seguro e protexido 1.14. Reposición e reforzo de pavimentos en zonas portuarias

LIÑA DE ACTUACIÓN		ACCIÓN
Liña	Ámbito	
LA-2. Usuarios vulnerables seguros	Peóns seguros	2.1. Construción de beirarrúas e sendas peonís 2.2. Mellora da seguridade en travesías, pasos peonís e cruces sen prioridade 2.3. Mellora da accesibilidade e seguridade das paradas de autobús 2.4. Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables – peóns 2.5. Estacións intermodais
	Ciclistas seguros	2.6. Construción de carrís bici
	Motociclistas seguros	2.7. Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreiras de seguridade
LA-3. Vehículos seguros, control e comportamentos de risco.	Mantemento adecuado	3.1. Posta en valor da inspección técnica de vehículos como instrumento de mellora da seguridade viaria
	Control	3.2. Accións de control do transporte por estrada 3.3. Accións de control do transporte por estrada - tacógrafos 3.4. Consulta pública de talleres habilitados
LA-4. Persoas competentes e seguras	Cursos, programas e accións de formación e educación viaria	4.1. Cursos de condución segura para usuarios de motocicleta 4.2. Accións formativas para traballadores do transporte público e condutores profesionais 4.3. Programa de Mobilidade Sostible e Segura – Plan Proxecta 4.4. Formación específica en seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes na estrada 4.5. Actividades de formación de seguridade viaria para empregados públicos 4.6. Programa de obtención do permiso de conducir para persoas en risco de exclusión social.
	Programas e accións de sensibilización e formación	4.7. Programa “cambio de sentido” 4.8. Xornadas técnicas sobre seguridade viaria no ámbito laboral 4.9. Sensibilización con nenos e nenas na Escola Galega de Prevención. 4.10. Charlas informativas sobre seguridade viaria en Centros Sociocomunitarios de Benestar
	Campañas e canles de comunicación e concienciación	4.11. Campañas de comunicación de seguridade viaria 4.12. Canle de difusión de seguridade viaria á cidadanía “Xanela aberta á familia” 4.13. Realización de campañas de difusión entre o persoal traballador sobre a importancia da seguridade viaria 4.14. Campañas de sensibilización en seguridade viaria dirixidas a pais e fillos 4.15. Difusión de información no Observatorio de Saúde Pública relacionada coa seguridade viaria
	Fomento da mobilidade segura	4.16. Análise da sinistralidade laboral por sinistros de tráfico no marco do Observatorio Galego de Condicións de Traballo do ISSGA (Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia) 4.17. Plan de transporte público de Galicia

LIÑA DE ACTUACIÓN		ACCIÓN
Liña	Ámbito	
LA-5. Resposta ao sinistro rápida e eficaz	Reducir os tempos de atención e mellorar a asistencia	5.1. Ampliación e mellora dos equipos dos servizos de protección civil e de bombeiros 5.2. Mellora dos equipos de intervención dos parques de bombeiros en sinistros de tráfico 5.3. Participación en proxectos para mellorar e optimizar a eficiencia e calidade nas accións sanitarias das vítimas de sinistros de tráfico 5.4. Elaboración de procedementos de actuación conxunta de primeiros intervinientes en sinistros 5.5. Optimización da resposta ante sinistros de tráfico no medio rural e urbano 5.6. Plan Galego para a atención ao paciente cun traumatismo grave (Código Trauma)
	Asistencia e apoio integral ás vítimas	5.7. Seguimento e mellora da atención prestada a través do Centro de Atención ás Emerxencias CAE 112 5.8. Asistencia psicolóxica a vítimas e familiares 5.9. Formación para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado 5.10. Axuda ás vítimas e familiares no postaccidente.

Táboa 6. Liñas de acción e accións do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030.

8.1. Liña de Acción 1: Vías seguras.

A liña de acción “LA1: Vías seguras” agrupa o conxunto de actuacións de mellora das infraestruturas orientadas a reducir o risco de accidente. Esta liña busca construír contornas que minimicen o erro humano e reduzan a gravidade dos sinistros, enfocándose en estradas que perdoan, vías acougadas, infraestruturas seguras para a mobilidade activa, etc.

A “LA1: Vías seguras” está relacionada con:

OX-1. Redución de vítimas mortais		OX-2. Redución de feridos graves		OX-3. Mellora do risco relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control e mitigación dos factores concorrentes	OP4. Educación, comunicación e cultura de seguridade viaria	OP5. Mellora do tempo de resposta post-sinistro

Sendo o seu obxectivo estratéxico a redución da sinistralidade e severidade dos accidentes en vías interurbanas e travesías

As accións contidas nesta liña de acción agrúpanse nos seguintes ámbitos:

- Xestión de Tramos de concentración de accidentes (TCA)
- Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan
- Visión Cero nos choques frontais e frontolaterais
- Visión Cero na sinistralidade con fauna
- Mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes

8.1.1. *Ámbito: Xestión de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)*

ACCION 1.1.- Plan de identificación e xestión de Tramos de Concentración de Accidentes e outras accións de seguridade viaria	
DESCRICIÓN: Identificación e seguimento anual dos tramos de concentración de accidentes (TCA) e treitos de alto potencial de mellora (TAPM) na rede autonómica de estradas (RAEG), con identificación da problemática que presenta cada tramo. En cada TCA analízanse todas as circunstancias e factores que o caracterizan. Accións executadas de mellora da seguridade na zona de circulación en tramos de estradas autonómicas.	OBXECTIVO GLOBAL: Mellorar a seguridade de TCA, TAPM.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: Reducir a sinistralidade en TCA, TAPM.
	RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: € investidos en accións de mellora da seguridade viaria - Km de accións de mellora da seguridade viaria nos TCA e TAPM. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Nº de accidentes ocorridos en emprazamentos singulares. - Evolución do grao de lesividade das vítimas de accidentes ocorridos en emprazamentos singulares

ACCION 1.2.- Mellora de interseccións e accesos	
DESCRICIÓN: Definición de condicións técnicas, intervención e avaliación de accións específicas de mellora en interseccións e accesos na rede autonómica de estradas (RAEG)	OBXECTIVO GLOBAL: Mellorar a seguridade de emprazamentos singulares da rede, como son as interseccións e accesos.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: Reducir a sinistralidade en emprazamentos singulares (interseccións e accesos).
	RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de interseccións e accesos mellorados. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Nº de accidentes ocorridos en interseccións. - Evolución do grao de lesividade das vítimas de accidentes ocorridos en interseccións.

8.1.2. *Ámbito: Visión Cero na sinistralidade por saída de vía: estradas que perdoan*

ACCION 1.3. Mellora da seguridade das marxes das estradas	
DESCRICIÓN: Identificación de tramos prioritarios de actuación para o tratamento de marxes na rede autonómica de estradas (RAEG).	OBXECTIVO GLOBAL: Redución do 15% dos falecidos e feridos graves por saídas de vía.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO:--
	RESPONSABLES: Administracións titulares de estradas.

ACCION 1.3. Mellora da seguridade das marxes das estradas	
Actuacións de mellora da seguridade viaria en marxes de estrada para eliminar obstáculos potencialmente perigosos en caso de saída de vía.	• Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Km de cunetas de seguridade executadas. • Nº de salvacunetas retiradas ou protexidas. • ml de nova barreira instalada. • ml de barreira innecesaria eliminada ou existente retranqueada. • Ud de bifurcación mellorada. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº accidentes/ano por saída de vía. • Nº de falecidos e graves /ano por saída de vía.

8.1.3. *Ámbito: Visión Cero nos choques frontais e frontolaterais.*

ACCION 1.4.- Actuacións específicas de reforzo de separación de sentidos	
DESCRICIÓN: Co fin de reducir a sinistralidade frontal e frontolateral en estradas convencionais na rede autonómica de estradas (RAEG), reforzarase a separación de sentidos mediante elementos físicos, reforzo da pintura da marca viaria central, utilización de marcas resaltadas ou fresadas, pintado de banda central ou elementos de balizamento.	OBXECTIVO GLOBAL: • Redución do número de choques frontais e frontolaterais, así como invasións do sentido contrario. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Mellorar a accesibilidade, mobilidade e seguridade viaria na Comunidade Autónoma.
	RESPONSABLES: • Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Km de actuación. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº de accidentes/ano choque frontal. • Nº de accidentes/ano choque frontolateral. • Nº de falecidos e graves /ano choque frontal. • Nº de falecidos e graves /ano choque frontolateral.

8.1.4. *Ámbito: Visión Cero na sinistralidade con fauna*

ACCION 1.5.- Medidas para reducir a sinistralidade con fauna	
DESCRICIÓN: A frecuente irrupción de animais silvestres na calzada xera sinistros moi frecuentes polo seu atropelo, no conxunto das vías de Galicia, en xeral con consecuencias non moi graves en termos de falecidos e feridos. Neste sentido, co obxectivo de evitar a presenza de animais na calzada, cando se	OBXECTIVO GLOBAL: • Diminución do número de accidentes provocados por irrupción de animais na calzada. OBXECTIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Patrimonio Natural – Consellería de Medio Ambiente e Cambio Climático. COLABORADOR: • Federación Galega de Caza (cursos específicos de prevención de sinistralidade asociada á caza)

ACCION 1.5.- Medidas para reducir a sinistralidade con fauna	
organicen batidas de caza evitarse que os animais fuxan cara ás vías, e desenvolveranse manuais de boas prácticas e cursos específicos para previr a sinistralidade asociada a actividades de caza.	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de batidas de caza • Nº de manuais de boas prácticas elaborados • Nº de cursos sobre seguridade na caza e primeiros auxilios INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Evolución de sinistros con vítimas e sen vítimas con implicación de fauna silvestre.

ACCION 1.6- Seguimento dos Tramos de Concentración de Accidentes con Animais (TCAAS)	
DESCRICIÓN: Realizarase o seguimento dos tramos con alta concentración de accidentes nos que se viron involucrados animais que irrompen na calzada. Avaliaranse as accións necesarias para intentar diminuír estes sinistros, reforzando o valado perimetral onde sexa preciso ou implementando outras solucións como rozas nos laterais das estradas autonómicas.	OBXECTIVO GLOBAL: • Diminución do número de accidentes provocados por irrupción de animal en calzada. OBXECTIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de atropelos de animais na rede autonómica de estradas. • Nº Km de TCAAs. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Evolución de sinistros con vítimas e sen vítimas con implicación de fauna.

8.1.5. *Ámbito: Mellora da infraestrutura desde a perspectiva da prevención de accidentes*

ACCION 1.7.- Consideración do compoñente de seguridade viaria na planificación e ordenación do territorio	
DESCRICIÓN: No contexto de Sistema Seguro, resulta fundamental incorporar os criterios de seguridade viaria desde a fase de planificación; así, o obxectivo desta medida é valorar a seguridade viaria na redacción de informes de planeamento e ordenación do territorio nas estradas autonómicas.	OBXECTIVO GLOBAL: • Incluír a perspectiva da seguridade viaria desde a fase de planificación. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Inclusión da perspectiva da seguridade viaria en todos os documentos de planificación e ordenación do territorio.
	RESPONSABLES: • Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de informes emitidos. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 1.8.- Incorporación da seguridade viaria nos proxectos de estradas	
DESCRICIÓN: Consideración do aspecto de seguridade viaria nos proxectos construtivos de estradas autonómicas, en forma de anexo de seguridade viaria.	OBXECTIVO GLOBAL: Incluír a perspectiva da seguridade viaria desde a etapa preliminar dun proxecto.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: Rexistrar o número de proxectos que inclúen un anexo de seguridade viaria.
	RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: Nº de proxectos construtivos que inclúen un anexo de seguridade viaria. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --
ACCION 1.9.- Construción de novos eixos de comunicación	
DESCRICIÓN: Esta acción prevé a extensión da rede viaria autonómica a través da creación de novos tramos, que responden a criterios sociais e de accesibilidade, executados priorizando a seguridade de todos os usuarios, e tendo en conta todas as consideracións ambientais necesarias.	OBXECTIVO GLOBAL: Mellorar a accesibilidade, mobilidade e seguridade viaria na Comunidade Autónoma.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: Redución do número de accidentes e vítimas na rede.
	RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Km de novas vías construídas. - Km de travesías que se evitan coa construción dunha nova estrada. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Nº accidentes/ano nas travesías alternativas ao novo itinerario.
ACCION 1.10.- Accións de conservación na rede viaria	
DESCRICIÓN: Seguimento dos traballos de conservación ordinaria (por exemplo, a limpeza de calzada, a colocación e cambio de sinais, etc.) e extraordinaria (asfaltado con mesturas bituminosas en capas de rodadura) da rede viaria autonómica, desde a perspectiva da seguridade viaria.	OBXECTIVO GLOBAL: Mellorar o estado de conservación da rede viaria, para a mellora da seguridade viaria e a vialidade.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: Análise da eficacia das actuacións de conservación.
	RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: € de contratos de conservación e vialidade invernal. € en accións de reforzo de firme. - Nº de sinais repostos. - Km de marcas viarias repintadas. - Nº de inspeccións principais das obras de paso. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Evolución anual do número de accidentes.

ACCION 1.11. - Accións en camiños rurais: execución de obras e creación de novos camiños

DESCRICIÓN: Execución de accións para mellorar a seguridade viaria nos camiños rurais, mediante a execución de obras neles e a apertura de novos camiños, resultantes de procesos de reestruturación parcelaria, co fin de crear unha rede de camiños consolidada, segura, accesible e continua.	OBXECTIVO GLOBAL: • Diminuír o número de sinistros nos camiños rurais, mellorando as condicións de circulación por eles. OBXECTIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural e Axencia Galega de Desenvolvemento Rural (AGADER) - Consellería do Medio Rural. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Km de camiños rurais construídos e/ou mellorados • Nº de camiños rurais construídos e/ou mellorados INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 1.12.- Desenvolvemento de normativa e recomendacións de seguridade viaria en infraestruturas

DESCRICIÓN: Continuar impulsando o desenvolvemento de normativas e recomendacións sobre temas de especial relevancia que demanden atención específica. O desenvolvemento da normativa de accesos, de sistemas de protección de motociclistas ou a trasposición da Directiva 2019/1936 de seguridade nas infraestruturas viarias, son exemplos de resposta da administración neste sentido.	OBXECTIVO GLOBAL: • Consegui o máximo nivel de seguridade nas estradas. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Adaptar a normativa de estradas á realidade da rede viaria de Galicia. RESPONSABLES: • Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI - Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de normativas / recomendacións aprobadas. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 1.13- Áreas de estacionamento seguro e protexido

DESCRICIÓN: Establecer zonas de estacionamento seguras, especificamente deseñadas para vehículos pesados, facilitando aos condutores o acceso a aparcamentos seguros, nos que poidan descansar con seguridade e dispoñer de instalacións idóneas e dos servizos precisos, permitindo tamén a mobilidade das persoas de forma separada e segura.	OBXECTIVO GLOBAL: • Mellorar a accesibilidade, mobilidade e seguridade viaria na Comunidade Autónoma. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Reducir a exposición ao risco derivada de estacionamento improvisados, paradas en beiravías • Facilitar o descanso dos condutores en contornas seguras. RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de prazas para vehículos pesados en aparcadoiros seguros e protexidos. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 1.14- Reposición e reforzo de pavimentos en zonas portuarias	
DESCRICIÓN: Esta acción prevé os traballos de reposición e reforzo de pavimentos en zonas portuarias, desde a perspectiva da seguridade viaria.	OBXECTIVO GLOBAL: • Mellorar o estado de conservación da rede viaria, para a mellora da seguridade viaria.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Análise da eficacia das actuacións de conservación.
	RESPONSABLES: • Portos de Galicia – Consellería do Mar
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • € investidos en reposición e reforzo de pavimentos en zonas portuarias. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

8.2. Liña de Acción 2: Usuarios vulnerables seguros

A liña de acción “LA2:Usuarios vulnerables seguros” agrupa o conxunto de actuacións de mellora da seguridade viaria dos usuarios vulnerables. Esta liña busca construír contornas que minimicen o erro humano e reduzan a gravidade dos sinistros, enfocándose nos peóns, ciclistas e motociclistas mediante estradas que perdoan, vías acougadas e infraestruturas seguras para mobilidade activa.

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

OX-1. Redución de vítimas mortais		OX-2. Redución de feridos graves		OX-3. Mellora do risco relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control e mitigación dos factores concorrentes	OP4. Educación, comunicación e cultura de seguridade viaria	OP5. Mellora do tempo de resposta post-sinistro

Sendo o seu obxectivo estratéxico a redución da sinistralidade e severidade dos accidentes con usuarios vulnerables implicados en vías interurbanas e travesías.

As accións contidas nesta liña de acción agrúpanse nos seguintes ámbitos:

- Peóns seguros
- Ciclistas seguros
- Motociclistas seguros

8.2.1. Ámbito: Peóns seguros

ACCION 2.1. - Construción de beirarrúas e sendas peonís	
DESCRICIÓN: O patrón de mobilidade nas vías públicas galegas, particularmente na contorna rural, rexistra unha notable presenza de peóns. Proseguirase a construción de sendas e beirarrúas peonís nas estradas autonómicas, para evitar que os peóns vaian pola calzada.	OBXECTIVO GLOBAL: • Garantir a mellora da seguridade dos peóns, especialmente nos desprazamentos na contorna rural, travesías e periurbano.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Aumentar progresivamente o número de quilómetros de beirarrúas e sendas peonís seguras.
	RESPONSABLES: • Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: --

ACCION 2.1. - Construción de beirarrúas e sendas peonís

	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Km de beirarrúas e sendas peonís construídas. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Nº de peóns atropelados nas vías interurbanas e urbanas.
--	--

ACCION 2.2.- Mellora da seguridade en travesías, pasos peonís e cruces sen prioridade

DESCRIPCIÓN: Contempla a realización de actuacións de mellora da seguridade nas travesías, enfocadas en aumentar a seguridade dos usuarios vulnerables, mediante medidas de mellora da percepción da contorna, acougado do tráfico, restrición do aparcamento nas proximidades dos cruzamentos peonís, iluminación en pasos peonís e outras zonas singulares, etc. Así mesmo, analizarase a seguridade dos cruzamentos de calzada sen prioridade.	OBXECTIVO GLOBAL: - Garantir a mellora da seguridade dos peóns, especialmente nos desprazamentos na contorna rural, travesías e periurbano. OBXECTIVO ESPECÍFICO: - Contribuír á redución do número de peóns atropelados en vías interurbanas e travesías. RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) - Concellos. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de accións realizadas. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Nº de peóns atropelados nas vías interurbanas e urbanas.

ACCION 2.3.- Mellora da accesibilidade e seguridade das paradas de autobús

DESCRIPCIÓN: Co fin de mellorar a seguridade dos usuarios vulnerables e garantir a accesibilidade aos modos de transporte colectivo coas máximas condicións de seguridade, continuarase coa mellora das paradas de autobús e das súas marquesiñas.	OBXECTIVO GLOBAL: - Mellora da seguridade dos usuarios do transporte colectivo. OBXECTIVO ESPECÍFICO: - Contribuír á redución do número de peóns atropelados en vías interurbanas e travesías. RESPONSABLES: - Administracións titulares de estradas. - Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) - Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: - Nº de marquesiñas subministradas/instaladas - Nº de paradas de autobús melloradas INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: - Peóns atropelados usuarios de transporte colectivo.

ACCION 2.4.- Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables, tales como peóns.

DESCRIPCIÓN: A visibilidade máxima dos usuarios vulnerables na vía pública é esencial para previr a ocorrencia de sinistros graves. A provisión de elementos reflectores facilita a	OBXECTIVO GLOBAL: - Garantir a mellora da seguridade dos peóns, especialmente nos desprazamentos na contorna rural, travesías e periurbano. OBXECTIVO ESPECÍFICO: - Contribuír á redución do número de peóns atropelados en vías interurbanas e travesías.
---	--

ACCION 2.4.- Repartición de elementos reflectores para usuarios vulnerables, tales como peóns.	
súa visibilidade, especialmente durante a noite ou baixo condicións meteorolóxicas adversas. O seu uso está pensado para todo tipo de usuarios, especialmente para os de maior risco como os nenos, persoas maiores, usuarios con capacidades diferentes, etc., así como a usuarios de VMP e grupos específicos como os peregrinos.	RESPONSABLES:
	• Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR:
	• Agrupación de Tráfico da Garda Civil. • Policía locais. • Protección Civil.
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• Nº de elementos reflectores repartidos
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO:
	• Nº de peóns atropelados nas estradas e zonas sen iluminar.

ACCION 2.5.- Estacións intermodais	
DESCRICIÓN:	OBXECTIVO GLOBAL:
Co fin de fomentar o uso do transporte público e garantir a accesibilidade e a combinación de diferentes medios de transporte, (autobús, tren, bicicleta, etc), desenvolveranse novas estacións de autobús e paradas intermodais.	• Mellora da seguridade dos usuarios do transporte colectivo.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO:
	• Contribuír á redución do número de peóns atropelados.
	RESPONSABLES:
	• Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes.
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• Nº de estacións de autobús novas • Nº de paradas intermodais novas
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO:
	• Peóns atropelados usuarios de transporte colectivo.

8.2.2. *Ámbito: Ciclistas seguros*

ACCION 2.6.- Construción de carrís bici	
DESCRICIÓN:	OBXECTIVO GLOBAL:
Ante o continuo crecemento do tráfico ciclista e de VMP nas vías públicas de Galicia, resulta prioritario garantir a máxima seguridade para estes usuarios. Aínda que é preciso considerar os diferentes tipos de ciclistas que utilizan a rede viaria (como medio de transporte, por lecer, por deporte), a construción de carrís bici contribúe a facer máis seguros os desprazamentos destes usuarios, fomentando o desprazamento nas máximas condicións de seguridade.	• Garantir a mellora da seguridade dos ciclistas.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO:
	• Aumentar o número de quilómetros de vías ciclistas dispoñibles.
	RESPONSABLES:
	• Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) • Concellos.
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• Km de carrís bici construídos.
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO:
	• Número de ciclistas atropelados nas vías interurbanas e urbanas.

8.2.3. *Ámbito: Motociclistas seguros*

ACCION 2.7.- Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreiras de seguridad	
DESCRIPCIÓN: Garantir a seguridade dos usuarios vulnerables, especialmente os motociclistas, en caso de saídas de vía é unha prioridade. Por este motivo, durante o período 2026-2030 continuarán as iniciativas dirixidas a dotar de sistemas de protección de motociclistas ás barreiras de seguridade nos emprazamentos nos que sexa necesario.	OBXECTIVO GLOBAL: • Reducir o número de motociclistas involucrados en sinistros en vías interurbanas e travesías.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Reducir a lesividade dos posibles sinistros nos que os motociclistas impacten con barreiras de seguridade.
	RESPONSABLES: • Administracións titulares de estradas. • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Metros de Sistema de Protección de Motociclistas instalados. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Motociclistas falecidos ou feridos graves por impacto contra barreira de seguridade.

8.3. Liña de Acción 3: Vehículos seguros, control e comportamentos de risco.

A liña de acción “LA3: Vehículos seguros, control e comportamentos de risco” agrupa o conxunto de actuacións orientadas a mellorar a seguridade dos vehículos que circulan pola estradas galegas e evitar comportamentos de risco. O fin desta liña é diminuír a frecuencia e as consecuencias dos accidentes de tráfico derivados das condutas de risco, como o exceso de velocidade, o consumo de alcol ou drogas, etc, así como, garantir que os vehículos que circulan polas vías galegas cumpran cos estándares de seguridade, reducindo os riscos mecánicos e asegurando o cumprimento normativo.

A “LA3: Vehículos seguros, control e comportamentos de risco” está relacionada con:

OX-1. Redución de vítimas mortais		OX-2. Redución de feridos graves	OX-3. Mellora do risco relativo	
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control e mitigación dos factores concorrentes	OP4. Educación, comunicación e cultura de seguridade viaria	OP5. Mellora do tempo de resposta post-sinistro

Sendo o seu obxectivo estratéxico a redución dos factores concorrentes e os riscos mecánicos → reducir velocidade, alcol, drogas, distraccións e mellorar cumprimento normativo.

As accións contidas nesta liña de acción agrúpanse nos seguintes ámbitos:

- Mantemento adecuado.
- Control.

8.3.1. *Ámbito: Mantemento adecuado.*

ACCION 3.1.- Posta en valor da inspección técnica de vehículos como instrumento de mellora da seguridade viaria	
DESCRICIÓN: Elaboración e difusión de estatísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos, nas que se poña de manifesto a importancia do óptimo mantemento dos vehículos para unhas mellores condicións de seguridade no contexto do "Sistema Seguro".	OBXECTIVO GLOBAL: • Consegir un maior coñecemento do estado do parque como un dos factores que inflúen na seguridade viaria.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Consegir un 100% de presentación á Inspección Técnica de Vehículos
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Estratexia Industrial e Solo Empresarial – Consellería de Economía e Industria
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Porcentaxe de vehículos recollidos na estatística. • Nº de informes anuais INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Evolución da aparición de defectos no vehículo como factor conconrente de sinistros

8.3.2. *Ámbito: Control*

ACCION 3.2.- Accións de control do transporte por estrada	
DESCRICIÓN: As accións de control do transporte por estrada, tanto de viaxantes como de mercancías, céntranse no respecto dos tempos de condución e no uso do tacógrafo, así como nos posibles excesos de peso, a correcta estiba da carga e os cursos de capacitación profesional de condutores (CAP).	OBXECTIVO GLOBAL: • Consegir que o transporte de viaxantes e mercancías desenvólvese nas máximas condicións de seguridade
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Comprobar o cumprimento das normas no transporte profesional
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Mobilidade – Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de xornadas controladas en tempos de condución e descanso e utilización do tacógrafo mediante control en empresas. • Nº de vehículos controlados en controis de exceso de peso. • Nº de infraccións detectadas en canto aos tempos de condución e descanso. • Nº de infraccións detectadas en termos de exceso de peso • Nº de infraccións detectadas por falta ou deficiencias na autorización de transporte • Nº de cursos CAP controlados. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº de sinistros e vítimas no transporte colectivo de viaxantes e mercancías

ACCION 3.3.- Accións de control do transporte por estrada – tacógrafos	
DESCRICIÓN: Con vistas a permitir a correcta comprobación do funcionamento	OBXECTIVO GLOBAL: • Consegir que o transporte de viaxantes e mercancías se desenvolva nas máximas condicións de seguridade.

ACCION 3.3.- Acci3ns de control do transporte por estrada – tac3grafos	
dos tac3grafos, comprobaranse as redes de centros de instalaci3n e verificaci3n de tac3grafos dixitais.	OBXECTIVO ESPEC3FICO:
	• Comprobar o cumprimento das normas no transporte profesional en relaci3n ao uso correcto do tac3grafo.
	RESPONSABLES:
	• Direcci3n Xeral de Estratexia Industrial e Solo Empresarial – Consellería de Economía e Industria
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• N3 de talleres oficiais nos que se pode realizar a instalaci3n e verificaci3n de tac3grafos dixitais.
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO:
	• N3 de sinistros e v3ctimas no transporte colectivo de viaxantes e mercancías.

ACCION 3.4.- Consulta p3blica de talleres habilitados	
DESCRICI3N:	OBXECTIVO GLOBAL:
Xeraci3n do servizo de consulta p3blica dos talleres de reparaci3n de veh3culos, que permite aos cidad3ns comprobar se o taller ao que van levar o veh3culo est3 correctamente habilitado.	• Contribu3r a mellorar a seguridade do parque de veh3culos.
	OBXECTIVO ESPEC3FICO: --
	RESPONSABLES:
	• Direcci3n Xeral de Estratexia Industrial e Solo Empresarial – Consellería de Economía e Industria.
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• N3 de consultas realizadas
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

8.4. Liña de Acci3n 4: Persoas competentes e seguras

A liña de acci3n “LA4: Persoas competentes e seguras” agrupa o conxunto de actuacións enfocadas a lograr o fortalecemento das competencias, actitudes e capacidades dos usuarios da v3a mediante programas de formaci3n e educaci3n viaria, asegurando que dispoñan dos coñecementos, habilidades e condici3ns f3sicas e psicol3xicas necesarias para unha conduci3n responsable. Esta liña impulsa a educaci3n e a formaci3n viaria en todos os grupos de poboaci3n, promovendo un cambio cultural que incremente a capacidade individual para desprazarse de forma segura, informada e responsable.

A “LA4: Persoas competente e seguras” est3 relacionada con:

OX-1. Reduci3n de v3ctimas mortais		OX-2. Reduci3n de feridos graves		OX-3. Mellora do risco relativo
OP1. V3as auton3micas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control e mitigaci3n dos factores concorrentes	OP4. Educaci3n, comunicaci3n e cultura de seguridade viaria	OP5. Mellora do tempo de resposta post-sinistro

O seu obxectivo estrat3xico 3 incrementa a educaci3n, a sensibilizaci3n e a cultura viaria en toda a sociedade galega para as3, reducir os comportamentos de risco e fortalecer a cultura preventiva.

As acci3ns contidas nesta liña de acci3n agr3panse nos seguintes 3mbitos:

- Cursos, programas e acci3ns de formaci3n e educaci3n viaria.

- Programas e accións de sensibilización e formación.
- Campañas e canles de comunicación e concienciación.
- Fomento da mobilidade segura.

8.4.1. *Ámbito: Cursos, programas e accións de formación e educación viaria.*

ACCION 4.1. Cursos de condución segura para usuarios de motocicleta	
DESCRICIÓN: A mellora de aptitudes e actitudes entre os motociclistas na condución resulta esencial para reducir as cifras de sinistralidade destes usuarios vulnerables. A Xunta de Galicia foi pioneira na organización destes cursos, que contan cun alto grao de demanda e satisfacción por parte dos participantes.	OBXECTIVO GLOBAL: • Conseguir que o previsible aumento da mobilidade motociclista en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves. • Reducir o número de motociclistas involucrados en sinistros en vías interurbanas e travesías. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Mellorar as aptitudes dos usuarios de motocicleta para conseguir unha mobilidade máis segura. RESPONSABLES: • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas) COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de cursos de condución segura para usuarios de motocicleta • Nº de usuarios de motocicleta formados. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº de motociclistas falecidos, feridos graves ou feridos leves en sinistros de tráfico en vías interurbanas e urbanas.

ACCION 4.2. Accións formativas para traballadores do transporte público e condutores profesionais	
DESCRICIÓN: No contexto da mellora da formación viaria laboral, realizaranse cursos de formación a condutores de transporte público e outros condutores profesionais, facendo fincapé nas condutas de risco, posibles infraccións e outros aspectos de interese para reducir as cifras de sinistralidade deste colectivo.	OBXECTIVO GLOBAL: • Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral OBXECTIVO ESPECÍFICO
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de centros autorizados para a formación do CAP. • Nº de persoas formadas. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral de condutores profesionais.

ACCION 4.3. Programa de Mobilidade Sostible e Segura – Plan Proxecta	
DESCRICIÓN: Programa para a promoción da mobilidade segura e sostible entre o alumnado e a comunidade educativa que consiste en desenvolver un proxecto relacionado cos cambios nos	OBXECTIVO GLOBAL: • Promover modos de mobilidade sostibles e seguros para toda a sociedade, adaptados ao contexto viario en que vive o alumnado. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Introducir a educación viaria na escola cunha finalidade transformadora que cuestione os modos de mobilidade imperantes e que favoreza a participación do alumnado na elaboración de propostas de mellora que

ACCION 4.3. Programa de Mobilidade Sostible e Segura – Plan Proxecta	
hábitos de desprazamentos cara a modelos máis seguros, activos e sostibles. Proponse a incorporación de accións, actividades, talleres, etc, que, de xeito práctico, contribúan á creación destes novos hábitos e á creación de valores seguros como peóns, ciclistas ou usuarios dos diferentes medios de transporte.	garantan a súa seguridade nos seus desprazamentos e, sobre todo, que promovan modos de mobilidade máis saudables para toda a comunidade.
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Ordenación e Innovación Educativa – Consellería de Educación, Ciencia, Universidades e FP.
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de centros participantes. • N° de docentes participantes. • N° de docentes certificados. • N° de alumnos participantes. • N° de proxectos recoñecidos como boa práctica. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Evolución da sinistralidade e vítimas entre a poboación infantil e xuvenil.

ACCION 4.4. Formación específica en seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes na estrada	
DESCRICIÓN: Actividades formativas dirixidas ao voluntariado de protección civil e profesionais de emerxencias que permita unha mellor actuación nas intervencións en accidentes de tráfico.	OBXECTIVO GLOBAL: • Mellorar a atención das vítimas en accidentes de tráfico.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP) - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de cursos • N° de participantes INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 4.5. Actividades de formación de seguridade viaria para empregados públicos	
DESCRICIÓN: Dentro das actividades de formación continua para o persoal ao servizo da Administración Xeral da Comunidade Autónoma de Galicia que organiza a Escola Galega de Administración Pública (EGAP), hai cursos relacionados co tráfico e a seguridade viaria.	OBXECTIVO GLOBAL: • Redución dos accidentes de tráfico sufridos polo persoal empregado público no exercicio das súas funcións.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Reducir os accidentes nos desprazamentos dos empregados públicos.
	RESPONSABLES: • Escola Galega de Administración Pública (EGAP) - Consellería de Facenda e Administración Pública.
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de actividades formativas impartidas (total de edicións) • N° de horas de formación impartidas • N° de alumnado formado INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • % de redución da sinistralidade da Administración autonómica

ACCION 4.6. Programa de obtención do permiso de conducir para persoas en risco de exclusión social	
DESCRIPCIÓN: Actividade especificamente desenvolvida para persoas en risco de exclusión social, a realizar por entidades locais ou entidades de iniciativa social, co apoio económico da Xunta de Galicia. Coa obtención do permiso de conducir, xéranse novas oportunidades de inserción laboral e social, aproveitando para concienciar e sensibilizar en materia de seguridade viaria.	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumento da concienciación da cidadanía en materia de seguridade viaria OBXECTIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Inclusión Social - Consellería de Política Social a Igualdade COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de participantes no programa INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

8.4.2. *Ámbito: Programas e accións de sensibilización e formación*

ACCION 4.7. Programa "Cambio de Sentido"	
DESCRIPCIÓN: Programa de periodicidade continua dirixido aos mozos que se están sacando o carné de conducir. Técnicos en drogodependencias imparten charlas para sensibilizalos sobre os perigos de mesturar consumo de alcol e condución.	OBXECTIVO GLOBAL: • Reducir o número de accidentes de condutores noveis mediante a promoción dunha vida saudable e unha educación para a saúde, informando e sensibilizando aos aspirantes na obtención do carné de conducir, sobre os riscos que trae o consumo de alcol e a condución. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Reducir a representatividade do consumo de alcol ou drogas como factor concorrente en vítimas de sinistros.
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Saúde Pública - Consellería de Sanidade. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de persoas asistentes. • Nº de horas empregadas INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Evolución da sinistralidade e vítimas entre a poboación moza.

ACCION 4.8. - Xornadas técnicas sobre seguridade viaria no ámbito laboral	
DESCRIPCIÓN: Comprende a realización de accións de formación e información dirixidas ás persoas traballadoras e ao alumnado de Formación Profesional para concienciar e sensibilizar sobre a incidencia dos sinistros de tráfico laborais e as medidas preventivas.	OBXECTIVO GLOBAL: • Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral OBXECTIVO ESPECÍFICO:
	RESPONSABLES: • Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego, Comercio e Emigración. COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de xornadas. • Nº de asistentes ás xornadas. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral

ACCION 4.9. Sensibilización con nenos e nenas na Escola Galega de Prevención	
DESCRICIÓN: Concienciar e sensibilizar sobre os riscos de tráfico e perigos na rúa aos nenos e nenas no marco da Escola Galega de Prevención do Instituto Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA).	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumento da concienciación da cidadanía en materia de seguridade viaria.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Incorporar a seguridade viaria desde os primeiros anos da formación ata a incorporación ao mercado laboral desde unha perspectiva didáctica, amena e adecuada ás idades dos máis novos.
	RESPONSABLES: • Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego, Comercio e Emigración.
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de visitas de centros educativos • Nº de nenos/as asistentes. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Evolución da sinistralidade e vítimas entre a poboación infantil.

ACCION 4.10. Charlas informativas sobre seguridade viaria en Centros Sociocomunitarios de Benestar	
DESCRICIÓN: Impartición de charlas informativas sobre seguridade viaria en Centros Sociocomunitarios de Benestar, dirixidas a persoas maiores.	OBXECTIVO GLOBAL: • Dar a coñecer ao maior número posible de persoas a importancia da seguridade viaria.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Eliminar o número de falecidos e feridos graves maiores.
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Maiores e Atención Sociosanitaria - Consellería de Política Social e Igualdade
	COLABORADOR: • Dirección Xeral de Tráfico INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de charlas celebradas • Nº de persoas maiores informadas INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Sinistros, falecidos, feridos graves e leves maiores en contorna urbana e interurbana

8.4.3. *Ámbito: Campañas e canles de comunicación e concienciación*

ACCION 4.11. Campañas de comunicación de seguridade viaria	
DESCRICIÓN: Mediante a realización de campañas preténdese promover a conducción responsable e contribuír á sensibilización social no ámbito da seguridade viaria, co obxectivo de reducir o número de accidentes que se rexistran nas estradas da Comunidade Galega.	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumento da concienciación da cidadanía en materia de seguridade viaria.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Variable segundo as campañas.
	RESPONSABLES: • Axencia Galega de Infraestruturas (AXI – Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas)
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Impacto das campañas de comunicación. • Nº de campañas/ano. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 4.12. Canle de difusión de seguridade viaria á cidadanía "XANELA ABERTA Á FAMILIA"

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

ACCION 4.13. Realización de campañas de difusión entre o persoal traballador sobre a importancia da seguridade viaria

DESCRICIÓN: Dado que unha porcentaxe elevada dos accidentes laborais con resultado de morte se producen por mor dos accidentes de tráfico, ben durante os desprazamentos para ir ou volver ao traballo ("in itinere"), ben nos desprazamentos por razóns de traballo ("en misión"), é necesario concienciar ao persoal traballador da importancia de manter a atención nesas desprazamentos. Para iso, realizaranse campañas específicas para motoristas de repartición a domicilio, condutores de tractores e condutores profesionais.	OBXECTIVO GLOBAL: • Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral OBXECTIVO ESPECÍFICO: -- RESPONSABLES: • Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego, Comercio e Emigración. COLABORADOR: • Dirección Xeral de Tráfico • Agrupación de Tráfico da Garda Civil INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de carteis, folletos e vídeos editados. • N° de empresas e persoal traballador obxecto da campaña. • N° de campañas de prevención de accidentes laborais de tráfico. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral.
---	--

ACCION 4.14. Campañas de sensibilización en seguridade viaria dirixidas a pais e fillos

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

ACCION 4.15. Difusión de información no Observatorio de Saúde Pública relacionada coa seguridade viaria.

DESCRICIÓN: O Observatorio de Saúde Pública de Galicia é un instrumento dependente da Dirección Xeral de Saúde Pública, que permite xerar, analizar, reunir, organizar e comunicar información relevante e de calidade no ámbito da saúde pública de Galicia, co obxectivo de proporcionar información baseada na evidencia científica e poñela á disposición de profesionais da saúde, do persoal investigador, así como da sociedade en xeral. Na web do Observatorio publícase, entre outras, información relacionada coa seguridade viaria.	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumento da concienciación da cidadanía en materia de seguridade viaria OBXECTIVO ESPECÍFICO: -- RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Saúde Pública - Consellería de Sanidade. COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de táboas/ gráficos publicados na web do Observatorio. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --
--	--

8.4.4. *Ámbito: Fomento da mobilidade segura*

ACCION 4.16. Análise da sinistralidade laboral por sinistros de tráfico no marco do Observatorio Galego das Condicións de Traballo do ISSGA

DESCRICIÓN: A elevada sinistralidade viaria no ámbito laboral xustifica unha análise específica dos accidentes "in itinere" e "en misión" como unha das accións para realizar polo Observatorio Galego de Condicións de Traballo do Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA)	OBXECTIVO GLOBAL: • Reducir as cifras de sinistralidade viaria laboral. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Estudo estatístico dos accidentes de traballo co obxecto de adoptar medidas para a redución da accidentalidade viaria. RESPONSABLES: • Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (ISSGA) - Consellería de Emprego, Comercio e Emigración. COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de publicacións editadas. • Ratios de accidentes e vítimas. INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Sinistros con vítimas, falecidos, feridos graves e leves no ámbito laboral.
--	---

ACCION 4.17. Plan de transporte público de Galicia

DESCRICIÓN: O Plan de Transporte Público de Galicia é un instrumento de modernización do transporte regular de viaxantes por estrada e persegue poñer en marcha un modelo que se adapte ás necesidades de mobilidade dos galegos do século XXI. Ten tres liñas estratéxicas de actuación: fomentar a mobilidade en todos os núcleos de poboación de Galicia, en condicións de calidade e eficiencia; potenciar o uso do transporte público accesible, con diferentes facilidades aos usuarios; e facilitar	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumentar o número de desprazamentos que se realizan en transporte regular. OBXECTIVO ESPECÍFICO: --- RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Mobilidade - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Municipios adheridos ao plan a través das Áreas de Transporte Metropolitano ou da Área de Transporte de Galicia. • Nº de tarxetas de transporte expedidas • Nº de tarxetas "Xente Nova" emitidas • Servizos prestados (veh * km/ano) • Liñas de servizos (total/compartida/baixo demanda) • Viaxes (total/xeral/escolar/xeral en autobuses compartidos)
--	---

ACCION 4.17. Plan de transporte público de Galicia	
a intermodalidade para reforzar o transporte público fronte ao vehículo particular.	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

8.5. Liña de Acción 5: Resposta ao sinistro rápida e eficaz

A liña de acción “LA5: Resposta ao sinistro rápida e eficaz” reúne aquelas accións destinadas a mellorar a resposta tras un accidente de tráfico, incrementando a eficacia dos servizos de emerxencia e garantindo o apoio sanitario, operativo e psicolóxico necesario para reducir as consecuencias do sinistro. Esta liña fortalece todo o ecosistema de atención tras o sinistro, clave no Sistema Seguro para mitigar consecuencias e salvar vidas.

A “LA5: Resposta ao sinistro rápida e eficaz” está relacionada con:

OX-1. Redución de vítimas mortais		OX-2. Redución de feridos graves		OX-3. Mellora do risco relativo
OP1. Vías autonómicas seguras	OP2. Usuarios vulnerables seguros	OP3. Control e mitigación dos factores concorrentes	OP4. Educación, comunicación e cultura de seguridade viaria	OP5. Mellora do tempo de resposta post-sinistro

Obxectivo estratéxico: redución dos tempos de resposta ante un sinistro, a mellora da supervivencia e proporcionar apoio integral.

As accións contidas nesta liña de acción agrúpanse nos seguintes ámbitos:

- Reducir os tempos de atención e mellorar a asistencia
- Asistencia e apoio integral ás vítimas

8.5.1. Ámbito: Reducir os tempos de atención e mellorar a asistencia

ACCION 5.1. Ampliación e mellora dos equipos dos servizos de protección civil e de bombeiros	
DESCRIPCIÓN: Coa ampliación e mellora dos vehículos e equipamentos de protección civil e bombeiros, se consegue ter máis capacidade de atención nos accidentes de tráfico e diminuír os seus efectos negativos.	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumentar a capacidade de resposta ante un sinistro viario.
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Mellorar os vehículos e equipamentos de emerxencias para protección civil e bombeiros.
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes.
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • N° de vehículos de nova dotación ou mellorados • Outros equipamentos INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • N° de feridos graves/accidente • N° de feridos leves /accidente

ACCION 5.2. Mellora dos equipos de intervención dos parques de bombeiros en sinistros de tráfico

DESCRIPCIÓN:	OBXECTIVO GLOBAL:
Recollida de datos extraídos das intervencións de bombeiros en accidentes de tráfico.	• Aumentar a capacidade de resposta ante un sinistro viario OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Revisión das actuacións realizadas para mellora do servizo.
	RESPONSABLES:
	• CAE112 Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA) - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• Nº de intervencións de bombeiros en accidentes en estrada
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO:
	• Nº de feridos graves/accidente • Nº de feridos leves /accidente

ACCION 5.3. Participación en proxectos para mellorar e optimizar a eficiencia e calidade nas accións sanitarias das vítimas de sinistros de tráfico

DESCRIPCIÓN:	OBXECTIVO GLOBAL:
A Consellería de Sanidade continúa esforzándose en perfeccionar os protocolos e procedementos de asistencia ás vítimas de sinistros de tráfico. Para iso, participa en proxectos de ámbito estatal e europeo que lle permiten incorporar boas prácticas e optimizar os seus procedementos, desde a perspectiva da mellora continua	• Mellora da asistencia ás vítimas dos sinistros de tráfico. • Incentivar o desenvolvemento das actividades de investigación nos equipos de Atención Sanitaria a vítimas de sinistros de tráfico. OBXECTIVO ESPECÍFICO:--
	RESPONSABLES:
	• Fundación Pública Urxencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidade
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• Nº de proxectos nos que participa
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 5.4. Elaboración de procedementos de actuación conxunta de primeiros intervinientes en sinistros

DESCRIPCIÓN:	OBXECTIVO GLOBAL:
Tendo en conta que no lugar do sinistro é necesaria a activación e actuación complementaria entre os grupos intervinientes (control de riscos, atención sanitaria, normalización viaria e investigación de accidentes), trátase de construír grupos de traballo que impliquen aos axentes involucrados na atención de accidentes co fin de desenvolver protocolos de actuación conxuntos.	• Mellorar a asistencia inicial prestada aos accidentados OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Mellorar a seguridade de todos os involucrados e do resto dos usuarios da vía
	RESPONSABLES:
	• Fundación Pública Urxencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidade
	COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO:
	• Nº de grupos formados • Nº de procedementos comúns desenvolvidos • Nº de simulacros conxuntos realizados
	INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 5.5. Optimización da resposta ante sinistros de tráfico no medio rural e urbano	
DESCRICIÓN: Trátase de ofrecer as alternativas de xestión máis adecuadas para a situación de cada sinistro, de xeito que se envíen os recursos necesarios, tendo en conta a dispoñibilidade de medios nas contornas urbanas e rurais. Desta forma garántese unha resposta rápida, coordinada e adaptada ás necesidades da contorna e das persoas implicadas.	OBXECTIVO GLOBAL: • Mellorar os protocolos de actuación en caso de accidentes no medio rural e urbano
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Redución de tempos de resposta ante un sinistro viario
	RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidade.
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital básico en núcleo urbano • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital avanzado en zonas urbanas • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital básico no rural • Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente polo 061 con unidades asistenciais de soporte vital avanzado no rural INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº de feridos graves/accidente • Nº de feridos leves /accidente

ACCION 5.6. Plan Galego para a atención ao paciente cun traumatismo grave (Código Trauma)	
DESCRICIÓN: Un paciente con traumatismo grave é aquel que presenta lesións como consecuencia dun traumatismo xerado tras aplicar unha forza sobre o organismo que supera a capacidade de absorción de enerxía e que afecta a dous ou máis órganos ou ben aquel que presenta polo menos unha lesión que pon en perigo a vida e/ou provoca graves secuelas. Unha das causas máis frecuentes son os accidentes de tráfico. Trátase dunha patoloxía tempo-dependente, polo que unha atención adecuada e especializada nos primeiros 60 minutos tras o accidente, "a hora dourada", contribúe a que diminúa a mortalidade. O código trauma grave (CTG) é o proceso asistencial que inclúe un conxunto de actuacións que permiten identificar de forma precoz unha situación de trauma grave e comunicalo de forma inmediata aos profesionais que van intervenir na atención inicial do paciente politraumatizado	OBXECTIVO GLOBAL: • Mellora da asistencia ás vítimas dos sinistros de tráfico. • Aumentar a capacidade de resposta ante un sinistro viario
	OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Revisión das actuacións realizadas para mellora do servizo
	RESPONSABLES: • Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidade
	COLABORADOR: -- INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de accidentados de tráfico nos que se activa o código trauma grave INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº de falecidos/accidente • Nº de feridos graves/accidente

8.5.2. *Ámbito: Asistencia e apoio integral ás vítimas*

ACCION 5.7. Seguimento e mellora da atención prestada a través do Centro de Atención ás Emerxencias do CAE 112

DESCRICIÓN: Fai referencia ao servizo de atención de emerxencias por parte do 112 a sinistros viarios.	OBXECTIVO GLOBAL: • Aumentar a capacidade de resposta ante un sinistro viario. OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Optimizar a xestión do servizo e levar un seguimento das actuacións realizadas. RESPONSABLES: • CAE112 Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA) - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de accidentes en estrada atendidos polo CIAE 112 INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: • Nº de feridos graves/accidente • Nº de feridos leves /accidente

ACCION 5.8. Asistencia psicolóxica a vítimas e familiares

DESCRICIÓN: A través dun Convenio co Colexio Oficial de Psicólogos de Galicia garántese a atención psicolóxica ás vítimas de accidentes de tráfico e aos seus familiares no lugar onde se produce o sinistro, cando así sexa necesario, intervindo mentres dura a situación crítica.	OBXECTIVO GLOBAL: • Dispoñer permanentemente dun servizo de asistencia psicolóxica nos accidentes ou catástrofes. OBXECTIVO ESPECÍFICO: --
	RESPONSABLES: • Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes COLABORADOR: • Colexio Oficial de Psicólogos de Galicia INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de mobilizacións • Nº de persoas asistidas INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 5.9. Formación para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado

DESCRICIÓN: Accións formativas para mellorar o coñecemento do paciente politraumatizado, que se caracteriza por ter unha ou varias lesións de orixe traumática, algunha das cales supón risco para a súa vida. Trátase de patoloxías que requiren unha actuación adecuada na escena do sinistro e o rápido traslado a un hospital.	OBXECTIVO GLOBAL: • Mellorar a atención do paciente politraumatizado • Potenciar a comunicación e coordinación entre Atención Primaria e Atención Especializada OBXECTIVO ESPECÍFICO: • Reducir o grao de lesividade do paciente RESPONSABLES: • Fundación Pública Urxencias Sanitarias de Galicia-061 - Consellería de Sanidade COLABORADOR: --
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de cursos impartidos. • Nº de sanitarios formados INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

ACCION 5.10. Axuda ás vítimas e familiares no post-accidente	
DESCRICIÓN: É un reforzo á axuda ás vítimas e familiares, aplicando un protocolo de actuación para a prestación de asesoramento legal, apoio e asistencia emocional ás persoas vítimas de accidentes de tráfico e aos seus familiares, poñendo ao seu dispor axuda psicolóxica para superar os falecementos ou as lesións graves que sofren as vítimas dun accidente no período de tempo posterior ao sinistro.	OBXECTIVO GLOBAL: • Contar cun reforzo do servizo de axuda e asistencia psicolóxica ás vítimas de accidentes de tráfico e as súas familias no tempo posterior ao accidente. OBXECTIVO ESPECÍFICO:---
	RESPONSABLES: • Consellería de Sanidade - SERGAS COLABORADOR: • FUNDACIÓN A VÍTIMAS DE TRÁFICO (Convenio de colaboración entre o Servizo Galego de Saúde e a Fundación A Vítimas de Tráfico para a axuda a pacientes vítimas de accidentes de tráfico)
	INDICADOR DE DESEMPEÑO: • Nº de persoas asistidas INDICADOR DE SEGURIDADE VIARIA RELACIONADO: --

9. MODELO DE GOBERNANZA

O obxectivo do modelo de gobernanza é establecer unha estrutura clara para a toma de decisións, coordinación institucional e seguimento. O modelo proposto sitúa á persoa no centro e adopta, como marco conceptual o enfoque do **sistema seguro** e a **visión cero**, ningún falecido e ferido graves é aceptable, sendo necesario deseñar o sistema viario para que os erros humanos non teñan consecuencias fatais.

O modelo de gobernanza proposto, susténtase nos seguintes **principios de gobernanza**:

1. Liderazgo institucional: a Axencia Galega de Infraestruturas (AXI) da Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas exerce a dirección estratéxica do Plan.
2. Corresponsabilidade: as administracións, o sector privado, o terceiro sector e a cidadanía comparten responsabilidades na mellora da seguridade viaria.
3. Participación institucional estruturada: establécense órganos de coordinación e seguimento específicos cada un deles con funcións claras
4. Transparencia: o Plan incorpora mecanismos periódicos de seguimento e avaliación.
5. Enfoque baseado en evidencia: As decisións estratéxicas fundaméntanse na análise de datos de sinistralidade e mobilidade.

O modelo artículase en tres **niveis funcionais**:

1. **Nivel estratéxico:** a Dirección do Plan, a Axencia Galega de Infraestruturas, será a responsable da orientación estratéxica e supervisión do Plan. Funcións:
 - Aprobar as liñas estratéxicas do Plan.
 - Validar as prioridades de actuación.
 - Analizar os resultados do seguimento anual.
 - Impulsar a coordinación institucional
 - Propoñer medidas
 - Coordinar a implementación de medidas entre administracións.
2. **Nivel Técnico:** Antea Group e a *Asociación Española de la Carretera* ocuparanse da coordinación técnica e do seguimento do Plan. Funcións:
 - Analizar a evolución da sinistralidade.
 - Avaliar o grao de execución das medidas.

- Propoñer axustes e medidas
3. **Nivel operativo:** As diferentes Consellerías serán as responsables do desenvolvemento das actuacións propostas no Plan. Funcións:
- Desenvolvemento técnico das medidas.
 - Elaboración de propostas de actuación.
 - Seguimento específico de cada liña estratéxica.

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

- Informe de seguimento: grao de execución das medidas, evolución de indicadores, incidencias de implementación.
- Avaliación intermedia do Plan: eficacia das medidas, adecuación de prioridades, etc.
- Avaliación final do Plan: Resultados logrados, impacto global, conclusións, etc.

Así mesmo realizarase unha adecuada comunicación do Plan mediante:

- Difusión de resultados.
- Campañas de sensibilización
- Publicación dos informes de seguimento.

10. SEGUIMIENTO DO PLAN

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026-2030 dispón dun mecanismo de seguimento robusto e operativo que permitirá garantir a correcta execución das medidas previstas. Intégrase no modelo de gobernanza do Plan e permite verificar, de xeito periódico e obxectivo, o grao de cumprimento dos compromisos asumidos polos distintos axentes implicados na seguridade viaria, avaliar a eficacia das actuacións desenvolvidas e asegurar a coherencia do Plan cos obxectivos estratéxicos establecidos para o horizonte 2030.

Este mecanismo de seguimento permitirá verificar o avance das liñas de actuación e propoñer, no seu caso, os axustes necesarios para reforzar o seu impacto na redución da sinistralidade viaria.

10.1. O mecanismo de seguimento: responsables, funcións e tarefas.

En metade da vixencia do Plan activarase o mecanismo de seguimento, liderado pola **Axencia Galega de Infraestruturas** coa colaboración de **Antea Group** e a **Asociación Española de la Carretera**, que terá como principais funcións:

- Supervisar a **execución das liñas de acción** do Plan mediante a análise técnica das actuacións desenvolvidas.
- Verificar a **contribución real** das devanditas actuacións ao cumprimento dos obxectivos estratéxicos do Plan.
- **Identificar desviacións**, riscos de implementación e oportunidades de mellora nas distintas áreas de actuación.

Para o desenvolvemento destas funcións, desenvolveranse polo menos as seguintes tarefas:

- Seguimento das accións coas Consellerías
- Organización e celebración da segunda xornada de participación dos actores implicados na seguridade viaria.

10.2. Informe de seguimento e actualización do Plan.

Logo de analizadas as observacións e propostas das Consellerías, así como as achegas procedentes da xornada de traballo cos Axentes Sociais e actores implicados na seguridade viaria de Galicia, celebrada en metade do seguimento do Plan, desenvolverase un **Informe de Seguimento do Plan**.

Este informe constituirá unha avaliación integral do grao de desenvolvemento do Plan no período transcorrido e permitirá:

- Valorar o grao de cumprimento alcanzado no período transcorrido.
- Estimar se o ritmo de execución e os resultados obtidos son suficientes para alcanzar os obxectivos fixados para o ano 2030.
- Identificar os ámbitos susceptibles de mellora, considerando as dimensións de xestión da seguridade viaria contempladas no Plan.

O Informe de Seguimento incluírá e desenvolverá, como mínimo, os seguinte aspectos:

- Introducción
- Antecedentes
- Resumo das accións propostas
- Avaliación e actualización das accións recollidas
 - Accións realizadas e non realizadas, con análise individualizada e global do grao de cumprimento do Plan
 - Desviacións das accións realizadas con respecto ás propostas, con análise individualizada e global das porcentaxes de desviación.
- Análise da evolución da sinistralidade rexistrada en Galicia, segundo os últimos datos dispoñibles.
- Avaliación do nivel de cumprimento dos obxectivos establecidos no Plan
- Proposta de actualización e/o adaptación do contido do Plan
- Conclusións.

Logo de realizado o Informe de Seguimento do Plan, procederase á **actualización do Plan de Seguridade Viaria de Galicia**, asegurando a súa adaptación continua ás necesidades emerxentes, á evidencia dispoñible e á evolución da sinistralidade.

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026 2030 concíbese como un **instrumento aberto, flexible e en constante revisión**, capaz de incorporar de xeito áxil as melloras identificadas durante o seu seguimento, así como as esixencias derivadas de cambios normativos, tecnolóxicos ou de mobilidade.

10.3. Memoria final.

O proceso de seguimento do Plan finalizará coa elaboración dunha **Memoria Final** das actividades realizadas no seu marco, que incluírá, como mínimo, a seguinte información:

- Introducción
- Antecedentes
- Resumo das accións propostas
- Avaliación e actualización das accións recollidas no Plan
 - Accións realizadas e non realizadas, con análise individualizada e global do grao de cumprimento do Plan

- Desviacións das accións realizadas con respecto ás propostas, con análise individualizada e global das porcentaxes de desviación
- Evolución da sinistralidade rexistrada en Galicia, segundo os últimos datos dispoñibles.
- Nivel de cumprimento dos obxectivos establecidos no Plan.
- Recomendacións para accións futuras
- Conclusións finais.

A Memoria Final constituirá un documento clave de rendición de contas e aprendizaxe institucional, e servirá de base para o deseño de futuros plans e estratexias de seguridade viaria en Galicia.

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2026 2030 reafirma o forte compromiso de Xunta de Galicia coa mellora da seguridade viaria e fai un chamamento a todas as administracións, entidades e cidadáns a asumir de xeito activo e corresponsable o seu papel para avanzar cara a un sistema viario seguro no que ningunha morte nin lesión grave sexa aceptable.

REFERENCIAS

- Asociación de Marcas e Bicicletas de España (AMBE). "O Sector da bicicleta en cifras 2020".
http://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/datos-2020_ambe_resumen.pdf
- Asociación Mundial da Estrada. PIARC. Manual de Seguridade viaria.<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 decembro de 2021. <https://www.infrastructure.gov.au/departament/media/news/new-national-road-safety-strategy-launched>
- Concello de Madrid. Plan Estratéxico de Seguridade Viaria do 2021-2030.
https://transparencia.madrid.es/FWProjects/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, do 9 de outubro, polo que se aproba o Regulamento Xeral de Estradas.
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2025-20206>
- Comunidade de Madrid. Estratexia de Seguridade Viaria 2024-2030.
https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/regulation/documents/estrategia_seguridad_via.pdf
- Declaración de Marrakech Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridade viaria: «Comprometidos coa Vida», 18-20 de febreiro de 2025.
https://contralaviolenciavial.org/uploads/ENCUENTROS_MUNDIALES/Declaracion_de_Marrakech.pdf
- Dirección Xeral de Tráfico. Anuario estatístico de accidentes. España. Varios anos.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>
- Dirección Xeral de Tráfico. Estratexia de Seguridade Viaria 2030. Resumo.
https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030_Resumen.pdf
- Dirección Xeral de Tráfico. Estratexia de Seguridade viaria 2030.
<https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/>
- Dirección Xeral de tráfico. As principais cifras da sinistralidade viaria. España. Varios anos.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/>

- Dirección Xeral de Tráfico. Principais cifras da sinistralidade viaria Ano 2024. Cómputo das persoas falecidas 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 Xeral de Tráfico. Revista Tráfico e Seguridade viaria. "Caen un 31% as mortes na estrada de 2011 a 2021". 17 de xuño 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 Xeral de Tráfico. Seguridade Viaria 2030. O 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 Xeral de Tráfico. Subdirección Xeral de Xestión da Mobilidade e Tecnoloxía. "Importancia do estudo da mobilidade na seguridade viaria". Xuño 2025. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/estrategias-y-planos/20250604-Importancia-de-la-movilidad-en-la-seguridad-vial.pdf
- Dirección Xeral de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridade viaria. "O vehículo na sinistralidade". 21 de agosto de 2023. https://www.dgt.es/export/sites/web-dgt/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/informes_siniestralidad/INF_TEMA_3_O-factor-vehiculo-en-a-siniestralidad.pdf
- Directiva (UE) 2019/1936 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2019, pola que se modifica a Directiva 2008/96/CE sobre xestión da seguridade das infraestruturas viarias. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32019L1936>
- Directiva 2008/96/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de novembro de 2008, sobre xestión da seguridade das infraestruturas 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 á comunicación da Comisión Europea "Europa en movemento. Unha mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa". 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 da Comisión ao Parlamento Europeo, ao Consello, ao Comité Económico e Social Europeo e ao Comité das Rexións Europa en Movemento. Unha mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:52018DC0293>
- European Commission. Dirección Xeral de Mobilidade e Transporte. Artigo de noticias "A Comisión Europea publica indicadores clave de seguridade viaria 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 xaneiro 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 setembro 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 a Mobilidade Segura e Sostible. 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 Seguridade Viaria 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 Seguridade viaria de Valencia. <https://mediambient.gva.es/documents/20088661/163911284/Plan+Director+de+Segurid+ad+Vial.pdf/31aa106d-3bf4-4df0-b11e-82130c5c4e23?t=1525787947783>
- Generalitat de Valencia. Programa de seguridade viaria 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 Seguridade viaria 2011-2020. <https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/documentos/fases/GEOabEZ6um/Plan%20integral%20de%20seguridad%20vial%202011-2020.pdf>
- Gobierno da Rioxa. Plans de seguridade viaria. <https://www.larioja.org/carreteras/es/obras-red-carreteras-rioja/seguridad-vial/actuaciones/plan-seguridad-vial>
- Gobierno de Navarra. Estratexia Navarra de Seguridade viaria 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 pola Mobilidade Segura e Sostible 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 Estratéxico de Mobilidade 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 Estratéxico de Seguridade Viaria e Mobilidade Segura e Sostible 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/Táboa.htm?t=2853&L=0>
- International Road Assessment Programme (iRAP). Ferramenta do Sistema Seguro: Cara a cero mortes e lesións graves na estrada. 2025. <https://irap.org/es/2025/03/new-safe-system-tool-towards-zero-road-deaths-and-serious-injuries/>
- International Road Assessment Programme (iRAP). Ferramenta do 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 Actuacións de Seguridade Viaria e Sustentabilidade 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 e Mobilidade Sostible. Sala de prensa. “O Goberno aproba o Regulamento Xeral de Estradas”. 07 de outubro 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 das medidas do plan de acción 2022-2025 ao primeiro 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 Seguridade Viaria 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/>

Orde Circular 39/2017, do 25 de outubro de 2017, pola que se modifica a Orde Circular 30/2012, do 20 de xuño, pola que se aproban as directrices dos procedementos para a xestión da seguridade das infraestruturas viarias na RCE. https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/carreteras/normativa_tecnica/04_seguridad_vial/oc_39-2017.pdf

Organización Mundial da Saúde. Decenio de Acción para a Seguridade Viaria 2011-2020. Salvemos millóns de vidas. 2011.

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

Parlamento Europeo. Fichas temáticas sobre a Unión Europea "O transporte por estrada: Normas de tráfico e de Seguridade". 2026. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.4.4.pdf

Principado de Asturias. Nota de prensa "O Principado inicia a redacción da Estratexia de Infraestruturas Viarias e Mobilidade 2026-2036 coa participación dos axentes sociais". 9 de setembro 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

Rede de Cidades pola Bicicleta. "A bicicleta e o patinete en tempos de pandemia nas zonas urbanas española". Informe de resultados Abril de 2021.

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

Rexión de Murcia. Plan de Seguridade Viaria – Actualización do Plan de Seguridade Viaria da Rede de Estradas da Comunidade Autónoma para o 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 Contas Europeo (European Court of Auditors). Informe especial 04/2024: Alcanzar os obxectivos de seguridade viaria da UE: é 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 o decenio de acción para a Seguridade Viaria 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 Infraestruturas. Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas. <https://vivendaeinfraestruturas.xunta.gal/portada>

Xunta de Galicia. Decreto 29/2023, do 30 de marzo, sobre a xestión da seguridade das estradas de Galicia. DOG Núm. 74. 18 de abril de 2023. https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2023/20230418/AnuncioG0533-100423-0001_gl.pdf

Xunta de Galicia. Instituto de Seguridades e Saúde Laboral de Galicia. Estatísticas de accidentes de traballo. Varios anos. <https://issga.xunta.gal/es/observatorio/estadisticas-accidentes>

Xunta de Galicia. Instrución 2/2023, pola que se establece a metodoloxía de cálculo dos tramos de concentración de atropelos de animais (TCAAs) na rede autonómica de estradas de Galicia. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. <https://ficheiros-web.xunta.gal/estradas/normativa-autonomica/instrucion-2-2023-TCAA.pdf>

Xunta de Galicia. Instrución do 17 de xuño de 2010 da Secretaría Xeral da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, pola que se desenvolve o anexo de seguridade viaria. DOG Núm. 118. 23 de xuño de 2010. https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2010/20100623/Anuncio1E4EA_es.pdf

Xunta de Galicia. A seguridade viaria en cifras. <http://conselleriainfraestructurasem.hl1073.dinaserwer.com/gl/SeguridadeViariaEnCifras>

Xunta de Galicia. Memorias de Seguridade Viaria anteriores a 2024.

Xunta de Galicia. Memoria de Seguridade Viaria 2024. <https://vivendaeinfraestruturas.xunta.gal/documents/36303/59735/MSV-2024.pdf?version=1.0>

Xunta de Galicia. Normativa autonómica de estradas. Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas. <https://vivendaeinfraestruturas.xunta.gal/transparencia/normativa-de-aplicacion>

Xunta de Galicia. Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020. https://vivendaeinfraestruturas.xunta.gal/documents/36303/59735/PSVG+2016-2020_final_galego.pdf?version=1.0

Xunta de Galicia. *Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025*. Informe de seguimento 2024. <https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/documents/36303/59735/informe-seguimento-PSVG-22-25-gal.pdf?version=1.0>

Xunta de Galicia. *Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2022-2025*. Resumo executivo. <https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/documents/36303/59735/PSVG-2022-25-resumo-executivo-gal.pdf?version=1.0>

Xunta de Galicia. Plan de Seguridade Viaria de Galicia. <https://vivendaeinfraestructuras.xunta.gal/seguridade-viaria/plan>

ANEXO 1: O PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2011-2015

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 publicouse no ano 2011; as súas principais características inclúense a continuación:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2011-2015	
PERÍODO	2011-2015
PUBLICADO EN	2011
OBXECTIVO	Reducir a taxa de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico de xeito que Galicia se sitúe na contorna da media española. Obxectivos estratéxicos: • Promover contornas urbanas seguras e mellorar o transporte público. • Conseguir condutas viarias seguras. • Mellorar a seguridade da estrada. • Protexer os usuarios vulnerables. • Aumentar a investigación en seguridade viaria. • Dar apoio ás vítimas. • Mellorar a colaboración entre administracións.
ACCIÓNS	81 accións
PARTICIPANTES	• Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas. • Consellería de Educación e Ordenación Universitaria. • Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza. • Consellería de Sanidade. • Consellería de Traballo e Benestar. • Consellería de Mar. • Consellería do Medio Rural • Consellería de Economía e Industria. • Consellería de Facenda. • Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE). • Academia Galega de Seguridade Pública.
ORZAMENTO	Sen detallar, posto que cada acción estaba incluída nos orzamentos de cada entidade participante
MEDIDAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA /SOCIALIZACIÓN	• Presentación do Plan aos medios de comunicación (26-3-2011). • Xornada pública de presentación do Plan (13-9-2011)
SEGUIMENTO	• Establecemento de órganos de seguimento: Mesa de coordinación e dirección do Plan de Seguridade Viaria e Comité de Seguimento do Plan. • Reunión do Comité de Seguimento (30-4-2013). • Elaboración do Programa de seguimento e adecuación do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 (2013).
RESUMO DE CONTIDOS	Introdución. Marco socioeconómico. Climatoloxía, orografía e xeografía. A rede de estradas de Galicia. A seguridade viaria en Galicia. O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 • Metodoloxía. • Visión e obxectivo do plan. • Obxectivos estratéxicos. • Plan de accións. • Seguimento do plan. • Conclusións. Anexo: fichas técnicas das accións.

Táboa 7. Descrición do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 (Xunta de Galicia)

Na seguinte táboa inclúese unha valoración do desenvolvemento do plan á finalización do seu prazo:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2011-2015 – VALORACIÓN EN 2015			
Obxectivo cuantitativo	Reducir a taxa de falecidos e feridos graves en accidentes de tráfico de xeito que Galicia se sitúe na contorna da media española. Falecidos por millón de habitante en España (2012): 40 Falecidos por millón de habitante en Galicia (2012): 56 Os datos relativos ao ano 2015 guindaron os seguintes datos: Falecidos por millón de habitante en España (2015): 36 Falecidos por millón de habitante en Galicia (2015): 45		
Obxectivos estratéxicos	Promover contornas urbanas seguras e mellorar o transporte público.	10 accións planificadas: 6 accións realizadas + 1 nova acción + 4 accións non realizadas Grao de cumprimento: 70%	
	Conseguir condutas viarias seguras.	30 accións planificadas: 18 accións realizadas + 3 novas accións + 12 accións non realizadas Grao de cumprimento: 70%	
	Mellorar a seguridade da estrada.	13 accións planificadas: 10 accións realizadas + 3 accións non realizadas Grao de cumprimento: 77%	
	Protexer os usuarios vulnerables.	5 accións planificadas: 3 accións realizadas + 2 accións non realizadas Grao de cumprimento: 60%	
	Aumentar a investigación en seguridade viaria.	13 accións planificadas: 10 accións realizadas + 3 accións non realizadas	
	Dar apoio ás vítimas.	3 accións planificadas: 1 acción realizada + 2 accións non realizadas Grao de cumprimento: 33%	
	Mellorar a colaboración entre administracións.	14 accións planificadas: 8 accións realizadas + 6 accións non realizadas Grao de cumprimento: 57%	
Valoración global ao finalizar o Plan	Aínda que se detecta que varias accións non puideron desenvolverse na data do seguimento realizado en 2013 ou á finalización do plan, é preciso destacar que se desenvolveron multitude de accións (51 accións sobre as 81 previstas inicialmente), conseguindo un grao de desenvolvemento do plan entre o 60-80% na maioría dos obxectivos estratéxicos.		

Táboa 8. Valoración do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015 á súa finalización. (Xunta de Galicia).

Nas seguintes táboas inclúense as accións previstas no Plan, así como o seu principal responsable e participantes.

OBXECTIVO ESTRATÉXICO 1: PROMOVER CONTORNAS URBANAS SEGURAS E MELLORAR O TRANSPORTE PÚBLICO		
ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
1.1. Inspeccións de seguridade viaria urbanas e plan de actuacións.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
1.2. Consideración de compoñente de seguridade viaria nos informes de plan e ordenación do territorio	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio	329 informes emitidos
1.3. Obras de acondicionamento, mellora e actuacións en travesías de estradas convencionais	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	288 km de actuacións en travesías de estradas convencionais

OBXECTIVO ESTRATÉXICO 1: PROMOVER CONTORNAS URBANAS SEGURAS E MELLORAR O TRANSPORTE PÚBLICO		
ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
1.4. Itinerario escolar seguro	Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	9 actuacións
1.5. Elaboración de guías de boas prácticas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
1.6. Fomento de plans urbanos de seguridade viaria	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
1.7. Aparcamientos disuasorios	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	6 aparcamentos disuasorios (engadido no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
1.8. Novo plan de transporte metropolitano de Galicia.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	5 áreas de transporte metropolitano, 52 Concellos adheridos. 1.1 millóns de persoas beneficiadas anualmente. 12-14 millóns de billetes vendidos anualmente.
1.9. Plan de modernización do transporte público de Galicia.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	116 empresas involucradas, 974 autobuses renovados
1.10. Repartición de marquesiñas e postes de parada.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	498 marquesiñas / postes instalados
1.11. Fomento da innovación dirixida á seguridade dos vehículos de transporte de viaxantes.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE)	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
1.12. Mellora da seguridade viaria en zonas de vivendas protexidas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Instituto Galego de Vivenda e Solo	1 actuación

OBXECTIVO ESTRATÉXICO 2: CONSEGUIR CONDUTAS VIARIAS SEGURAS		
ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.1. Accións de educación viaria para persoas adultas	Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	3 accións impartidas, 54 persoas formadas.
2.2. Xornadas de educación e formación viaria	Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	305 profesores formados
2.3. Curso na plataforma de tele formación PLATEGA "Estratexias didácticas para a seguridade viaria nos ensinos non universitarios"	Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	230 prazas ofertadas, 168 docentes certificados

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUCTAS VIARIAS SEGURAS

ACCÍONS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.4. Cursos sobre inspección do transporte terrestre	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade. Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	12 cursos, 195 alumnos formados
2.5. Xornadas sobre seguridade viaria no transporte terrestre	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade. Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.6. Curso de seguridade viaria na conducción	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.7. Repartición de material: chalecos reflectores	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	20.800 chalecos repartidos
2.8. Formación para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado	Consellería de Sanidade.	47 cursos impartidos, 1.614 sanitarios formados
2.9. Realización de campañas de difusión entre os traballadores sobre a importancia da seguridade viaria	Consellería de Traballo e Benestar - Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Realización dunha campaña anual.
2.10. Xornadas técnicas de seguridade viaria no ámbito laboral	Consellería de Traballo e Benestar - Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Realización dunha campaña anual con asistencia de 50-70 traballadores
2.11. Actuacións de asesoramento a empresas con elevado número de accidentes in itinere e en misión. Desenvolvemento de programas de seguridade viaria laboral	Consellería de Traballo e Benestar - Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Participación de entre 52 e 117 empresas cada ano.
2.12. Campaña LIBRE: condutor alternativo	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	40 accións e 10.000 beneficiarios (2011)
2.13. Programa MÓVETE!: formación e información sobre seguridade viaria dirixida á mocidade	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	47 consultas atendidas, 2 actividades de formación, 3.500 beneficiarios, 2 publicacións específicas (2011)
2.14. Iniciativa XOVE: promoción da participación dos mozos a través de iniciativas propias	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	10 proxectos presentados e 7 proxectos realizados (2011)
2.15. Campaña LIBRE: cursos de conducción segura para mozas entre 18 e 25 anos	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	44 cursos realizados, 852 participantes rexistrados
2.16. Programa de voluntariado en seguridade viaria	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.17. Concurso de deseño dun cartel relacionado cos efectos do consumo de alcol.	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	3 participantes (2014)

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUTAS VIARIAS SEGURAS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.18. Programa para a obtención do permiso de conducir para o colectivo xitano	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	110 participantes (engadido no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.19. Difusión do programa NOITEBUS	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.20. Acción integrada de formación en transporte público para corpos de seguridade e persoal de inspección.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.21. Formación viaria para empresas de transporte público e condutores profesionais	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	6.192 cursos impartidos, 6.196 centros autorizados para formación de CAP, 58.524 persoas formadas.
2.22. Programa “Cambio de sentido”.	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Innovación e Xestión de Saúde Pública Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza	7.207 asistentes, 2.518 horas.
2.23. Programa “Transporta ao teu fillo seguro”	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Innovación e Xestión de Saúde Pública	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.24. Campaña de información divulgativa sobre medicamentos	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Innovación e Xestión de Saúde Pública	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.25. Campañas publicitarias dirixidas á mocidade sobre riscos asociados á condución baixo os efectos do alcol, drogas e outros aspectos	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Innovación e Xestión de Saúde Pública	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.26. Mellora da información sobre accidentes de tráfico e as súas consecuencias na saúde da poboación e na carga do sistema sanitario	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Innovación e Xestión de Saúde Pública	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.27. Formación dirixida aos cidadáns sobre a atención post-accidente	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Saúde Pública e SERGAS	100 xornadas realizadas, 4.687 asistentes
2.28. Control do cumprimento da normativa en materia de pesca, marisqueo e acuicultura durante o desembarco e o transporte por estradas.	Consellería de Mar – Subdirección Xeral de Gardacostas de Galicia.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.29. Divulgación de normas de transitabilidade nos camiños rurais	Consellería do Medio Rural - Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.30. Campañas de sensibilización en materia de seguridade viaria dirixidas a pais e a fillos.	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	438 xornadas de formación, 17.287 persoas asistentes.
2.31. Formación específica en seguridade viaria e na intervención nos accidentes de estrada.	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior - Academia Galega de Seguridade Pública	234 cursos de formación, 7.069 participantes

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 2: CONSEGUIR CONDUTAS VIARIAS SEGURAS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
2.32. Fomentar unha actitude responsable na utilización de vehículos de transporte profesional	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
2.33. Portal específico de seguridade viaria .	Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	33.300 visitas anuais en 2012.
2.34. Película para a sensibilización na seguridade viaria .	Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	Sen desenvolver (engadido no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 3: MELLORAR A SEGURIDADE NA ESTRADA

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
3.1. Construción de vías de altas prestacións	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	117 km de vías de altas prestacións construídas
3.2. Programa de eixos novos e variantes, separación de tráfico.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	52 km de variantes construídos
3.3. Adaptación de estradas ao Plan de baixa IMD mellorada	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	123 km de actuacións de baixa IMD en estradas convencionais
3.4. Actuacións de seguridade viaria (sendas peonís e beirarrúas, TCAs, sistemas de protección para motociclistas, carrís bici)	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Construción de 140 km de sendas peonís e beirarrúas. 51.81 M€ investidos en actuacións en TCA.. 42.8 km de Sistemas de Protección de Motociclista.. 65 km de carril bici.
3.5. Actuacións de mantemento e conservación da rede autonómica	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	15.838 km de marcas viarias repintadas. Reposición de 13.473 sinais. 536 inspeccións de obras de paso . 182.33 M€ de investimento en conservación do firme e conservación integral.
3.6. Anexo de seguridade viaria	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	308 proxectos con anexo de seguridade viaria
3.7. Prevención de accidentes con fauna: autorización de batidas de caza en lugares de frecuente irrupción de animais salvaxes nas estradas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas. Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Conservación da Natureza	7.214 accidentes con fauna.. 99.383 batidas autorizadas.
3.8. Manuais de boas prácticas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
3.9. Deseño de estradas que perdoan	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	1.989 accidentes por saída de vía, con 74 falecidos e 350 feridos graves.
3.10. Promoción da formación de auditores de seguridade viaria	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 3: MELLORAR A SEGURIDADE NA ESTRADA

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
3.11. Introducción paulatina de auditorías e inspeccións de seguridade viaria	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
3.12. Execución de obras en camiños rurais existentes e creación de novos camiños a través de concentración parcelaria	Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	2.762 obras en camiños rurais existentes. 1.118 novos camiños rurais.
3.13. Estudos sobre mobilidade en camiños rurais	Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	1 estudo de mobilidade realizado

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 4: PROTEXER OS USUARIOS VULNERABLES

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
4.1. Inspeccións de seguridade viaria para usuarios vulnerables (peóns, ciclistas e motociclistas)	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
4.2. Definición e identificación de tramos de especial seguimento para peóns, ciclistas e motociclistas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
4.3. Plan director de mobilidade alternativa de Galicia.	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	Elaboración do plan en 2012.
4.4. Charlas informativas sobre seguridade viaria en centros socio-comunitarios de benestar.	Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Dependencia e Autonomía Persoal	39 charlas realizadas, 1.957 persoas maiores informadas.
4.5. Campaña de introdución de dispositivos de retención infantil nas ambulancias de transporte sanitario	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Saúde Pública e SERGAS	111 vehículos dispoñen de sistemas de retención infantil

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 5: AUMENTAR A INVESTIGACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDADE VIARIA

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
5.1. Elaboración e publicación de estatísticas sobre inspección técnica de vehículos.	Consellería de Economía e Industria – Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas	Realizouse un informe anual con datos de todos os vehículos que pasaron a ITV.
5.2. Análise de sinistralidade laboral por accidentes de tráfico no marco do Observatorio de Sinistralidade de IGSS.	Consellería de Traballo e Benestar – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (IGSS)	2 publicacións editadas, recollendo os datos de sinistralidade laboral e a súa gravidade.
5.3. Enquisas de percepción dos usuarios a través do Instituto Galego de Estatística.	Consellería de Facenda – Instituto Galego de Estatística.	21.000 enquisas realizadas a 9.160 fogares (2013)
5.4. Definición e identificación de tramos brancos	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
5.5. Estudos en profundidade de accidentes con vítimas mortais e graves	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas.	304 estudos realizados
5.6. Colaboración en proxectos de ámbito estatal ou europeo	Consellería de Sanidade – SERGAS	Participación en 1 proxecto europeo.

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 6: DAR APOIO ÁS VÍTIMAS E AOS SEUS FAMILIARES

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
6.1. Proporcionar asistencia psicolóxica a vítimas e familiares	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	34 mobilizacións, 109 persoas asistidas
6.2. Coordinación con DXT para a creación da Oficina de Apoio ás vítimas	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
6.3. Coordinación con DXT para a creación do rexistro de vítimas en accidentes de tráfico.	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 7: MELLORAR A COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIÓNS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
7.1. Coordinación de recursos implicados na atención in situ dun accidente	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior Consellería de Sanidade – SERGAS	Existen diversos protocolos de colaboración anual, leváronse a cabo un total de 194 simulacros.
7.2. Ampliación ou mellora dos vehículos de Protección Civil ou bombeiros	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	143 vehículos de nova dotación / mellora. 5 novos parques de bombeiros en funcionamento.
7.3. Colaboración da Unidade de Policía Adscrita na seguridade o transporte por estrada.	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade.	12 atestados de seguridade do tráfico, 152 actuacións de auxilio humanitario, 2.503 controis de transporte, 2.472 denuncias, 18 persoas detidas, 18.431 identificacións de condutores, 19.013 identificacións de vehículos, 19.259 inspeccións.
7.4. Atención prestada polo CAE112	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	30.000-33.000 incidencias atendidas anualmente
7.4. Formación de xuíces e fiscais en materia de seguridade viaria	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Xustiza.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
7.5. Establecemento de canles de comunicación con outras administracións e entidades públicas ou privadas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
7.6. Completar a rede de centros de instalación e verificación de tacógrafos dixitais	Consellería de Economía e Industria – Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas	O número de talleres pasou de 39 a 45.
7.7. Ampliar as autorizacións dos centros de instalación e verificación de tacógrafos dixitais a varios fabricantes	Consellería de Economía e Industria – Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas	O número de talleres pasou de 16 a 19.
7.8. Control dos departamentos ou centros de	Consellería de Economía e Industria – Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas	Existe un centro de formación, no que se

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 7: MELLORAR A COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIÓNS		
ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2011-2015
formación en materia de tacógrafos dixitais		formaron un total de 226 técnicos.
7.9. Mesa de coordinación e seguimento do Plan de Seguridade viaria	Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza	Realizouse unha reunión de seguimento do comité en 2013..
7.10. Mellorar a seguridade nos vehículos de transporte profesional	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
7.11. Inclusión nas Instrucións Técnicas para obras hidráulicas en Galicia de especificacións de seguridade para traballos que afecten á rede viaria	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Augas de Galicia.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
7.12. Configuración de grupos de traballo de primeiros intervenientes para levar a cabo procedementos de actuación conxuntos	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Asistencia Sanitaria e SERGAS Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza	Existen grupos de traballo e protocolos conxuntos (4-8 cada ano). Realizáronse un total de 44 simulacros conxuntamente.
7.13. Mellora da seguridade viaria nos parques empresariais	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Instituto Galego de Vivenda e Solo	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).
7.14. Dimensionamento da infraestrutura viaria de acordo a criterios para a protección contra inundacións	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Augas de Galicia.	Sen desenvolver (eliminado no proceso de seguimento levado a cabo en 2013).

A táboa seguinte mostra as entidades públicas e privadas que participaron no Plan:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA 2011-2015	
ENTIDADES PÚBLICAS	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Infraestruturas	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Augas de Galicia	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Dirección Xeral de Mobilidade	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Instituto Galego de Vivenda e Solo	
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas – Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio	
Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza	
Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	
Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Xustiza	
Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza – Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	
Consellería de Sanidade	
Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Asistencia Sanitaria	
Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Innovación e Xestión de Saúde Pública	
Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Saúde Pública	
Consellería de Sanidade – SERGAS	
Consellería de Economía e Industria – Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas	
Consellería de Economía e Industria – Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas	
Consellería de Educación e Ordenación Universitaria – Dirección Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa	
Consellería de Facenda – Instituto Galego de Estatística	
Consellería de Mar – Subdirección Xeral de Gardacostas de Galicia	
Academia Galega de Seguridade Pública	
Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Conservación da Natureza	
Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	
Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Dependencia e Autonomía Persoal	
Consellería de Traballo e Benestar – Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado	
Consellería de Traballo e Benestar - Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral	
Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE)	

Táboa 9: Relación de entidades participantes no Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2011-2015. (Plan de Seguridade de Galicia 2011-2015, Xunta de Galicia)

ANEXO 2: O PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2016-2020

O “Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020” (Xunta de Galicia, 2016) publicouse no ano 2016; as súas principais características inclúense a continuación:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2016-2020	
PERÍODO	2016-2020
PUBLICADO EN	2016
OBXECTIVO	Alcanzar unha taxa de 34 falecidos por millón de habitantes en 2020. Obxectivos estratéxicos: • Xestión da seguridade viaria. • Vías de tránsito e mobilidade máis seguras. • Vehículos máis seguros. • Usuarios de vías de tránsito máis seguros. • Resposta tras os accidentes.
ACCIÓNS	48 accións iniciais, aumentadas a 51 tras o informe de seguimento de 2018, indicando obxectivo, entidade responsable e indicadores de seguimento.
PARTICIPANTES	• Vicepresidencia primeira e Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo. • Vicepresidencia segunda e Consellería de Economía, Empresa e Innovación. • Consellería de Infraestruturas e Mobilidade • Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. • Consellería de Cultura, Educación e Universidades. • Consellería de Sanidade. • Consellería de Mar. • Consellería do Medio Rural • Consellería de Política Social. • Colaboradores, como a Dirección Xeral de Tráfico. • Axentes Sociais.
ORZAMENTO	Sen especificar. Incluído nos orzamentos de cada Consellería
MEDIDAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA / SOCIALIZACIÓN	• Reunión cos Axentes Sociais para a presentación das bases do Plan e achega de propostas (30-11-2015) • Recollida de accións propostas por Axentes Sociais en anexo ao plan. • Celebración dunha xornada cos Axentes Sociais para o seguimento do Plan de Seguridade viaria de Galicia (16-3-2018). • Recollida de achegas de Axentes Sociais no documento de seguimento.
SEGUIMENTO	• Establecemento de órganos de seguimento: Comité de Seguimento de entidades públicas, no que se integraban as Consellerías da Xunta de Galicia, e Mesa de Traballo cos Axentes Sociais. • Elaboración do informe de seguimento (2018).
RESUMO DE CONTIDOS	Antecedentes: o Plan de Seguridade viaria de Galicia 2011-2015 Evolución da accidentalidade en Galicia e análise comparativa. O contexto mundial, europeo e nacional. Punto de partida para o desenvolvemento do Plan de Seguridade viaria de Galicia 2016-2020 • Obxectivo do plan. • Obxectivos estratéxicos do plan. • Definición de accións para incluír no plan. • Xestión do plan. Anexo 1: accións propostas por axentes implicados. Anexo 2: análise DAFO e CANVAS do plan.

Táboa 10. Descrición do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020. (Xunta de Galicia).

Na seguinte táboa inclúese unha valoración do desenvolvemento do plan á finalización do seu prazo:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA DE GALICIA 2016-2020 – VALORACIÓN EN 2020				
Obxectivo cuantitativo	Alcanzar unha taxa de 34 falecidos por millón de habitantes en 2020. Falecidos por millón de habitante en España (2017): 39 Falecidos por millón de habitante en Galicia (2017): 43 Os datos relativos ao ano 2019 e 2020 guindan os seguintes datos: Falecidos por millón de habitante en España (2019): 37 Falecidos por millón de habitante en Galicia (2019): 47 Falecidos por millón de habitante en España (2020): 29 Falecidos por millón de habitante en Galicia (2020): 28			
Obxectivos estratéxicos	Xestión da seguridade viaria.	3 accións planificadas: 3 accións realizadas Grao de cumprimento: 100%		
	Vías de tránsito e mobilidade máis seguras.	15 accións planificadas: 13 accións realizadas + 2 accións non realizadas Grao de cumprimento: 87%		
	Vehículos máis seguros.	5 accións planificadas: 4 accións realizadas + 1 acción non realizada Grao de cumprimento: 80%		
	Usuarios de vías de tránsito máis seguros.	22 accións planificadas: 16 accións realizadas + 6 accións non realizadas Grao de cumprimento: 73%		
	Resposta tras os accidentes.	6 accións planificadas: 6 accións realizadas Grao de cumprimento: 100%		
Valoración global ao finalizar o Plan	Detéctase, de xeito similar ao seguimento do plan anterior, un avanzado grao de desenvolvemento das accións (42 accións sobre as 51 accións previstas), conseguindo un grao de desenvolvemento do plan do 73% e do 100% nalgúns obxectivos.			

Táboa 11. Valoración do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020 á súa finalización. (Xunta de Galicia).

Nas seguintes táboas inclúense as accións previstas no Plan, así como o seu principal responsable e participantes.

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 1: XESTIÓN DA SEGURIDADE VIARIA		
ACCÍONS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Análise da sinistralidade laboral por accidente de tráfico no marco do observatorio de accidentalidade do IGSSA	Consellería de Emprego e Igualdade – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	12 publicacións editadas, recollendo os datos de sinistralidade laboral e a súa gravidade.
2. Colaboración en proxectos de ámbito estatal ou europeo	Consellería de Sanidade - SERGAS	Participación en 1 proxecto europeo anual
3. Atención prestada polo Centro de Emerxencias CAE 112	Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA)	20.000 incidencias atendidas anualmente

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 2: VÍAS DE TRÁNSITO E MOBILIDADE MÁIS SEGURAS		
ACCÍONS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Consideración do compoñente de seguridade viaria nos informes de plan e ordenación do transporte	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	318 informes emitidos
2. Proxectos de estradas.	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	91 proxectos con anexo de seguridade viaria

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 2: VÍAS DE TRÁNSITO E MOBILIDADE MÁIS SEGURAS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
3. Construción de novos eixos de comunicación.	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	51.4 km de novas vías construídos, 15.96 km de travesías que se evitan ao construír novas vías
4. Mellora da seguridade viaria na zona de circulación.	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	Actuación sobre 992 km de estradas, mellora de 542 interseccións e accesos, investimento total de 75.28 M€
5. Mellora da seguridade viaria nas marxes das estradas	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	74 km de novas cunetas de seguridade.. Mellora da seguridade en 387 pasos salvacunetas (eliminación ou con protección). 69.331 metros de nova barreira instalada. 39 bifurcacións melloradas.
6. Conservación da rede autonómica	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	118.88 M€ en contratos de conservación e vialidade invernal. 72.11 M€ en actuacións de reforzo de firme.. 17.560 sinais repostos. 18.444 km de marca viaria repintada. 987 inspeccións principais de obras de paso realizadas.
7. Mellora da seguridade viaria dos usuarios vulnerables	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas.	40.344 elementos reflectores repartidos. 9 campañas publicitarias. 32 cursos de condución segura para motociclistas (679 motociclistas formados) Campañas de concienciación en 47 centros educativos da contorna rural. 29.990 unidades didácticas repartidas. Realización de estudos de mobilidade na contorna de 5 centros educativos. 170 km de sendas peonís e beirarrúas. Instalación de 9.230 metros de sistemas de protección de motociclistas. Construción de 5 km de carrís bici.
8. Itinerario escolar seguro a través do Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	260 accións en distintos centros e Concellos.
9. Creación da materia de libre configuración “Mobilidade escolar sostible e segura”	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	A materia “Mobilidade escolar segura e sostible” impártese en 2 centros docentes, cunha media de 80 alumnos ao ano.
10. Prevención de accidentes con fauna: autorización de batidas de caza nos lugares onde sexan frecuentes os accidentes por irrupción de animais salvaxes na estrada	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda - Dirección Xeral de Patrimonio Natural	175.745 batidas de caza.
11. Execución de obras en camiños rurais existentes e creación de novos camiños a través de a concentración parcelaria	Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	1.258 km de camiños rurais construídos ou mellorados (1.525 camiños).

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 2: VÍAS DE TRÁNSITO E MOBILIDADE MÁIS SEGURAS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
12. Estudos de mobilidade nos camiños rurais	Consellería do Medio Rural – Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	Sen desenvolver
13. Manuais de boas prácticas	Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda – Dirección Xeral de Patrimonio Natural	20.500 manuais distribuídos
14. Plan de Transporte Metropolitano de Galicia.	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade.	Implantación de 25 áreas de Transporte Metropolitano, 1.5 millóns de persoas beneficiadas anualmente. Adhesión de 326 Concellos ao Plan de Transporte Metropolitano. 15 millóns de billetes vendidos anualmente.
15. Plan de modernización do transporte público en Galicia.	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade.	Sen desenvolver

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 3: VEHÍCULOS MÁIS SEGUROS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Elaboración de publicación de estatísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos.	Consellería de Economía, Emprego e Innovación – Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais	Realizouse un informe anual con datos de todos os vehículos que pasaron a ITV.
2. Ampliación ou mellora do equipamento dos servizos de protección civil e de bombeiros.	Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	83 vehículos novos ou mellorados (outros equipamentos: 182).
3. Comprobar a rede de centros de instalación e verificación de tacógrafos dixitais	Consellería de Economía, Emprego e Innovación – Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais	O número de talleres pasou de 45 a 54.
4. Certificación de reparación en taller habilitado para segundas inspeccións na ITV	Consellería de Economía, Emprego e Innovación – Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais	Sen desenvolver
5. Consulta pública de talleres habilitados	Consellería de Economía, Emprego e Innovación – Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais	143.335 consultas realizadas

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁIS SEGUROS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Accións formativas con contidos de educación viaria para persoas adultas en réxime penal	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	2-3 actividades formativas anuais cunha media de 20 alumnos ao ano.
2. Xornadas de educación e formación viaria	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	Participación nunha xornada organizada por Fundación CNAE en 2019.
3. Cursos de seguridade viaria na conducción.	Consellería de Facenda e Administración Pública – Escola Galega de Administración Pública (EGAP) Dirección Xeral de Tráfico.	17 cursos impartidos, 341 alumnos formados.

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁIS SEGUROS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
4. Campañas de sensibilización con nenos na Escola Galega de Prevención.	Consellería de Economía, Emprego e Industria – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	38 visitas de centros educativos e 1.067 nenos participantes.
5. Realización de campañas de difusión entre os traballadores sobre a importancia da seguridade viaria	Consellería de Economía, Emprego e Industria – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA) Dirección Xeral de Tráfico.	1-2 campañas anuais con ampla cobertura, xeralmente orientadas a condutores de tractores.
6. Xornadas técnicas de seguridade viaria no ámbito laboral	Consellería de Economía, Emprego e Industria – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA) Dirección Xeral de Tráfico.	7 xornadas realizadas, un total de 399 participantes.
7. Actuacións de asesoramento a empresas con elevado número de accidentes de tráfico in itinere e en misión. Desenvolvemento de programas de seguridade viaria laboral.	Consellería de Economía, Emprego e Industria – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA) Dirección Xeral de Tráfico.	Asesoramento a 3 empresas en 2016..
8. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pé de rúas nas zonas de lecer nocturno	Consellería de Política Social – Dirección Xeral de Xuventude, Participación e Voluntariado Concellos	Sen desenvolver
9. Campaña LIBRE: cursos de condución segura para mozas entre 18 e 30 anos	Consellería de Política Social – Dirección Xeral de Xuventude, Participación e Voluntariado Dirección Xeral de Tráfico.	Sen desenvolver
10. Programa “Cambio de sentido”: charlas a mozas que se están sacando o permiso de conducir sobre o perigo do consumo de alcol..	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Saúde Pública Vicepresidencia e Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza Federación Galega de Autoescolas. Dirección Xeral de Tráfico.	6.255 asistentes.
11. Campañas de sensibilización en materia de seguridade viaria dirixidas a pais e fillos.	Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior Voluntarios de Protección Civil Dirección Xeral de Tráfico.	179 xornadas de formación impartidas, 14.438 participantes.
12. Programa para a obtención do permiso de conducir para o colectivo xitano	Consellería de Política Social – Subdirección Xeral de Prestacións e programas de inclusión. Dirección Xeral de Tráfico.	68 participantes
13. Portal específico de seguridade viaria	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	1.000-1.300 visitas anuais
14. Película para a sensibilización en seguridade viaria : “A pesar de todo, quérote ”	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	Sen desenvolver
15. Charlas informativas sobre seguridade viaria en centros socio-comunitarios de benestar.	Consellería de Política Social – Subdirección Xeral de Servizos Sociais e Comunitarios e Xestión Económica Concellos	35 charlas impartidas, 2.082 persoas maiores participantes
16. Colaboración coa Unidade de Policía Adscrita na	Vicepresidencia e Consellería de Presidencia, Administracións	Sen desenvolver

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁIS SEGUROS

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
seguridade do transporte por estrada.	Públicas e Xustiza – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	
17. Elaboración de materiais didácticos ou pedagóxicos sobre mobilidade dirixidos ao contexto educativo	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	Sen desenvolver
18. Programa de “Mobilidade Sostible e Segura”, dentro do Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	106 centros educativos e 958 docentes participantes; certificación de 180-250 docentes cada ano. 15.280 alumnos participantes.
19. Colaboración a través de asesoramento na elaboración de materiais educativos para o ámbito da mobilidade segura e sostible	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	Asesoramento no desenvolvemento de 3 materiais educativos
20. Curso de formación para docentes	Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional Dirección Xeral de Tráfico.	83 docentes certificados
21. Formación ao transporte público e condutores profesionais	Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade	7212 cursos impartidos a condutores profesionais, 56 centros autorizados para formación, case 64.000 persoas formadas. 6.000-8.000 infraccións detectadas cada ano.
22. Grupo de traballo sobre revisión psicofísica de condutores.	Consellería de Sanidade. Dirección Xeral de Tráfico.	Sen desenvolver

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 5: RESPONSA TRAS OS ACCIDENTES

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
1. Formación para a mellora do coñecemento na atención do paciente politraumatizado	Consellería de Sanidade - SERGAS	82 cursos impartidos, 1.371 sanitarios formados
2. Formación específica en seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes en estradas..	Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP)	249 cursos impartidos e 4.917 participantes.
3. Proporcionar asistencia psicolóxica ás vítimas e familiares	Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	73 mobilizacións, 90 persoas asistidas.
4. Configuración de grupos de traballo de primeiros intervinientes para realizar procedementos de actuación conxuntos	Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Asistencia Sanitaria e SERGAS	6 grupos de traballo constituídos, realización de ata 12 procedementos conxuntos anuais, ata 17 simulacros conxuntos anuais.
5. Optimización da resposta ante accidentes de tráfico no medio rural e urbano	Consellería de Sanidade –SERGAS Grupos de emerxencias supramunicipais (GES)	Asistencia a 5.000-7.000 accidentes de tráfico ao ano con ambulancias con soporte vital básico e 680-770 con ambulancias con soporte vital avanzado. Aproximadamente realízanse 45 simulacros ao ano.

OBXECTIVO ESTRATÉGICO 5: RESPONSA TRAS OS ACCIDENTES

ACCIÓNS	RESPONSABLE	RESULTADO 2016-2020
6. Intervencións dos parques de bombeiros en accidentes de tráfico.	Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	7.054 intervencións

Inclúense a continuación as medidas propostas polos axentes sociais, que se incluíron como anexo ao Plan, para o seu estudo e valoración:

ACCIÓN	PROPOSTA POR
Realización de auditorías e inspeccións de seguridade viaria nas vías da Rede Autonómica de Galicia.	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME Asociación Mutua Moteira STOP ACCIDENTES
Medidas para a mellora da seguridade viaria dos motociclistas: • Profundar na análise da sinistralidade da moto (ANESDOR) • Evitar marcas viarias con pinturas deslizantes (PMSV) • Evitar as tapas de sumidoiros non nivelados co pavimento (PMSV)	Plataforma Moteira para a Seguridade viaria Asociación Mutua Moteira ANESDOR Federación Galega de Motociclismo (FGM)
Mellorar a concienciación en materia de seguridade viaria entre os usuarios de motocicletas e ciclomotores: • Campañas de concienciación de mantemento de puntos básicos da motocicleta (AMM) • Programa de charlas nos colexios "Dicho un moteiro" (AMM) • Facer partícipes ás asociacións de usuarios de motos cando se realicen controis de vixilancia de velocidade ou detección de alcol/drogas (PMSV)	Plataforma Moteira para a Seguridade viaria Asociación Mutua Moteira Federación Galega de Motociclismo (FGM)
Organización de cursos avanzados de condución e de formación viaria	Federación Galega de Autoescolas.
Mellorar a comunicación dos médicos (Atención Primaria ou Especialistas) para que poidan trasladar á administración, a información relevante dos pacientes que puidese afectar á condución dun vehículo	Fundación Mapfre AESLEME
Impulso ás estradas 2+1	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME
Analizar o concepto de Tramo Branco	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME
Fomento da formación en primeiros auxilios para toda a poboación	Asociación Española de la Carretera Fundación Mapfre AESLEME
Constituír un Centro de Investigación de Accidentes que coordine e impulse os diferentes protocolos necesarios para unha mellora da seguridade viaria	STOP ACCIDENTES
Repoñer o Noite Bus	STOP ACCIDENTES
Atención ás vítimas: • Incorporar psicólogos especializados en urxencias e emerxencias • Unidades de atención para todas as vítimas (actualmente existen nas Xefaturas de Tráfico da DXT, propónse recolocalas nos servizos sociais dos Concellos)	STOP ACCIDENTES
Campañas formativas e informativas para reducir o absentismo na Inspección Técnica de Vehículos.	AECA-ITV

ACCIÓN	PROPOSTA POR
	Supervisión e Control, S.A. (SYC)
Análise e implantación da inspección dos Sistemas de Seguridade Controlados Electronicamente (ECSS), conforme a normativa europea	AECA-ITV Supervisión e Control, S.A. (SYC)
O Plan debería outorgar unha maior participación ás entidades locais na execución das medidas en especial nas relacionadas co Pilar 2, dedicado ás infraestruturas	FEGAMP
Establecemento de liñas de colaboración económica por parte do Estado e/ou Comunidade Autónoma para levar a cabo determinadas medidas	FEGAMP
Acción 1.1. Análise da sinistralidade laboral por accidentes de tráfico no marco do Observatorio de sinistralidade de ISSGA.. • Posibilidade de comunicar esta información ás autoridades de vixilancia e control de tráfico para establecer os servizos máis adecuados para previr. • Incluír indicador: Reunións ou comunicacións con autoridades de vixilancia e control do tráfico	Garda Civil
Acción 1.2. Colaboración en proxectos de ámbito estatal e/ou europeo • Podíase empezar coa colaboración a nivel autonómico interadministracións.	
Acción 1.3. Atención prestada polo Centro de Atención de Emerxencias CAE 112. Incluír Indicadores de seguimento:. • Tempo medio de atención.. • Reunións, estudos, ensaios e prácticas con outros actores	
Acción 2.7. Mellora da seguridade viaria dos usuarios vulnerables. Incluír Indicador de seguimento:. • Charlas a colectivos vulnerables	
Acción 2.9. Prevención de accidentes con fauna: Autorización de batidas de caza nos lugares onde sexan frecuentes os accidentes por irrupción de animais salvaxes na estrada • Ampliar a prevención de accidentes por atropelo de animais a través de a sinalización dos PNAAs (puntos negros de atropelo de animais).	
Acción 2.12. Manuais de boas prácticas • Contar coa DXT e coa Agrupación de Tráfico da Garda Civil (ATGC)	
Acción 3.1. Elaboración de publicación de estatísticas sobre Inspección Técnica de Vehículos. Engadir: • Mellorar a seguridade viaria a través do control do comportamento dos vehículos dedicados ao transporte (tempos de condución e descanso, peso, estiva da carga, funcionamento dos tacógrafos, etc.). • Dotación e mantemento de material suficiente e apropiado aos especialistas encargados da vixilancia e o control do transporte. • Formación ao persoal encargado da vixilancia e o control do transporte. • Dirección Xeral de Mobilidade.	
Acción 4.2. Xornada de educación e formación viaria. • Incluír á DXT e a ATGC	
Acción 4.7. Campaña LIBRE: campaña de sensibilización a pé de rúa nas zonas de lecer nocturno • Se nesta campaña participase persoal da ATGC, tería un especial efecto	
Acción 4.8. Campaña LIBRE: Cursos de condución segura para mozas entre 18 e 30 anos • Dar un especial enfoque e tratamento para o uso da motocicleta e ciclomotores.	
Acción 4.9. Programa "Cambio de Sentido". • Recomendable a participación da DXT e ATGC	
Acción 4.10. Campañas de sensibilización en materia de seguridade viaria dirixidas a pais e fillos • Recomendable a participación da DXT e ATGC	
Acción 4.13. Película para a sensibilización en seguridade viaria : "A pesar de todo, quérote "	

ACCIÓN	PROPOSTA POR
• Recomendable a participación da DXT e ATGC	Garda Civil
Acción 4.14. Charlas informativas sobre seguridade viaria en Centros Socio-Comunitarios de Benestar. • Recomendable a participación da DXT e ATGC	
Acción 4.15. Colaboración da Unidade de Policía Adscrita na seguridade do transporte por estrada. • As funcións do control do transporte corresponden á Garda Civil, o que implicaría que a colaboración debe ser maioritariamente coa ATGC	
Acción 4.20. Formación transporte público e condutores profesionais • Recomendable a participación da ATGC	
Acción 5.2. Formación específica en seguridade viaria para policía local e agrupacións de voluntarios na intervención dos accidentes en estradas. • Recomendable incluír aos principais actores que son os membros da ATGC	
Accións 5.4. Configuración de grupos de traballo de primeiros intervenientes para realizar procedementos de actuación conxuntos e Acción 5.5. Optimización de resposta ante accidentes de tráfico no medio rural e urbano • Debería incluírse á ATGC debido a o seu papel nos accidentes de tráfico (pronta actuación e decisiva)	
OBXECTIVO 1: XESTIÓN DA SEGURIDADE VIARIA • Mellora da coordinación entre todos os organismos involucrados na seguridade viaria • Desenvolvemento dunha base de datos única. OBXECTIVO 2: VÍAS DE TRÁNSITO E MOBILIDADE MÁIS SEGURAS • Fomento da intermodalidade do transporte. • Pinturas para a sinalización viaria dinámicas e antideslizantes. • Asfaltos antideslizantes. OBXECTIVO 3: VEHÍCULOS MÁIS SEGUROS • Divulgación entre os colectivos afectados dos cambios normativos relacionados coa seguridade dos vehículos • Campaña informativa sobre a importancia do mantemento e inspección técnica dos vehículos • Campaña informativa sobre as novas tecnoloxías de seguridade activa e pasiva que incorporan os vehículos máis modernos • Fomento da renovación do parque de vehículos (con actuacións especiais en vehículos agrícolas de máis de 15 anos de antigüidade).. OBXECTIVO 4: USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁIS SEGUROS • Formación en seguridade viaria particularizada por tipo de vehículo (como, por exemplo, ciclomotores, motocicletas, tractores e maquinaria agrícola ou autobuses de transporte escolar) OBXECTIVO 5: RESPONSA TRAS OS ACCIDENTES • Fomento da participación e colaboración entre Colexios Profesionais, Universidades, Corpos e Forzas de Seguridade, Administracións, etc. na investigación e reconstrución de accidentes.. • Fomento da participación e colaboración entre Colexios Profesionais, ITV, Asociacións de Talleres de Reparación de Vehículos, Corpos e Forzas de Seguridade, Administracións, etc. en investigación de fraudes, ilegalidades e irregularidades.	Colexio Oficial de Enxeñeiros Industriais de Galicia.

A táboa seguinte mostra as entidades públicas e privadas que participaron no Plan.

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA 2016-2020	
ENTIDADES PÚBLICAS	OUTROS PARTICIPANTES
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Axencia Galega de Infraestruturas	• Asociación Española de la Carretera
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade	• Fundación Mapfre
Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA)	• AESLEME
Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP)	• Asociación Mutua Moteira
Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo – Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	• STOP ACCIDENTES
Consellería de Facenda e Administración Pública – Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	• Plataforma Moteira para a Seguridade viaria
Consellería de Sanidade	• ANESDOR
Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Asistencia Sanitaria	• Federación Galega de Motociclismo
Consellería de Sanidade – Dirección Xeral de Saúde Pública	• Federación Galega de Autoescolas
Consellería de Sanidade – SERGAS	• FEGAMP
Consellería de Cultura, Educación e Universidades – Secretaría Xeral de Educación e Formación Profesional	• Garda Civil
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda – Dirección Xeral de Patrimonio Natural	• Colexio Oficial de Enxeñeiros Industriais de Galicia
Consellería do Medio Rural– Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	• AECA-ITV
Consellería de Política Social – Dirección Xeral de Xuventude, Participación e Voluntariado	• Supervisión e Control, S.A. (SYC)
Consellería de Política Social – Subdirección Xeral de Prestacións e Programas de Inclusión	
Consellería de Política Social – Subdirección Xeral de Servizos Sociais e Comunitarios e Xestión Económica	
Consellería de Emprego e Igualdade – Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	
Consellería de Economía, Emprego e Innovación – Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais	
Dirección Xeral de Tráfico	
Concellos	
Grupos de emerxencias supramunicipais (GES)	
Voluntarios de Protección Civil	

Táboa 12: Relación de entidades participantes no Plan de Seguridade viaria de Galicia 2016-2020 (Plan de Seguridade de Galicia 2016-2020, Xunta de Galicia).