

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN EUSKADI



2021
2025



VISION
ZERO

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

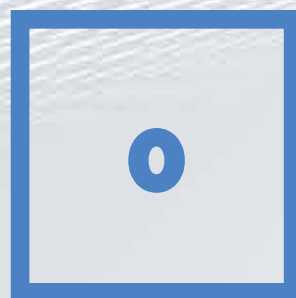
Índice

0. Introducción

1. Evolución del Tráfico y Seguridad Vial Euskadi

2. Misión, Visión, Principios y Retos estratégicos

3. Plan de Acción

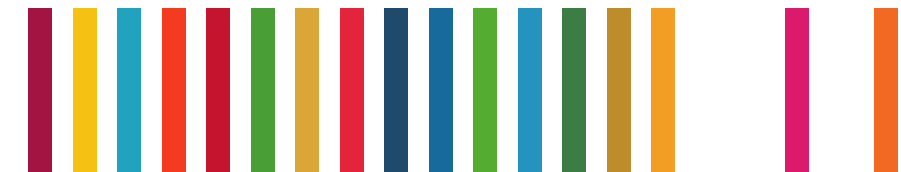


Introducción



- Alineado con el **Plan General de Seguridad Pública de Euskadi 2020-2025**
- La Seguridad Vial, reto global recogido en los **ODS de la Agenda 2030** (O3, Meta 3.6 y O11, Meta 11.2)
- UE: **Plan de Acción Estratégico sobre Seguridad Vial 2011-2030**
- Aspiración común: Reducción de la accidentalidad con una **VISION ZERO** víctimas por accidente de tráfico
- **Objetivo 2030:** Reducir al 50% el número de personas fallecidas y heridas graves con respecto a 2020
- **Declaración Estocolmo 2020:** Compromiso para mejorar la SV con un enfoque integrado de sistema seguro con **VISION ZERO**. Agrupa a todos los sectores e instituciones: actuar para cambiar la tendencia

VISION
ZERO



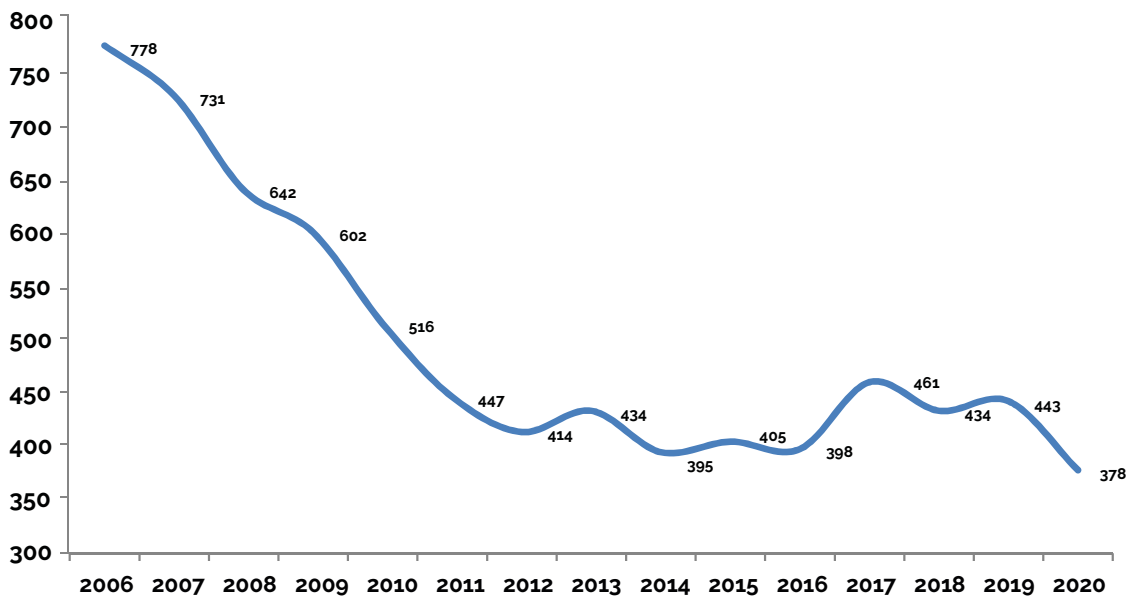
1

Evolución del Tráfico y la Seguridad Vial en Euskadi



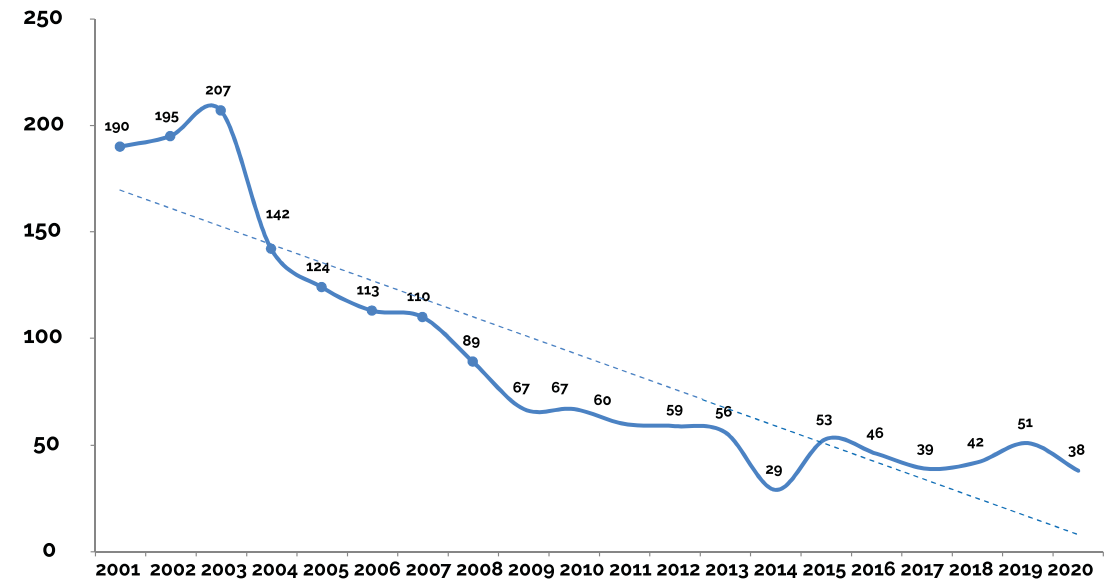
En el año 2000 fallecieron en Euskadi más de 200 personas como consecuencia de un accidente de tráfico. Hoy en día, las cifras de siniestralidad se han reducido hasta situarse en el entorno de las 40-50 personas fallecidas. Se consolida, por tanto, una tendencia descendente con cierta estabilización del dato en los últimos años. Lo mismo ha ocurrido con las personas heridas graves, cuya cifra se ha estabilizado, oscilando entre las 400 y las 450 por año.

Evolución del número de personas heridas graves 2006-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

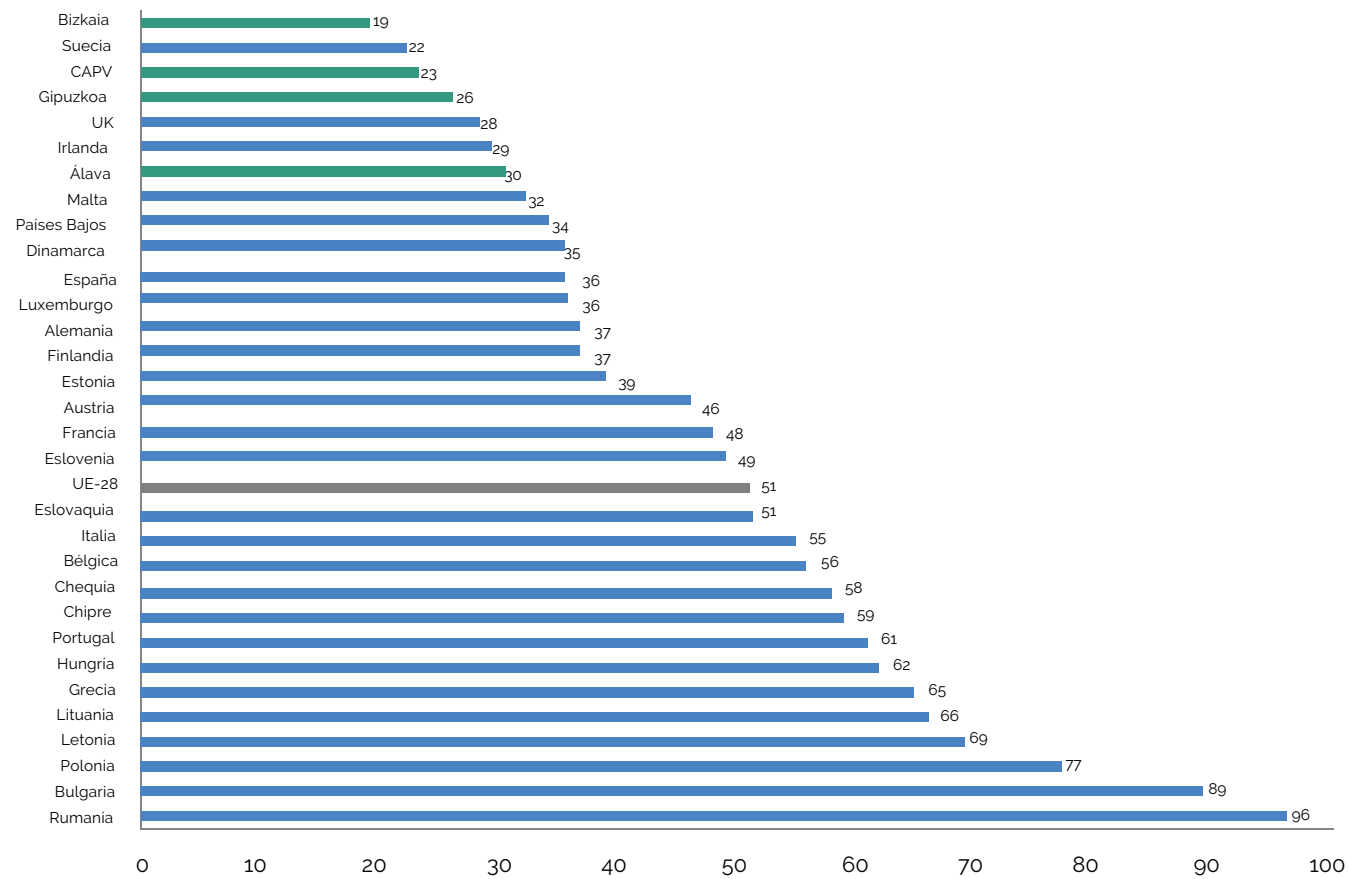
Evolución del número de personas fallecidas 2001-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

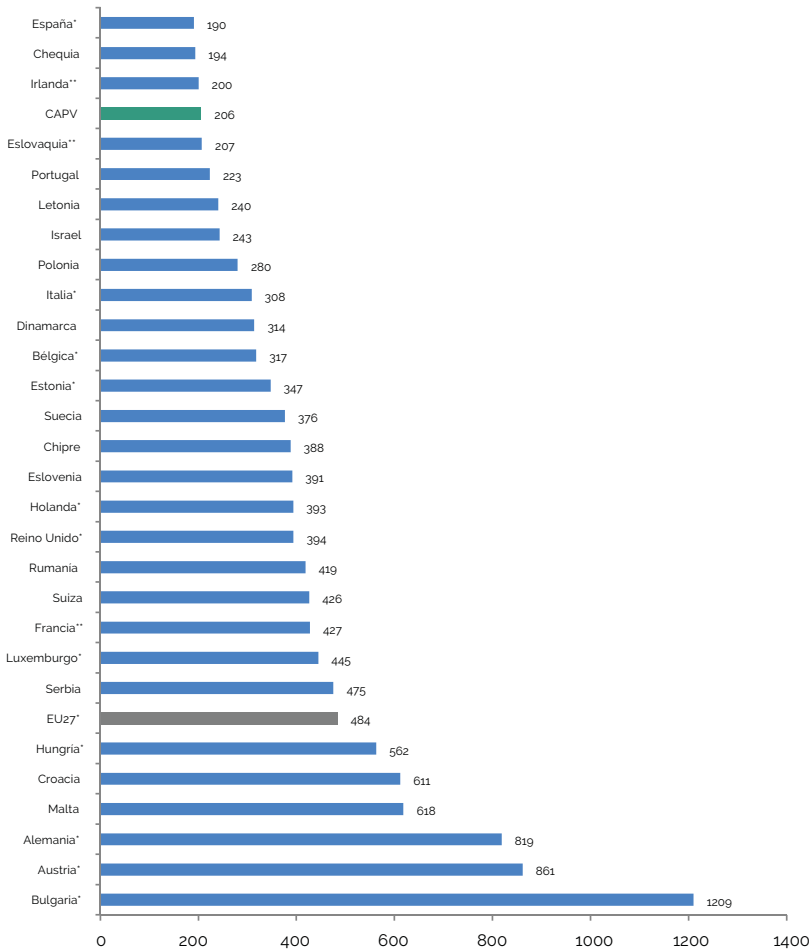
En la comparativa con los países de la UE, vemos cómo la CAPV tiene una de las tasas de personas fallecidas y personas heridas graves por millón de habitantes más bajas de Europa.

Tasa de personas fallecidas por millón de habitantes 2019 UE



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UE Road Safety Vademecum, Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. y EUSTAT.

Tasa de personas heridas graves por millón de habitantes 2019 UE

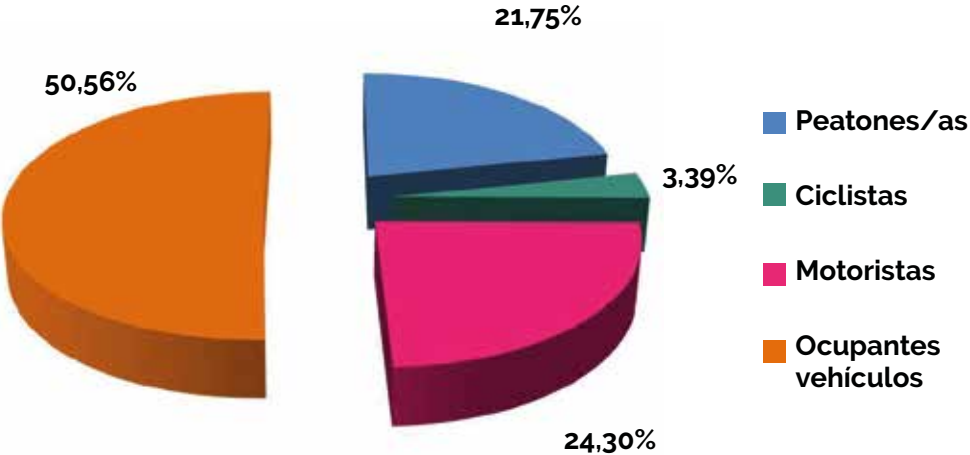


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UE Road Safety Vademecum, Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. y EUSTAT. *Datos 2018. **Datos 2017.

Seguridad vial en los colectivos más vulnerables

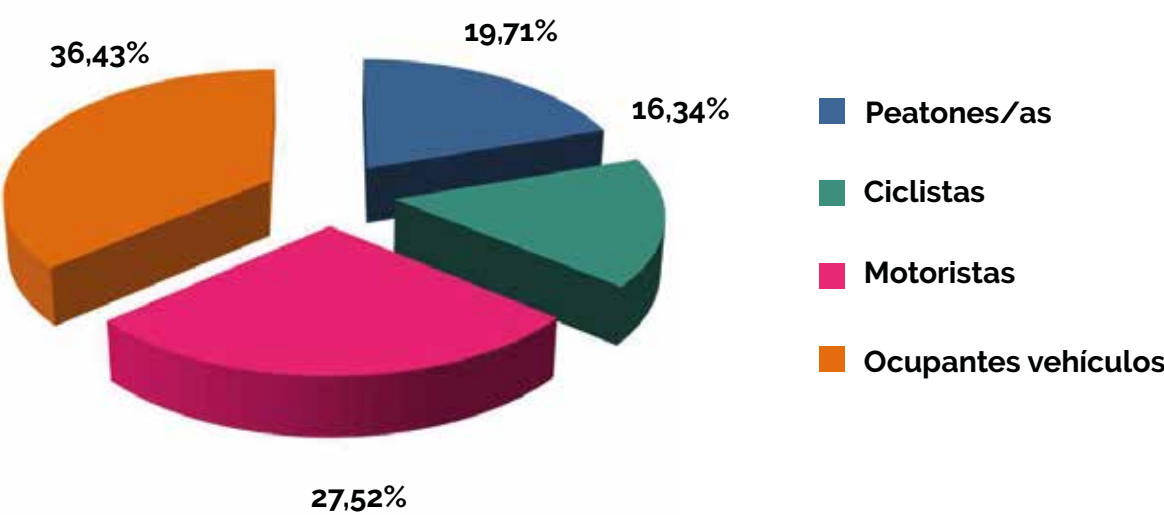
El hecho de que Euskadi presente cifras de accidentalidad relativamente bajas permite la identificación más clara de los problemas y, en consecuencia, posibilita el diseño de estrategias ad hoc con los colectivos más vulnerables. No en vano, durante el periodo 2013-2020, la mitad de las personas fallecidas en accidentes de tráfico pertenecía a un colectivo vulnerable, esto es, era persona peatona, ciclista o motorista, ascendiendo este porcentaje al 63,6% en el caso de las personas heridas graves.

Distribución del número de personas fallecidas totales según tipología 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

Distribución del número de personas heridas graves totales según tipología 2013-2020*

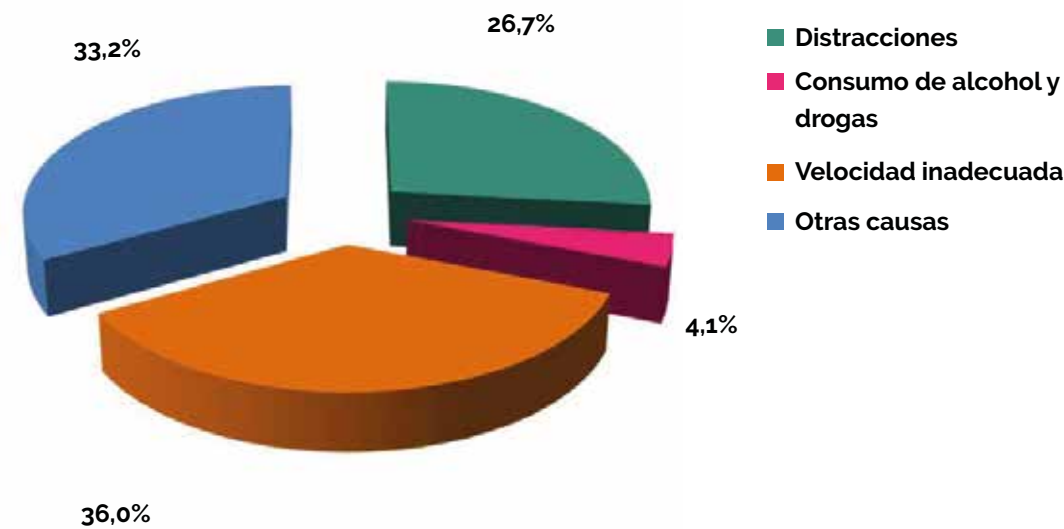


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

Causas de la accidentalidad en Euskadi

Tres son los factores concurrentes en casi el 70% de los accidentes de tráfico con víctimas en las calles y carreteras de Euskadi

Causas de la accidentalidad registrada por la Ertzaintza durante los años 2015-2019. Datos acumulados.



Fuente: Ertzaintza. Dirección de Tráfico. G.V.



2

Misión, Visión, Principios y Retos estratégicos



Misión

Contribuir al bienestar y la seguridad de las personas usuarias de la red viaria vasca mediante la promoción de la seguridad vial, la fluidez en el tráfico y la movilidad segura y sostenible basada en la prevención, la coordinación y la corresponsabilidad institucional y ciudadana.

Visión

Reducir la accidentalidad con una Visión Cero víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de víctimas mortales y heridas graves.

Principios

- Cercanía
- Compromiso
- Confianza
- Vocación de Servicio
- Transparencia y buen gobierno
- Liderazgo y equipo
- Evolución

Retos Estratégicos

Los Retos Estratégicos del Plan coinciden con los definidos por el Plan General de Seguridad Pública de Euskadi, si bien se adecúan en su enfoque y contenido a la realidad de la Seguridad Vial y la Gestión del Tráfico.

MODELO DE SEGURIDAD INTEGRAL

En el ámbito de la gestión del tráfico y la seguridad vial, la transición hacia un Modelo de Seguridad Integral es fundamental y requiere de la cooperación y corresponsabilidad de múltiples entidades y agencias institucionales y privadas, así como de la propia ciudadanía. Es fundamental para lograrlo seguir profundizando en el liderazgo, la colaboración y coordinación entre todos los agentes e instituciones comprometidas con el reto de reducir la accidentalidad en las calles y carreteras de Euskadi.

NUEVAS CAPACIDADES Y NUEVAS AMENAZAS

La transformación digital representa una excelente oportunidad para disponer de datos en tiempo real, garantizar la fluidez del tráfico, a través de la implementación de nuevas herramientas que faciliten los tiempos de respuesta en la gestión y mejorar la seguridad vial. Durante la próxima década se desarrollarán nuevas soluciones tecnológicas en materia de gestión de tráfico y seguridad vial. También surgirán nuevos problemas relacionados con la convivencia con nuevos modos de movilidad. Por eso, es fundamental que invirtamos en investigación, tecnología y modelización para informar las intervenciones y decisiones clave de manera anticipada.

EXPECTATIVAS Y EXIGENCIA CRECIENTE DE LA CIUDADANÍA

Los nuevos canales digitales hacen posible mantener una comunicación directa y permanente con la ciudadanía para, de esta manera, sensibilizar, informar y empoderar a la sociedad en materia de tráfico y seguridad vial.

EQUIPO PROFESIONAL SUFICIENTE, ESTABLE Y SATISFECHO

A pesar del compromiso y la competencia de los y las profesionales de la Dirección de Tráfico, es necesario abordar las necesidades de dimensionamiento y estabilidad de las plantillas, especialmente teniendo en cuenta el relevo generacional, lo que, por otra parte, ofrece la oportunidad de adecuar los perfiles a las nuevas realidades siendo atractivos para incorporar jóvenes profesionales con alto nivel de formación y capacitación.

3

Plan de acción



Retos

Líneas estratégicas

Iniciativas

Acciones

Retos

I

Modelo de
seguridad
integral

II

Nuevas
capacidades
y nuevas
amenazas

III

Expectativas
y exigencia
creciente de
la ciudadanía

IV

Equipo
profesional
suficiente,
estable y
satisfecho

Líneas Estratégicas

Líneas Estratégicas	Descripción Líneas Estratégicas
Reto I. Modelo de seguridad integral	
L1 Consolidar los mecanismos de coordinación y cooperación entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial	El objetivo es reforzar los actuales mecanismos de coordinación y cooperación, y crear nuevos si se considera necesario, entre todas las entidades que intervienen de alguna manera en la gestión del tráfico y la seguridad vial en Euskadi. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial 2. Reforzar la coordinación y la cooperación con las instituciones titulares de vías principales y carreteras secundarias, así como de otras entidades y agencias públicas y privadas implicadas, para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial. 3. Desarrollar e implantar una sistemática de gestión de riesgos que refuerce la resiliencia, articulando respuestas rápidas y eficaces ante posibles incidencias sobre el tráfico.
L2 Establecer programas de formación, prevención y sensibilización específicos para actuar sobre los colectivos vulnerables	El objetivo es un abordaje de la seguridad vial basado en la prevención frente a los accidentes, con especial énfasis en el impacto sobre colectivos vulnerables. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Impulsar programas y planes específicos de concienciación y educación vial para prevenir accidentes de tráfico en colectivos vulnerables.

Reto II. Nuevas capacidades y nuevas amenazas

L3 Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico

El objetivo es aprovechar al máximo las potencialidades que ofrecen las TICs en todos los ámbitos de la gestión del tráfico y la seguridad vial.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Potenciar los sistemas tecnológicos para la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.
2. Diseñar e implantar un modelo de gestión de la Innovación y la mejora del tráfico y la seguridad vial.

L4 Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**

El objetivo es que toda la actividad relacionada con la gestión del tráfico y la seguridad vial esté basada en información fiable y pertinente proveniente de múltiples fuentes y explotada de manera integral.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Ganar eficiencia en la gestión e información de tráfico en las carreteras vascas a través del uso de metadatos/ datos masivos en el Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi.
2. Desarrollar Sistemas de Información combinados encaminados a mejorar la seguridad vial.

Reto III. Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía

L5 Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación y encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil**, así como de **transparencia y rendición de cuentas**

El objetivo es generar confianza en la ciudadanía y la sociedad civil así como conocer con precisión y de primera mano las necesidades y expectativas de la ciudadanía y la sociedad civil en materia de gestión del tráfico y seguridad vial.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil.
2. Establecer mecanismos de control y comunicación que permitan garantizar la transparencia y la rendición de cuentas a la ciudadanía.

L6 Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**

El objetivo es, por una parte, que ciudadanía y entidades del sistema vasco intercambien información en tiempo real, para que todas ellas puedan actuar de la manera más adecuada e informada posible ante cualquier incidencia. Por otra parte, se trata de facilitar el acceso electrónico a los servicios públicos en materia de tráfico.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Articular mecanismos de comunicación bidireccional directa con la ciudadanía.
2. Agilizar trámites, simplificar procedimientos y facilitar el acceso a los mismos sin necesidad de traslado a dependencias administrativas.

Reto IV. Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho

L7 Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas, cualificadas**, con sentido de **pertenencia** y **satisfechas**

El objetivo es disponer de los mejores equipos profesionales posibles para afrontar las amenazas a la seguridad, tanto desde el punto de vista de la capacitación como de la motivación.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Apostar por un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo.
2. Asegurar los niveles de cualificación que requiere la organización.
3. Sistematizar la gestión del conocimiento.
4. Trabajar la comunicación interna.
5. Sistematizar el reconocimiento.

Evaluación del plan

RETO I

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico	51	< 38
Número de personas heridas graves a causa de accidentes de tráfico	449	< 337
Número de personas motoristas fallecidas	16	< 12
Número de personas motoristas heridas graves	127	< 95
Número personas mayores de 64 años fallecidas	15	< 11
Número personas mayores de 64 años heridas graves	89	< 67
Número de personas ciclistas fallecidas	1	0
Número de personas ciclistas heridas graves	85	< 64
Número peatonas y peatones fallecidas	13	<10
Número peatonas y peatones heridas graves	91	< 68

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial	No	Sí
Número de alumnos/as de enseñanza no universitaria que participan en programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura	20.158	23.000
Número de horas ejecutadas en programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura dirigidos al alumnado de enseñanza no universitaria	390	450
Grado de satisfacción del alumnado y profesorado de enseñanza no universitaria sobre los programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura en los que han participado	-	Alcanzar un 90% de valoraciones entre 4(Bien) y 5(Muy bien)

RETO II

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de horas perdidas por las y los conductores derivado de incidencias en el tráfico.	3 M	2,7 M
Inversión destinada a la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.	1,8 M€	2,3 M€
Reorganización y redefinición de las funciones del actual CGTE.	No	Sí

RETO III

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de personas que acceden a la información sobre tráfico que comunica la Dirección de Tráfico desde sus canales (web, App, RR.SS...)	211.019	220.000
Número de infracciones de velocidad y resto de infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial	295.236	280.000
Número de positivos por consumo de alcohol, drogas y otras sustancias	5.058	4.200

RETO IV

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de acciones desarrolladas para disponer en la DT de un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo	-	Diseño y puesta en marcha del Modelo
Número de acciones encaminadas a la gestión del conocimiento que tenga en cuenta el Relevó Generacional	-	Modelo de gestión del conocimiento desplegado
Evolución de la rotación e interinidad en la plantilla: edad media de la plantilla de la DT	-	Reducción edad media de la plantilla de la DT

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO