

# PLA DIRECTOR DE SEGURETAT VIÀRIA





# INDEX

---

## 1. Presentació

## 2. Situació actual

### 2.1. *El model viari de la Comunitat Valenciana*

- ✓ Articulació del territori
- ✓ Parc de vehicles
- ✓ Mobilitat

### 2.2. *Diagnosi de la sinistralitat viària a la Comunitat Valenciana*

- ✓ La Comunitat en el context europeu i nacional
- ✓ Evolució i tendència de l'accidentalitat

## 3. Justificació del Pla

### 3.1. *Antecedents, problema, necessitat*

### 3.2. *Marc de referència*

### 3.3. *Consultes a altres agents socials*

## 4. Visió

## 5. Objectius

## **El Pla director**

### **5.1. Pilars bàsics**

### **5.2. Àrees d'actuació**

### **5.3. Línies d'intervenció**

### **5.4. Plans d'acció**

### **5.5. Programes de seguretat viària**

## **6. Avaluació**

- ✓ Indicadors de compliment d'objectius

## **7. Model de gestió**

- ✓ Comissió de seguiment
- ✓ Transparència
- ✓ Comunicació

## **8. Efectes del Pla director**

## **9. Pressupost del Pla**

## **10. Àmbit**

## **11. Annexos**

A-1. Fitxes dels plans d'acció

A-2. Organismes, institucions i agents socials consultats

A-3. Bibliografia

# PRESENTACIÓ

---

La seguretat de la circulació per carretera i vies urbanes, atés que forma part del dret a la vida i a la salut dels ciutadans, ha de ser i és objectiu prioritari per a les administracions públiques, a les quals correspon adoptar mesures que garantisquen els màxims nivells de seguretat per als usuaris de les vies públiques, compatible amb la mobilitat i sempre amb respecte al medi ambient.

Els avanços aconseguits en matèria de seguretat viària, tant en el conjunt nacional com a la nostra Comunitat en els últims anys, han suposat una important reducció de la sinistralitat, la qual cosa ha sigut possible gràcies a un esforç continuat de la societat en el seu conjunt, sota la coordinació de les administracions públiques amb major capacitat per a mobilitzar recursos i unir iniciatives.

Com a dada representativa en matèria d'accidentalitat, cal assenyalar que l'any 2001 Espanya ocupava el lloc 17 dins dels 28 països que formen part de la Unió Europea, amb una taxa de 136 morts per milió d'habitants, per damunt de la taxa europea que va ser de 113 morts; en el 2014 Espanya ocupava ja el sisé lloc, amb 36 morts per milió d'habitants davant dels 51 de mitjana de la UE en aquest any.

Referint-nos a la Comunitat Valenciana, la taxa de morts per milió d'habitants l'any 2014 va ser de 34, inferior als 51 de la UE i, fins i tot, a la mitjana nacional, i ocupa el sisé lloc entre les comunitats autònomes.

A Espanya, el principal òrgan de coordinació en matèria de seguretat viària és el Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible; així mateix, la coordinació en l'àmbit de la nostra Comunitat l'exerceix la Comissió Autonòmica de Trànsit i Seguretat de la Circulació Viària, en connexió amb el Consell Superior. En aquesta comissió està representada l'Administració central, la Generalitat valenciana, les diputacions provincials, les universitats, i els organismes i les associacions entre els fins de les quals està la reducció de l'accidentalitat associada al trànsit.

Des de la creació de la Comissió de Trànsit fa quasi tres dècades, la Generalitat valenciana ha estat representada per les conselleries amb competències en infraestructures, indústria, sanitat, educació i emergències. Des d'aquestes conselleries s'han programat i executat actuacions que cada any s'han incorporat als plans anuals de seguretat viària de la Comunitat; és clar que la Generalitat acumula un llarg recorregut en el seu compromís amb la seguretat viària, i que indubtablement ha contribuït a la reducció abans esmentada de les xifres d'accidentalitat.

Però, si bé, les dades aportades es poden considerar raonablement bones, s'ha de tindre en compte que mentre continue havent-hi pèrdua de vides humanes mai cal donar-se per satisfets. A més, la tendència a la baixa de les xifres de sinistralitat es ralentinzen en els dos últims anys, sense que es puga descartar la possibilitat que s'invertisca aquesta tendència en el cas que no es prenguen noves iniciatives; perquè tot sembla indicar que les mesures que van donar tan bon resultat en anys anteriors han perdut eficàcia.

És, per tant, moment d'implantar un pla estratègic, amb mesures innovadores i propostes adaptades a problemes concrets, i més encara en un període en què, afortunadament, es recupera el trànsit després d'anys d'una menor mobilitat conseqüència de les circumstàncies econòmiques.

Per això, a finals de l'any 2015 es va anunciar l'elaboració del Pla director de seguretat viària, de la Generalitat valenciana i per a la Comunitat Valenciana, en línia amb les directrius de l'Assemblea General de les Nacions Unides recollides en el Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària i l'Estratègia de Seguretat Viària 2011-2020, de la DGT.

Aquest pla director es planteja amb l'objectiu general de la reducció de l'accidentalitat i de les seues conseqüències a tota la Comunitat Valenciana, i presenta un marcat caràcter multidisciplinari i multisectorial, obert a tota la societat i enfocat a col·lectius i temes clau sobre el principi del sistema segur i la visió zero, on la seguretat és més important que la mobilitat, que ha d'estar sempre supeditada a la primera.

El Pla director de seguretat viària potenciarà l'actuació de la Generalitat en pro de la reducció de la sinistralitat, al mateix temps que promourà i impulsarà les actuacions tant de la resta de les administracions públiques que tenen competència en aquesta matèria com de les associacions que han demostrat la seua capacitat i compromís amb la seguretat viària.

Aquest pla suposarà un esforç addicional des de la Generalitat, ja que incrementarà la participació i la coordinació entre les conselleries on ja es realitzaven actuacions en l'àmbit de la seguretat viària, amb la intenció que a la nostra Comunitat es recupere la tendència a la baixa de les xifres d'accidentalitat.

Per a l'elaboració d'aquest pla s'ha comptat amb l'ajuda de nombrosos organismes i entitats públics i privats de dins i fora de la Comunitat, als quals agraïm la col·laboració i els fem partícips des d'ara dels bons resultats que esperem obtindre.





# SITUACIÓ ACTUAL

## 2

### 2.1 El model viari de la Comunitat Valenciana

#### *Articulació del territori*

Segons estableix la Llei 6/1991, de 27 de març, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, el sistema viari a la Comunitat està compost per les classes de vies següents:

- **Carreteres**, es consideren així les vies de domini i ús públic projectades i construïdes, fonamentalment, per a la circulació de vehicles automòbils, sense detriment de la deguda consideració que en cada cas requeriran altres modes de transport, com és el de vianants.
- **Camins de domini públic** de qualsevol classe aptes, almenys, per al trànsit rodat.

No formen part del sistema viari les vies urbanes, sempre que aquestes vies no tinguen la condició legal de travessera ni formen part d'una xarxa urbana o metropolitana d'acord amb el catàleg del sistema viari.

Atenent la classificació funcional, el viari de la Comunitat Valenciana està integrat per les xarxes següents:

- **Xarxa de carreteres de l'Estat**, composta per les vies que tinguen aquesta qualificació legal.
- **Xarxa bàsica** de la Comunitat Valenciana, destinada a unir entre si els nuclis bàsics del sistema d'assentaments, connectar la xarxa de carreteres de l'Estat i proporcionar accés a les grans infraestructures del sistema de transports.
- **Xarxa local** de la Comunitat Valenciana, en la qual s'integren les carreteres recollides en el catàleg del sistema viari i no incloses en la xarxa bàsica de la Comunitat.

- **Xarxa de camins de domini públic** de la Comunitat Valenciana, composta per totes les vies de titularitat pública no incloses en els apartats anteriors, susceptibles de trànsit rodat.

2014 Província	Longitud de la xarxa (km)					
	X.C.E		X Bàsica		X Local	
Castelló	461	23,7%	381	38,9%	600	16,2%
València	815	41,9%	390	39,8%	2.317	62,6%
Alacant	669	34,4%	208	21,2%	785	21,2%
<b>Total C.V.</b>	<b>1.945</b>	<b>100%</b>	<b>979</b>	<b>100%</b>	<b>3.702</b>	<b>100%</b>

Font: Anuari estadístic del Ministeri de Foment

D'una altra banda, com succeeix en altres comunitats autònomes, el sistema viari a la Comunitat Valenciana té com a titulars, en major o menor proporció, diferents administracions públiques. Així, d'acord amb l'òrgan de gestió, la xarxa viària a la Comunitat l'any 2014 presenta la distribució següent:

2014 Província	Longitud de la xarxa (km)							
	Mt Fomento		Generalitat		Diputacions		TOTAL	
Castelló	461	23,7%	980	35,5%	750	20,9%	2.191	26,4%
València	815	41,9%	786	28,5%	1.822	50,7%	3.423	41,3%
Alacant	669	34,4%	993	36,0%	1.021	28,4%	2.683	32,3%
<b>Total C.V.</b>	<b>1.945</b>	<b>100%</b>	<b>2.759</b>	<b>100%</b>	<b>3.593</b>	<b>100%</b>	<b>8.297</b>	<b>100%</b>

Font: Anuari estadístic del Ministeri de Foment

### **Parc de vehicles**

El parc de vehicles l'any 2014 a la Comunitat Valenciana, amb 3.279.781 vehicles, suposa aproximadament l'11% del total nacional.

Any 2014	Castelló	València	Alacant	C. Valenciana	Espanya	% CV/E
Turismes	283.667	1.172.921	899.419	2.356.007	22.029.512	10,7%
Camions i furgonetes	73.015	228.402	179.510	480.927	4.839.484	9,9%
Motocicletes	35.274	170.977	130.066	336.317	2.972.165	11,3%
Ciclomotors	29.684	123.353	102.810	255.847	1.991.322	12,8%
Altres vehicles	5.760	17.991	11.801	35.552	475.872	7,5%
Tractors industrials	3.684	13.084	4.751	21.519	186.060	11,6%
Autobusos	471	2.358	1.551	4.380	59.799	7,3%

Font: Anuaris estadístics del Ministeri de Foment

Per categories, el turisme té el major percentatge, seguit pels camions i furgonetes i molt de prop les motocicletes, que constitueixen el 10% del parc de vehicles de la Comunitat.

Si analitzem l'evolució en l'últim decenni (2005-2014), mentre que entre els anys 2005 i 2007

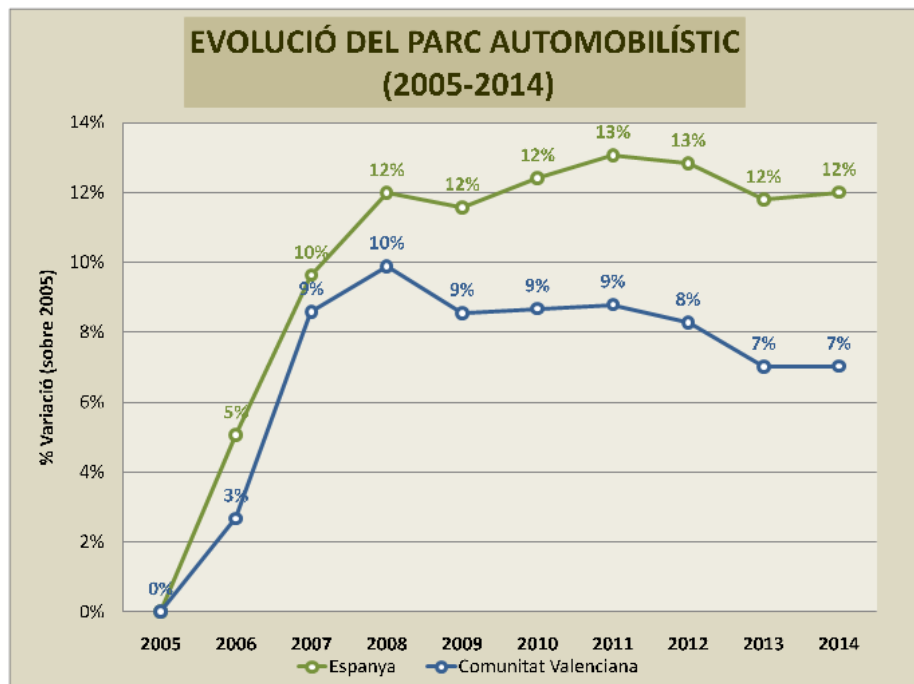


el parc automobilístic de la Comunitat Valenciana augmentava en la mesura que ho feia Espanya, amb un creixement mitjà anual del 3%, la crisi econòmica dels anys 2007 i 2008 provoca en els successius anys un estancament generalitzat, fins i tot un cert retrocés, amb un descens del parc mòbil a la Comunitat del 2,6% respecte a l'any 2008.

En la fotografia es pot observar una comparativa sobre l'evolució del parc automobilístic a escala nacional i a la Comunitat Valenciana i s'agafa com a any de referència el 2005.

Com hem comentat, la crisi econòmica ha influït en l'estancament del parc de vehicles, que en

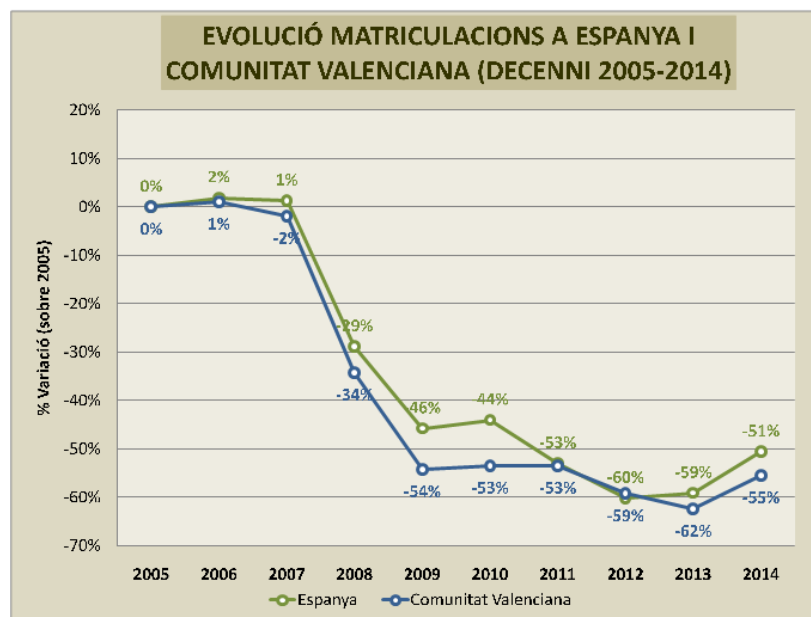
els últims cinc anys ha experimentat un retrocés en totes les categories, a excepció de les motocicletes, amb un increment del 7% en l'últim quinquenni a la Comunitat Valenciana.



Variació 2014/2010	Castelló	València	Alacant	C. Valenciana	Espanya
Turismes	0,1%	-2,7%	0,5%	-1,2%	-0,5%
Camions i furgonetes	-7,7%	-8,8%	-6,4%	-7,7%	-5,2%
Motocicletes	7,5%	4,8%	10,4%	7,2%	9,8%
Ciclomotors	-10,3%	-11,3%	-10,8%	-11,0%	-10,3%
Remolcs i semiremolcs	-8,9%	-33,2%	-1,8%	-21,5%	14,8%
Tractors industrials	0,5%	-15,8%	-7,8%	-11,6%	-6,7%
Autobusos	-4,1%	-5,9%	-3,8%	-5,0%	-4,2%
Altres vehicles	1,9%	-5,6%	-4,0%	-3,9%	5,6%

Font: Anuaris estadístics del Ministeri de Foment

A això cal afegir l'espectacular caiguda en les matriculacions, amb un descens en el nombre de matriculacions de vehicles nous al voltant d'un 38-40% tant a escala nacional com a la Comunitat, la qual cosa revela un indubtable progressiu envelliment del parc automobilístic que circula per les nostres carreteres.

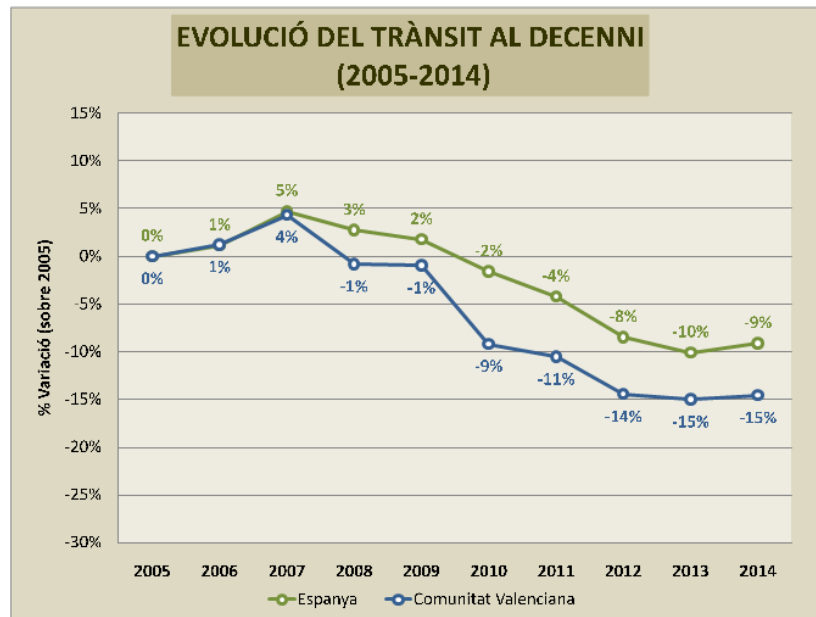


## Mobilitat

Per les carreteres de la Comunitat Valenciana circula el 10% del trànsit total a Espanya, la qual cosa significa més de  $21 \times 10^3$  milions de vehicles-quilòmetre, recorreguts l'any 2014.

Si considerem l'evolució dels últims 10 anys, la crisi econòmica ha provocat a la Comunitat un descens més acusat del nombre de desplaçaments en comparació amb el total nacional, i se situa una mitjana del 6% per davall del nivell nacional.

L'any 2013 constitueix un punt d'inflexió, i s'observa en 2014 un subtil canvi de tendència.





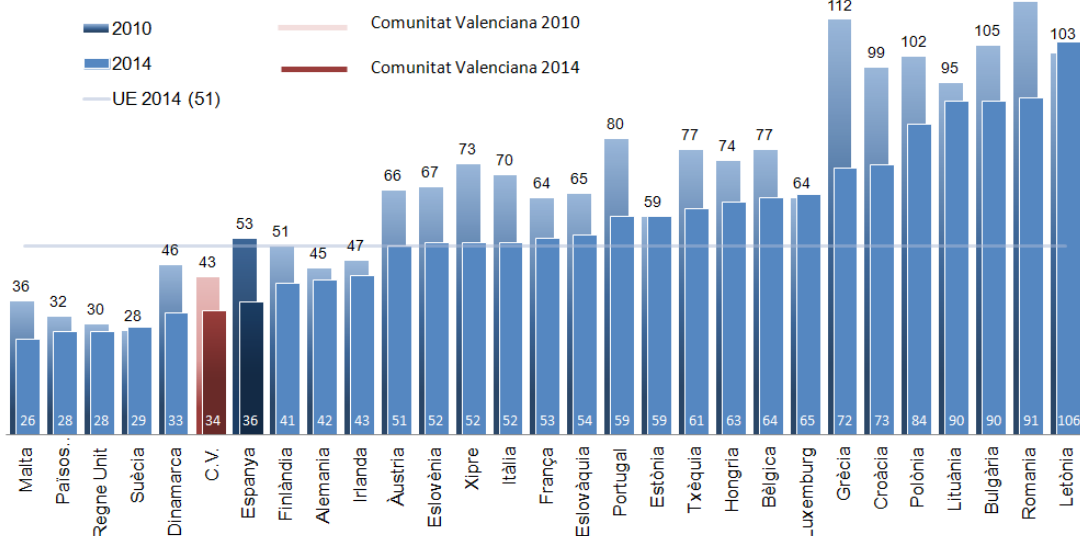
## 2.2 Diagnosi de la sinistralitat viària a la Comunitat Valenciana

### *La Comunitat en el context europeu i nacional*

Fruit de les polítiques en matèria de seguretat viària, Espanya ha aconseguit una reducció important en les xifres de morts per accidents de trànsit, i ha sigut capaç de passar de la novena posició aconseguida en 2010 a la sisena en 2014 en el rànquing de països europeus amb menor taxa de morts per milió d'habitants.

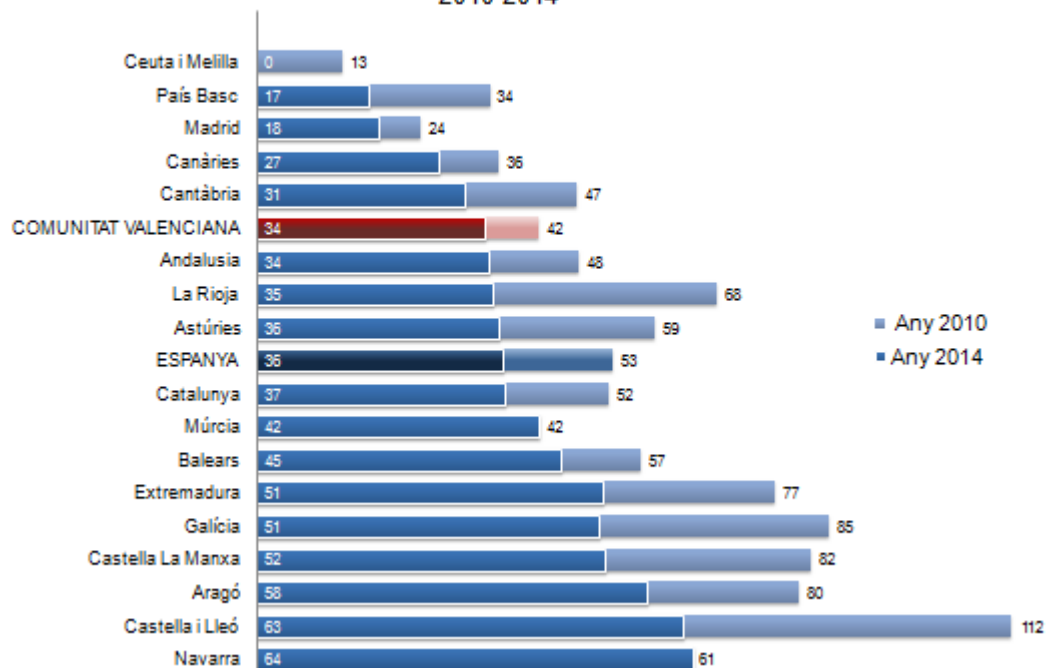
La Comunitat Valenciana se situa en nivells molt semblants a països ben posicionats, com Dinamarca o Suècia, i amb una taxa de difunts respecte a la seua població inferior a la mitjana nacional.

**Evolució taxa de persones mortes per milió d'habitants a la UE 2010-2014**



Ja en el context nacional, la Comunitat Valenciana se situa en la sisena posició en l'escala de comunitats autònomes amb menor taxa de morts en carretera. A pesar d'això, és una de les comunitats amb menor disminució d'aquesta taxa entre els anys 2010 i 2014.

Taxa de persones mortes per milió d'habitants per CCAA. Espanya  
2010-2014



En sisena posició respecte a les comunitats autònomes, la Valenciana experimenta una ralentització en el descens de les taxes de persones mortes en carretera.



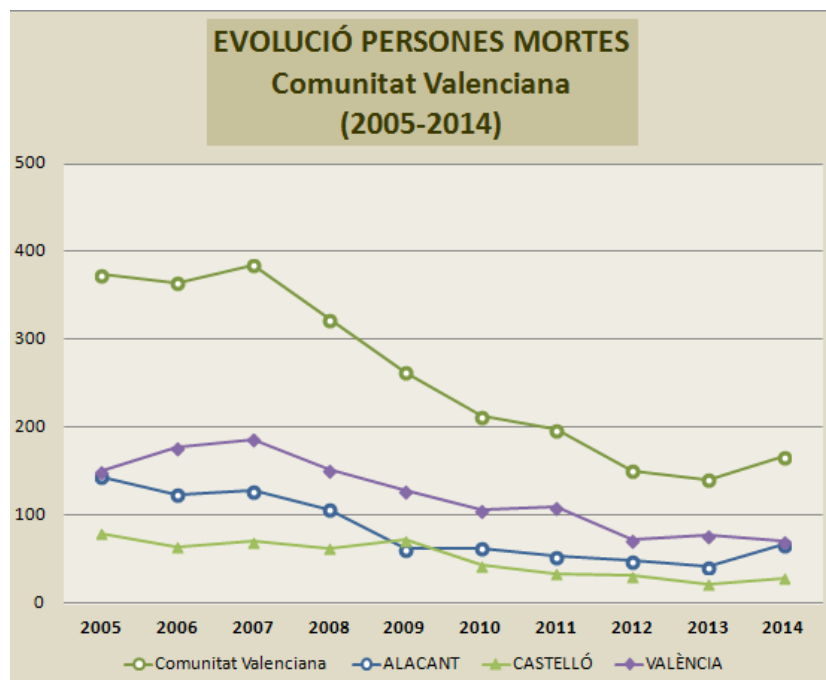
## ***Evolució i tendència de l'accidentalitat***

Després del descens sostingut de l'accidentalitat entre els anys 2005 i 2010, amb una reducció dels accidents amb víctimes del 22% i dels morts en un 55%, en el període 2011-2014 el descens és més contingut, amb una reducció només del 3% en els accidents amb víctimes i del 16% en els morts per accidents de trànsit en les vies de la Comunitat Valenciana.

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

*Accidents amb víctimes. Font: Anuari estadístic Ministeri Foment*

*Després d'un descens continuat de les víctimes mortes per accidents de trànsit des de l'any 2007, a partir del 2010 la disminució es ralentitza, fins i tot amb un repunt l'any 2014.*



### **TIPOLOGIA D'ACCIDENT**

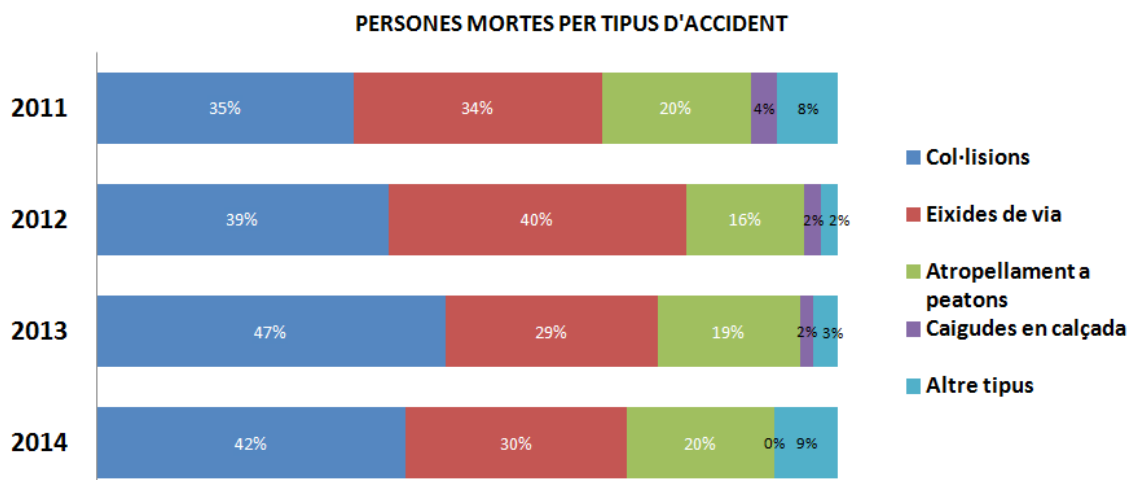
Els tipus d'accidents que han registrat més víctimes l'any 2014 van ser les col·lisions, les col·lisions posteriors i les eixides de via, que, a més, recullen el 70% dels morts i ferits greus.



Més de la meitat dels accidents amb víctimes en 2014 en les vies de la Comunitat van ser col·lisions, predominantment col·lisions frontolaterals i col·lisions posteriors.

ACCIDENTALITAT C.V.		ANY							
TIPUS D'ACCIDENT		2011		2012		2013		2014	
Col·lisions	Acc. amb víctimes	4303	59%	4000	57%	4371	59%	3917	56%
	Persones mortes	59	35%	52	39%	56	47%	63	42%
	Persones ferides greus	636	54%	573	54%	505	53%	466	51%
Eixides de via	Acc. amb víctimes	1251	17%	1276	18%	1319	18%	1089	16%
	Persones mortes	57	34%	53	40%	34	29%	45	30%
	Persones ferides greus	266	22%	221	21%	194	20%	156	17%
Atropellament a vianants	Acc. amb víctimes	960	13%	834	12%	807	11%	802	11%
	Persones mortes	34	20%	21	16%	23	19%	30	20%
	Persones ferides greus	183	15%	161	15%	145	15%	151	17%
Caigudes en calçada	Acc. amb víctimes	231	3%	287	4%	321	4%	125	2%
	Persones mortes	6	4%	3	2%	2	2%	0	0%
	Persones ferides greus	47	4%	43	4%	39	4%	19	2%
Atropellament d'animals	Acc. amb víctimes	25	0%	38	1%	54	1%	44	1%
	Persones mortes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Persones ferides greus	2	0%	6	1%	3	0%	3	0%
Altres tipus d'accident	Acc. amb víctimes	552	8%	537	8%	502	7%	1025	15%
	Persones mortes	14	8%	3	2%	4	3%	13	9%
	Persones ferides greus	53	4%	63	6%	62	7%	120	13%

Font: DGT



*Des del punt de vista de les víctimes, els atropellaments constitueixen la tercera causa de mortalitat per accidents de trànsit a la Comunitat.*

(Les dades provisionals de l'any 2015 mostren una pujada de la sinistralitat de vianants al voltant d'un 20% respecte a l'any anterior).

Un de cada quatre vianants atropellats en 2014 era major de 75 anys. I s'ha incrementat considerablement la xifra de vianants atropellats de mitjana edat (55 a 65 anys).

VIANANTS ATROPELLATS PER EDATS		ANY							
		2011		2012		2013		2014	
Mort	Fins 14 anys	1	3%	0	0%	1	4%	1	4%
	de 15 a 24 anys	1	3%	1	5%	1	4%	2	7%
	de 25 a 34 anys	2	6%	3	14%	1	4%	2	7%
	de 35 a 44 anys	5	15%	1	5%	1	4%	0	0%
	de 45 a 54 anys	3	9%	2	10%	1	4%	3	11%
	de 55 a 64 anys	3	9%	2	10%	3	13%	10	37%
	de 65 a 74 anys	6	18%	4	19%	7	30%	0	0%
	de 75 a 84 anys	7	21%	4	19%	6	26%	6	22%
	85 anys o més	4	12%	3	14%	2	9%	2	7%
	Sense específic	2	6%	1	5%	0	0%	1	4%
	Sense dades	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

## VEHICLES IMPLICATS

En els accidents de trànsit registrats en 2014 a la Comunitat Valenciana (en carretera i zona urbana), després dels turismes, les persones usuàries de vehicles DRM (dues rodes motoritzats) ocupen el segon lloc, amb un cert augment dels accidents on s'han vist implicats després de diversos anys de descens continuat en les xifres de sinistralitat d'aquest col·lectiu.

El 59% dels vehicles implicats en accidents de trànsit l'any 2014 van ser turismes, seguits dels usuaris de DRM, que representen el 20% dels accidents amb víctimes.

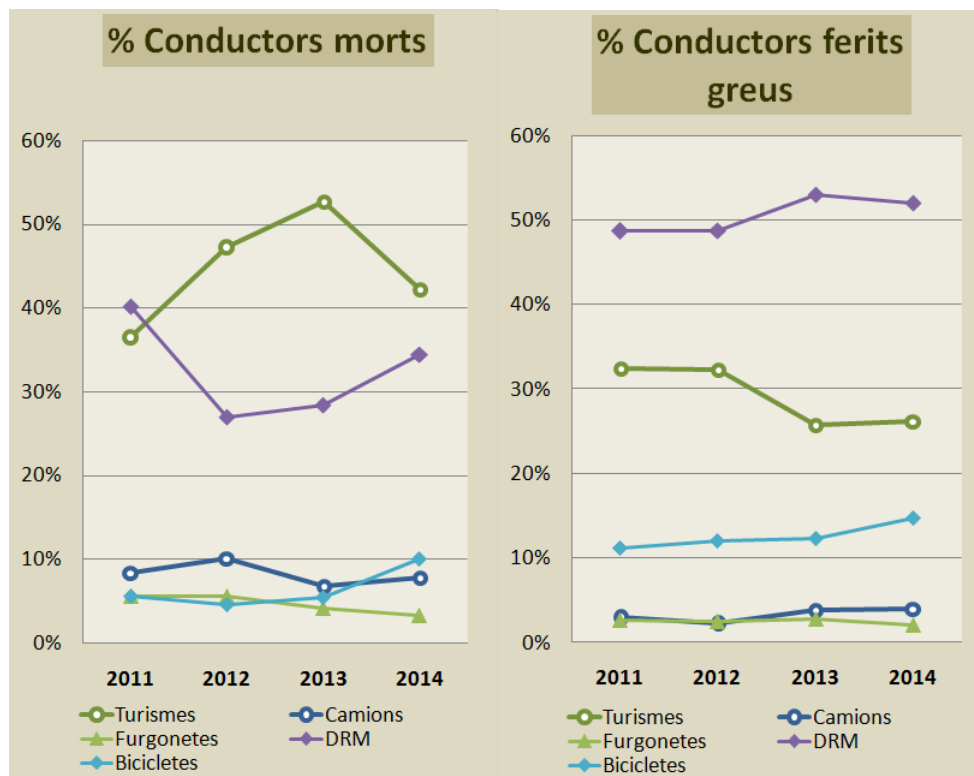
ACCIDENTALITAT C.V.		ANY							
NÚM VEHICLES I CONDUCTORS VÍCTIMS		2011		2012		2013		2014	
Turismes	Implicats en Acc amb Víctims	7942	64%	7547	64%	8137	65%	6967	59%
	Conductors morts	39	36%	42	47%	39	53%	38	42%
	Conductors ferits greus	255	32%	231	32%	161	26%	164	26%
Camions	Implicats en Acc amb Víctims	423	3%	390	3%	437	3%	617	5%
	Conductors morts	9	8%	9	10%	5	7%	7	8%
	Conductors ferits greus	23	3%	16	2%	24	4%	25	4%
Furgonetes	Implicats en Acc amb Víctims	546	4%	502	4%	614	5%	736	6%
	Conductors morts	6	6%	5	6%	3	4%	3	3%
	Conductors ferits greus	21	3%	18	3%	17	3%	13	2%
DRM	Implicats en Acc amb Víctims	2543	21%	2312	20%	2195	18%	2324	20%
	Conductors morts	43	40%	24	27%	21	28%	31	34%
	Conductors ferits greus	382	49%	349	49%	331	53%	326	52%
Bicicletes	Implicats en Acc amb Víctims	600	5%	657	6%	742	6%	824	7%
	Conductors morts	6	6%	4	4%	4	5%	9	10%
	Conductors ferits greus	88	11%	86	12%	77	12%	92	15%
Autobusos	Implicats en Acc amb Víctims	120	1%	126	1%	126	1%	117	1%
	Conductors morts	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Conductors ferits greus	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%
Tractors i maquinària agrícola o d'obra	Implicats en Acc amb Víctims	23	0%	35	0%	28	0%	27	0%
	Conductors morts	1	1%	3	3%	2	3%	1	1%
	Conductors ferits greus	3	0%	3	0%	3	0%	1	0%
Altre tipus de vehicle	Implicats en Acc amb Víctims	169	1%	124	1%	112	1%	52	0%
	Conductors morts	3	3%	2	2%	0	0%	1	1%
	Conductors ferits greus	13	2%	13	2%	10	2%	2	0%
Desconegut	Implicats en Acc amb Víctims	16	0%	11	0%	16	0%	23	0%
	Conductors morts	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Conductors ferits greus	0	0%	0	0%	0	0%	3	0%
Sense dades	Implicats en Acc amb Víctims	21	0%	19	0%	106	1%	26	0%
	Conductors morts	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Conductors ferits greus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

Font: DGT

**Les persones usuàries de DRM representen el 34% de les víctimes mortes i el 52% dels ferits greus en accidents de trànsit en 2014 a la Comunitat Valenciana.**

És preocupant l'augment de la sinistralitat que experimenta el col·lectiu ciclista des de l'any 2011, amb un increment anual del 12%, i ocupa el tercer lloc de la sinistralitat viària en 2014, després dels turismes i DRM.

*En els últims anys, l'impuls de les polítiques nacionals i locals cap a altres modes de transport més sostenibles que l'automòbil produeixen un increment de la mobilitat ciclista que pot traduir-se en un increment dels traumatismes per accidents de trànsit si no van acompanyades d'altres mesures com el control eficaç de la velocitat i la creació d'infraestructures específiques per a aquests.*



### **FACTORS DE RISC**

Quant als factors desencadenants dels accidents amb víctimes, les estadístiques posen de manifest que la distracció al volant i no respectar la prioritat de pas (bé norma genèrica, bé senyalitzada) són les causes principals de sinistralitat en 2014, i estan presents en un de cada quatre accidents; no obstant això, les maniobres antireglamentàries (com els avançaments indeguts) destaquen en els accidents mortals i amb ferits greus.



El 52% dels conductors implicats en accidents amb víctimes en les vies de la Comunitat Valenciana l'any 2014 va cometre alguna infracció.

La conducció distreta o desatenta s'observa en el 19% dels accidents amb víctimes en 2014, seguida de la infracció per no respectar la prioritat (12%), i no mantindre l'interval de seguretat (10%).

CONDUCTORS IMPLICATS EN ACV		ANY							
		2011		2012		2013		2014	
Total	Cap	5992	48%	5897	50%	6188	49%	5645	48%
	Altra infracció	1310	11%	1056	9%	1068	9%	268	2%
	No respectar el pas per vianants	217	2%	163	1%	189	2%	284	2%
	No respectar prioridad	1440	12%	1225	10%	1303	10%	1389	12%
	No mantenir l'interval de seguretat	500	4%	418	4%	495	4%	1188	10%
	Maniobras antireglamentarias	546	4%	535	5%	499	4%	704	6%
	Conducció distreta o desatenta	2377	19%	2410	21%	2616	21%	2235	19%

Font: DGT

Altres infraccions, entre les quals estan les infraccions per velocitat, se situen en el 2%, molt per davall d'anys anteriors.

*La velocitat com a factor concurrent en els accidents de trànsit cedeix protagonisme a altres infraccions relacionades amb la distracció i no respectar la prioritat.*

---

Si ens centrem en els accidents amb morts, els percentatges canvien substancialment, i ascendeix a 73% el percentatge de conductors que comet alguna infracció. Les maniobres antireglamentàries augmenten en proporció, com també les distraccions.

CONDUCTORS MORTS		ANY							
		2011		2012		2013		2014	
	Cap	38	36%	21	24%	30	41%	24	27%
	Altra infracció	21	20%	10	11%	16	22%	3	3%
	No respectar el pas per vianants	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	No respectar prioridad	1	1%	3	3%	0	0%	7	8%
	No mantenir l'interval de seguretat	0	0%	0	0%	2	3%	3	3%
	Maniobras antireglamentarias	10	9%	15	17%	7	9%	22	24%
	Conducció distreta o desatenta	37	35%	40	45%	19	26%	31	34%

### **MOTIU DE DESPLAÇAMENT**

Si tenim en compte el motiu del desplaçament reflectit en els informes dels accidents de trànsit, el 5% dels accidents amb víctimes en 2014 a la nostra Comunitat van ser in itinere, originats en anar o tornar del lloc de treball, i al voltant del 13% van ser en missió (viatge de servei ordenat per l'empresa).



Segons les dades del Ministeri de Treball i de la DGT per a l'any 2014, un 11% dels accidents de treball estan relacionats amb el trànsit.

Encara que són dades referides al total nacional, justifiquen la necessitat de treballar en els plans de mobilitat en les empreses i en la formació del personal.



## JUSTIFICACIÓ DEL PLA

# 3

### 3.1 Antecedents, problema, necessitat.

Els avanços aconseguits en la reducció de les xifres de morts i ferits greus en les vies de circulació de la Comunitat Valenciana avalen l'eficàcia de les línies de treball desenvolupades en aquests anys, que situa la Comunitat entre les de millor evolució en l'àmbit de la seguretat viària dins del territori nacional, amb una taxa de morts per davall de la mitjana nacional.

Al llarg d'aquests anys, les xifres de sinistralitat en la xarxa de la Generalitat, i en el total de la Comunitat, han descendit considerablement; ja en 2010 s'havia aconseguit superar àmpliament l'objectiu de reducció de la mortalitat marcat, amb un descens superior al 60% en el nombre de morts en les carreteres de la Generalitat i quasi el 58% en el total de la Comunitat Valenciana.

No obstant això, aquest descens sostingut en les xifres de sinistralitat s'estanca en els dos últims anys com a conseqüència, entre altres, de l'amortització de les mesures fins ara desenvolupades. És necessari, per tant, establir noves línies de treball, alineant-se amb les estratègies internacionals, desenvolupant un pla estratègic específic per a la Comunitat, obert a altres àmbits a més de la infraestructura, que replique les millors pràctiques observades, i implicar la ciutadania i comunicar els resultats i els recursos utilitzats, en un exercici de transparència i d'informació.

Per a assolir els objectius del pla cal treballar en mesures innovadores en seguretat viària, i aprofundir, així mateix, en les línies que han resultat més efectives per a reduir l'accidentalitat i les seues conseqüències.

Una reducció sostinguda de l'accidentalitat en el temps, requereix la implantació de mesures innovadores, millores en tots els àmbits i propostes específiques adaptades als problemes concrets que s'identifiquen, i més encara en un període de creixement del trànsit derivat d'una lleugera millora en la situació econòmica.

Per això s'ha d'implantar un **pla estratègic** per a la millora de la seguretat viària que definisca les línies prioritàries de treball i servisca de guia no sols a les administracions gestores de carreteres, sinó també a les administracions d'altres àmbits com ara l'educació, la sanitat, la indústria, laboral i la resposta a les emergències, com també instituts, organismes i associacions implicades en la seguretat viària, i s'ha d'entendre que la seguretat viària és una responsabilitat compartida i necessita la participació de ciutadania, institucions i la resta d'agents socials.



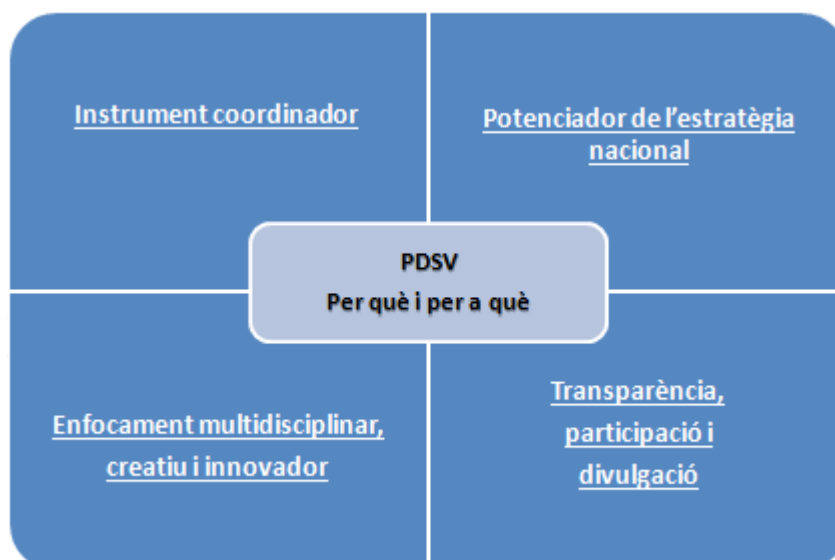
Organismes internacionals com són les Nacions Unides, el Banc Mundial i la Comissió Europea insisteixen en el fet que la voluntat dels poders públics i la coordinació d'esforços a través d'un **pla integral** són els fonaments d'una prevenció eficaç dels traumatismes causats pel trànsit.

En aquesta línia es redacta el **Pla director de seguretat viària per a la Comunitat Valenciana**, que marca les directrius en matèria de seguretat en la circulació per als pròxims anys a la nostra Comunitat.

Aquest pla director emana de les línies de treball marcades per la Unió Europea i transposades a l'àmbit nacional a través de l'Estratègia de seguretat viària 2011-2020, de la Direcció General de Trànsit, en què es preveuen nous **reptes**:

- Servir d'instrument coordinador de les actuacions per a la millora de la seguretat viària a realitzar per la Generalitat.
- Reforçar i ampliar l'estratègia nacional en l'àmbit de la Comunitat Valenciana
- Incrementar la transparència per mitjà de la difusió i divulgació, i la participació ciutadana per mitjà de la intervenció de diferents agents, col·lectius i entitats.
- Aprofundir en l'enfocament multidisciplinari, creatiu i innovador.

La consecució d'aquests reptes requereix l'establiment d'uns objectius comuns, junt amb el compromís i la participació per part de tots els implicats, així com el desenvolupament d'uns programes d'actuació i la definició d'uns indicadors de seguiment eficaç, amb uns objectius quantitatius, que permeten avaluar els progressos realitzats.





## 3.2 Marc de referència

### ***Àmbit internacional***

El Pla director de seguretat viària de la Generalitat valenciana, amb horitzó 2020, s'emmarca dins del període proclamat per l'Assemblea General de les Nacions Unides com és el Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària, en què es vol, en primer lloc, establir i, posteriorment, reduir les encara elevades xifres de víctimes per accidents de trànsit a escala mundial.

En aquest context es va elaborar en 2011 el **Pla Mundial per al Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2011-2020**, amb l'objectiu de servir de document orientatiu per als països en la consecució de l'objectiu comú de reducció de les xifres de morts i ferits greus en els accidents de trànsit, i es considera que la seua disminució mitigarà el patiment, desencadenarà el creixement i alliberarà recursos per a una utilització més productiva.

Els principis rectors en què es basa aquest pla per al decenni d'acció se situen sobre l'enfocament del **“sistema segur”**, que considera un sistema de transport viari millor adaptat a l'error humà, i traspasa una gran part de la responsabilitat de les persones usuàries de les vies a qui les dissenya i gestiona, a la indústria de l'automoció, a representants polítics, als òrgans legislatius i a la policia.

*El pla mundial anima els països membres a treballar sobre cinc **PILARS BÀSICS** sobre els quals assentar les seues estratègies per a la prevenció de traumatismes pel trànsit: gestió de la seguretat viària, vies de trànsit i mobilitat més segures, vehicles més segurs, usuaris més segurs i resposta després dels accidents.*

---

En ***l'informe sobre la situació mundial de la seguretat viària 2015***, l'OMS conclou que aquells països que han adoptat un enfocament ampli centrat en nombrosos aspectes de la seguretat viària han aconseguit millores eficaces i duradores. Per a això és necessari que hi haja voluntat política, però també és necessari adoptar mesures en relació amb qüestions concretes, entre les quals destaquen:

- Existència d'una legislació adequada sobre els principals factors de risc.
- Major esforç per a optimitzar les activitats destinades a fer complir la llei.
- Prestar atenció a les necessitats dels vianants, els ciclistes i els motociclistes.
- Millorar la qualitat de les dades sobre traumatismes per accidents de trànsit.
- Garantir la millora de la qualitat de l'assistència prestada a les víctimes.

En aquest marc, i amb l'objectiu de reduir a la meitat el nombre de víctimes mortals en les carreteres, la ***Comissió Europea*** considera que és necessari definir un marc de cooperació estructurat i coherent basat en les millors pràctiques dels estats membres, i adoptar una estratègia sobre lesions i primers auxilis per a reduir el nombre de ferits, i treballar per a millorar la seguretat dels col·lectius més vulnerables de les vies.

En la implantació de l'estratègia, és fonamental treballar per l'orientació de resultats, la coordinació entre agents implicats, la investigació, i el seguiment i avaluació periòdica dels resultats.

### ***Àmbit nacional***

Amb aquest marc, la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior del Govern d'Espanya va elaborar ***l'Estratègia de seguretat viària 2011-2020 de la DGT*** que, seguint les directrius marcades per la Unió Europea, integra i alinea totes les actuacions de l'Administració General de l'Estat que tenen impacte en la millora de la seguretat viària des d'una perspectiva multidisciplinària, en un enfocament per col·lectius i temes clau, i sobre el principi del sistema segur i la visió zero, i promoure i impulsar les actuacions de la resta de les administracions públiques que tenen competències en aquesta matèria.

L'estratègia té un caràcter transversal, orientada a integrar-se en les restants polítiques, en particular: la política general de salut, la política general d'educació i formació, la política industrial, la política mediambiental, la política d'infraestructures viàries, i la política laboral i de seguretat en el treball.

### ***Comunitats autònomes***

En línia amb l'estratègia nacional, diverses comunitats autònomes han desenvolupat també plans estratègics o integrals de seguretat viària que també serveixen de referència per a l'elaboració d'aquest Pla director de seguretat viària per a la Comunitat Valenciana.

Així, s'han consultat els plans integrals de: Galícia, el País Basc, Navarra, Castella i Lleó, Catalunya i Aragó.

*L'anàlisi i el diagnòstic de la situació de la sinistralitat viària a la nostra Comunitat, i el marc de referència exposat anteriorment, permeten identificar les línies estratègiques i **temes clau** sobre els quals continuar treballant en aquest decenni 2011-2020.*

---

Persones usuàries vulnerables

Zona urbana

Motoristes

Carreteres convencionals

Desplaçaments relacionats amb el treball

Comportaments de risc: drogues, alcohol i velocitat

### **Comunitat Valenciana**

La planificació de la seguretat viària a la Comunitat s'articula al voltant dels plans anuals que la Comissió Autònoma de Trànsit i Seguretat de la Circulació Viària trasllada al Consell Superior de Trànsit i Seguretat de la Circulació Viària.

En aquesta Comissió autonòmica estan representats els diferents organismes (estatals, autonòmics i locals) amb responsabilitat sobre la seguretat viària a la Comunitat, des de les àrees del trànsit, el transport, la sanitat, l'educació, la universitat, la indústria, la protecció civil i les infraestructures.

Té com a funcions cooperar en l'elaboració dels plans nacionals, i coordinar i impulsar les actuacions dels diferents organismes, entitats i associacions que exercisquen activitats relacionades amb el trànsit i la seguretat viària en l'àmbit de la Comunitat Autònoma.

Aquest Pla director de seguretat viària, que suposarà un reforç i complement dels plans anuals de la Comissió Autònoma, s'estructura de manera que la coexistència de sengles plans no incrementa la complexitat organitzativa.



### 3.3 Consultes a altres agents socials

Com a referent per a l'elaboració del Pla director de seguretat viària de la Generalitat valenciana s'ha partit de les línies de treball mencionades en l'apartat anterior, i s'investiga també sobre les tendències en matèria de seguretat viària adoptades en altres comunitats autònomes al nostre país, en el convenciment que l'intercanvi de pràctiques eficients i d'èxit en altres pot ser un bon punt de partida per a l'elaboració d'un nou pla director a la Comunitat Valenciana.

Però la seguretat viària és una tasca col·lectiva, i requereix de la participació activa de tots els sectors implicats, tant públics com privats, dels agents socials relacionats amb la mobilitat, i dels col·lectius i usuaris de les vies.

Per aquesta raó, per a l'elaboració del pla s'han fet reunions orientades a recollir idees i suggeriments que incorporar a aquest nou Pla director de seguretat viària (PDSV).

Atés que les polítiques internacionals aposten per treballar en aquest decenni en la protecció de les persones usuàries més vulnerables, als quals moltes vegades la infraestructura viària ha deixat de banda per a aconseguir una major mobilitat a costa de la seguretat, el PDSV es fa ressò i ha mantingut reunions amb els col·lectius de ciclistes i de motoristes, així com altres associacions del sector de l'automòbil i empreses de transport de mercaderies i transport de viatgers.

Així mateix, l'atenció a les víctimes és una altra de les línies de treball marcada per la política mundial i l'estratègia europea, i les reunions amb les associacions de víctimes ha sigut també obligada; la investigació i la innovació estaran presents també en aquest pla director, per la qual cosa s'han fet reunions amb diferents instituts universitaris, associacions i col·legis professionals.

En aquestes reunions no ha faltat la presència de representants de la Direcció General de Trànsit i el Sector de Trànsit de la Guàrdia Civil, per la seua implicació en l'Estratègia de seguretat viària 2011-2020 i el compliment de la norma.



# VISIÓ

# 4

A pesar de la reducció del nombre de persones mortes i ferides greus en les vies de la Comunitat Valenciana en l'últim decenni, els accidents de trànsit continuen provocant un elevat nombre de lesions greus, amb el consegüent patiment per a les víctimes i les seues famílies i un gran impacte sobre el conjunt de la societat.

És necessari canviar el concepte de seguretat viària i en aquest sentit la Generalitat valenciana es proposa treballar cap a una nova visió i per a una nova visió i se SUMA A LA

## VISIÓ ZERO

### EVITAR QUE ES PRODUÏSQEN ACCIDENTS DE TRÀNSIT AMB VÍCTIMES MORTALS O GREUS

Aquest nou enfocament modifica de forma radical el sentit de responsabilitat de la seguretat viària i canvia l'enfocament tradicional, on la persona usuària de la via té la major part de la responsabilitat en relació amb la seua seguretat, per un nou enfocament amb responsabilitat compartida entre qui dissenya i gestiona el viari i qui l'utilitza.

La persona usuària continua tenint la responsabilitat del seu comportament però les persones són fal·libles i cometen errors. Per tant, el disseny del viari ha d'incorporar el concepte de "vies benignes o clements" basat en els aspectes bàsics següents:

- La conducció perillosa s'ha de previndre amb mesures tècniques.
- Si ocorre un accident, han de coexistir mesures tècniques i estructurals de seguretat viària que oferisquen protecció davant de lesions greus.
- Si finalment és impossible previndre la lesió, les seues conseqüències han de ser minimitzades per mitjà de procediments òptims de rescat i assistència mèdica.

A més, la visió zero altera l'ordre de prioritats en el sistema de circulació viària; la vida i la salut no poden ser negociades a canvi d'altres beneficis socials com la mobilitat. Per això la seguretat és més important que la mobilitat, que ha d'estar sempre supeditada a la primera.

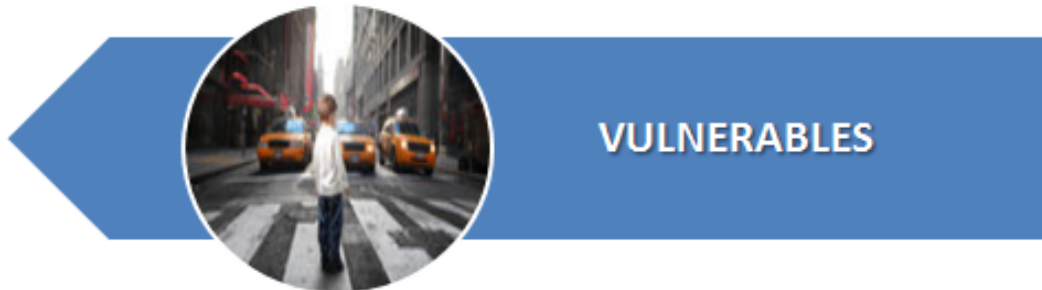
Es tracta d'una meta molt ambiciosa que constitueix un avanç molt significatiu per a la seguretat viària de la Comunitat Valenciana. És també un reflex del reconeixement que pel Govern Valencià es dona a la seguretat viària de la societat valenciana.

La informació sobre accidentalitat que subministra la Direcció General de Trànsit és fonamental per a entendre les seues causes, la qual cosa permet extraure conclusions, i, per tant, focalitzar els esforços a proposar les intervencions més eficaces per a millorar la seguretat viària. Els plans d'acció proposats en el pla director han de contribuir a la reducció de les conseqüències de l'accidentalitat a la nostra Comunitat.

D'aquesta manera, prenent com a punt de partida l'anàlisi actual realitzada sobre la seguretat viària a la Comunitat Valenciana i del resultat de l'estudi de la seguretat viària en el món, a Europa i a Espanya, junt amb les reunions dutes a terme amb els diferents col·lectius i responsables de les diferents àrees de treball involucrades en la seguretat viària, es detecten i es defineixen una sèrie d'oportunitats de millora en què centrar i desenvolupar el treball que es realitzarà una vegada entre en vigor aquest Pla director de seguretat viària de la Generalitat valenciana.

## OBJECTIUS

L'anàlisi de les dades de sinistralitat en les vies de la Comunitat Valenciana, i les prioritats marcades pel Pla mundial i l'estratègia nacional, focalitzen l'atenció en cinc objectius estratègics:



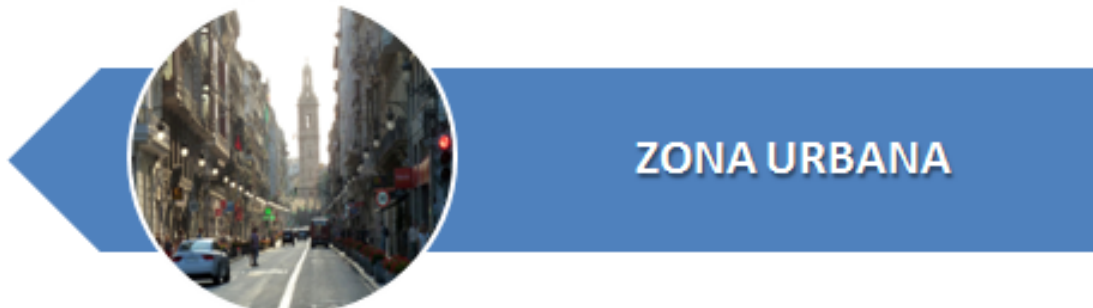
Els col·lectius vulnerables (vianants, ciclistes i motoristes) han de ser una prioritat a la Comunitat Valenciana.

Cada vegada són més usuals els desplaçaments a peu en les ciutats, on també es fomenta l'ús de la bicicleta i s'advoca pel transport públic. A més, les motos i ciclomotors són una solució a la creixent congestió del trànsit i els problemes d'aparcament. És necessari donar a conèixer bones pràctiques per a l'ús d'aquests vehicles de dues rodes. També s'ha de disposar d'unes infraestructures adequades, que proporcionen continuïtat i seguretat a aquestes persones usuàries.

D'una banda, en la carretera és necessari que qui condueix detecte la presència d'aquests col·lectius i és primordial la convivència de tots els modes de transport i una correcta informació i comunicació dels itineraris que són considerats de risc per a cada un d'aquests; d'una altra banda, requereix centrar l'atenció en el factor humà, present en més del 90% dels accidents de trànsit.

Entre els vianants, les criatures, subjectes passius de la seguretat viària, són especialment vulnerables per la seua inexperiència. L'educació i formació de conductes segures que

proporcionen hàbits de comportament des d'etapes primerenques són mesures necessàries. Aquesta mesura ha d'estar acompanyada de la creació de camins escolars segurs.



Apostar pel nou concepte de mobilitat urbana és apostar pel creixement, l'ocupació i el desenvolupament sostenible de la Comunitat Valenciana. Com bé indica el llibre verd de la UE, això suposa aprofitar al màxim l'ús de tots els modes de transport, aconseguir la comoditat del transport col·lectiu i individual, i arribar a optar per un sistema de transport fluid i sostenible donant-li continuïtat gràcies a un enllaç eficaç entre els diversos modes de desplaçament.

Abordar aquest problema és tasca complexa, suposa un canvi no sols en els modes de comportament de les persones usuàries, sinó també en els models de planificació urbana i d'ordenació del territori.

Treballar en les infraestructures i investigar sobre models de territori innovadors és el propòsit d'aquest pla director, sense oblidar que és en les zones urbanes on es produeix un volum major de desplaçaments de col·lectius vulnerables i on es dóna la màxima interacció entre aquests col·lectius, les vies disponibles i l'espai públic.

Esforçar-se en l'establiment de protocols en els pobles i ciutats de la Comunitat Valenciana per a homogeneïtzar i intercanviar bones pràctiques en el control i vigilància per les policies locals és també una línia de treball a marcar. Aconseguir aplicar el sistema de recollida de la informació d'accidents de trànsit des de les diferents administracions locals és irrenunciable si es vol tindre bon coneixement de la magnitud i circumstàncies de l'accidentalitat.



Un altre camp de treball del pla director és el comportament de qui condueix el vehicle; es plantegen mesures dirigides als diferents col·lectius: joventut, majors, transportistes, persones amb discapacitat que condueixen, personal educador, formador i sanitari, personal que gestiona la seguretat viària, sense deixar de banda els riscos al volant, i les situacions d'inseguretat i perill que estan relacionades amb les aptituds per a la conducció (alcohol, drogues, fàrmacs, distracció, excés de velocitat, fatiga... ).

Es tracta d'un camp de treball molt ampli pels diferents tipus de comportaments a què compromet, amb diversos focus d'atenció, en alguns casos complementaris.

D'una banda, els accidents en carretera són la principal causa de mort per accident laboral en els països industrialitzats; la fatiga, l'estrés i l'excés de velocitat són causes habituals d'aquests accidents, per la qual cosa centrar esforços a treballar en pro de la seguretat viària laboral ha de tindre una alta rendibilitat social.

D'una altra banda, es troben les persones d'edat avançada que condueixen amb una reducció de les seues habilitats físiques i menor destresa en la rutina diària en carretera; és important conscienciar la ciutadania i les persones responsables de l'àmbit sanitari en aquest sentit.

La conducció sota els efectes de l'alcohol és un factor determinant en els accidents de trànsit; altres substàncies com ara les drogues o els fàrmacs també representen un problema de seguretat viària, a més de la velocitat excessiva o la fatiga.

És necessari unificar esforços des de tots els agents responsables de la seguretat viària de la Comunitat en la formació i la informació sobre els factors de risc i les mesures preventives centrades en els diferents sectors afectats.



Contribuir a la consecució d'un sistema viari més segur, intel·ligent i sostenible per a la ciutadania de la nostra Comunitat és fonamental.

El pla director reconeix la necessitat d'actuar ja des de les primeres etapes de la planificació i el disseny, que ha de continuar les actuacions de millora sobre les vies ja existents, i es prestarà la màxima atenció a les operacions de manteniment per a garantir els màxims nivells de seguretat a tota la xarxa i en qualsevol moment. En aquest sentit les carreteres convencionals, on es concentra un elevat nombre d'accidents, es converteixen en prioritàries a l'hora de plantejar estratègies per a la millora de la seguretat viària, atés el seu elevat potencial de millora.

Aquest objectiu general és d'aplicació a les diferents administracions competents en matèria d'infraestructures, s'impulsa l'aplicació dels procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte de la seguretat viària i les auditories definides en la Directiva 2008/96/CE. Si bé la transposició espanyola d'aquesta directiva és d'aplicació a la xarxa transeuropea, on més es considera necessària és en la xarxa convencional.

Avançar en l'ús de noves tecnologies i sistemes basats en la difusió i l'intercanvi d'informació sobre l'estat de les vies donarà una espenta i un impuls a la seguretat viària de la nostra xarxa en els pròxims anys. En aquest sentit, aquest pla director li fa un buit a la investigació, i s'aconsella la compra pública d'innovació quan les característiques del problema ho necessiten.

Però actuar sobre el sistema viari també implica treballar sobre el parc de vehicles. Una correcta informació sobre el nombre de vehicles existent, així com fomentar elements de seguretat activa i passiva en els vehicles i la renovació del parc són mesures que contribuiran a la consecució de l'objectiu.





## ATENCIÓ I RESPOSTA ALS ACCIDENTS

El Servei d'Emergències 112 de la Comunitat Valenciana realitza una labor caracteritzada per l'esforç continu per a oferir una resposta immediata les 24 hores dels 365 dies de l'any i s'ha consolidat com un referent en la gestió de les emergències, entre altres, d'accidents de trànsit.

- ✓ Disposa d'atenció contínua en els idiomes oficials de la Comunitat Valenciana i, a més, en anglés, francés i alemany.
- ✓ Facilita l'accés al Servei 112 a persones amb dificultats auditives en disposar de vies de comunicació alternatives per a la seua atenció.
- ✓ Respon les telefonades en el mínim de temps possible.
- ✓ Atén totes les telefonades d'emergència realitzades per la ciutadania des de qualsevol telèfon fix o mòbil.
- ✓ Disposa de protocols d'actuació per a gestionar tota emergència, contínuament revisats i actualitzats.
- ✓ Transmet als organismes d'emergència corresponents els avisos en el mínim de temps possible.
- ✓ Recopila la informació, i aplica protocols i inici d'avisos a les agències integrades en el sistema.
- ✓ Assegura una adequada atenció i gestió de les telefonades per mitjà de la formació contínua del personal.

Per a millorar la resposta davant d'accidents de trànsit, augmentant l'eficàcia, rapidesa i qualitat de resposta a les emergències ocasionades, és necessari potenciar la formació dels professionals i de les persones usuàries, així com la comunicació a través d'associacions especialitzades des de les quals aconseguir la implicació de la ciutadania.

Centrant-nos en aquests camps, el pla director planteja un

## OBJECTIU GLOBAL

**REDUIR L'ACCIDENTALITAT  
MANTENINT UNA MOBILITAT  
SEGURA**

/

## OBJECTIUS ESTRATÈGICS

**VULNERABLES: PROTEGIR LES PERSONES USUÀRIES MÉS  
VULNERABLES**

**ZONA URBANA: PROMOURE ENTORNS URBANS MÉS SEGURS**

**PERSONES USUÀRIES: CONDUCTES I COMPORTAMENTS MÉS  
SEGURS, PERSONES USUÀRIES RESPONSABLES**

**MOVILIDAD: INTEL·LIGENT, SEGURA I SOSTENIBLE**

**ATENCIÓ I RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT**

## EL PLA DIRECTOR

En apartats anteriors s'ha diagnosticat la situació actual de la seguretat viària a la Comunitat Valenciana, a fi de tindre una visió del que realitza i del que falta per fer.

A més, el marc de referència ens proporciona models per a aconseguir la millora de la seguretat de la circulació viària a la Comunitat en els pròxims anys, i l'estratègia a desenvolupar per a la consecució d'aquests objectius i convertir-los en metes abastables.

És necessari planificar una metodologia de treball per a desembocar en la implementació de polítiques que permeten aconseguir la imatge desitjada per a la nostra societat, basada en una cultura de la seguretat viària.

Per tant, a partir de la definició de **l'objectiu global** que encapçala el pla i per a avançar en la consecució dels **objectius estratègics**, estem en la disposició de dur a terme l'elaboració de la mateixa estratègia; es tracta de la fase de disseny del pla.

El primer pas és configurar un mapa conceptual en què s'establisquen diferents graus de desenvolupament dels objectius; partint de la globalitat i la generalitat, caminar cap a la concreció a través d'unes **línies d'intervenció** que desemboquen en uns **plans d'acció**, que canalitzen un programa coordinat i coherent que cobrisca tots els possibles camps d'actuació.

Una de les prioritats del pla director és assenyalar plans d'acció sobre els quals treballar en els pròxims anys en pro de la millora de la seguretat de la circulació en les vies de la Comunitat Valenciana.

Aquests plans d'acció marcaran les línies de treball de la Generalitat en matèria de seguretat viària per als pròxims anys.

**OBJECTIU GLOBAL: REDUIR L'ACCIDENTALITAT  
MANTENINT UNA MOBILITAT SEGURA**

**OBJETIUS ESTRATÈGICS**

0	SISTEMA VIARI INTEL·LIGENT, SEGUR I SOSTENIBLE
1	PROTEGIR A LES PERSONES USUÀRIES MÉS VULNERABLES.
2	PROMOURE ENTORNS URBANS MÉS SEGURS
3	CONDUCTES I COMPORTAMENTS MÉS SEGURS, PERSONES USUÀRIES RESPONSABLES
4	ATENCIÓ I RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT

**LINEAS DE INTERVENCIÓ**

**PLANES DE ACCIÓ**

**PROGRAMAS DE  
SEGURIDAD VIAL**

*Mapa conceptual del pla director*

La Generalitat aposta per una visió sistemàtica de la seguretat viària, en la qual la responsabilitat no recau únicament en qui condueix, sinó també en qui té la responsabilitat del disseny i el manteniment de les infraestructures viàries, en responsables de la gestió viària, en

la indústria automobilística, la policia, representants polítics, personal sanitari, d'educació, etc. Per tant, el problema s'ha de tractar no sols des de la infraestructura, la legislació o la vigilància, sinó també des de les polítiques educatives o sanitàries, i ací la labor de les associacions de persones usuàries contribueix, en gran manera, a un augment de la seguretat viària a la nostra Comunitat.

A més, aquesta nova estratègia de la seguretat viària implica una activitat concertada i sostinguda dels diversos sectors i una planificació i un pla integral de tots aquells per a la seua gestió.

La **retroalimentació** entre els diferents agents socials permet preveu aquestes idees des de la mateixa creació del pla.

Aquesta etapa ha sigut fonamental en el procés, per això durant uns quants mesos s'han dut a terme reunions sectorials i temàtiques per a implicar administracions i agents socials de l'àmbit de la seguretat viària (vegeu l'annex).

Al llarg de tot el procés s'ha mantingut actiu un canal de comunicació entre els participants en les diferents reunions per a analitzar les noves propostes que puguen sorgir o realitzar millores del que ja s'ha elaborat.



## 6.1 Pilars bàsics

En consonància amb el Pla mundial i l'estratègia nacional 2011-2020, el Pla director de seguretat viària per a la Comunitat Valenciana es fonamenta sobre **tres pilars bàsics**:

### INFRASTRUCTURES SEGURES

Proporcionar un escenari favorable al ciutadà per mitjà d'un sistema viari ben dissenyat, ben construït i ben mantingut.

S'advoca per augmentar la seguretat i qualitat de les infraestructures viàries, a partir d'avaluacions i millora de la planificació, el disseny, la construcció i el funcionament de les carreteres i també del viari urbà, es reforça i es potencia la visió de la seguretat viària en totes les etapes.

### VEHICLES SEGURS

Fomentar el desplegament de millores tecnològiques de seguretat passiva i activa dels vehicles, tenint en compte les capacitats i limitacions humanes i tecnològiques, en la busca de la seguretat i el confort de totes les persones usuàries.

### PERSONES USUÀRIS SEGURES

Amb educació, formació, informació, conscienciació i responsabilitat. Per tant, que compleix les normes establides.

S'elaboraran programes per a millorar el comportament de les persones usuàries, tenint en compte els distints instruments disponibles, com ara la mateixa normativa de trànsit, la legislació, l'educació i la sensibilització ciutadana.

La societat té un paper incentivador de l'acció pública en pro de la seguretat, té el dret i el deure d'exigir a qui gestiona les infraestructures que pose a la seua disposició els mitjans

necessaris per a una circulació segura. Evidentment, això no anul·la la responsabilitat ciutadana, ja que les persones també han d'adaptar el seu comportament a les circumstàncies del lloc i del moment, i ser prudents i responsables; la seguretat viària és qüestió d'actitud.



## 6.2 Àrees de treball

Les mesures a desenvolupar per a la consecució dels objectius plantejats es treballen des de quatre **àrees** clarament diferenciades que són:



La **comunicació** és una àrea clau per a fomentar una mobilitat segura, considerada com a **instrument** per a desenvolupar i aconseguir els plans d'acció proposats. Té com a missió adaptar i adequar els continguts d'aquests plans d'acció als diferents destinataris, i arribar a cada un d'aquests perquè se senten compromesos i responsables amb la seguretat viària a la Comunitat Valenciana. És necessari saber arribar a la societat i transmetre les principals polítiques de seguretat viària que s'implementaran per a la consecució dels objectius.

I no sols això, la comunicació també és una peça clau en l'**organització i coordinació** de qui participa directament en l'elaboració del pla i en el seu seguiment i avaluació. És necessària una comunicació periòdica del nivell d'execució dels objectius i també dels resultats aconseguits.

Les persones responsables que realitzen **activitats d'investigació** en seguretat viària són moltes, formades per organitzacions de naturalesa molt diferent, des de les universitats, instituts, les mateixes empreses, centres d'investigació, etc.

En aquest sentit, des del PDSV per a la Comunitat Valenciana s'han d'articular plans d'acció orientats a desenvolupar projectes d'investigació que contribuïsquen a la millora de la situació de la seguretat viària, el trànsit i la mobilitat, tenint en compte per a això les principals tendències i/o avanços, així com la informació i les dades generades del sistema de recollida anàlisi d'informació existent.

El PDSV de la Generalitat valenciana té un paper central per a dinamitzar la col·laboració i la generació de sinergies entre els diferents implicats i impulsar la transferència de coneixement i la implantació de la investigació en el sistema de mobilitat valencià.

Des de l'**educació i la formació**, el PDSV fomentarà actuacions dirigides a millorar el comportament de les persones usuàries, per a promoure conductes responsables. Per tant, s'articulen iniciatives orientades a treballar des de la sensibilització, l'educació i la formació en l'èxit de majors nivells de seguretat viària i en una major conscienciació de la ciutadania per a la mobilitat segura i sostenible, i col·laborar per a això amb els distints agents socials.

A través d'aquesta àrea d'actuació la Generalitat valenciana pretén aconseguir un canvi cultural en la percepció de la importància de la seguretat viària, aprofundint en la implicació des dels mateixos centres escolars en la formació en seguretat viària, fins a les universitats, organitzacions d'oci i temps lliure, monitors, les mateixes autoescoles i empreses.

Els bons resultats en matèria de seguretat viària s'obtenen amb un model de **gestió** orientat a l'excel·lència, i s'incorporen les millors pràctiques en els processos claus del sistema, coordinació, optimització de processos i planificació dels treballs. Des de cada un dels àmbits de la gestió s'establiran les prioritats, i s'especificaran responsabilitats en l'elaboració i execució dels programes.

## 6.3 Línies d'intervenció

Per a fer possible la consecució dels objectius estratègics és necessari treballar des d'unes línies generals que ordenen i organitzen el conjunt de raons i oportunitats de desenvolupament dels objectius; són les anomenades línies **d'intervenció**. A través d'aquestes es canalitzaran els respectius plans d'acció que conformen aquest Pla director de seguretat viària.

A continuació, s'enumeren les línies d'intervenció associades a cada un dels objectius estratègics.

OBJECTIU	LÍNIES D'INTERVENCIÓ	
1) USUARIS VULNERABLES	<p>1.1) CONTEMPLAR A LES PERSONES USUÀRIES VULNERABLES EN LA PLANIFICACIÓ, DISENY, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<p>Tal i com declara l'article primer de la llei de seguretat viària, l'administració posa la infraestructura a disposició de la col·lectivitat; se responsabilitza del planejament, construcció, conservació i gestió de la via; a més de garantir que l'ús que se'n faça siga l'adequat, per tal de garantir la fluïdesa, la comoditat del trànsit (...) i per damunt de tot la seua seguretat. En aquest sentit, la infraestructura i el seu entorn han de propiciar el respecte i la convivència de les persones usuàries de la via, amb especial atenció a les necessitats dels més vulnerables.</p>
	<p>1.2) DISENY D'ESTRATÈGIES QUE GARANTISQUEN LA SEGURETAT DE LES PERSONES USUÀRIES</p>	<p>Vianants, ciclistes i motoristes que presenten més vulnerabilitat en cas d'accident. Per tant és necessari promoure i impulsar, des de la comunicació, l'educació, la formació i la gestió, conductes i actituds que milloren la protecció d'aquests usuaris, prevenint el risc d'accident així com la reducció de l'impacte de l'accidentalitat.</p>

OBJECTIU	LÍNIES D'INTERVENCIÓ	
2) ZONA URBANA	2.1) INTEGRACIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA DINS L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I DE LA PLANIFICACIÓ URBANA	Aquesta línia d'intervenció preveu el desenvolupament d'un conjunt d'iniciatives orientades a incorporar la seguretat viària a en la planificació dels usos del sòl des d'un punt de vista transversal, tenint en compte els usuaris més vulnerables i reduint les conseqüències del transport motoritzat pel que fa a la contaminació, congestió i accidentalitat, i contribuent a l'economia de la zona urbana.
	2.2) GARANTIR UN SISTEMA HOMÒGENI DE GESTIÓ DE SINISTRALITAT URBANA	És fonamental establir protocols per tal d'homogeneïtzar les actuacions de vigilància, control i arreglada de la informació dels accidents de trànsit mitjançant la creació d'un grup de treball municipal que coordine la Federació Valenciana de Municipis i Províncies. Referent a això ja s'ha aconseguit molt però és necessari continuar treballant i millorant aquesta cooperació.
	2.3) ESTIMULAR LA NOVA CULTURA DE LA MOBILITAT URBANA	El desenvolupament sostenible de les zones urbanes ha de conciliar l'avanç econòmic de les ciutats i la seua accessibilitat, amb la millora de la qualitat de vida i la protecció del medi ambient. La pacificació del trànsit pot ser una mesura efectiva per la creació d'entorns segurs, però també és necessari proporcionar informació sobre l'exposició al risc dels diferents col·lectius; i des de l'educació i la comunicació promoure formes de transport alternatius a l'ús de l'automòbil.

OBJECTIU	LÍNIES D'INTERVENCIÓ	
3) PERSONES USUÀRIES	3.1) IMPULS DE LA SEGURETAT VIÀRIA DINS L'ÀMBIT LABORAL	És fonamental implicar al sector empresarial en la millora de la sinistralitat viària, introduint la seguretat viària dins la gestió de l'empresa i realitzant campanyes orientades a la prevenció, conscienciació i informació, tal i com realitzen països destacats de la Unió Europea.
	3.2) FOMENTAR LA INFORMACIÓ SOBRE ELS FACTORS DE RISC EN LA CIRCULACIÓ	Tota la societat pot contribuir substancialment a la seguretat viària, respectant els límits de velocitat, evitant conduir sota els efectes de l'alcohol o les drogues, respectant les distàncies de seguretat i el compliment de les normes. D'altra banda, una correcta informació contribuirà a sensibilitzar a la ciutadania perquè mantinga una actitud més preventiva amb menor risc per a la seua vida i la dels altres.
	3.3) ESTRATÈGIES ORIENTADES A L'EXCEL·LÈNCIA EN LA FORMACIÓ I A L'EDUCACIÓ VIÀRIA	L'educació i la formació contínua en relació amb la seguretat viària no fa referència únicament a l'educació viària dins l'àmbit infantil, sinó que va més enllà, es tracta d'estendre la idea a altres nivells educatius de l'àmbit escolar, fins i tot es tracta de proporcionar formació contínua a tots els professionals de la seguretat viària, personal sanitari, educadors, formadors i gestors, també als conductors amb conductes de risc; el que requereix una major freqüència i qualitat en els processos formatius comptant també amb recolzaments institucionals.

OBJECTIU	LÍNIES D'INTERVENCIÓ
4) MOBILITAT	<p>4.1) REDUIR EL RISC D'ACCIDENTS ASSOCIATS A LES CARACTERÍSTIQUES GEOMÈTRIQUES DE LA VIA, L'EQUIPAMENT Y EL SEU ENTORN</p> <p>Les anàlisis d'accidentalitat posen de manifest l'alt percentatge d'accidents associats a eixides de via i col·lisions a les carreteres de la nostra Comunitat. A més, els accessos, interseccions, travesseres i estat de les marginals concentren gran part de l'accidentalitat a les carreteres convencionals. És necessari engegar plans d'acció per tal de reduir els accidents associats a aquests elements, construint carreteres que perdonen. També contribuirà en gran mesura l'aplicació dels procediments descrits a la Directiva 2008/96/CE a totes les carreteres de la Comunitat, implantant les ferramentes incloses en el Reial decret 345/2011 sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries, independentment de la titularitat de les vies, que propiciarà un nivell de seguretat elevat i homogeni amb tota la xarxa de carreteres de la Comunitat. D'altra banda, l'ús de noves tecnologies a la carretera i la seua interacció amb el vehicle per a la difusió i intercanvi d'informació de l'estat de la via té un impacte molt significat en la seguretat viària, donat que ajuda a corregir l'error humà com a causa dels accidents permetent reduir la sinistralitat o les conseqüències de les mateixes.</p>
	<p>4.2) IMPULSAR UN PARC DE VEHICLES MÉS SEGUR I SOSTENIBLE</p> <p>Un parc de vehicles segur requereix d'un manteniment adequat, així com la realització de les inspeccions tècniques estipulades. Dur a terme campanyes per conscienciar a les persones usuàries sobre la importància del bon manteniment tècnic dels vehicles té efectes molt positius en la prevenció dels accidents. L'impuls a la incorporació de les noves tecnologies als vehicles contribuirà també a l'assoliment d'un parc mòbil de qualitat i segur.</p>
	<p>4.3) GARANTIR LES APTITUTS EN LA CONDUCCIÓ</p> <p>És fonamental identificar les situacions que minven les aptituds per a la conducció. Treballar per millorar les proves a realitzar als reconeixements mèdics i reconèixer i informar al voltant de les malalties que incapaciten per la conducció són algunes de les línies en les quals es pot treballar.</p>
	<p>4.4) PROMOCIÓ INSTITUCIONAL PER UNA MOBILITAT MÉS SEGURA</p> <p>Des de la comunicació, el Govern Valencià dona a conèixer les novetats normatives a la ciutadania i possibilita l'obertura d'un diàleg entre l'usuari i el gestor de la via per fer-li partícip de la millora de la seguretat viària a les vies de la Comunitat.</p>

OBJECTIU	LÍNIES D'INTERVENCIÓ
5) ATENCIÓ I RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT	<p>5.1) MILLORAR ELS TEMPS DE RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT</p> <p>És fonamental continuar impulsant models d'atenció d'urgència a les víctimes de trànsit orientats a l'eficàcia i rapidesa en la prestació de l'assistència.</p>
	<p>5.2) MILLORA CONTÍNUA DE L'ATENCIÓ A LES VÍCTIMES DEL TRÀNSIT</p> <p>El suport integral a les persones que pateixen més directament les conseqüències de la sinistralitat constitueix una de les línies d'intervenció d'aquest Pla Director.</p>



## 6.4 Plans d'acció

El Pla director de seguretat viària estableix **plans d'acció** per a cada línia d'intervenció, orientats al compliment dels objectius estratègics que, com s'ha dit, estan alineats amb la visió zero adoptada per la Generalitat valenciana.

Els plans d'acció són conseqüents i coherents amb les línies d'actuació marcades per l'Estratègia de seguretat viària 2011-2020, sobre les quals s'informa anualment la Comissió autonòmica de trànsit i seguretat de la circulació viària, i conforma el Pla anual de seguretat viària de la Comunitat Valenciana.

Aquest Pla director de seguretat viària per a la Comunitat Valenciana conté 34 plans d'acció, que s'enumeren a continuació ordenats per objectius i línies d'intervenció:

<b>objectiu 1</b>		<b>VULNERABLES: PROTEGIR LES PERSONES USUÀRIES MÉS VULNERABLES</b>
<b>LÍNIA D'INTERVENCIÓ</b>	<b>1.1) CONTEMPLAR A LES PERSONES USUÀRIES VULNERABLES EN LA PLANIFICACIÓ, DISSENY, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA</b>	
	<b>PLANS D'ACCIÓ</b>	1.1.1 DISSENY SEGUR PER PERSONES USUÀRIES VULNERABLES
		1.1.2 INFORMACIÓ SOBRE LA SEGURETAT DE LES INFRAESTRUCTURES PER PERSONES USUÀRIES DE DUES RODES
		1.1.3 EL TRANSPORT COL·LECTIU A LA PLANIFICACIÓ I EXPLOTACIÓ DE LA VIA
<b>LÍNIA D'INTERVENCIÓ</b>	<b>1.2) DISSENY D'ESTRATÈGIES QUE GARANTISQUEN LA SEGURETAT DE LES PERSONES USUÀRIES</b>	
	<b>PLANS D'ACCIÓ</b>	1.2.1 PROMOURE ACTITUTS SEGURES A L'ÀMBIT ESCOLAR
		1.2.2 PROMOURE UN TRÀNSIT MOTOCICLISTA SEGUR
		1.2.3 CONVIVÈNCIA ENTRE L'AUTOMÒBIL I ALTRES MITJANS DE DESPLAÇAMENT

**objectiu 2 ZONA URBANA: PROMOURE ENTORNS URBANS MÉS SEGURS**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 2.1) INTEGRACIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA EN L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I LA PLANIFICACIÓ URBANA

PLANS D'ACCIÓ	2.1.1 LA SEGURETAT VIÀRIA AL TRANSPORT PÚBLIC
	2.1.2 IMPULS A LA SEGURETAT VIÀRIA EN LA GESTIÓ MUNICIPAL
	2.1.3 GENERAR UN ENTORN MÉS SEGUR ALS CENTRES ATRACTIUS DE TRÀNSIT

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 2.2) GARANTIR UN SISTEMA HOMOGENI D'INFORMACIÓ DE SINISTRALITAT URBANA

PLANS D'ACCIÓ	2.2.1 INTERCANVI DE BONES PRÀCTIQUES I MILLORA D'INFORMACIÓ
---------------	---

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 2.3) ESTIMULAR LA NOVA CULTURA DE MOBILITAT URBANA

PLANS D'ACCIÓ	2.3.1 IMPULSAR EL TRANSPORT COL·LECTIU
	2.3.2 PROMOURE ELS DESPLAÇAMENTS A PEU I ELS SEUS AVANTATGES
	2.3.3 FOMENTAR L'ÚS RESPONSABLE DE LA BICICLETA A L'ENTORN URBÀ

**objectiu 3 USUARI: CONDUCTES I COMPORTAMENTS MÉS SEGURS I RESPONSABLES**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 3.1) IMPULS DE LA SEGURETAT VIÀRIA A L'ÀMBIT LABORAL

PLANS D'ACCIÓ	3.1.1 CONTEMPLAR LA SEGURETAT VIÀRIA ALS SISTEMES DE GESTIÓ DE L'EMPRESA
---------------	--

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 3.2) FOMENTAR LA INFORMACIÓ AL VOLTANT DELS FACTORS DE RISC A LA CIRCULACIÓ

PLANS D'ACCIÓ	3.2.1 CONDUCCIÓ SEGURA PER JOVES
	3.2.2 LA SALUT EN LA CONDUCCIÓ
	3.2.3 LA VELOCITAT COM A FACTOR DE RISC
	3.2.4 ELS RISCS DE L'ALCOHOL I LES DROGUES

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 3.3) ESTRATÈGIES ORIENTADES A L'EXCEL·LÈNCIA EN LA FORMACIÓ

PLANS D'ACCIÓ	3.3.1 MILLORAR ELS CONEIXEMENTS DE SEGURETAT VIÀRIA DE QUI CONDUEIX
	3.3.2 IMPULS A LA SEGURETAT VIÀRIA EN EL PLA EDUCATIU DE LA COMUNITAT VALENCIANA
	3.3.3 LA SEGURETAT VIÀRIA PER A RESPONSABLES D'EDUCACIÓ I GESTIÓ



**objetiu 4 MOBILITAT: INTEL·LIGENT, SEGURA I SOSTENIBLE**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.1) REDUIR EL RISC D'ACCIDENTS ASSOCIATS A LES CARACTERÍSTIQUES GEOMÈTRIQUES DE LA VIA, DEL SEU EQUIPAMENT I ENTORN

PLANS D'ACCIÓ	4.1.1 TREBALLAR PER LA MILLORA I CREDIBILITAT DE LA SENYALITZACIÓ
	4.1.2 LA CARRETERA CONVENCIONAL EN EL FOCUS DE LA SEGURETAT VIÀRIA
	4.1.3 SISTEMES INTEL·LIGENTS DE TRANSPORT I GESTIÓ DE TRÀNSIT
	4.1.4 EXTENDRE LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA A TOTES LES XARXES

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.2) IMPULSAR UN PARC DE VEHICLES MÉS SEGUR

PLANS D'ACCIÓ	4.2.1 NOVES TECNOLOGIES ALS VEHICLES
	4.2.2 MILLORA DEL PARC DE VEHICLES

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.3) GARANTIR LES APTITUDS DE QUI CONDUEIX

PLANS D'ACCIÓ	4.3.1 LES APTITUDS ALS REONEIXEMENTS MÈDICS
	4.3.2 TREBALLAR SOBRE LES INCAPACITATS PER LA CONDUCCIÓ

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.4) PROMOCIÓ INSTITUCIONAL PER UNA MOBILITAT MÉS SEGURA

PLANS D'ACCIÓ	4.4.1 COMUNICACIÓ I DIVULGACIÓ SOBRE L'ESTAT DE LA SEGURETAT EN LA CIRCULACIÓ VIÀRIA I LES NOVETATS NORMATIVES
---------------	--

**objetiu 5 ATENCIÓ I RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 5.1) MILLORAR ELS TEMPS DE RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT

PLANS D'ACCIÓ	5.1.1 FACILITAR LA TASCA DELS SERVEIS D'EMERGÈNCIA
	5.1.2 IMPLANTACIÓ DEL SISTEMA e-CALL MITJANÇANT L'112

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 5.2) MILLORA CONTÍNUA DE L'ATENCIÓ A LES VÍCTIMES DEL TRÀNSIT

PLANS D'ACCIÓ	5.2.1 MILLORAR ELS SISTEMES D'INFORMACIÓ SANITÀRIA DE LESIONS PER ACCIDENTS DE TRÀNSIT
	5.2.2 ACTUACIÓ DAVANT L'ACCIDENT

Aquest pla director etiqueta els plans d'acció en **tres categories** als únics efectes d'assenyalar la seua relació amb l'estratègia nacional marcada per la DGT, i que s'han denominat breument: "Plus", "Reforç", o "Ja en desenvolupament".

- D'una banda, amb la finalitat de potenciar les actuacions de seguretat viària que fins al moment es realitzen a la nostra Comunitat en l'àmbit del Pla estratègic de seguretat viària (PENSV), el pla director reforça algunes línies d'actuació del pla estratègic mencionat, i es fa èmfasi en aquelles que encara que es preveuen en el PENSV es poden potenciar a la nostra Comunitat ("Reforç").
- Manté aquelles línies del PENSV a les qual ja es destinen els mitjans i recursos necessaris per als fins que es pretenen, i es preveuen en el PDSV per a continuar el seu desenvolupament ("Ja en desenvolupament").
- Així mateix, obri noves línies o plans d'actuació orientats a treballar per la seguretat viària des de tots els àmbits i sectors possibles, i aporten un nou enfocament a l'estratègia nacional ("Plus").

L'annex 1 del pla director conté les fitxes que defineixen els plans d'acció proposats. En cada fitxa apareix identificat la seua correlació amb l'estratègia nacional quan siga el cas, d'acord amb la classificació anterior.

## 6.5 Programes de seguretat viària

Els plans d'acció del pla director es desenvoluparan per mitjà de propostes d'actuació que programaran les conselleries amb competències en matèries amb influència en la seguretat viària; aquestes propostes podran estar incloses en programes de seguretat viària o en qualsevol altre document de programació; per a simplificar ens referirem a tots aquests com a **”Programes de seguretat viària”** encara que el seu abast i objectius prioritaris es referisquen a altres àmbits d'actuació.

Hauran de dur-se a terme programes (genèricament, programes de seguretat viària) que desenvolupen els plans d'acció definits en el Pla Director

Els programes de seguretat viària que desenvolupa el Pla director són bàsicament un conjunt d'actuacions a executar en el termini que es fixe; per al seu seguiment s'establiran **indicadors de seguiment**.

S'aconsella, com a primer pas en l'elaboració dels programes de seguretat viària, identificar les àrees de treball sobre les quals poder treballar, els problemes i necessitats, i a partir d'ací identificar els plans d'acció i desenvolupar els programes d'actuació específics.

Els programes de seguretat viària hauran d'incloure indicadors de seguiment

Per a definir les actuacions que conformen els programes de seguretat viària, cada conselleria podrà treballar des de les quatre àrees enumerades anteriorment, **gestió, educació, comunicació i investigació**.

Per a orientar en les actuacions derivades dels plans d'acció s'aconsella consultar les fitxes contingudes en l'annex 1, en les quals s'han inclòs, a títol orientatiu, actuacions des de les diverses àrees de treball i que, per tant, no han de suposar limitació de les possibilitats d'actuació. És a dir, les conselleries o altres organismes que elaboren els programes de seguretat viària podran basar-se en els definits com a exemples en les fitxes de cada pla d'acció, o podran incloure noves propostes d'actuació en altres àrees.

Moltes de les actuacions dels programes de seguretat viària podran estar dirigides al foment de la innovació oberta que permeta la cooperació entre universitats, centres d'investigació, centres tecnològics i empreses privades, i s'afavorirà també la incorporació de les xicotetes i mitjanes empreses a l'activitat innovadora.

Aquest Pla Director identifica la INVESTIGACIÓ I LA INNOVACIÓ com a elements principals en la generació de coneixement al servici de la millora de la qualitat, eficàcia i eficiència de la seguretat viària en nostra Comunitat

*En casos específics de difícil resolució, però amb bones expectatives de rendibilitat en matèria de seguretat viària, es pot tindre en compte la COMPRA PÚBLICA INNOVADORA com a instrument i eina de política innovadora l'objectiu final de la qual consisteix a dinamitzar la innovació i la investigació per mitjà de l'articulació i enfortiment de la demanda tecnològica a través de la combinació d'actuacions de foment de la Innovació i desenvolupament, amb actuacions de contractació pública de béns i/o serveis.*

---

# AVALUACIÓ

## *Indicadors de compliment d'objectius*

El Pla director de seguretat viària de la Generalitat valenciana té un objectiu global, que, al seu torn, es basa en cinc objectius estratègics que marquen les actuacions a desenvolupar per a reduir l'impacte i les conseqüències dels accidents de trànsit a la Comunitat Valenciana en els pròxims anys.

És necessari utilitzar un **procediment que permeta avaluar quantitativament i qualitativament** l'evolució i grau de compliment dels objectius estratègics. Per a això s'utilitzaran indicadors numèrics d'accidentalitat que permeten avaluar el nivell de compliment dels plans d'acció. Aquests **indicadors de compliment** estan en la línia dels utilitzats per la DGT en l'estratègia nacional i tenen en compte l'efecte esperat per la implantació i el desenvolupament d'aquest pla director.

En el procés de definició i formulació d'aquests indicadors és necessari tornar al diagnòstic realitzat del comportament i l'evolució de l'accidentalitat a la nostra Comunitat en el període anterior a la redacció del pla, per a calcular els nivells de seguretat aconseguits i poder fixar els nous nivells que porten a l'èxit de la visió zero a la Comunitat Valenciana.

Si analitzem les xifres d'accidentalitat dels principals camps sobre els quals s'ha de treballar a la Comunitat Valenciana en els pròxims anys, partint de l'any base 2011 (inici de la nova estratègia nacional) i arribant a l'any 2014 (últim any tancat pel que fa a la sinistralitat viària), s'observa l'evolució de les xifres següents en aquests tres anys:

XIFRES D'ACCIDENTALITAT	ANY 2011	ANY 2014	VARIACIÓ 2014/2011
Persones mortes	198	167	-15,66%
Persones ferides hospitalitzades	1176	919	-21,85%
Persones mortes per atropellament	34	30	-11,76%
Persones mortes i ferides greus usuaris de ciclomotors i motocicletes	425	357	-16,00%
Persones mortes i ferides greus ciclistes	94	101	7,45%
Persones mortes per eixida de via	57	45	-21,05%
Persones mortes en col·lisions	59	63	6,78%
Conductores mortes majors de 75 anys	4	5	25,00%
Conductores mortes i ferides greus joves	169	105	-37,87%
Persones mortes in itinere i en missió	24	16	-33,33%

Tenint en compte els objectius de l'estratègia nacional, l'evolució de l'accidentalitat en el període 2011-2014, i considerant l'efecte esperat del Pla director de seguretat viària per a la Comunitat Valenciana, s'obtenen els **indicadors següents i els seus valors esperats per a l'any 2020** (respecte a l'any de referència 2014):

INDICADOR	ANY 2014	ANY 2020	REDUCCIÓ
Persones mortes per accident de trànsit a la Comunitat Valenciana	167	117	30%
Persones ferides hospitalitzades	919	643	30%
Persones mortes per atropellament	30	22	27%
Persones mortes i ferides greus usuaris de motocicletes	357	286	20%
Persones mortes i ferides greus ciclistes malgrat l'increment esperat del trànsit ciclista	101	101	0%
Persones mortes en accidents per eixida de via	45	31	31%
Persones mortes en accidents per col·lisions	63	57	10%
Conductores mortes majors de 75 anys	5	5	0%
Conductores menors de 25 anys mortes i ferides greus	105	52	50%
Persones mortes en accidents in itinere en missió	16	10	38%

**Reducció esperada de l'accidentalitat en 2020 en relació amb la de 2014**

## MODEL DE GESTIÓ

### *Comissió de seguiment*

Per a implementar aquesta nova estratègia en els diferents àmbits, és imprescindible establir mecanismes eficients de coordinació, seguiment i avaluació dels programes d'actuació que cada organisme definirà per a dur a terme i desenvolupar els plans d'acció ací establits.

Per tant, la Generalitat s'ha de dotar d'una plataforma que integre els agents que tenen relació amb la seguretat viària a la Comunitat Valenciana i que incorpore els instruments de gestió i coordinació òptims per a impulsar l'execució de l'estratègia. Per a això es crea la

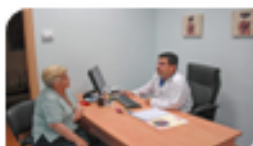
## COMISSIÓ DE SEGUIMENT DEL PDSV



Les conselleries representades en la Comissió de seguiment, pel seu potencial d'actuació en matèria de seguretat viària, són:



**CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES  
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI**



**CONSELLERIA DE SANITAT UNIVERSAL  
I SALUT PÚBLICA**



**CONSELLERIA D'EDUCACIÓ, INVESTIGACIÓ,  
CULTURA I ESPORT**



**CONSELLERIA D'ECONOMIA SOSTENIBLE,  
SECTORS PRODUCTIUS, COMERÇ I TREBALL**



**PRESIDÈNCIA: D.G. D'AGÈNCIA DE SEGURITAT I  
RESPOSTA A LES EMERGÈNCIES**



**CONSELLERIA D'IGUALTAT I POLÍTIQUES INCLUSIVES:  
INSTITUT VALENCIÀ DE LA JOVENTUT. GVA JOVE.**

La Comissió de Seguiment estarà constituïda per les persones titulars dels òrgans següents:

- *Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat*
- *Direcció General de Salut Pública*
- *Direcció General de Política Educativa*
- *Direcció General d'Indústria i Energia*
- *Direcció General de Treball i Benestar Laboral*
- *Direcció General de l'Agència de Seguretat i Resposta a les Emergències*
- *Secretaria General de l'Institut Valencià de la Joventut. IVAJ JOVE*

Les quals podran delegar la seua representació en personal tècnic de la seua direcció general.



Una de les funcions d'aquesta Comissió serà **conèixer**, en la mesura que siga possible, les actuacions que es programen o s'executen en relació amb la millora de la seguretat del nostre viari.

Independentment de l'anterior, cada conselleria pot iniciar, d'ofici, mecanismes de col·laboració amb diferents associacions, institucions o grups per a aprofundir en temes específics que siguen d'interés en el desenvolupament dels plans d'acció.

També serà responsable **d'avaluar** el progrés dels diferents programes elaborats pels organismes implicats en la millora de la seguretat viària a la Comunitat Valenciana.

Anualment comprovarà l'impacte de l'estratègia en la societat i la consecució dels objectius, a través del càlcul dels indicadors de compliment i la seua comparació amb els valors de referència marcats en l'apartat anterior.

Li correspon, així mateix, **coordinar** les actuacions en matèria de seguretat viària dels diferents plans d'acció de les conselleries involucrades, serà el nexa de connexió amb la Comissió de trànsit de la Comunitat Valenciana, tant en l'intercanvi d'informació sobre plans anuals de seguretat viària com per a traslladar les propostes sobre peticions que es formulen relatives a la legislació nacional de seguretat viària.

Per a dur a terme les seues funcions es faran reunions de seguiment almenys dues vegades a l'any.

També servirà com a punt de referència per a consultes **la posada en marxa i el desenvolupament de suggeriments**, i serà l'encarregada d'elaborar les propostes de correccions o millores que es consideren convenient incorporar al PDSV.

## ***Transparència***

En la societat en què vivim, la informació és clau tant del funcionament de les institucions com de la relació amb els ciutadans. Facilitar aquesta és un compromís del Govern valencià que contribuirà a sensibilitzar els ciutadans i a adoptar una actitud més preventiva.

Per tant, en una necessitat de **transparència** cap a la ciutadania, objectiu primordial per a aconseguir una implicació de la societat en matèria de seguretat viària on el factor humà té especial rellevància, la Comissió establirà un vincle d'unió més acostat i pròxim a través de la pàgina

# **WEB PER A LA SEGURETAT VIÀRIA**

Aquesta pàgina web servirà per a donar a conèixer a la ciutadania els principals temes d'interés en matèria de seguretat viària.

Reunirà les principals novetats, notícies d'interés, mapes de risc, trams conflictius, dades d'accidents, avanç de millores, publicacions en matèria de salut o educació relacionades amb la seguretat viària i d'interés per al ciutadà, entre altres.

El seu disseny, construcció i desenvolupament està previst com a pla d'acció en el mateix pla director i haurà d'estar en servei en el termini de sis mesos. Fins a aquest moment, cada conselleria tindrà un apartat dedicat al PDSV en el seu portal web.

## **Comunicació**

La comunicació és un element primordial en el procés de desenvolupament del pla director; per tant, s'han d'utilitzar eines efectives en aquesta funció.

La Comissió treballarà des del lema **la seguretat viària és cosa de tots**, tenint en compte que la responsabilitat d'una societat segura és compartida entre tots els agents que participen en el sistema.

Per a això la Comissió supervisarà la creació de la:

# **BÚSTIA DE SEGURETAT VIÀRIA**

que haurà d'estar en servei en el termini de sis mesos. Fins a aquest moment, cada conselleria atindrà les consultes ciutadanes amb els seus propis mitjans.

D'una banda, aquesta eina involucrarà tota la ciutadania de la Comunitat Valenciana, atenent consultes, peticions o necessitats. Representarà el principal punt de trobada entre el personal tècnic i les persones usuàries de les vies de la Comunitat Valenciana.

D'altra banda, serà un punt de trobada entre la Comissió i els altres agents que puguen intervindre directament o indirectament en l'elaboració de programes de seguretat viària.

D'aquesta manera, les associacions, instituts, universitats i la resta d'institucions podran realitzar, a través d'aquesta eina, peticions de col·laboració de les diferents conselleries en projectes d'investigació, desenvolupament de models, estudis experimentals, etc., a fi de millorar i permetre unes condicions de circulació òptimes per a totes les persones usuàries de les infraestructures de la Comunitat Valenciana.



## EFECTES DEL PLA DIRECTOR

Els efectes del pla director després de la seua entrada en vigor estaran recollits en l'acord d'aprovació d'aquest del Consell; no obstant això, amb caràcter informatiu s'assenyalen les principals fites a tindre en compte per al desenvolupament d'aquest pla.

Amb l'aprovació es crearà la Comissió de seguiment que es descriu en l'apartat 8, i les seues funcions estan definides en l'acord del Consell esmentat.

El pla director es desenvoluparà per mitjà de programes de seguretat viària que redactaran les corresponents conselleries, segons estableix l'acord del Consell de conformitat amb les directrius del pla.

Per a la comunicació amb la ciutadania, es crearà una pàgina web específica en què s'inclourà informació sobre el pla i el seu desenvolupament; igualment es crearà l'eina "bústia ciutadana", a través de la qual es puguen fer arribar suggeriments i propostes sobre el pla. Fins que no estiguen constituïdes aquestes eines, cada conselleria de les incloses en aquest pla director tindrà la seua pròpia pàgina web i bústia, amb els objectius abans assenyalats.

Amb l'aprovació del pla, entraran en vigor les disposicions de caràcter general següents, l'objectiu de les quals és potenciar estratègies per a la millora de la seguretat viària a la Comunitat, i que es refereixen a diversos àmbits d'actuació en la matèria:

- *Els programes amb les actuacions de seguretat viària que redacten les corresponents conselleries hauran d'incloure actuacions per a l'any 2017.*
- *Les actuacions urbanístiques hauran d'incloure una anàlisi de les connexions amb la carretera en què s'establisquen les condicions mínimes per a garantir la seguretat viària després de la seua posada en servei.*
- *Les actuacions territorials estratègiques, ATE, o figures semblants, referides a usos terciaris hauran de garantir que no s'afavorirà el transport privat davant d'altres modes més sostenibles (desplaçaments de vianants, bicicleta o transport públic).*

- *Es procurarà que els plans generals d'ordenació urbana incloguen una anàlisi de l'accidentalitat, en què s'identificaran els punts de major sinistralitat i les mesures correctores adoptades, amb especial incidència en la protecció de les persones usuàries més vulnerables.*
- *La Generalitat donarà suport a la investigació realitzada per departaments, organismes o instituts de les universitats de la Comunitat Valenciana entre els objectius prioritaris de la qual estiga la millora de la seguretat viària; aquest suport es podrà realitzar amb finançament directe, amb prestació d'equips o instal·lacions, amb la col·laboració o coordinació de personal tècnic de la mateixa Generalitat, o de qualsevol altra forma d'acord amb la legislació vigent.*
- *Els plans de mobilitat que apareixen regulats en el capítol III de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, tractaran específicament la seguretat dels desplaçaments. Analitzaran l'accidentalitat actual i la seua evolució recent; i proposaran accions per a millorar la seguretat de vianants, ciclistes i de la resta de persones usuàries del transport (tant públic com privat). Entre aquestes accions, sempre es plantejaran com a alternatives d'actuació la segregació de fluxos, l'adequació d'interseccions, la millora de la senyalització i el foment de l'educació viària.*
- *S'estudiarà en la xarxa de la Generalitat la conveniència d'adoptar en alguns trams de carreteres convencionals tipologies de secció transversal 2+1, o 1+1 amb separació de sentits, a fi de reduir l'accidentalitat per col·lisió frontal o frontolateral.*
- *El servei d'inspecció tècnica de vehicles de la Comunitat Valenciana haurà de disposar d'un pla de qualitat destinat a millorar la prestació del servei i incrementar la informació oferida a les persones usuàries en l'àmbit de la seguretat viària.*
- *La conselleria competent en matèria d'educació augmentarà la presència de l'educació viària en els futurs currículums de l'educació obligatòria per a atorgar-los el seu indiscutible caràcter transversal. Recollirà per a aquesta tasca l'aportació que es faça des de la societat civil, així com des de les institucions en la forma legalment establida.*

- *La Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública promoció i ajudarà el transport i desplaçament actiu, segur i saludable al lloc de treball o estudi, per mitjà de la col·laboració amb les entitats que desenvolupen tasques de salut local.*
  
- *La Direcció General de l'Agència de Seguretat i Respostes a les Emergències durà a terme les actuacions tecnològiques i organitzatives per a l'adequació del servei "1.1.2 Comunitat Valenciana" per a la recepció de les telefonades d'emergència automàtiques realitzades pels vehicles a partir de març de 2018 (projecte eCall). Igualment fomentarà a través de l'Institut Valencià de Seguretat Pública i Emergències (IVASPE) la formació dels col·lectius d'emergències en matèria de seguretat viària i conducció segura, per mitjà dels programes formatius habituals i l'organització de jornades específiques.*





## PRESSUPOST DEL PLA

El Pla director de seguretat viària és un pla pluridisciplinari en el qual estan implicades les conselleries des de les quals es poden realitzar importants actuacions per a la reducció de l'accidentalitat i de les seues conseqüències en el viari de la Comunitat, tant en zona urbana com interurbana.

Els programes d'actuacions que cada conselleria elabore s'executaran amb càrrec als recursos financers disponibles en els corresponents pressupostos; no es preveuen, en conseqüència, partides pressupostàries addicionals per a l'execució d'aquest Pla director de seguretat viària.

Sense perjudi del que s'ha exposat anteriorment, es podran realitzar convenis de col·laboració amb altres organismes, instituts o associacions per a desenvolupar estudis i actuacions incloses en els corresponents programes.

És clar que és d'interés disposar de dades estimatives sobre la inversió que la Generalitat dedicarà a l'execució d'aquest pla; no obstant això, la inexistència dels programes de seguretat viària en el moment d'elaborar aquest document, i la dificultat d'avaluar el cost de les actuacions en matèria de seguretat viària, sovint englobades en actuacions que persegueixen altres objectius, impedeix oferir xifres precises d'inversió a realitzar per a la millora de la seguretat viària del nostre viari.

A pesar de la dificultat assenyalada de quantificar les inversions que es realitzen amb càrrec a aquest pla, els programes de seguretat viària hauran d'incloure estimacions de cost; una vegada executat cada programa es realitzarà una nova anàlisi del cost real d'aquest.



## ÀMBIT

---

Com s'ha dit anteriorment, aquest pla director ha sigut elaborat per la Generalitat valenciana, i es desenvoluparà per mitjà de programes de seguretat viària que seran executats per les corresponents conselleries, amb l'esperada col·laboració d'altres organismes i agents socials; territorialment el pla està dirigit a tota la Comunitat Valenciana, ja que l'objectiu principal és la reducció de l'accidentalitat i de les seues conseqüències allà on puga produir-se un accident de trànsit a la nostra Comunitat, ja siga carretera o zona urbana.

Quant a l'àmbit temporal, aquest document estableix directrius per a un termini no limitat a priori; no obstant això, atés que s'emmarca dins de l'Estratègia 2011-2020, Dècada d'Acció per a la Seguretat Viària, en funció del grau de compliment dels objectius plantejats per a l'any 2020, la Comissió de seguiment elaborarà un informe en què es justificarà el manteniment o modificació de les directrius ací previstes.



## ANNEXOS

---

**A-1. Fitxes dels plans d'acció**

**A-2. Organismes, institucions i agents socials consultats**

**A-3. Bibliografia**



## A-1 Fitxes dels plans d'acció

Per a cada un dels plans d'acció previstos en aquest Pla director de seguretat viària s'ha elaborat una fitxa explicativa.

En cada fitxa s'indica si el pla suposa un plus, o un reforç, o manté la línia establida per l'estratègia nacional, i s'indica la seua correlació amb l'àmbit d'intervenció de l'estratègia quan siga el cas.

En cada una de les fitxes també s'enuncien, a manera d'exemple, algunes actuacions que es podrien incloure com a actuacions dels programes que hauran de desenvolupar el pla d'acció, i s'indicarà també l'àrea de treball (gestió, educació, comunicació i investigació) des de la qual es podria desenvolupar la proposta. No obstant això, els organismes responsables d'elaborar els programes poden proposar altres actuacions i altres àrees.







**objectiu 1** **VULNERABLES: PROTEGIR LES PERSONES USUÀRIES MÉS VULNERABLES**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 1.1) CONTEMPLAR A LES PERSONES USUÀRIES VULNERABLES EN LA PLANIFICACIÓ, DISSENY, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA

PLANS D'ACCIÓ	1.1.1 DISSENY SEGUR PER PERSONES USUÀRIES VULNERABLES
	1.1.2 INFORMACIÓ SOBRE LA SEGURETAT DE LES INFRAESTRUCTURES PER PERSONES USUÀRIES DE DUES RODES
	1.1.3 EL TRANSPORT COL·LECTIU A LA PLANIFICACIÓ I EXPLOTACIÓ DE LA VIA

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 1.2) DISSENY D'ESTRATÈGIES QUE GARANTISQUEN LA SEGURETAT DE LES PERSONES USUÀRIES

PLANS D'ACCIÓ	1.2.1 PROMOURE ACTITUTS SEGURES A L'ÀMBIT ESCOLAR
	1.2.2 PROMOURE UN TRÀNSIT MOTOCICLISTA SEGUR
	1.2.3 CONVIVÈNCIA ENTRE L'AUTOMÒBIL I ALTRES MITJANS DE DESPLAÇAMENT



**PLA D'ACCIÓ 1.1.1: DISSENY SEGUR PER A PERSONES USUÀRIES VULNERABLES** *L'Administració posa la infraestructura a la disposició de tota la col·lectivitat; en el cas de les persones usuàries vulnerables és necessari tindre en compte en totes les etapes del procés del disseny d'aquesta*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

7.2.3. Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

- ESTUDI DE NECESSITATS DE CARRILS ESPECÍFICS PER A PERSONES USUÀRIES VULNERABLES

*Tindre en compte en la planificació d'infraestructures la idoneïtat de disposar carrils bici i sendes per a vianants.*

---

**PLA D'ACCIÓ 1.1.2: INFORMACIÓ SOBRE LA SEGURETAT DE LES INFRASTRUCTURES PER A LES PERSONES USUÀRIES DE DUES RODES**

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

*És necessari facilitar a aquestes persones usuàries informació sobre l'estat de les vies per les quals circulen perquè contribuirà a fer-los més sensibles i adoptar una actitud més preventiva, al mateix temps que informarà de la seua presència a la resta de persones usuàries perquè extremen les precaucions*

6.1.1. Pla d'actuacions DGT  
6.2.11. Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

- SENYALITZACIÓ DELS ITINERARIS CICLISTES I DELS TRAMS D'ALTA CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS AMB CICLISTES

*Senyalitzar les vies o trams de les carreteres de la Comunitat Valenciana més freqüentats per ciclistes, a fi d'advertir altres persones usuàries de la presència d'aquests per a extremar les precaucions. També se senyalitzaran els trams d'alta concentració d'accidents amb ciclistes per a avisar-los dels trams més perillosos.*

---

**DES DE LA *COMUNICACIÓ*:**

- IDENTIFICAR I PUBLICAR ITINERARIS DE RISC PER A CICLISTES I MOTORISTES

*Elaborar i publicar mapes d'índexs de risc per a les persones usuàries vulnerables, amb la identificació dels trams amb major risc de tindre accidents ciclistes i motoristes. La metodologia serà la més eficient en funció de la tipologia de la carretera, d'acord amb la Directiva 2008/96/ce del Ministeri de Foment.*

PLA D'ACCIÓ 1.1.3: EL TRANSPORT COL·LECTIU EN LA  
PLANIFICACIÓ I EXPLOTACIÓ DE LA VIA

*Dotar el transport col·lectiu d'una bona accessibilitat és, entre altres, una necessitat prioritària per a aconseguir un augment de l'ús d'aquest mode de transport. L'estudi de demanda i els requisits necessaris han de dur-se a terme en totes les etapes de disseny de les infraestructures*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

DES DE LA **GESTIÓ**:

➤ PREVEURE LES PARADES D'AUTOBÚS EN EL DISSENY DE LA INFRAESTRUCTURA

*Tindre en compte en la planificació i disseny d'infraestructures, per mitjà de mecanismes de col·laboració entre el gestor de la via i les empreses de transport, la possibilitat d'albergar noves parades d'autobusos segons la demanda existent, dissenyades i col·locades amb criteris de seguretat viària*

➤ MILLORAR L'ACCESSIBILITAT A LES PARADES DE BUS EN LES ZONES INTERURBANES

*Estudiar l'accessibilitat de les parades de bus existents a fi d'analitzar les sendes per a vianants, l'eliminació d'escales i la seua substitució per rampes d'acord amb la norma d'accessibilitat. Crear nous itineraris segons les demandes existents.*

➤ INCORPORAR INFORMACIÓ SOBRE TEMPS D'ARRIBADA EN LES PARADES DE BUS EN ZONES INTERURBANES

*Incorporar mecanismes per al seguiment de la flota d'autobusos de transport interurbà que permeta determinar els temps d'arribada estimats a les parades en funció de les condicions del trànsit.*

DES DE LA **COMUNICACIÓ**:

➤ CREAR UN PORTAL QUE INTEGRE LES DIFERENTS ALTERNATIVES DE TRANSPORT INTERURBÀ ACCESSIBLE

*Crear un portal únic d'informació, accessible a la ciutadania per diferents mitjans, on es reculla tota l'oferta de transport públic interurbà, amb informació real sobre horaris i accessibilitat.*

---

**DES DE LA INVESTIGACIÓ:**

- **ESTUDIAR SOLUCIONS DE SERVEIS ADAPTATS A LA DEMANDA.**

*Estudiar l'aplicació de solucions d'incorporar serveis de transport adaptats a la demanda de les persones usuàries en zones poc poblades i/o per a persones amb mobilitat reduïda com a alternativa als serveis de transport tradicionals.*

---

**PLA D'ACCIÓ 1.2.1: PROMOURE ACTITUDS SEGURES EN L'ÀMBIT ESCOLAR**

*Els xiquets i les xiquetes són possiblement un dels col·lectius més vulnerables, per tant, cal treballar des de l'ensenyament-aprenentatge de continguts viaris, també fora de l'aula, amb procediments que ajuden als diferents agents a la intervenció i pràctica educativa amb els més menuts*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

1.1.4 Pla d'actuacions DGT  
2.2.7 Pla d'actuacions DGT  
2.2.8 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ CAMÍ ESCOLAR SEGUR FINS I TOT DES DE LA INFRAESTRUCTURA.

*Recomanacions per a millorar la seguretat viària en accessos i itineraris a entorns i col·legis. Estudiar entrades i eixides rodades i de vianants, visibilitats etc. Vigilància de la seguretat viària en entorns escolars i d'oci per persones voluntàries i agents de trànsit.*

➤ LA SEGURETAT EN EL TRANSPORT ESCOLAR

*Des de la gestió elaborar plecs per a licitar els contractes de transport que continguen exigències en matèria de formació de seguretat viària per a aquestes empreses.*

**DES DE L'*EDUCACIÓ I FORMACIÓ*:**

➤ LA SEGURETAT EN EL TRANSPORT ESCOLAR

*Col·laborar amb les empreses de transport escolar en la formació del personal d'acompanyament per a promocionar actituds segures entre el col·lectiu escolar usuari.*

➤ ACTIVITATS EXTRAESCOLARS SEGURES

*Col·laborar amb les empreses d'activitats extraescolars en la formació del personal d'acompanyament perquè transmeten i duguen a terme bones pràctiques en l'àmbit de la seguretat viària.*

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

- DEFINIR I PUBLICAR INFORMACIÓ SOBRE RUTES SEGURES D'ACCÉS ALS COL·LEGIS.

*Elaborar i publicar mapes amb rutes segures d'accés als col·legis que tinguen en compte les condicions de seguretat dels accessos i encreuaments de vies. Identificar els punts on hi ha una supervisió o vigilància addicional de la Policia local.*

---



**PLA D'ACCIÓ 1.2.2: PROMOURE UN TRÀNSIT MOTOCICLISTA  
SEGUR**

*Perquè hi ha molta afició al motociclisme i un alt trànsit  
motociclista en el nostre territori i l'Administració ha de garantir  
la fluïdesa, la comoditat del trànsit i per damunt de tot la seua  
seguretat*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

1.3.1 Pla d'actuacions DGT  
2.1.14 Pla d'actuacions DGT  
2.2.3 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ **ACTIVITATS ADJACENTS A LA VIA EN LA SEGURETAT DE LES MOTOCICLETES**

*Resoldre el problema d'arrossegaments que originen les explotacions agrícoles adjacents a la carretera i que suposen un problema per a les motocicletes.*

---

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

➤ **PLA DE COMUNICACIÓ PER A UN TRÀNSIT MOTOCICLISTA SEGUR**

*Fomentar l'oferta de grups en els circuits en campanyes divulgatives des de les plataformes de persones usuàries (col·lectius motos) i xarxes socials.*

---

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

➤ **CONDUCCIÓ SEGURA PER A MOTOCICLETES**

*Cursos i jornades per a conscienciar dels riscos de la motocicleta involucrant els col·lectius de motoristes com a prescriptors dels riscos de conducció extrema. Formació fins i tot per a personal funcionari.*

---

**PLA D'ACCIÓ 1.2.3: CONVIVÈNCIA ENTRE L'AUTOMÒBIL I ALTRES  
MODES DE DESPLAÇAMENT**

*El nou concepte de mobilitat integra el respecte i la coexistència de tots els modes de transport, i es presta especial atenció a les persones usuàries vulnerables fins i tot en la carretera on no és el seu entorn habitual; els programes han d'estar encaminats a aconseguir una mobilitat més segura per a usuaris vulnerables també en zona interurbana*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

2.1.9, 2.1.11, 2.1.13, 2.1.15,  
2.1.16 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ **EL TURISME ESPORTIU EN CARRETERA**

*Reforçar l'obligatorietat de planificar les eixides dels grups d'equips professionals i regular les mesures que han d'adoptar-se per part dels titulars de les vies.*

---

**DES DE LA *COMUNICACIÓ*:**

➤ **PLA DE COMUNICACIÓ PER A LA CONVIVÈNCIA VIÀRIA**

*Des de la federació de ciclisme promoure que no es produïsquen eixides en èpoques significatives i evitar circular per vies d'elevada densitat de trànsit. Publicitar en xarxes i portals web de la federació. Evitar avançaments indeguts i distàncies de seguretat escasses.*

➤ **PLA DE COMUNICACIÓ SOBRE L'EQUIPAMENT DE SEGURETAT EN LES PERSONES USUÀRIES VULNERABLES**

*Promoure l'ús d'elements reflectors i equipament de seguretat per als vianants i escolars en particular en entorns periurbans i per a ciclistes i motociclistes en tots els entorns. Campanya "Fes-te veure".*

---

**DES DE LA *INVESTIGACIÓ*:**

➤ **INTERACCIÓ VEHICLE – PERSONES USUÀRIES VULNERABLES EN CARRETERES CONVENCIONALS**

*Projecte bike2lane. Anàlisi de la presència de ciclistes en carreteres convencionals per a millorar la seguretat i la funcionalitat basant-se en el desenvolupament de sistemes d'ajuda o canvis en el seu disseny.*

---



**objetiu 2 ZONA URBANA: PROMOURE ENTORNS URBANS MÉS SEGURS**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 2.1) INTEGRACIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA EN L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I LA PLANIFICACIÓ URBANA

PLANS D'ACCIÓ	2.1.1 LA SEGURETAT VIÀRIA AL TRANSPORT PÚBLIC
	2.1.2 IMPULS A LA SEGURETAT VIÀRIA EN LA GESTIÓ MUNICIPAL
	2.1.3 GENERAR UN ENTORN MÉS SEGUR ALS CENTRES ATRACTIUS DE TRÀNSIT

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 2.2) GARANTIR UN SISTEMA HOMOGENI D'INFORMACIÓ DE SINISTRALITAT URBANA

PLANS D'ACCIÓ	2.2.1 INTERCANVI DE BONES PRÀCTIQUES I MILLORA D'INFORMACIÓ
---------------	---

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 2.3) ESTIMULAR LA NOVA CULTURA DE MOBILITAT URBANA

PLANS D'ACCIÓ	2.3.1 IMPULSAR EL TRANSPORT COL·LECTIU
	2.3.2 PROMOURE ELS DESPLAÇAMENTS A PEU I ELS SEUS AVANTATGES
	2.3.3 FOMENTAR L'ÚS RESPONSABLE DE LA BICICLETA A L'ENTORN URBÀ



**PLA D'ACCIÓ 2.1.1: LA SEGURETAT VIÀRIA EN EL TRANSPORT PÚBLIC**

*Perquè el transport públic és una alternativa al vehicle privat en la ciutat i ha de disposar de mecanismes que garantisquen la seguretat viària de totes les persones usuàries*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ **IINSPECCIONS DE SEGURETAT VIÀRIA EN LES AUTORITZACIONS**

*Consolidar la realització d'inspeccions i auditories de seguretat viària en les infraestructures en l'àmbit local urbà (en les concessions de línies de transport) revisar visibilitats, condicions d'implantació de marquesines, aparcaments, assegurar la seguretat viària associada a la línia de transport.*

---

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

➤ **FOMENTAR LA REALITZACIÓ D'AVALUACIONS DE REFORÇ A CONDUCTORS/ORES PROFESSIONALS**

*Es fomentarà la utilització de simuladors de conducció per a la detecció de conductes o hàbits erronis, que puguen ser potencialment perillosos, en conductors/ores professionals de vehicles de transport de passatgers tant públic com privat.*

---

**DES DE LA INVESTIGACIÓ:**

➤ **SISTEMES DE CONTROL AUTOMÀTIC D'AUTORITZACIONS DE VEHICLES**

*Estudiar la implantació de sistemes mòbils, basats en reconeixement de matrícules dels vehicles de transport públic, que comproven en temps real que el vehicle ha superat les inspeccions de seguretat, ITVs i té les autoritzacions i segurs en regla.*

**PLA D'ACCIÓ: 2.1.2 IMPULS A LA SEGURETAT VIÀRIA EN LA GESTIÓ MUNICIPAL**

***Noves polítiques de mobilitat urbana en què prima la seguretat viària, en línia amb les noves estratègies europees impulsant el creixement de les ciutats i el desenvolupament sostenible***

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

7.1.4 Pla d'actuacions DGT  
7.1.5 Pla d'actuacions DGT  
7.2.1 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

- ELABORACIÓ D'UNA GUIA METODOLÒGICA PER A LA REDACCIÓ D'INFORMES DE SEGURETAT VIÀRIA EN DESENVOLUPAMENTS URBANÍSTICS

*Els promotors d'ATES i plans generals hauran d'elaborar informes preceptivament basats en aquesta guia a fi de demostrar que el desenvolupament urbanístic proposat millora la seguretat viària de la seua àrea d'influència, basada en la guia metodològica per a la redacció d'informes de sostenibilitat econòmica.*

- I INTRODUCCIÓ DE L'AUDITOR DE SEGURETAT VIÀRIA EN L'ADMINISTRACIÓ LOCAL

*Treballar en la introducció d'aquesta figura en les distintes etapes, des de la planificació, des de l'execució i des de l'explotació en zones urbanes.*

- GUIA METODOLÒGICA PER A MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA EN LA CIUTAT

*Adopció de recomanacions en àmbit local respecte als problemes freqüents: estretiment de carrils, visibilitats en interseccions, semàfors i radis de gir.*

- IMPULSAR L'ELABORACIÓ DE PLANS URBANS DE SEGURETAT VIÀRIA

*Impulsar l'elaboració de plans urbans de seguretat viària a les ciutats de la Comunitat Valenciana com a bona pràctica per a la seguretat viària a les nostres ciutats. La DGT té un pla tipus de seguretat viària urbana. Es pot proposar el finançament de les actuacions de municipis que s'hi adherisquen.*

- IMPULSAR L'ELABORACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT SEGURS

*Incorporar la seguretat viària als plans de mobilitat sostenible. Es proposa la incorporació de la seguretat viària com un apartat necessari i convenient en els plans urbans de mobilitat sostenible (llei d'economia sostenible).*

- 
- CONSIGNACIÓ PRESSUPOSTÀRIA DE PARTIDES ESPECÍFIQUES DESTINADES A SEGURETAT VIÀRIA EN ELS PRESSUPOSTOS MUNICIPALS

*Recomanació per a consignació de partides destinades a seguretat viària. Els plans d'ajust de l'Administració municipal originen una falta d'inversió en aquelles partides que no són estrictament obligatòries. La cultura predominant respon més a una reacció davant de problemes que a la prevenció i seguiment.*

- 
- CENTRALITZAR EN L'ADMINISTRACIÓ LA GESTIÓ DE LA CONCESSIÓ FOTO-ROIG

*S'ha de gestionar per objectius de seguretat viària i no amb caràcter recaptatori. Els ingressos es reverteixen en millora de la seguretat viària del municipi.*

---

**DES DE LA INVESTIGACIÓ :**

- DESENVOLUPAMENT DEL MODEL TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

*Intensificació de l'activitat urbana a través de la mescla d'usos i densitats mitjanes/altas al voltant de parades de transport públic. Aquest model s'aplica tant en zones de baixa densitat com en zones urbanes consolidades. Té molt èxit en països anglosaxons i també a Alemanya i Holanda.*

---

**PLA D'ACCIÓ 2.1.3: GENERAR UN ENTORN MÉS SEGUR EN ELS CENTRES D'ATRACCIÓ DE TRÀNSIT**

***Els polígons industrials, els centres comercials i totes les zones periurbanes amb un trànsit associat important han de garantir una mobilitat segura, tant en els accessos com dins d'aquests, a través d'estudis de demanda i plans de mobilitat entre altres***

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

7.1.6 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ **PLANS DE MOBILITAT EN POLÍGONS INDUSTRIALS, CENTRES COMERCIALS**

*Promoure i impulsar plans de mobilitat que incorporen criteris de seguretat viària en aquests centres d'atracció de trànsit, sobretot en aquells que tenen o en aquells que es preveja un gran volum d'accessos.*

➤ **REFORÇAR EL TRANSPORT PÚBLIC A POLÍGONS INDUSTRIALS I CENTRES COMERCIALS, EN HORES PUNTA**

*Promoure i impulsar plans de mobilitat que incorporen criteris de seguretat viària en aquests centres d'atracció de trànsit, sobretot en aquells que tenen o en aquells que es preveja un gran volum d'accessos.*



**PLA D'ACCIÓ 2.2.1: INTERCANVI DE BONES PRÀCTIQUES I MILLORA D'INFORMACIÓ**

*Disposar d'una major informació de les dades d'accidentalitat urbana i posar en comú actuacions municipals dels agents que intervenen en la seguretat viària per a treballar en una línia comuna que redundarà en una millora de la seguretat viària urbana*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Jà en desenvolupament.

7.1.7 Pla d'actuacions DGT  
7.1.9 Pla d'actuacions DGT  
7.3.3 Pla d'actuacions DGT  
7.3.8 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ **VIGILÀNCIA I CONTROL DE LA SEGURETAT VIÀRIA URBANA**

*Col·laboració amb la FVMP en l'elaboració de protocols per a homogeneïtzar i intercanviar bones pràctiques en l'actuació de vigilància i control de les policies locals amb trobades entre administracions locals.*

---

➤ **SITEMA D'INFORMACIÓ DE SINISTRALITAT URBANA**

*Establir un mecanisme per a reflectir els accidents en entorn urbà i fer-los arribar a la DGT. Homogeneïtzar els camps i els descriptors utilitzats per les diferents policies locals per a la caracterització dels accidents, que permeta realitzar estudis comparatius entre poblacions.*

---

### PLA D'ACCIÓ 2.3.1: IMPULSAR EL TRANSPORT COL·LECTIU

*Aconseguir major qualitat, eficàcia i disponibilitat per a incrementar el nombre d'usuaris que utilitzen aquest mitjà de transport*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

6.4.5 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

#### DES DE LA **GESTIÓ**:

##### ➤ ACCESSIBILITAT A POLÍGONS INDUSTRIALS I ZONES PERIURBANES

*Millorar la intermobilitat per mitjà de l'aplicació de mesures i actuacions que augmenten l'accessibilitat, com ara aparcaments dissuasius, llançadores en polígons industrials en hores punta, millora de la senyalització, sistema de transport privat compartit (carpooling), entre altres.*

##### ➤ OPTIMITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC EN LA CIUTAT

*Es tracta de mesures encaminades al foment del transport públic en detriment de l'ús del vehicle particular, i advocar per menors emissions, menors congestions i menor risc. Les mesures que es poden plantejar són les integracions tarifàries, la intermodalitat, optimització de freqüències de pas, entre altres.*

##### ➤ ACCESSOS A LES CIUTATS

*Implantar carrils bus-vao en l'accés a les grans poblacions per a transport regular de viatgers a través de mesures de baix cost, per mitjà de senyalització horitzontal i variable en la infraestructura i amb acords entre empreses de transport i els titulars de les vies.*

##### ➤ RESTRICCIÓ DE CIRCULACIÓ A CENTRES URBANS

*Fomentar l'aplicació de mesures per a restringir o prohibir la circulació de vehicles privats pels centres urbans. Conversió en zona de vianants de carrers, control d'accessos, etc.*

**PLA D'ACCIÓ 2.3.2: PROMOURE ELS DESPLAÇAMENTS A PEU I ELS SEUS AVANTATGES**

**La marxa a peu fomentada des de la seua integració plena en les polítiques de mobilitat urbana i des de la seua estimulació pels organismes de gestió de la mobilitat en les ciutats**

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

2.1.8 Pla d'actuacions DGT  
7.1.11 Pla d'actuacions DGT  
7.2.4 Pla d'actuacions DGT  
10.2.4 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ **EXTENSIÓ DE ZONES DE VIANANTS I ZONES 30**

*Aplicar un conjunt de mesures estructurals i de senyalització dirigit, entre altres, a reduir la intensitat i velocitat dels vehicles i fer-los compatibles amb l'ús i activitats que es desenvolupen en el viari sobre el qual s'aplica.*

---

**DES DE LA *COMUNICACIÓ*:**

➤ **CAMPANYA D'INFORMACIÓ DE PUNTS PERILLOSOS EN CIUTAT PER A VIANANTS**

*Disposar i difondre un mapa d'accidentalitat i punts perillosos i/o problemàtics en la ciutat per a prestar atenció al vianant en aquests punts.*

---

➤ **PLA DE COMUNICACIÓ DELS AVANTATGES DELS DESPLAÇAMENTS A PEU**

*Posar en valor els avantatges dels desplaçaments a peu, com a benefici per al medi ambient i la mobilitat i, a més, com a benefici per a la salut.*

---

**PLA D'ACCIÓ 2.3.3: FOMENTAR L'ÚS RESPONSABLE DE LA BICICLETA EN L'ENTORN URBÀ**

*Perquè és una manera de transport saludable, ecològic, sostenible i segur i des del pla director se'n vol potenciar l'ús responsable i segur*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

1.1.5. Pla d'actuacions DGT  
2.1.10 Pla d'actuacions DGT  
7.1.10 Pla d'actuacions DGT  
10.2.4 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

- TREBALLAR PER UNA INFRAESTRUCTURA SEGURA DE VIES I APARCAMENTS PER A CICLISTES EN ZONA URBANA

*Millorar el traçat i l'equipament de les vies ciclistes en els punts conflictius. Augmentar els aparcaments per a ciclistes i la seua seguretat per mitjà de la vigilància d'aquests.*

- 
- INFORMAR DE PUNTS PERILLOSOS EN CIUTAT PER A CICLISTES

*Disposar d'un mapa d'accidentalitat per als ciclistes que permeta conèixer els punts problemàtics de la xarxa per a aquests usuaris i fer-los accessibles al ciutadà.*

---

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

- PLA DE COMUNICACIÓ PER A L'ÚS DE LA BICICLETA EN L'ÀMBIT URBÀ REALITZACIÓ DE JORNADES TÈCNIQUES

*Promoure la utilització de la bicicleta en l'àmbit urbà, no únicament com a oci sinó com a mitjà de transport al treball i desplaçaments habituals, i fomentar el seu ús responsable, el respecte al vianant i la convivència entre els distints usuaris.*

---

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

- PROGRAMES D'EDUCACIÓ PER A L'ÚS DE LA BICICLETA EN L'ENTORN URBÀ REALITZACIÓ DE JORNADES TÈCNIQUES

*La mobilitat amb bicicleta requereix el coneixement d'un mínim de normes de circulació i senyals per a una mobilitat segura per la qual cosa és fonamental crear competències per a l'ús de la bicicleta fins i tot des d'edats primerenques.*

---



**objectiu 3**      **USUARI: CONDUCTES I COMPORTEMENTS MÉS SEGURS I RESPONSABLES**

LÍNIA  
D'INTERVENCIÓ

3.1) IMPULS DE LA SEGURETAT VIÀRIA A L'ÀMBIT LABORAL

PLANS D'ACCIÓ	3.1.1 CONTEMPLAR LA SEGURETAT VIÀRIA ALS SISTEMES DE GESTIÓ DE L'EMPRESA
------------------	--

LÍNIA  
D'INTERVENCIÓ

3.2) FOMENTAR LA INFORMACIÓ AL VOLTANT DELS FACTORS DE RISC A LA CIRCULACIÓ

PLANS D'ACCIÓ	3.2.1 CONDUCCIÓ SEGURA PER JOVES
	3.2.2 LA SALUT EN LA CONDUCCIÓ
	3.2.3 LA VELOCITAT COM A FACTOR DE RISC
	3.2.4 ELS RISCS DE L'ALCOHOL I LES DROGUES

LÍNIA  
D'INTERVENCIÓ

3.3) ESTRATÈGIES ORIENTADES A L'EXCEL·LÈNCIA EN LA FORMACIÓ

PLANS D'ACCIÓ	3.3.1 MILLORAR ELS CONEIXEMENTS DE SEGURETAT VIÀRIA DE QUI CONDUUEIX
	3.3.2 IMPULS A LA SEGURETAT VIÀRIA EN EL PLA EDUCATIU DE LA COMUNITAT VALENCIANA
	3.3.3 LA SEGURETAT VIÀRIA PER A RESPONSABLES D'EDUCACIÓ I GESTIÓ



PLA D'ACCIÓ 3.1.1: PREVEURE LA SEGURETAT VIÀRIA EN ELS  
SISTEMES DE GESTIÓ DE L'EMPRESA

**Les empreses tenen la responsabilitat de garantir la seguretat del  
seu personal i ajudar a previndre els accidents laborals de trànsit**

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

5.3.4 Pla d'actuacions DGT  
8.1.1 a 8.1.6 Pla d'actuacions DGT  
8.4.2 Pla d'actuacions DGT

Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.

El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.

Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ **IMPLANTACIÓ DE LA ISO 39.001 EN LES EMPRESES**

Fomentar el certificat de les empreses amb la norma ISO 39.001 de seguretat viària, i implantar plans de seguretat viària laboral dins del Pla de prevenció de riscos laborals o de mobilitat basat en la participació activa dels responsables de l'empresa, els empleats i els col·lectius d'associacions (sindicats, comitès d'empresa, associacions etc.). Des de l'Administració, cal fomentar la implantació de la ISO 39.001 des de les subvencions o licitacions.

---

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

➤ **PLA DE COMUNICACIÓ SOBRE LA IMPORTÀNCIA DEL MANTENIMENT PREVENTIU PER A REDUIR ACCIDENTS**

Realitzar campanyes per a conscienciar sobre la importància del manteniment preventiu per a reduir accidents (frens, pneumàtics, llums, amortiment).

➤ **PLA DE COMUNICACIÓ PER A POTENCIAR LA PERCEPCIÓ DELS VEHICLES PESANTS**

Promoure entre el sector professional del transport la utilització de senyalització reflectora en els vehicles pesants per a millorar-ne la visibilitat.

---

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

➤ **EDUCACIÓ PER A LA SEGURETAT VIÀRIA EN L'ÀMBIT LABORAL**

Conscienciar el personal de les empreses de transport o en aquelles on es realitzen molts desplaçaments per treball de la importància de l'atenció en la conducció, evitar velocitats excessives, somnolència, cansament, fatiga. Es pot oferir una guia de formació sobre prevenció dels accidents de trànsit i intercanvi de bones pràctiques i promoure plans de seguretat en les empreses.

➤ **OFERTA FORMATIVA PER A PROFESSIONALS I ESPECIALISTES DEL SECTOR DEL TRANSPORT**

Oferta formativa per a professionals i especialistes del sector del transport amb plans de formació obligatòria, inicial i contínua.

---

PLA D'ACCIÓ 3.2.1: CONDUCCIÓ SEGURA PER A JOVES

*Treballar per aquest col·lectiu i per a aquest col·lectiu a fi d'aconseguir la seua implicació en la seguretat viària i que desenvolupen comportaments segurs i de respecte cap als altres*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

2.1.6 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

➤ ELS RISCOS DE L'OCI NOCTURN

*Conscienciar la societat de la importància dels factors de risc (alcohol i drogues) en la conducció i l'oci nocturn, informant dels danys i els costos personals i socials associats, tractant la reducció/eliminació del consum de begudes alcohòliques pels distints àmbits, indústria de l'oci i entreteniment, àmbit sanitari, comunitat educativa, responsables del transport, etc.*

➤ LA SEGURETAT VIÀRIA COMENÇA A CASA

*Estratègies d'educació viària familiar per a inculcar els joves de la casa que conduir és una forma de con viure en el respecte cap als altres.*



**PLA D'ACCIÓ 3.2.2: LA SALUT EN LA CONDUCCIÓ**

*Identificar problemes relacionats amb la salut o d'ingesta de medicaments, entre altres, que puguen suposar un risc en la conducció, transmetre'ls als pacients, en una actuació conjunta i responsable de professionals i conductors/ores, és fonamental per a previndre accidents de trànsit*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

4.2.4 Pla d'actuacions DGT  
4.2.6 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

➤ **PLA DE PREVENCIÓ DELS PROBLEMES DE SALUT EN LA CONDUCCIÓ**

*Informar el personal sanitari sobre identificació de problemes de salut relacionats amb la conducció, i implicar-lo en la prevenció i intervenció preventiva sobre aquests riscos.*

➤ **PROGRAMA D'IDENTIFICACIÓ DE RISCOS DELS FÀRMACS**

*Informar el personal sanitari i farmacèutic sobre la necessitat de transmetre al pacient la informació que contenen els pictogrames dels medicaments sobre com afecten la conducció.*

### PLA D'ACCIÓ 3.2.3: LA VELOCITAT COM A FACTOR DE RISC

*Perquè la velocitat és una causa contrastada dels accidents, així com un agreujant d'aquests, a més velocitat dels vehicles, més és el risc de lesió greu o mort, i és necessari continuar conscienciant la societat d'això*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

2.1.1 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervenir (gestió, educació, comunicació i investigació):*

#### DES DE LA **GESTIÓ**:

- CAMPANYES DE CONTROL DE VELOCITAT EN CARRETERES I ZONES URBANES

*Realitzar campanyes de control de velocitat sobre els punts amb major sinistralitat associats a excessos de velocitat, tant en zones interurbanes com urbanes. Acompanyar les campanyes d'informació sobre aquestes.*

#### DES DE LA **COMUNICACIÓ**:

- PROGRAMA D'INFORMACIÓ DELS RISCOS DE LA VELOCITAT EN LA CONDUCCIÓ

*Realitzar campanyes d'informació i conscienciació de la velocitat com a factor de risc, també en les xarxes socials.*

PLA D'ACCIÓ 3.2.4: ELS RISCOS DE L'ALCOHOL I LES DROGUES

*És prioritari fomentar actituds responsables en la conducció en relació amb l'alcohol i les drogues informant dels perills que suposa el seu consum en relació amb la conducció i posen en perill la pròpia vida i la dels altres*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

2.1.2 Pla d'actuacions DGT  
2.2.1 Pla d'actuacions DGT  
2.2.2 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

- PROGRAMA D'INFORMACIÓ DE L'ALCOHOL I DROGUES COM A FACTOR DE RISC

*Iniciatives basades en la informació a la societat dels riscos i els efectes de les begudes alcohòliques i les drogues en la minva de capacitats per a la conducció.*

- CONSOLIDAR LA FIGURA DEL CONDUCTOR/A ALTERNATIU/IVA I EL BEVEDOR/A PASSIU/IVA

*Fomentar i promocionar la figura del conductor/a alternatiu/iva i bevedor/a passiu/iva. Realitzar enquestes a la població per a esbrinar si és conscient d'aquesta bona pràctica, repartir fullets en restaurants i locals d'oci.*

- REALITZAR CAMPANYES EN ZONES D'OCI AMB ULLERES DE DISTORSIÓ VISUAL

**PLA D'ACCIÓ 3.3.1: MILLORAR ELS CONEIXEMENTS DE SEGURETAT VIÀRIA EN LA CONDUCCIÓ**

*Per a reduir els accidents és necessari millorar les competències viàries de la ciutadania i, en especial, de qui condueix*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

1.3.3 Pla d'actuacions DGT  
2.1.7 Pla d'actuacions DGT  
4.1.2 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

- CAMPANYA DIVULGATIVA SOBRE NORMES BÀSIQUES DE SEGURETAT VIÀRIA EN LES RENOVACIONS DELS PERMISOS

*Per als conductors/ores que renovaran el permís de conduir aprofitar la renovació perquè se'ls informe sobre les novetats en el reglament de circulació i normes bàsiques, consells o regles de seguretat viària.*

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

- ACCIONS FORMATIVES PER A MAJORS

*El contingut d'aquestes accions formatives estarà basat en bones pràctiques i seguretat viària, prevenció d'accidents i foment de comportaments segur, així com realitzar els desplaçaments com a vianant en compte de com a conductor/a.*

- FORMACIÓ DELS CONDUCTORS/ORES AMB CONDUCTES DE RISC

*Formació dels conductors/ores amb conducta de risc. Cursos de sensibilització i reeducació de conductors/ores que han tingut pèrdua de punts. Rehabilitació de conductors/ores reincidents en alcohol i drogues.*

PLA D'ACCIÓ 3.3.2: IMPULS A LA SEGURETAT VIÀRIA EN EL PLA EDUCATIU DE LA COMUNITAT VALENCIANA

*Treballar des de les edats primerenques fins a l'adolescència, en totes les fases educatives, inculcant el respecte cap als altres des de la cultura de la seguretat viària*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

1.1.1 Pla d'actuacions DGT  
1.1.2 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ LA SEGURETAT VIÀRIA EN LA UNIVERSITAT

*La universitat és un actor important en la seguretat viària perquè constitueix la formació inicial de persones que es dedicaran a la formació, ha de dur-se a terme una acció combinada amb aquesta per a aconseguir un coneixement de la norma, els hàbits i la convivència social en matèria de seguretat viària.*

---

➤ PREMIS A LA FORMACIÓ EN SEGURETAT VIÀRIA EN L'ENSENYAMENT OBLIGATORI

*Establir ajudes econòmiques dirigides a centres docents i entitats sense ànim de lucre que potencien el desenvolupament d'aspectes innovadors, valors, temes transversals i materials relacionats amb la seguretat viària, entre altres aspectes.*

---

➤ REALITZAR JORNADES ANUALS EN QUÈ DES DE DIFERENTS ASSOCIACIONS S'EXPOSE LA REALITAT DEL CARRER/CARRETERA

---

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ I INVESTIGACIÓ:**

➤ App MÒBILS SOBRE SEGURETAT VIÀRIA PER A JOVES.

*Fomentar el desenvolupament d'aplicacions mòbils i jocs amb contingut que fomenta la conducció segura i el coneixement i l'aplicació de normes de seguretat viària.*

---

**PLA D'ACCIÓ 3.3.3: LA SEGURETAT VIÀRIA PER A EDUCADORS/ORES I  
GESTORS/ORES**

*La formació i l'educació en seguretat viària d'educadors/ores i gestors/ores redundarà en una excel·lència en la qualitat de les activitats formatives i en la gestió de les vies*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforc.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

1.1.3 Pla d'actuacions DGT  
4.2.1 a 4.2.3 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ:**

- PLA DE FORMACIÓ EN SEGURETAT VIÀRIA PER A GESTORS/ORES DE LES VIES

*Formar els professionals de la gestió d'infraestructura relacionats amb la seguretat viària*

- PLA DE FORMACIÓ EN SEGURETAT VIÀRIA PER A EDUCADORS/ORES

*Formar els docents per a poder transmetre conductes, hàbits i conceptes de la seguretat viària en l'escola*



**objectiu 4 MOBILITAT: INTEL·LIGENT, SEGURA I SOSTENIBLE**

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.1) REDUIR EL RISC D'ACCIDENTS ASSOCIATS A LES CARACTERÍSTIQUES GEOMÈTRIQUES DE LA VIA, DEL SEU EQUIPAMENT I ENTORN

PLANS D'ACCIÓ	4.1.1 TREBALLAR PER LA MILLORA I CREDIBILITAT DE LA SENYALITZACIÓ
	4.1.2 LA CARRETERA CONVENCIONAL EN EL FOCUS DE LA SEGURETAT VIÀRIA
	4.1.3 SISTEMES INTEL·LIGENTS DE TRANSPORT I GESTIÓ DE TRÀNSIT
	4.1.4 EXTENDRE LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA A TOTES LES XARXES

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.2) IMPULSAR UN PARC DE VEHICLES MÉS SEGUR

PLANS D'ACCIÓ	4.2.1 NOVES TECNOLOGIES ALS VEHICLES
	4.2.2 MILLORA DEL PARC DE VEHICLES

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.3) GARANTIR LES APTITUDS DE QUI CONDUEIX

PLANS D'ACCIÓ	4.3.1 LES APTITUDS ALS RECONeixEMENTS MÈDICS
	4.3.2 TREBALLAR SOBRE LES INCAPACITATS PER LA CONDUCCIÓ

LÍNIA D'INTERVENCIÓ 4.4) PROMOCIÓ INSTITUCIONAL PER UNA MOBILITAT MÉS SEGURA

PLANS D'ACCIÓ	4.4.1 COMUNICACIÓ I DIVULGACIÓ SOBRE L'ESTAT DE LA SEGURETAT EN LA CIRCULACIÓ VIÀRIA I LES NOVETATS NORMATIVES
---------------	--





**PLA D'ACCIÓ 4.1.1: TREBALLAR PER LA MILLORA I CREDIBILITAT DE LA SENYALITZACIÓ**

*Una senyalització adaptada al traçat de cada tipus de via i fàcil de comprendre i entendre per la persona usuària per a disposar d'una xarxa de carreteres pròximes i segures*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

3.2.6 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

- MECANISMES PER A ELIMINAR LA PUBLICITAT EN CARRETERA QUE PUGA SUPOSAR UN PROBLEMA PER A LA SEGURETAT VIÀRIA

*La Llei de Carreteres de la Comunitat Valenciana estableix i regula la col·locació de publicitat en les vores de les carreteres; no obstant això, hi ha determinats cartells que, encara que compleixen la legalitat suposen un perill per a la seguretat viària i, per tant, és necessari establir uns altres criteris i mecanismes que permeten retirar o no permetre la seua col·locació d'aquella publicitat que supose un perill per a la seguretat viària.*

- ADEQUACIÓ DE LA SENYALITZACIÓ D'OBRES

*Establir criteris "creïbles" de velocitats en la senyalització d'obra, així com vigilar la correcta col·locació en la carretera de manera que els conductors l'entenguen i la complisquen sense dubtar-ne.*

- PROGRAMA PER A LA MODIFICACIÓ DEL REGLAMENT DE CIRCULACIÓ RELACIONADA AMB CIRCUMSTÀNCIES QUE NO ESTIGUEN BEN RESOLTES ACTUALMENT

*Traslladar a la DGT la necessitat de modificació del reglament de circulació. Per exemple, inclusió de panells complementaris S-880 per a motociclistes, o nous senyals de perill que es puguen associar a limitacions específiques de velocitat (distància de parada reduïda).*

- PROMOURE LA UTILITZACIÓ DE SENYALITZACIÓ VARIABLE ADAPTADA A LES CONDICIONS DE CIRCULACIÓ.

*Proposar a la DGT la conveniència de fomentar la utilització de senyalització variable que s'adapte a les condicions de la via i realitzar la modificació del reglament necessàries perquè siguen d'aplicació obligatòria i prioritàries.*

**PLA D'ACCIÓ 4.1.2: LA CARRETERA CONVENCIONAL EN EL FOCUS DE LA SEGURETAT VIÀRIA**

**Perquè és necessari disposar de carreteres que perdonen, i posar en marxa programes per a reduir els accidents associats a les carreteres convencionals**

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

6.2.8 Pla d'actuacions DGT

6.2.12 Pla d'actuacions DGT

7.2.2 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ **IMPLANTACIÓ DE CARRETERES 2+1:**

*El sistema de carreteres de 2+1 carrils, utilitzat per països com ara Suècia, Alemanya, Irlanda o Nova Zelanda, consisteix en via de doble sentit de circulació amb tres carrils disponibles. Els dos sentits de circulació van separats per una mitjana no franquejable, i es deixa alternativament un segon carril per a avançar per cada sentit, de manera que els dos sentits de circulació disposen d'alguns trams segurs on poder avançar.*

*Es tracta de desenvolupar criteris tècnics i realitzar trams pilot en carreteres convencionals per a evitar el risc de col·lisió frontal.*

➤ **ACTUACIONS DE MILLORA DE SEGURETAT VIÀRIA EN TRAVESSERES:**

*En general es revisaran els criteris establits en les travesseres i accessos a poblacions perquè prime la protecció al vianant.*

➤ **ACTUACIONS DE MILLORA DE SEGURETAT VIÀRIA EN LES VORES:**

*L'accidentalitat per eixida de via ha de disminuir i també la gravetat dels accidents provocats per aquesta causa; per a això es duran a terme mesures encaminades a aconseguir vores clements, amb cunetes de seguretat, passos salvacunetes i sistemes de protecció en aquelles zones on no es puga aconseguir la reducció de la gravetat davant d'accidents per aquesta causa; es tenen en compte les persones usuàries de vehicles de dues rodes.*

➤ **ACTUACIONS DE MILLORA DE SEGURETAT VIÀRIA EN ACCESSOS I INTERSECCIONS:**

*Es tracta de realitzar inspeccions de seguretat viària de les interseccions i accessos importants, s'analitzarà la visibilitat, l'adequació dels angles de les carreteres que convergeixen, s'optimitzaran els pendents i es millorarà la senyalització, etc.*

**PLA D'ACCIÓ 4.1.3: SISTEMES INTEL·LIGENTS DE TRANSPORT I GESTIÓ DE TRÀNSIT**

***Els ITS faciliten l'obtenció d'informació avançada sobre l'estat del trànsit i permeten que el vehicle i la infraestructura estiguen connectats, compartint informació que contribuirà a la millora de la seguretat.***

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

6.4.1 a 6.4.8 Pla d'actuacions  
DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA **GESTIÓ**:**

➤ **IMPLANTACIÓ DE SENSORS D'ÚLTIMA GENERACIÓ:**

Fomentar la instal·lació de sensors de baix cost d'última generació, com ara els sensors basats en la detecció de dispositius Bluetooth en els vehicles que permeten obtindre informació en temps real de temps de viatge i de la matriu O/D existents en les carreteres, informació útil en la gestió diària i en la planificació.

➤ **ADAPTACIÓ DELS CENTRES DE GESTIÓ AL TRÀNSIT:**

Actualitzar els CGT per a permetre rebre informació des dels vehicles connectats (i enviar-los informació directament), i aquesta informació pot arribar directament des del núvol, al qual es connecten els vehicles, o des de proveïdors intermedis. I permet, a més, la integració de les dades rebudes des dels vehicles connectats amb les dades obtingudes d'altres fonts d'informació, com a equipament en carretera, i, al seu torn, després de processada la informació, que aquesta puga ser tornada als vehicles, i usar també la infraestructura en carretera o el núvol a què els vehicles estan connectats.

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

Replantejar la necessitat i l'ús de la infraestructura ITS actualment desplegada en carretera amb l'increment de vehicles connectats (panells de missatges variables, estacions de presa de dades...) que podria incloure la no-actualització (i manteniment) d'alguns equips ja instal·lats (semblant al que ha ocorregut amb els pals SOS) quan els vehicles connectats siguen font suficient de dades (en comunicar-se constantment i bidireccionalment amb el núvol) i la informació els arribe per altres mitjans (panells d'informació virtuals de bord o navegadors).

➤ **DESPLEGAMENT DE NOVES INFRAESTRUCTURA D'INFORMACIÓ:**

Determinar aquells punts on és important, amb vista a la seguretat viària, que tots els conductors estiguen informats, i, per tant, on la informació ha d'arribar per qualsevol mitjà a tots els vehicles (estiguen connectats o no). Al mateix temps, aquesta infraestructura nova haurà de complir els nous requisits de comunicació bidireccional amb els vehicles

---

(rebre informació d'aquests i proporcionar-los informació) quan passen prop.

➤ **FOMENTAR LA UTILITZACIÓ DE L'ESTÀNDARD DATEX:**

La Comissió Europea en la directiva ITS està fomentant la implantació de l'estàndard DATEX com a estàndard per a l'intercanvi d'informació de trànsit entre els diferents actors involucrats en la gestió i difusió de dades de trànsit. En aquest sentit la conselleria potenciarà la utilització de l'estàndard esmentat per a la interconnexió de sistemes.

➤ **COORDINACIÓ AMB PLATAFORMES DE COMUNICACIONS:**

Preparar-se organitzativament per a la comunicació del sistema que s'use per a comunicar-se amb els vehicles connectats amb altres plataformes de vehicles, tant d'entitats públiques com privades.

---

**DES DE LA INVESTIGACIÓ:**

➤ **PROMOURE LA CREACIÓ DE SERVEIS A PARTIR DE LES DADES QUE PROPORCIONEN (I REBEN) ELS VEHICLES CONNECTATS:**

Promoure la investigació sobre nous tipus de serveis que es poden dissenyar i desenvolupar a partir de les dades que proporcionen els vehicles connectats, incloent-hi també la fusió d'aquestes dades amb altres fonts d'informació per a una vegada processada poder revertir en els mateixos usuaris de la carretera o en l'Administració gestora del trànsit.

---

**DES DE LA COMUNICACIÓ:**

➤ **POTENCIACIÓ DE SISTEMES D'INFORMACIÓ PERSONALITZATS**

Potenciar que els sistemes d'informació a les persones usuàries incloguen opcions que permeten personalitzar la informació realment requerida per la persona usuària, amb la inclusió de mecanismes de notificació d'incidències, quan aquestes afecten els seus patrons de mobilitat.

➤ **INFORMAR LES PERSONES USUÀRIES DELS AVANTATGES DELS VEHICLES CONNECTATS**

Informar les persones usuàries de les carreteres del tipus d'informació que reben i sobretot del manteniment de la seua privacitat quan aquestes comuniquen dades al gestor de la carretera, com ara velocitats mitjanes, que només s'usen per a millorar la gestió del trànsit i seguretat viària, i només quan són agregades amb informació d'altres vehicles, i sempre de forma anònima.

---

**PLA D'ACCIÓ 4.1.4: ESTENDRE LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA EN TOTES LES XARXES**

*La directiva europea estableix uns procediments obligatoris per a la xarxa transeuropea, tant en la fase de planificació i disseny com en la fase d'exploració. Es tracta d'aplicar-los en totes les carreteres de la Comunitat per a aconseguir un nivell de seguretat elevat en tota la xarxa*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

6.2.1 Pla D'actuacions DGT  
6.2.4 Pla D'actuacions DGT  
6.2.5 Pla D'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA GESTIÓ:**

- ANÀLISI DE SEGURETAT VIÀRIA EN LES ACTUACIONS FINANÇADES PER LA GENERALITAT I DIPUTACIONS

*Impulsar l'aplicació de la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat en les infraestructures viàries a la resta de carreteres com a bona pràctica.*

- APLICACIÓ DELS PROCEDIMENTS PREVISTOS EN LA DIRECTIVA EUROPEA DE GESTIÓ PER A LA SEGURETAT VIÀRIA (TCA, MORTALS, INSPECCIONS, AUDITORIES...)

Continuar i consolidar l'aplicació dels procediments previstos en la directiva en les infraestructures de la Comunitat Valenciana, TCA, inspeccions, mortals, auditories, etc.

#### PLA D'ACCIÓ 4.2.1: NOVES TECNOLOGIES EN ELS VEHICLES

**Amb la finalitat d'augmentar la seguretat i la resposta davant d'un error humà**

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

5.3.1 Pla d'actuacions DGT

5.3.3 Pla d'actuacions DGT

Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.

El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.

Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):

---

#### DES DE LA **INVESTIGACIÓ**:

➤ INVESTIGAR EN ELEMENTS DE SEGURETAT ACTIVA I PASSIVA EN ELS VEHICLES

*Investigar sobre nous sistemes de seguretat preventiva incorporats als vehicles, que actuen de forma autònoma i tracten d'anticipar-se a l'accident, i no sols de pal·liar les seues conseqüències.*

---

➤ SISTEMES D'INTERACCIÓ VEHICLE-VEHICLE I VEHICLE-INFRAESTRUCTURA

*Desenvolupar i investigar en sistemes d'interacció vehicle-vehicle i vehicle-infraestructura per a millorar la resposta davant d'un error humà. Dispositius en la carretera que guien el vehicle.*

---

➤ EL VEHICLE COM A SENSOR

*Monitorització del vehicle i el vehicle com a sensor.*

---

PLA D'ACCIÓ 4.2.2: MILLORA DEL PARC DE VEHICLES

*Més informació i coneixement de l'estat del parc de vehicles per a reduir el nombre d'accidents i la seua gravetat*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

5.1.1/5.1.3/5.1.4. Pla d'actuacions DGT  
5.2.2 Pla d'actuacions DGT  
5.3.2 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ POLÍTIQUES DE RENOVACIÓ DEL PARC DE VEHICLES EN L'ADMINISTRACIÓ

*Polítiques de renovació del parc de vehicles. En l'Administració promocionar el lloguer o la compra de flota de vehicles sostenibles i segurs o dotar-los de sistemes més segurs (per exemple, de Protecció Civil i Bombers).*

➤ INFORMACIÓ DE LA DEFECTOLOGIA I DELS VEHICLES ADAPTATS DETECTATS EN LES ITV

*Publicació de llistes de defectes detectats en els vehicles en passar les ITV, així com els vehicles adaptats que han realitzat la revisió per a conèixer l'estat del parc.*

PLA D'ACCIÓ 4.3.1: LES APTITUDS EN ELS RECONeixEMENTS  
MÈDICS

**Millorar el sistema de reconeixements mèdics particularitzant-ho  
en funció de determinats col·lectius**

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

4.1.1 Pla d'actuacions DGT

Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.

El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.

Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):

DES DE LA **GESTIÓ**:

➤ RECONeixEMENTS MÈDICS PER A MAJORS

En els reconeixements mèdics, detectar la pèrdua d'aptituds i prestar atenció a les persones usuàries de més edat. Traslladar canvis normatius per a l'adopció de mesures en la renovació del permís de conduir en majors intentar augmentar les revisions i reduir el període de renovació a partir d'una certa edat.



**PLA D'ACCIÓ 4.3.2: TREBALLAR SOBRE LES INCAPACITATS PER A LA CONDUCCIÓ**

**Detectar i comunicar situacions de minoració de capacitats per a la conducció i impulsar la col·laboració de tots els agents implicats**

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

4.1.4 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA *GESTIÓ*:**

➤ **DISCAPACITATS VERSUS VEHICLES ADAPTATS**

*Crear un protocol i base de dades úniques per a poder revisar persones amb discapacitat i vehicles adaptats.*

➤ **MILLORAR LA COMUNICACIÓ RELATIVA A LES PERSONES AMB MALALTIES QUE INCAPACITEN PER A LA CONDUCCIÓ**

*Protocol de sanitat per a comunicar si hi ha un problema de salut o discapacitat que pugui afectar la conducció.*

**PLA D'ACCIÓ 4.4.1: COMUNICACIÓ I DIVULGACIÓ SOBRE L'ESTAT DE LA SEGURETAT EN LA CIRCULACIÓ VIÀRIA I NOVETATS NORMATIVES**

***Una societat ben informada és una societat més preventiva i més responsable que participarà més activament en la millora de la seguretat viària***

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA **GESTIÓ** I LA **COMUNICACIÓ**:**

➤ **CREACIÓ DE LA BÚSTIA DE SEGURETAT VIÀRIA**

*Crear una bústia operativa de seguretat viària que facilite la comunicació persona usuària-responsable de la gestió de les vies per a informar i preguntar, per a detectar i solucionar problemes de seguretat viària en la via, etc.*

---

➤ **CREACIÓ DEL WEB DE SEGURETAT VIÀRIA**

*Publicar dades d'accidentalitat, mapes de risc, actuacions de millora, recomanacions des de sanitat o altres àrees que contribuïsquen a la millora de la seguretat viària.*

---



**objectiu 5 ATENCIÓ I RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT**

LÍNIA  
D'INTERVENCIÓ

5.1) MILLORAR ELS TEMPS DE RESPOSTA ALS ACCIDENTS DE TRÀNSIT

PLANS D'ACCIÓ	5.1.1 FACILITAR LA TASCA DELS SERVEIS D'EMERGÈNCIA
	5.1.2 IMPLANTACIÓ DEL SISTEMA e-CALL MITJANÇANT L'112

LÍNIA  
D'INTERVENCIÓ

5.2) MILLORA CONTÍNUA DE L'ATENCIÓ A LES VÍCTIMES DEL TRÀNSIT

PLANS D'ACCIÓ	5.2.1 MILLORAR ELS SISTEMES D'INFORMACIÓ SANITÀRIA DE LESIONS PER ACCIDENTS DE TRÀNSIT
	5.2.2 ACTUACIÓ DAVANT L'ACCIDENT



PLA D'ACCIÓ 5.1.1: FACILITAR LA LABOR DELS SERVEIS  
D'EMERGÈNCIA

*Per l'optimització dels temps de resposta dels serveis  
d'emergència davant d'accidents de trànsit*

<input checked="" type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

9.1.1 Pla d'actuacions DGT

*Aquest pla d'acció aporta un nou enfocament a l'estratègia nacional.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

DES DE LA **COMUNICACIÓ**:

➤ FULL DE RESCAT:

*Disposar d'un full de rescat en els vehicles (o bé d'un codi QR) per a facilitar la labor dels serveis d'emergència. Reuneix tota la informació tècnica de cada model de vehicle, a fi que els Bombers identifiquen ràpidament la zona de tall més adequada per a atendre els afectats tan ràpid com siga possible.*

DES DE LA **GESTIÓ, LA COMUNICACIÓ, L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ**:

➤ CORREDORS D'EMERGÈNCIA:

*Els corredors d'emergència són carrils específics per a ser utilitzats només per ambulàncies, vehicles de policia, bombers i protecció civil. En països com ara Àustria, Alemanya, Eslovènia, República Txeca o Suïssa, aquest tipus de carrils és obligatori en autopistes, aquests corredors són molt importants màximament quan la circulació està detinguda. Cada conductor ha de saber cap a on desplaçar-se quan té pròxim un vehicle prioritari per a aconseguir que els serveis d'emergència puguen passar amb agilitat a pesar dels embussos de trànsit, simplement amb la iniciativa de deixar lliure el centre de la calçada si aquesta és de dos carrils, i desplaçar-se els dos carrils de la dreta cap a la dreta, i el carril de l'esquerra cap a l'esquerra en calçades de tres carrils.*

*PLA D'ACCIÓ 5.1.2: IMPLANTACIÓ DEL SISTEMA e-CALL (e-telefonada) A TRAVÉS DEL 112*

*Quan es produeix un accident de trànsit els primers minuts són crucials per a salvar vides, per tant és decisiva la rapidesa dels serveis d'emergència i el sistema e-call (e-telefonada) pot reduir el temps de resposta*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input type="checkbox"/>	Reforç.
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament

9.1.3 Pla d'actuacions DGT

Aquest pla manté la línia establida per l'estratègia nacional, i es destinen els recursos i mitjans necessaris a la nostra Comunitat. Es preveu en aquest pla director continuar el seu desenrotllament.

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

---

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ **ADEQUACIÓ DE LA PLATAFORMA e-CALL (e-telefonada) A TRAVÉS DEL 112:**

*Des del 112 Comunitat Valenciana s'adequa la plataforma per a incorporar la gestió de les telefonades d'emergència procedents dels dispositius e-Call (e-telefonada) i es participa en el projecte pilot de la Unió Europea.*

---

PLA D'ACCIÓ 5.2.1: MILLORAR ELS SISTEMES D'INFORMACIÓ  
SANITARIS DE LESIONS PER ACCIDENTS DE TRÀNSIT

*Informació homogènia dels registres de lesions per a avaluar i  
conseqüentment millorar l'eficàcia de les polítiques aplicades*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

4.2.5 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

**DES DE LA GESTIÓ:**

➤ SISTEMA ÚNIC DE REGISTRE:

*Millorar els sistemes d'informació sanitaris sobre les dades de lesions produïdes per accidents de trànsit per mitjà de la creació d'un sistema únic de registre en els hospitals.*

### PLA D'ACCIÓ 5.2.2: ACTUACIÓ DAVANT DE L'ACCIDENT

*Perquè les actuacions d'auxili no suposen un risc ni per al personal tècnic involucrat ni per a la resta de persones usuàries*

<input type="checkbox"/>	Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reforç.
<input type="checkbox"/>	Ja en desenvolupament.

9.1.2 Pla d'actuacions DGT  
9.3.3 Pla d'actuacions DGT

*Encara que aquesta línia d'actuació es preveu en l'estratègia nacional, amb aquest pla d'acció se la pot potenciar a la nostra Comunitat.*

*El desenvolupament d'aquest pla es podrà dur a terme des de diverses àrees a través de programes de seguretat viària.*

*Es mostren a continuació, a manera d'exemple, algunes propostes d'actuació per a desenvolupar aquest pla d'acció, i s'indica l'àrea de treball des de la qual es podria intervindre (gestió, educació, comunicació i investigació):*

#### DES DE LA **COMUNICACIÓ**:

➤ **CAMPANYA DES DE LES ASSOCIACIONS DE VÍCTIMES:**

*Promoure la presència de les associacions de víctimes en les xarxes socials per a potenciar missatges positius sobre la seguretat viària.*

#### DES DE **L'EDUCACIÓ I FORMACIÓ**:

➤ **INTERCANVI DE BONES PRÀCTIQUES:**

*Realització de jornades per a millorar l'acció dels bombers davant de l'accident i prèviament a l'arribada del personal sanitari. Organitzar jornades i trobades sobre atenció d'emergències en els accidents de trànsit per a l'intercanvi de bones pràctiques.*

➤ **FORMACIÓ ESCOLAR: RESPOSTA DAVANT DE L'ACCIDENT:**

*Fins i tot incloure-ho en el currículum d'ensenyament obligatori. Ensenyar en els col·legis tècniques de ressuscitació cardiopulmonar i primers auxilis, evacuació del vehicle després de l'accident.*

#### DES DE LA **GESTIÓ**:

➤ **ACCÉS A DADES MÈDIQUES RELLEVANTS:**

*Col·laborar amb els departaments de salut per a poder disposar de mecanismes que permeten al personal sanitari accedir a informació bàsica d'urgència sobre l'accidentat (al·lèrgies, incompatibilitats, etc.), des del punt de l'accident utilitzant únicament el seu DNI.*



## A-2 Organismes, institucions i agents socials consultats

Relació de persones i entitats que han col·laborat en l'elaboració d'aquest Pla director de seguretat viària per a la Comunitat Valenciana.

<b>PERSONES CONSULTADES</b>	<b>ORGANISME/ENTITAT</b>
Alonso, Francisco	Institut de Trànsit i Seguretat Viària (INTRAS). Universitat València
Alonso, María José	Associació Plataforma Motera per a la SV (PMSV)
Aznar, Óscar	Técnica y Proyectos, SA (TYPESA)
Bautista, Celia	Grup de Treball de SV de la Mesa de DDGG de Carreteres Autònòmiques i Diputacions Forals (Govern d'Aragó)
Bermell, Roberto	Federació Valenciana de Municipis i Províncies (FVMP)
Casares, Jairo	Universitat Alacant-Institut de l'Aigua i les Ciències Ambientals
Casquero, Enrique	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Chamorro, Jose M <sup>a</sup>	Col·legi Enginyers tècnics d'Obres públiques i Enginyers Civils (CITOP)
Chirivella, José Manuel	IVAJ.GVA JOVE Conselleria d'Igualtat i Polítiques Inclusives
Ciarsolo, Amagoia	Col·legi d'Enginyer de Camins, Canals i Ports (CICCP)
Ciges, Carmen	Federació Valenciana d'Empresaris del Transport i la Logística (FVET)

<b>PERSONES CONSULTADES</b>	<b>ORGANISME/ENTITAT</b>
Collado, Manuel	Federació Valenciana d'Empresaris del Transport i la Logística (FVET)
Corbí, Paloma	Servei de Seguretat Viària de l'Àrea de Carreteres. Diputació Provincial de València
Corredor, Sergio	Associació Espanyola de Fabricants de Sistemes Metàl·lics de Protecció Viària (SIMEPROVI)
Cubells, Vicente Rafael	Federació de Ciclisme de la CV
Dols, Juan	Sector Automoció de l'Institut de Disseny i Fabricació (IDF). UPV
Dueñas, Carlos	Col·legi Enginyers Tècnics d'Obres Públiques i Enginyers Civils (CITOP)
Fernández, David	RACE-RACV
Ferrer, Vicente	Demarcació de Carreteres del Ministeri de Foment
García, Alfredo	Grup d'Investigació Enginyeria Carreteres (GIIC) de l'Institut del Transport i el Territori (ITRAT).UPV
García, Roberto	DG Política Educativa. Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport
Garmendia, Anxon	Grup de Treball de SV de la Mesa de DDGG de Carreteres Autonòmiques i Diputacions forals (Diputació Foral de Guipúscoa)
Gascó, Vicente	Carreteres i Expropiacions. Diputació Provincial de Castelló
Hereu, Antoni	Grup de Treball de SV de la Mesa de DDGG de Carreteres Autonòmiques i Diputacions Forals (Generalitat de Catalunya)
Jara, José	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

<b>PERSONES CONSULTADES</b>	<b>ORGANISME/ENTITAT</b>
Llop, M <sup>a</sup> Carmen	STOP Accidents (Associació d'Ajuda i Orientació als Afectats per Accidents de Trànsit)
Luque, M <sup>a</sup> José	Grup de Treball de SV de la Mesa de DDGG de Carreteres Autònòmiques i Diputacions Forals (Junta de Castella-La Manxa)
Llorenç, Salvador	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Martínez, Javier	Laboratori Integrat de Sistemes Intel·ligents i Tecnologies de la Informació (LISSIT) de l'Institut de Robòtica i Tecnologies de la Informació i Comunicació (IRTIC). UPV
Martínez, Juan José	Laboratori Integrat de Sistemes Intel·ligents i Tecnologies de la Informació (LISSIT) de l'Institut de Robòtica i Tecnologies de la Informació i Comunicació (IRTIC). UPV
Medina, Antonio	Infraestructures. Diputació Provincial d'Alacant
Mínguez, M <sup>a</sup> Paz	Servei de Seguretat Viària de l'Àrea de Carreteres. Diputació Provincial de València
Miralles, Enrique	Associació Espanyola de la Carretera (AEC)
Muñoz, Juan Carlos	Associació Valenciana d'Autoescoles (AVAE)
Novella, Ana	STOP Accidents (Associació d'Ajuda i Orientació als Afectats per Accidents de Trànsit)
Ortuño, Armando	Universitat Alacant-Institut de l'Aigua i les Ciències Ambientals
Pardo, José Enrique	Grup de Treball de SV de la Mesa de DDGG de Carreteres Autònòmiques i Diputacions Forals (Junta de Galícia)
Paz, Francisco	Associació Valenciana de Seguretat Viària (AVSV)
Peña, José Luis	Plataforma Tecnològica de la Carretera (PTC)

PERSONES CONSULTADES	ORGANISME/ENTITAT
Pérez, Estefanía	Associació Valenciana de Transportistes de Viatgers en Autocar (UVATRA)
Pérez, M <sup>a</sup> Dolores	Direcció Provincial de Trànsit de València vocal-ponent Comissió Trànsit CV. Direcció General de Trànsit
Piles, Inmaculada	DG Agència de Seguretat i Resposta a les Emergències. Presidència
Puigdengolas, Salvador	Col·legi d'Enginyers Industrials (CII)
Quiles, Joan	DG Salut Pública. Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública
Reyes, Juan Manuel	Associació Mútua Motera (AMM)
Rivilla, Ángel	Associació Valenciana d'Autoescoles (AVAE)
Roca, Adolfo	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Rodríguez, Rosa María	Técnica y Proyectos, SA (TYPESA)
Sánchez, Juan Carlos	Mobilitat. Ajuntament de Benidorm
Sánchez-Ferragut, Fco. Javier	Sector de Trànsit de València. Guàrdia Civil
Santacecilia, Tomás	RACE-RACV
Santamaría, Esteban	Institut Valencià de Seguretat i Salut en el Treball (INVASSAT)
Saurí, José	Federació de Ciclisme de la CV
Soler, M <sup>a</sup> Teresa	Tribunal Superior de Justícia Fiscalia SV
Sòria, Francisco	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Tarazaga, Joaquín	Associació Empresarial de Transport de Viatgers (ADIVA)

PERSONES CONSULTADES	ORGANISME/ENTITAT
Tarrazona, M <sup>a</sup> Dolores	DG Indústria i Energia. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
Torner, Jose M <sup>a</sup>	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Valera, Vanesa	Técnica y Proyectos, SA (TYPESA)
Verdeguer, Miguel	Col·legi Enginyers Tècnic Industrial i de Grau (COPITIVAL)
Viguer, Encarnación	DG Obres Públiques, Transport i Mobilitat. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori



## A-3 Bibliografia

- *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020.*
- *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción.*
- *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Apoyo al decenio de acción.*
- *Estrategia de seguridad vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico.*
- *I Plan global de seguridad vial. Generalitat Valenciana, 2004.*
- *Plan integral de seguridad vial del Gobierno de Aragón.*
- *Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020.*
- *Plan de seguridad vial de Galicia 2014-2020.*
- *Estrategia para la seguridad vial en Castilla y León 2009-2012.*
- *Estrategia Navarra de seguridad vial 2013-2020. Gobierno de Navarra. Departamento de Presidencia, Justicia e Interior.*
- *Plan estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2015-2020. Gobierno Vasco. Departamento de Seguridad. Dirección de Tráfico.*
- *Plan integral de seguridad vial 2008. Fundación Española para la Seguridad Vial.*
- *Plan de Seguridad Vial de 2015-2016. Región de Murcia. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio. Dirección General de Carreteras. Servicio de Explotación y Seguridad Vial.*
- *Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Ministerio del Interior DGT.*
- *Plan tipo de seguridad vial urbana. Guía de apoyo para la actuación local. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.*

- *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2014*. Ministerio del Interior DGT.
- *La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano*. Ministerio del Interior. DGT. Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.
- *Libro Verde de la Seguridad Vial. Conclusiones del congreso internacional de prevención de accidentes de tráfico: La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial*. Madrid del 30 de mayo al 1 de junio de 2006.
- *Libro Verde hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas 25/09/2007.
- *Código de tráfico y Seguridad Vial*. Ministerio del Interior. DGT. Edición de 26 de abril de 2016.
- *Guía metodológica para la redacción de informes de sostenibilidad económica*. Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de vivienda y actuaciones urbanísticas.
- Reial decret 245/2011, d'11 de març, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries de la xarxa de carreteres de l'Estat.
- Directiva 2008/96/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de novembre de 2008, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.
- UNE ISO 39001:2013
- *Planes Estratégicos Europeos de seguridad vial. Propuestas de Acción en España*. Fundación Mapfre.
- *Prevención de Riesgos en Seguridad Vial Laboral*. Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte. Universidad de Valencia.
- III Pla de salut 10-13
- IV Pla de salut de la Comunitat Valenciana (2016-2020)
- <http://www.112cv.com/ilive/>
- [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm)