

PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. AÑO 2007 – 2011.



“CONSTRUYENDO UNA CULTURA DE PAZ EN LAS CARRETERAS”

VISIÓN Y MISIÓN

VISIÓN: Costa Rica será reconocida en el ámbito nacional e internacional, como un país de avanzada en la implementación de acciones en seguridad vial, que promuevan la reducción de muertes por accidentes de tránsito y un cambio en la cultura vial.

MISIÓN:

Construcción de una nueva cultura en seguridad vial, por medio de la implementación de acciones que ayuden a mejorar el comportamiento de los usuarios del sistema de tránsito y a la calidad de vida de los costarricenses .

OBJETIVO GENERAL

“ Articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en un 19%, en un período de cinco años”.

Seguridad Vial

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1- Disminuir los riesgos de los incidentes viales, promoviendo el compromiso de los distintos sectores de la sociedad.**
- 2- Promover acciones permanentes de seguridad vial, mediante el uso eficiente de los recursos humanos y materiales disponibles.**
- 3- Desarrollar programas de información, concienciación y sensibilización de seguridad vial para la población.**

TENDENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN COSTA RICA AÑO 2001-2005.

COSTA RICA 2005 : DATOS GENERALES



RED VIAL:	29.667 KM.
TOTAL ASFALTO Y CONCRETO:	7.411 KM
FLOTA VEHICULAR:	1.013.823 vehículos.
CRECIMIENTO FLOTA 1996-2005:	98%
POBLACION:	4.325.808 habitantes.
LICENCIAS:	1.308.578
CONDUCTORES:	974.388 personas o sea 1,3 Licencias por persona



974.388 personas o sea 1,3 Licencias por persona

-El movimiento de la flota vehicular a través de los años ha mostrado ser consistente, con un crecimiento sostenido durante los últimos doce años, modificando la densidad de vehículos por kilómetro de carretera existente.

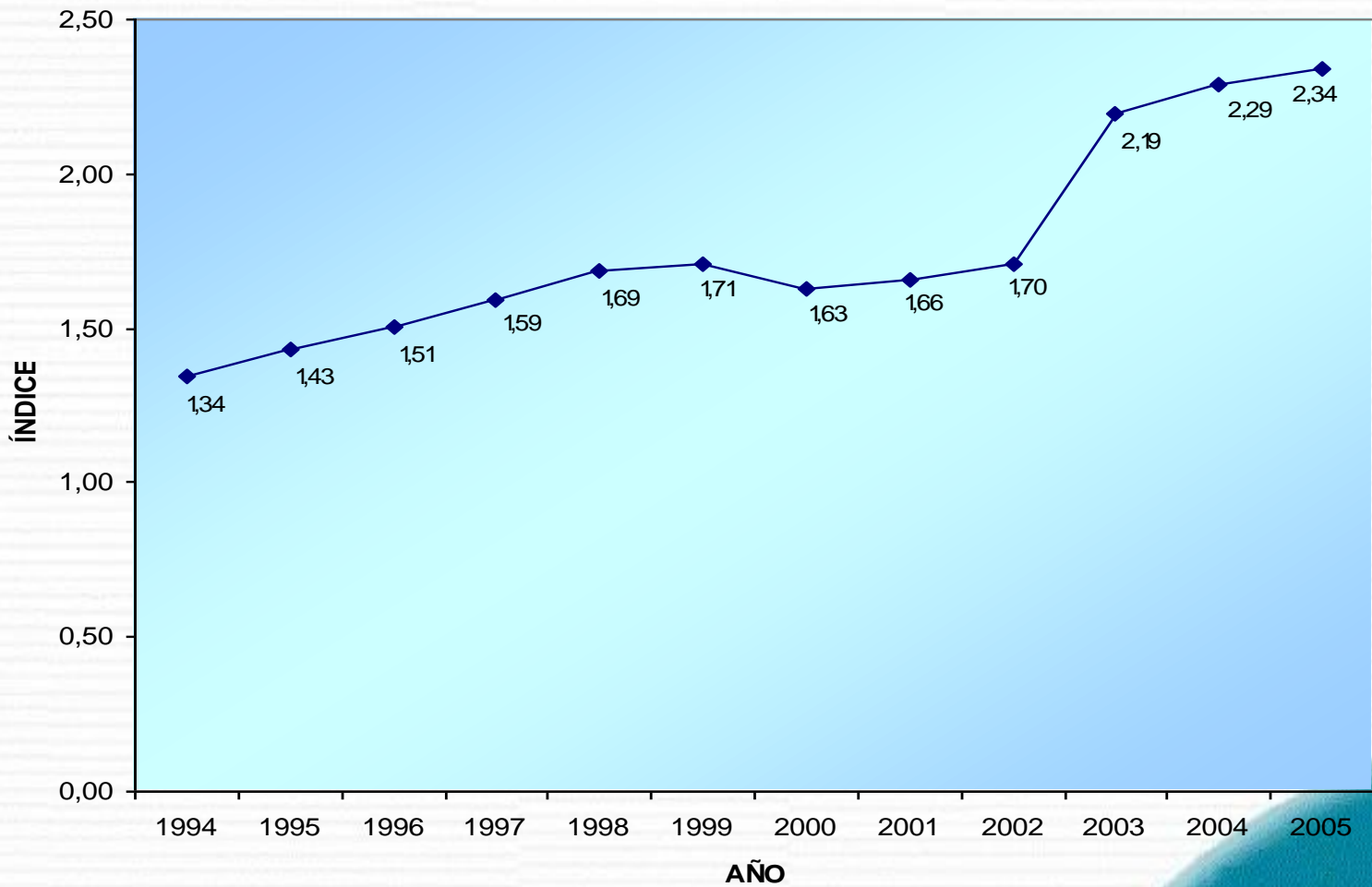
-Se ha presentado una evolución sostenida de crecimiento de los accidentes de tránsito, inclusive en el año 2005 se observa un repunte en la magnitud de éstos.

-En Costa Rica los accidentes de tránsito representan la primera causa de muertes violentas. No obstante, en los últimos cuatro años la mortalidad en el sitio ha decrecido, alcanzando valores inferiores al 50% de la mortalidad total y a su vez, en la mortalidad total se ha presentado un sostenimiento en la disminución de la tasa.

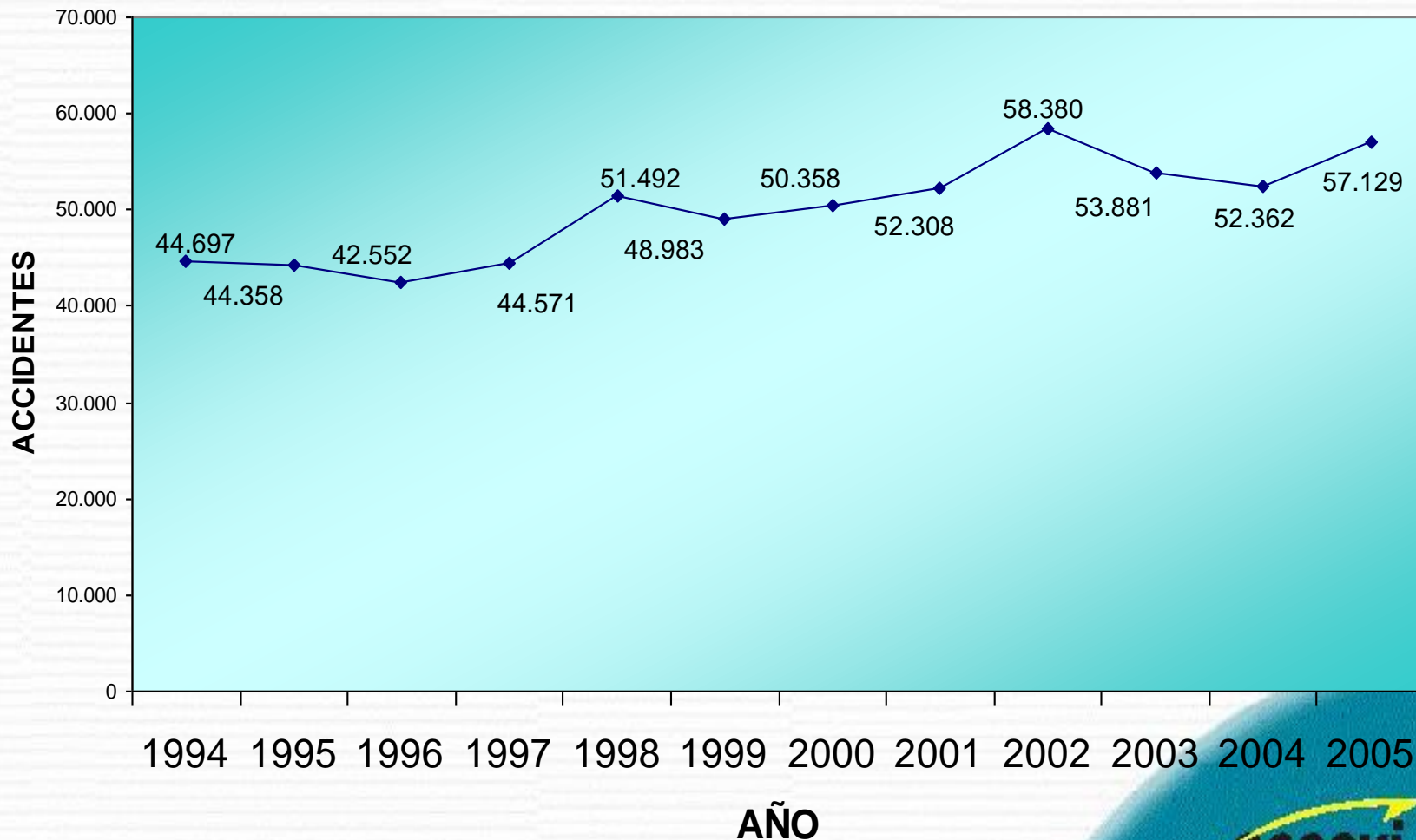
- En la década recién pasada cada vez más habitantes, resultaron con heridas graves producto de accidentes de tránsito. En los últimos tres años la cantidad de heridos graves por habitante, se incrementó en un 15.82% respecto al año 2002.
- Los habitantes de nuestro país fallecen en mayor cuantía a partir de los 15 años, alcanzando su pico entre los 20 a 24 años.
- El peatón se muestra como el usuario que mayormente fallece producto de un accidente de tránsito, seguido por los ocupantes de los vehículos, que inclusive se ubican en una posición superior a los ciclistas y motociclistas.

- En el año 2005, se presentó una modificación en el patrón de comportamiento histórico de los meses determinados como de mayor ocurrencia de muertes por accidentes de tránsito, determinándose los meses de enero, marzo, octubre y diciembre.
- Se mantienen los días lunes, martes, viernes y sábado con los registros de mayor números de muertes por accidentes de tránsito.
- Respecto a la hora analizada en franjas horarias, la noche (19 a 23 horas) se ubica como la zona de mayor incidencia de muertes, seguida por la tarde (12 a 18), no obstante, las horas de la madrugada para el año 2005, mostró un crecimiento histórico importante.

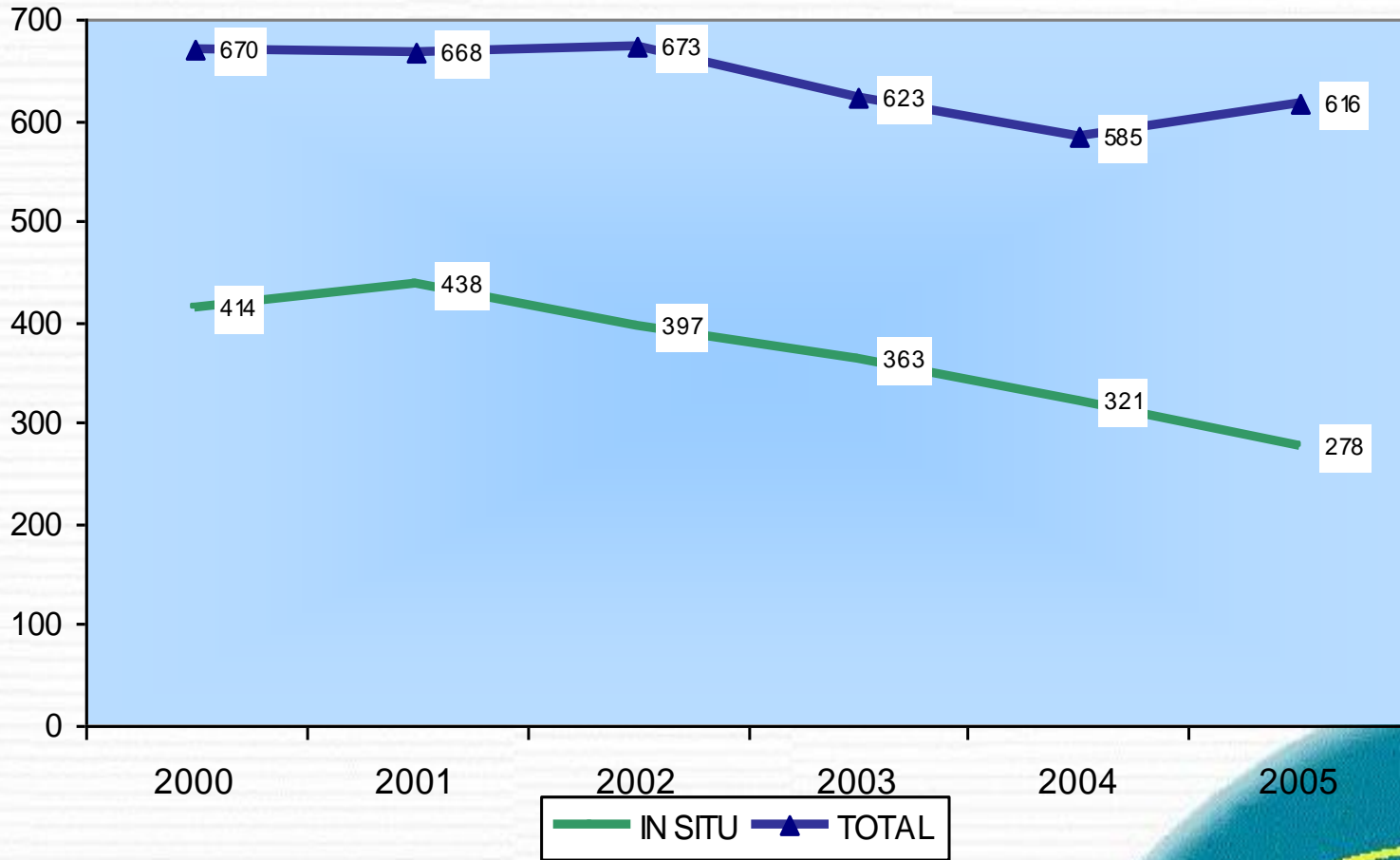
INDICE DE MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS X 10 HABITANTES). COSTA RICA 2000-2005



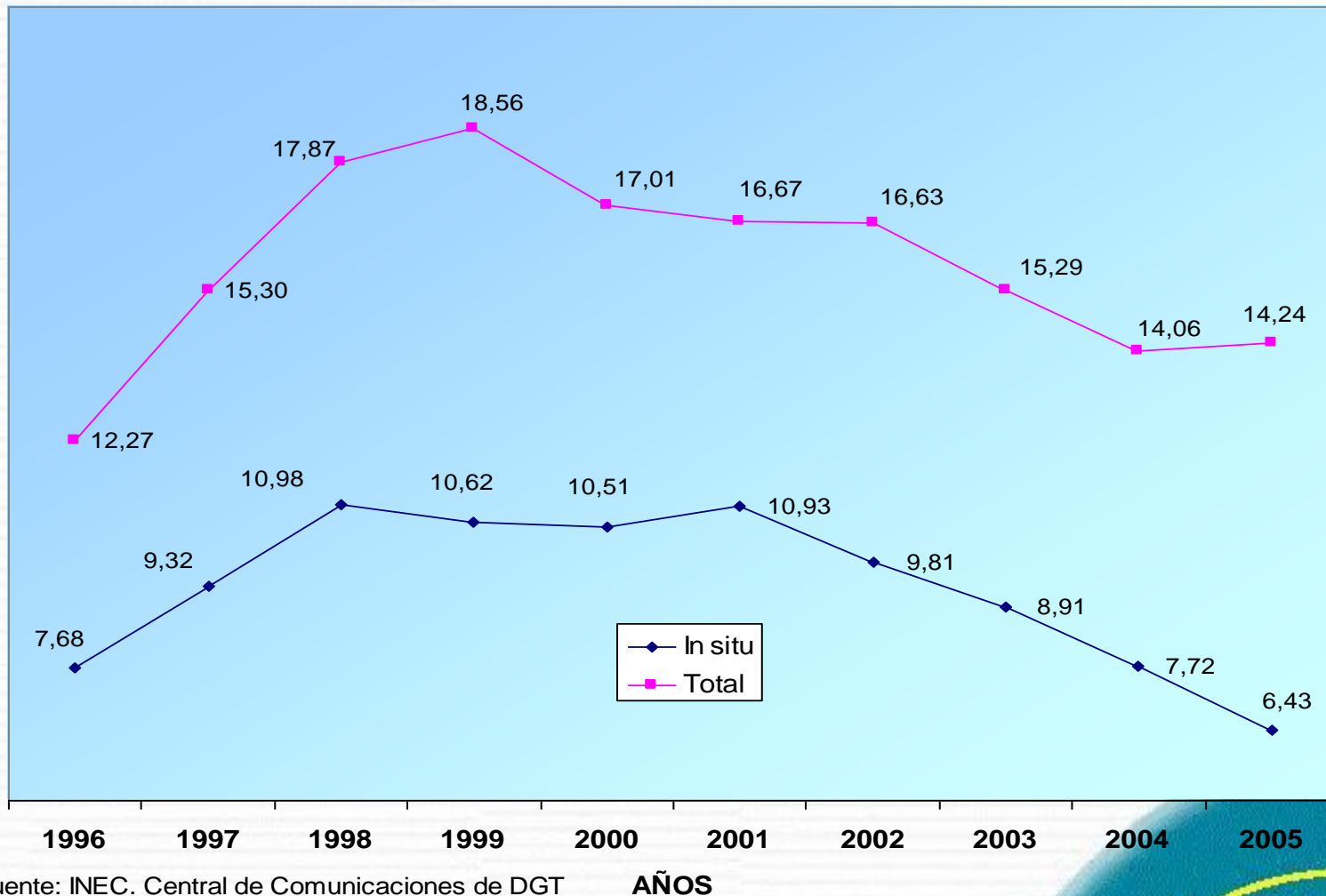
**SERIE HISTORICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.
COSTA RICA 1994-2005**



MUERTES TOTALES Y EN EL SITIO POR ACCIDENTES DE TRANSITO COSTA RICA: 2000-2005



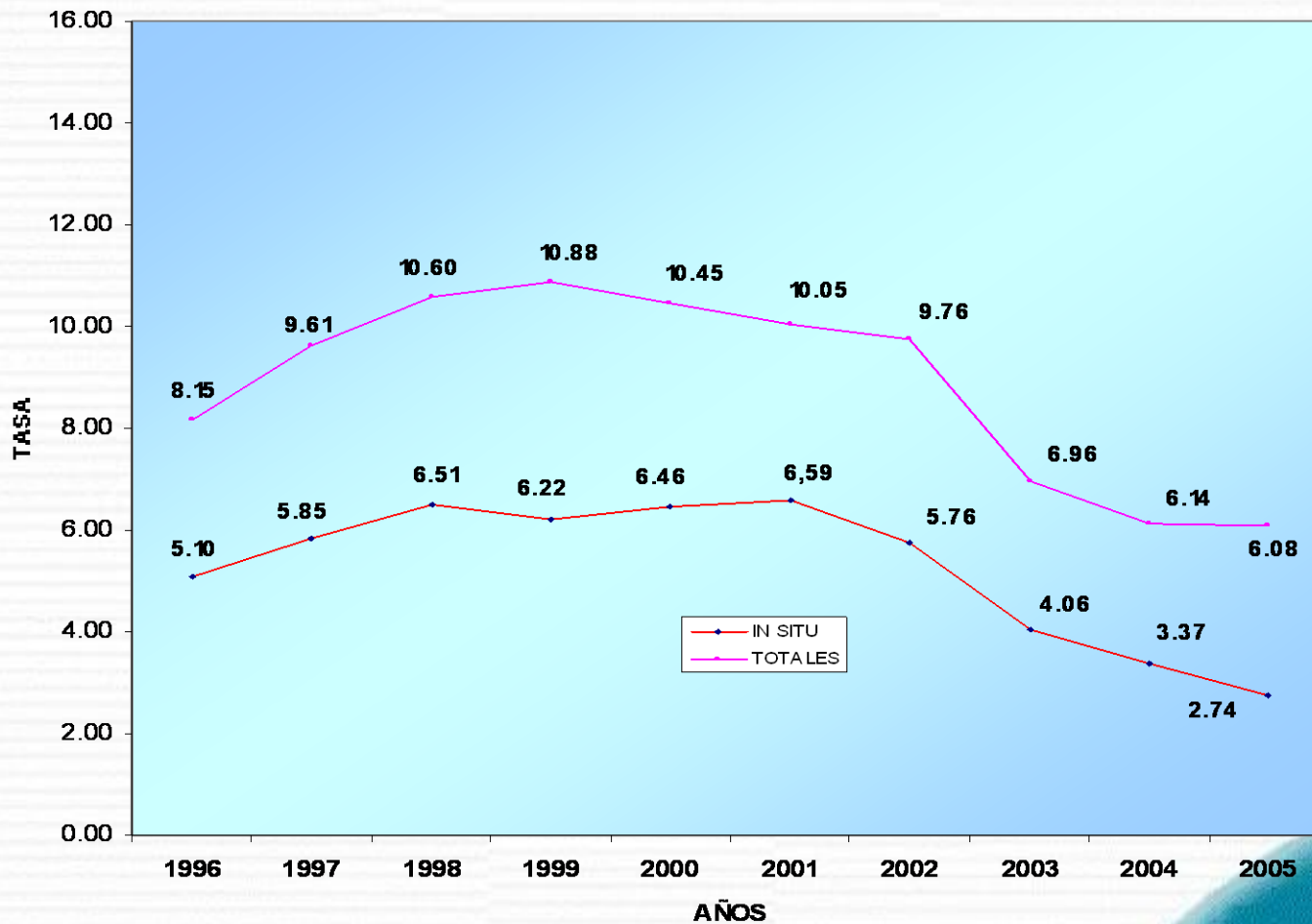
**TASA DE MORTALIDAD TOTAL Y EN SITIO POR 100 MIL HABITANTES. COSTA RICA
1996-2005**



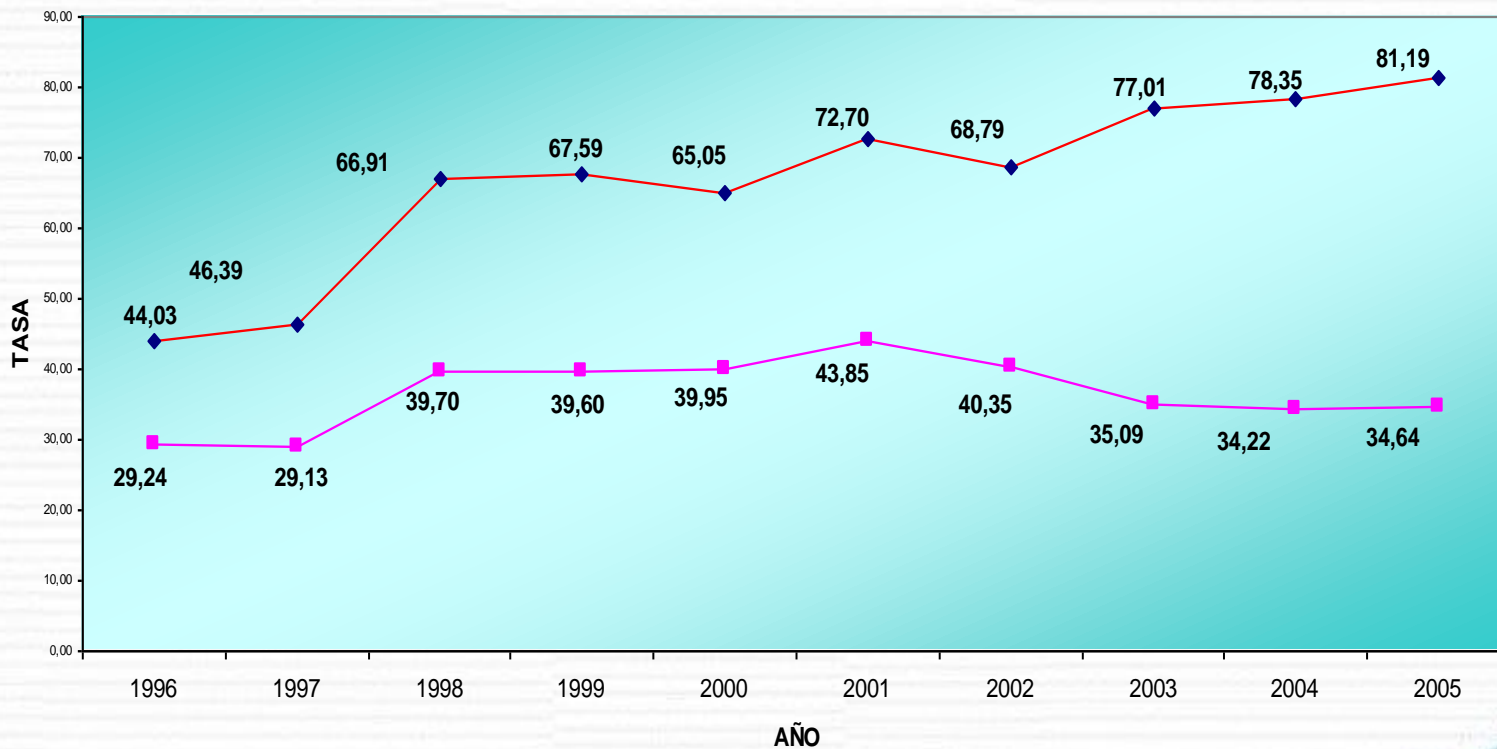
Fuente: INEC. Central de Comunicaciones de DGT

AÑOS

TASA DE MORTALIDAD TOTAL Y EN SITIO POR 10 MIL VEHICULOS COSTA RICA 1996-2005

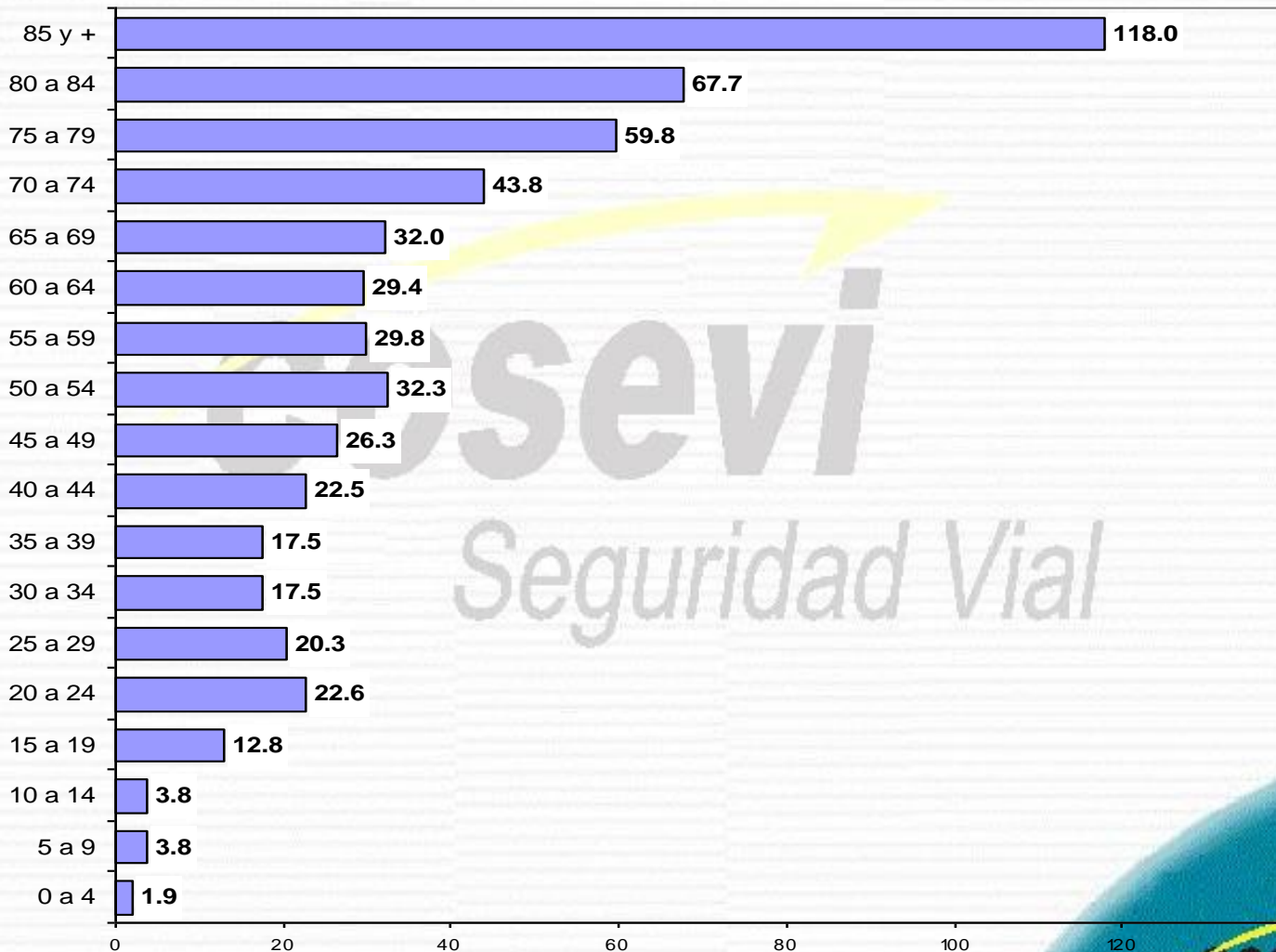


TASAS DE HERIDOS GRAVES POR 100 MIL HABITANTES Y POR 10 MIL VEHICULOS. COSTA RICA 1996-2005



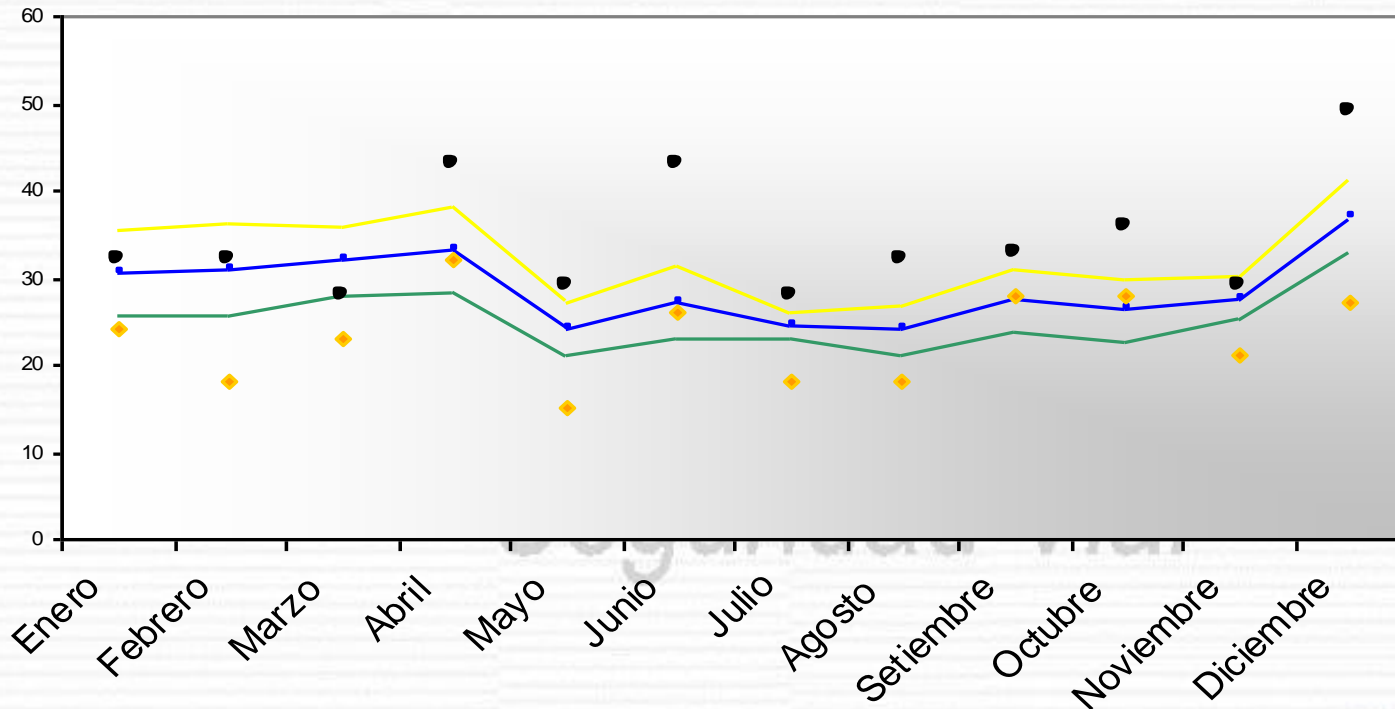
◆ TASA HERIDO GRAVE*100MIL HABITANTES
■ TASA DE HERIDO GRAVE POR 10 MIL VEHICULOS

TASA ESPECÍFICA PROMEDIO DE MORTALIDAD EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR 100 MIL HABITANTES, SEGÚN GRUPO DE EDAD, COSTA RICA 2001-2005



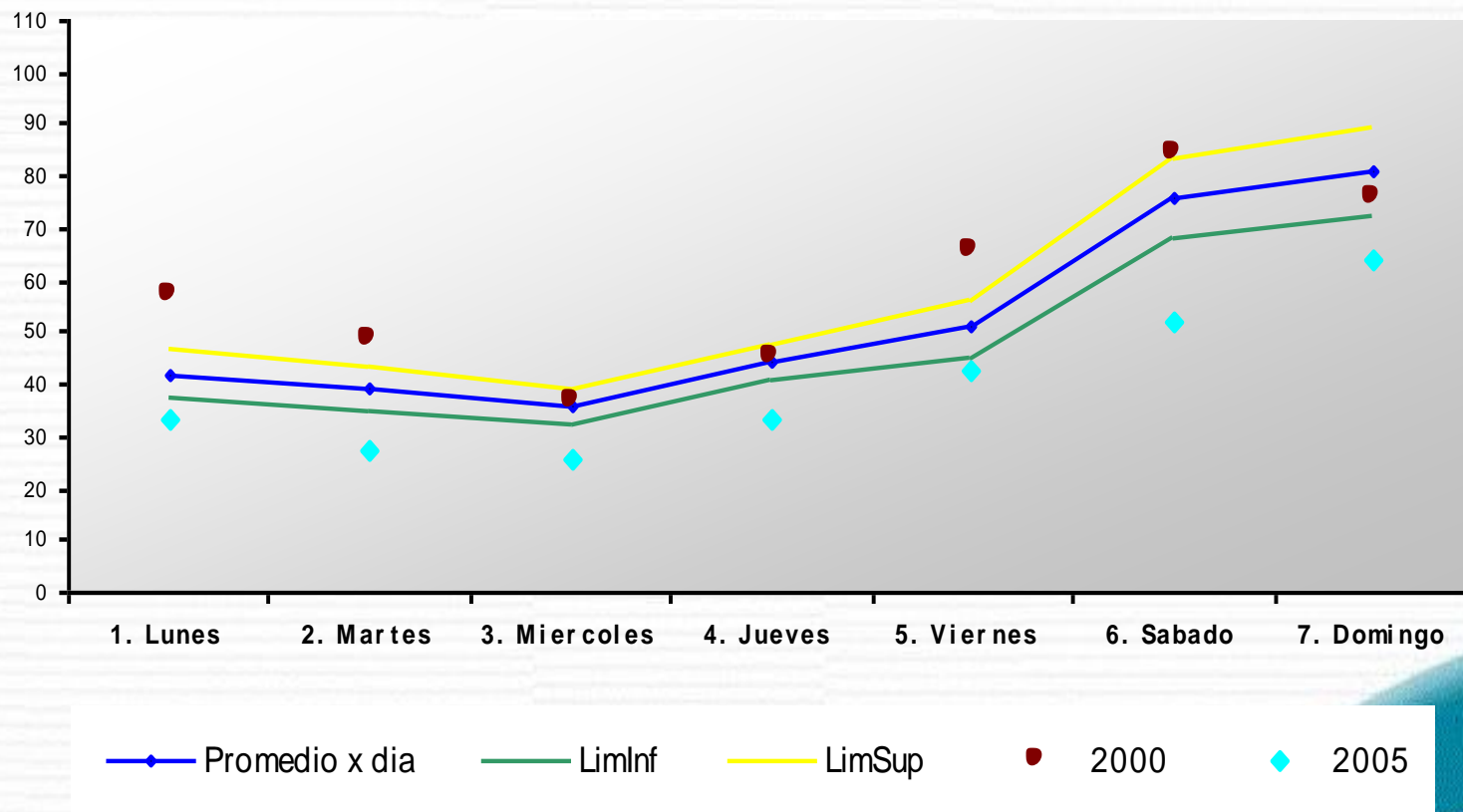
cosevi
Seguridad Vial

CANAL ENDÉMICO DE MUERTES EN EL SITIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN MES. COSTA RICA 2000-2005



— Promedio — Lim. Inf. — Lim. Sup. • 2000 ◆ 2005

CANAL ENDÉMICO DE MUERTES EN EL SITIO POR ACCIDENTES DE TRANSITO SEGÚN DIA. COSTA RICA 2000-2005



POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

- 1- Revisión y modernización de la legislación vigente atinente a la Seguridad Vial.
- 2- Identificación y atención de tramos de carretera de alto riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito (puntos negros), para fortalecer el control y vigilancia por medio de la programación de planes de intervención.
- 3- Modernización del sistema de formación y acreditación de conductores.

POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

- 4- Desarrollo de acciones enfocadas a la educación vial y a la promoción de hábitos seguros para el desempeño adecuado de los usuarios en el sistema de tránsito.**
- 5- Incorporación de los componentes de Seguridad Vial en todos los proyectos de recuperación, mantenimiento y construcción de nuevas carreteras.**
- 6- Fiscalización del control técnico del parque automotor.**

POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

- 7- Formulación y desarrollo de estrategias integrales de comunicación e información en seguridad vial, en el ámbito nacional y regional.
- 8- Incorporación de la sociedad civil, la empresa privada y las instituciones estatales, en la ejecución de acciones integrales orientadas a la prevención de los accidentes de tránsito.
- 9- Inclusión de la seguridad vial dentro de las actividades de promoción de la salud y prevención de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

- 10- Fortalecimiento de la atención prehospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas las víctimas de traumatismos.**
- 11- Establecimiento de programas de prevención y tratamiento del alcoholismo y farmacodependencia como causas potenciadoras de accidentes de tránsito.**
- 12- Establecimiento de programas de investigación de las causas reales que generan la accidentalidad.**

VIGENCIA

El Plan Estratégico tiene una vigencia de cinco años, con una meta proyectada al año 2011 en la reducción de la tasa de mortalidad en un 19% con respecto al año 2005 (sostenimiento en el largo plazo).

Además, se contempla la revisión y evaluación anual de las acciones proyectadas y de los indicadores de impacto anualmente programados.

INDICADORES DE IMPACTO ESPERADO

- 1- Para el año 2007 se tiene como meta reducir la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes a 13.81, para una variación porcentual de la misma de un 3%.
- 2- Para el año 2008 se tiene como meta reducir la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes a 13.24, para una variación porcentual de la misma de un 4%.

INDICADORES DE IMPACTOS ESPERADOS

- 3- Para el año 2009 se tiene como meta reducir la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes a 12.67, para una variación porcentual respecto a la tasa de un 4%.
- 4- Para el año 2010 se tiene como meta reducir la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes a 12.10, para una variación porcentual de la misma de un 4%.
- 5- Para el año 2011 se tiene como meta alcanzar una tasa de mortalidad por 100 mil habitantes de 11.53, para una variación porcentual de la tasa de un 4%.

ALCANCE

Establecimiento de lineamientos coherentes en el ámbito nacional de las políticas, estrategias, programas y proyectos a seguir en materia de seguridad vial, por parte de los actores sociales, tendientes al fortalecimiento de una nueva cultura de paz en el sistema de tránsito.

Seguridad Vial

ENTIDADES PARTICIPANTES SECTOR PÚBLICO

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Consejo de Seguridad Vial.
- Ministerio de Salud.
- Caja Costarricense del Seguro Social.
- Instituto Nacional de Seguros.
- Ministerio de Educación.
- Consejo de la Persona Joven.
- Consejo Nacional de Vialidad.
- Consejo de Transporte Público.
- Instituto de Fomento y Asesoría Municipal.
- Cruz Roja Costarricense.
- Instituto de Alcoholismo y Farmacodependencia.

ENTIDADES PARTICIPANTES SECTOR PÚBLICO

- Universidades Públicas.
- Patronato Nacional de la Infancia.
- Instituto Nacional de Aprendizaje.
- Incofer.
- Poder Judicial.
- Comisión Nacional de Emergencia.
- Ministerio de Seguridad Pública.
- Ministerio de Planificación y Política Económica.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.

ENTIDADES PARTICIPANTES SECTOR PRIVADO

- Cámaras de Transporte Público.
- Importadoras de vehículos nuevos y usados.
- Asociaciones de Transportistas.
- Empresas proveedoras de dispositivos, materiales equipos y otros, en seguridad vial.
- Universidades Privadas.
- Revisión Técnica Vehicular.
- Organizaciones de la sociedad civil
- Empresas Transnacionales con programa afines a la Seguridad Vial.
- Colegio de Médicos y Cirujanos.

APOYO INTERNACIONAL

El Plan contempla la búsqueda de apoyo en los programas que desarrollen las entidades de cooperación internacional y que ofrecen impulsar proyectos de seguridad vial.

A través de este mecanismo se pretende principalmente el desarrollo de proyectos de capacitación, transferencia de tecnológica y la realización de estudios técnicos, que contribuyan a la implementación de acciones en el ámbito nacional y regional.

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

- ✓ Promover la protección de los usuarios vulnerables: menores de 12 años, adultos mayores, discapacitados (Ley 7600) y grupos específicos (peatones, motociclistas, ciclistas).
- ✓ Modificar los factores de riesgo que influyen en la gravedad de los accidentes, la lesión por accidente y la seriedad de las mismas.

- ✓ Fortalecer la capacidad de respuesta ante los accidentes de tránsito y promover la recuperación física – psíquica integral de las víctimas de éstos.
- ✓ Articular esfuerzos con las entidades que participan en la intervención de los riesgos asociados al entorno ambiental, infraestructura vial, vehículos y las que están encargadas de la atención, regulación y control del transporte.

Seguridad Vial

MARCO DE ACCIÓN.

- ✓ Se trabajará con base a los resultados obtenidos de la evaluación del Plan Nacional 2001-2005, manteniendo el mismo criterio de medición, correspondiente a la reducción de la tasa de mortalidad por 100.000 habitantes, dando prioridad a los desafíos planteados para el período 2007-2011.
- ✓ Se creará la Comisión Intersectorial compuesta por elementos u órganos con carácter decisorios que deban aportar la visión estratégica integrada y global al desarrollo del plan. Esta comisión tendrán la misión de realizar una enérgica promoción política en la intervención de la seguridad vial, que contribuya a validarla como una política pública, fortalecida con una legislación apropiada y con el financiamiento necesario.

- ✓ Se incorporará la participación de las municipalidades, de la sociedad civil, empresa privada y organismos internacionales como protagonistas en la formulación y desarrollo de acciones de seguridad vial, que lleven a una intervención integral en el sistema de tránsito, uniendo esfuerzos con metodologías comunes, igualmente en la asignación de recursos, que se orienten en acciones y sumen esfuerzos para la construcción de la paz en las carreteras del país.
- ✓ Se fortalecerán los mecanismos existentes para informar a la ciudadanía, sobre la importancia de incorporarse en acciones de seguridad vial.

AREAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL



AREA DE ENFOQUE: LEGISLACION

Política N° 1- Revisión y modernización de la legislación vigente, atinente a la Seguridad Vial.

ACCIONES

1.1- Reformas a la Ley de Tránsito:

1.1.1 -Incremento en las multas por infracciones a la Ley de Tránsito, tomando como base el salario de un oficinista N° 1 del Poder Judicial. Con lo cual las multas de los Artículos 129, 130, 131 y 132 se verán incrementadas.

- 1.1.2- **Modificación a los Artículos N° 210 y 217 de la Ley de Tránsito (transferencias), pasando el porcentaje de transferencia al Poder Judicial de un 10 a un 5%, con base en la desjudicialización de los Juzgados de Tránsito.**
- 1.1.3- **Inclusión dentro del artículo 31 de la Ley de Tránsito, el apoya cabezas, silla de bebé y el pito de retroceso, como dispositivos de seguridad obligatorio en todos los vehículos.**
- 1.1.4- **Modificación a La Ley de Tránsito en sus artículos 139-140 y 143 con respecto al retiro de circulación de los vehículos.**
- 1.1.5- **Presentación de la modificación a la Ley de Tránsito para implementar la licencia de conducir mediante puntos (mecanismo de control de desempeño del conductor).**

1.1.6-Replanteamiento de la jerarquización de las violaciones a la Ley de Tránsito, ubicando las sanciones actualmente leves como graves, entre otros.

1.1.7- Retiro de la licencia sin discreción del Juez de Tránsito.

1.2- Modificación del decreto que regula la circulación de los vehículos que transportan materiales peligrosos.

1.3- Elaboración de una normativa que regule la acreditación de conductores del servicio público, mediante la incorporación de un examen psicológico.

AREA DE ENFOQUE: CONTROL Y VIGILANCIA

Política N° 2- Identificación y atención de tramos de carretera de alto riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito (puntos negros), para fortalecer el control y vigilancia por medio de la programación de planes de intervención.

ACCIONES

2.1- Introducción de nueva tecnología para fortalecer la vigilancia y control dentro del sistema de tránsito: Ej. (Uso de control automático de pasos en rojo en intersecciones, radares y cámaras digitales).

2.2- Programación y supervisión de 85.777 operativos de control y vigilancia para verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentación vigente por parte de los conductores y sus acompañantes distribuidos en:

Control de autobuses	8.547
Control de alcohol	10.989
Control de transporte ilegal	6.716
Control de materiales peligrosos	3.968
Control de luces	7.326
Control del irrespeto al semáforo	3.358
Control del no uso del cinturón	3.663
Control ambiental (RTV)	3.968
Control de pesos y dimensiones	14.347
Control de velocidad	10.073
Control del irrespeto a señales	<u>12.821</u>
TOTAL	85.777

- 2.3- Capacitación a los oficiales de Tránsito para que puedan detectar por medio de indicios las posibles causas de los accidentes de la circulación.**
- 2.4- Ejecución permanente de operativos de tránsito en tramos de alto riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito, especialmente en temporadas de gran flujo vehicular, como en épocas de entradas y salidas de clases, Semana Santa y fin de año entre otras, utilizando la técnica de vigilancia activa como un medio para facilitar dicha labor.**

- 2.5- Incorporación de nuevos Inspectores de Tránsito que fortalezcan el control y la vigilancia en Rutas Nacionales con sitios de alto riesgo en accidentes de tránsito, bajo los conceptos de vigilancia activa con unidades motorizadas en trayectos de 10 Km y retenes nocturnos permanentes.

cosevi
Seguridad Vial

AREA DE ENFOQUE: ACREDITACION DE CONDUCTORES

POLITICA N° 3- Modernización del sistema de formación y acreditación de conductores.

ACCIONES

3.1- Mediante la Cooperación Internacional con entes especializados, continuar con el proceso de capacitación para que los Instructores y Evaluadores de Educación Vial sean formados y puedan instruir a los encargados de Escuelas Privadas de Manejo en Costa Rica.

- 3.2- Creación de un manual de operaciones de las Escuelas Privadas de formación de conductores y su reglamentación, bajo la supervisión de la Dirección General de Educación Vial (registro de acreditación de Escuelas Privadas).
- 3.3- Formación para instructores en escuelas de manejo.
- 3.4- Elaboración de programas educativos e iniciación de cursos especiales para conductores temerarios, equipo pesado, equipo especial, motos, personas iletradas. Además, del replanteamiento de los programas del Curso Básico de Manejo y Transporte Público.

- 3.5- Realización de exámenes periódicos de aptitud a los docentes de las escuelas de conducción.**
- 3.6- Mejoramiento continuo de la currícula en cursos teóricos y protocolos de prueba práctica.**
- 3.7- Utilización de nuevos recursos tecnológicos para la realización de la prueba práctica y teórica.**
- 3.8- Implementación de un programa de educación en seguridad vial orientado a la demostración de comportamientos adecuados y a las enseñanzas vivenciales, tanto para aprendices como para conductores temerarios.**

- 3.9- Implementación de un programa de capacitación permanente dirigido a Instructores y Evaluadores de la Dirección General de Educación Vial, en cursos y pruebas prácticas, que les permita ser gestores del cambio cultural que se requiere en el país.
- 3.10- Incorporación del sistema de puntos al expediente del conductor.
- 3.11- Instar a las autoridades del MEP para que se reactive el programa de capacitación del curso básico de manejo y se imparta como una materia optativa en el tercer ciclo.

3.12- Fortalecimiento del sistema de acreditación de conductores, incluyendo un procedimiento para que de inmediato se incluya en el sistema, cualquier sanción de la que haya sido objeto un conductor.

3.13- Modernización y acreditación de la evaluación médica de conductores.

cosevi
Seguridad Vial

AREA DE ENFOQUE: EDUCACION

Política N° 4: Desarrollo de acciones enfocadas a la educación vial y a la promoción de hábitos seguros para el desempeño de los usuarios en el sistema de tránsito.

ACCIONES

4.1-Talleres de educación en seguridad vial para conductores de ambulancias.

- 4.2- Promoción de la capacitación a los organismos de control que tienen la tarea de velar por el manejo y transporte de sustancias peligrosas, incluyendo la variable ambiental.**
- 4.3- Implementación de espacios permanentes sobre Brigada Vial, como complemento a la metodología teórica-práctica del material didáctico de educación y seguridad vial, utilizado en la instrucción escolar para promover hábitos seguros de desempeño en el entorno vial.**
- 4.4- Creación de un programa especial dirigido a la conformación de Inspectores de Tránsito Ad-honoren, especializados en la atención del tránsito vehicular en centros educativos.**

- 4.5- Incorporación de los temas de promoción, educación y seguridad vial en ferias y actividades de los organismos interinstitucionales. Ej. (prevención de accidentes, uso del cinturón de seguridad, hábitos seguros de conducción, entre otros.)**
- 4.6- Potenciación de programas de educación vial, a través de acciones o actividades para los Adolescentes-Jóvenes.**
- 4.7- Contribución para la elaboración del material educativo de capacitación de docentes y promotores de la seguridad vial.**

- 4.8-** Integración de una red de programas educativos escolares de promoción de educación y seguridad vial con: INS, Cruz Roja, Comisión Nacional de Emergencia, Dirección General de Educación Vial.
- 4.9-** Inclusión de la materia de seguridad vial en el currículo educativo como tema transversal desde preescolar hasta secundaria.
- 4.10-** Potenciación de programas de capacitación permanente a docentes sobre educación de seguridad vial, a través del Centro Nacional de Didáctica del MEP (CENADI).

- 4.11- Producción de material educativo de acuerdo a las características propias de las diferentes regiones del país (Huetar Norte, Brunca, Chorotega, Pacífico Central, Huetar Atlántica y Región Central), enfatizando en peatones – conductores y en acciones de riesgo generadas por los propios usuarios del sistema de tránsito.
- 4.12- Promover la inclusión del tema de educación y seguridad vial en el currículo de las carreras de salud, ingeniería y otras.

AREA DE ENFOQUE: INFRAESTRUCTURA

POLITICA N° 5: Incorporación de los componentes de Seguridad Vial en todos los proyectos de recuperación, mantenimiento y construcción de nuevas carreteras.

ACCIONES

5.1- Atención pronta y comprometida para llevar soluciones ingenieriles, de señalización y otros, a lugares que se han declarado sitios de alto riesgo en accidentes de tránsito.

- 5.2-Capacitación en nuevos componentes de seguridad vial.**
- 5.3- Elaboración de un manual de criterios de seguridad vial para los proyectos de urbanización y de infraestructura para la incorporación de auditorías de seguridad vial en el ámbito nacional.**
- 5.4- Aplicación de un diagnóstico o inventario de dispositivos de seguridad vial en el país, para determinar su pertinencia o modificación, así como realizar inversiones en ese componente.**
- 5.5- Revisión y mejora de la señalización de los caminos escolares, ordenamiento del estacionamiento, tiempo de los semáforos, paradas de autobuses, entre otros.**

- 5.6-Atención a demanda de proyectos menores o de bajo costo presentados por los COLOSEVI (reductores de velocidad, demarcación, señalización, semáforos, ciclovías, entre otros)**
- 5.7-Desarrollo y ejecución del Sistema Centralizado de Semáforos en la Ciudad de San José, Alajuela, Heredia y Cartago (semáforos inteligentes).**
- 5.8- Incorporación de dispositivos sonoros en los sistemas de semáforos.**
- 5.9-Incorporación de medidas o acciones preventivas en los cruces del ferrocarril.**

AREA DE ENFOQUE: PARQUE AUTOMOTOR

POLITICA Nº 6: Fiscalización del control técnico del parque automotor.

ACCIONES

- 6.1- Elaboración de un estudio integral de la flota vehicular en circulación (antigüedad, condición mecánica entre otros).
- 6.2-Determinación de una propuesta para el descongestionamiento de los depósitos de los vehículos detenidos.
- 6.3- Coordinación de acciones para verificar que el componente de seguridad vial, este incorporado en la revisión técnica vehicular.

- 6.4-** Promocionar la incorporación de dispositivos de seguridad en los vehículos (timbre de retroceso, cabeceras delanteras y traseras, bolsas de aire delanteras, traseras y laterales, entre otros), por medio de los fabricantes e importadoras de vehículos, de tal forma que se reduzcan las consecuencias de un accidente de tránsito.
- 6.5-** Adecuación periódica de las normas y estándares de los aspectos de seguridad vial, para mejorar la calidad de la revisión técnica vehicular.
- 6.6-** Recomendación de mecanismos que permitan la actualización de los modelos de vehículos utilizados en transporte público, como medida de protección a los usuarios.

AREA DE ENFOQUE: ESTRATEGIAS INTEGRALES DE COMUNICACIÓN EN SEGURIDAD VIAL.

POLITICA N° 7: Formulación y desarrollo de estrategias integrales de comunicación e información en seguridad vial, en el ámbito local, regional y nacional.

ACCIONES

- 7.1- Ejecución de campañas de prevención de traumatismos en el tránsito y promoción de la seguridad vial en el ámbito local, regional y nacional.
- 7.2- Aplicación de estrategias de comunicación y mercadeo social orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, víctimas, derechos de usuarios e irrespeto a la Ley de Tránsito.

7.3-Generar una campaña preventiva sobre los efectos secundarios de los medicamentos y su incompatibilidad con la conducción “ médicos por la seguridad vial ”.



cosevi
Seguridad Vial

AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL.

Política N° 8: Incorporación de la sociedad civil, la empresa privada y las instituciones estatales, en la ejecución de acciones integrales orientadas a la prevención de los accidentes de tránsito.

ACCIONES

8.1-Promover el liderazgo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y del Consejo de Seguridad Vial, para la ejecución del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.

- 8.2- Compromiso para que todas las organizaciones involucradas incluyan en sus Planes Anuales, acciones concretas que contribuyan al desarrollo del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.**
- 8.3- Potenciar el trabajo conjunto con el IFAM para que las Municipalidades del país, incluyan en sus Planes Anuales de Trabajo acciones de seguridad vial, para que sean ejecutadas por las Juntas Viales Cantonales en coordinación con el COLOSEVI.**
- 8.4- Elaboración de un plan anual integral de estudio y mejora de los puntos negros y de las vías con más riesgo de accidentes.**

8.5-Promoción y formalización de convenios interinstitucionales, para canalizar los esfuerzos, competencias y recursos articulados para hacer posible la ejecución del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.

8.6- Conformación, reactivación y fortalecimiento de COLOSEVI, en cantones de alto riesgo en accidentes de tránsito, para que intervengan en problemas de seguridad vial de manera transversal.

- 8.7-** Involucramiento del sector privado en acciones de seguridad vial para que las grandes compañías de transporte, preparen su propia estrategia y que la actividad de seguros pueda desarrollar una actitud especial, utilizando la prima del seguro para influenciar en el comportamiento de los conductores.
- 8.8-** Promoción de talleres de capacitación y realimentación dirigidos a miembros de COLOSEVI, promoviendo como parte de los productos, la publicación de una memoria que sirva para documentar dichos procesos de mejora continua.

- 8.9-** Establecimiento de un programa que integre las Patrullas Escolares con las empresas seguras del cantón, con el fin de unir esfuerzos y trabajar en la prevención de accidentes de tránsito.
- 8.10-** Capacitación y acreditación de promotores de seguridad vial en empresas e instituciones con gran flota vehicular.
- 8.11-** Establecimiento de un programa de mantenimiento permanente de las páginas WEB, donde se tenga al público debidamente informado. Además, se presente el material didáctico para que sirva de apoyo en las asignaciones escolares. También se ofrezca los resultados de las investigaciones realizadas para contribuir en los estudios científicos y técnicos en materia de seguridad vial en nivel regional.
- 8.12-** Disposición de un portafolio de proyectos ejecutados, que sirvan como documento de consulta.

AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL.

Política N° 9: Inclusión de la seguridad vial dentro de las actividades de promoción de la salud y prevención de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

ACCIONES

- 9.1- Inclusión del Colegio de Médicos como rectores de la capacitación y recertificación de los profesionales de salud del país (reconocimiento del curso PHTLS para pre-hospitalario y ATLS para los hospitales en especial los servicios de emergencia).

- 9.2- Establecimiento de una base de datos de trauma en el sistema de salud público y privado, la cual tenga obligatoriedad de seguimiento, homogeneidad de variables y con una base nacional donde se concentre la información, para posteriormente crear una Base Nacional de Trauma.**
- 9.3- Coordinación con la Caja Costarricense del Seguro Social - Unidad de Trauma, para la implementación de acciones preventivas dirigidas al niño (a) y el adolescente.**
- 9.4- Producción de material educativo para el primer nivel de atención EB AIS en cantones de riesgo.**
- 9.5- Incorporación del tema de seguridad vial en ferias de salud.**

AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL.

Política N° 10: Fortalecimiento de la atención prehospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas las víctimas de traumatismos.

ACCIONES

10.1- Aplicación del protocolo para la atención de accidentes de tránsito en nivel institucional (atención y prevención de emergencias viales).

- 10.2-** Investigación de la causa de los muertos en escena y de los que fallecen en los hospitales, para determinar donde debe brindarse una atención más expedita, ya sea prehospitalaria u hospitalaria.
- 10.3-** Fortalecimiento de la atención prehospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas las víctimas de traumatismo (aplicación del manejo de víctimas con base en protocolos de PHTLS Y ATLS).
- 10.4-** Fortalecimiento de la capacidad instalada de los hospitales, de tal forma que se mejore los aspectos de valoración primaria y secundaria, los protocolos de transporte y referencia de las víctimas de accidentes de tránsito.
- 10.5-** Mejoramiento de la coordinación y de los tiempos de respuesta en la atención de víctimas por accidentes de tránsito.

AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL.

Política 11: Establecimiento de programas de prevención y tratamiento del alcoholismo y fármaco dependencia como causas potenciadoras de accidentes de tránsito.

ACCIONES

11.1- Realización de campañas dirigidas a personas que vendan o favorezca la ingesta de licor o estupefacientes, a una persona que conduzca un vehículo, así como a menores de edad.

11.2- Inclusión en los programas de rehabilitación sobre el tema de las consecuencias por conducir bajo los efectos del licor o drogas.

AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL

Política 12: Establecimiento de programas de investigación de las causas reales que generan la accidentabilidad.

ACCIONES

- 12.1- Creación de un Centro Nacional de Investigación de Seguridad Vial, con las siguientes funciones:
- A- Impulsar las políticas de seguridad basadas en la consulta de participación del COSEVI.
 - B- Investigación de todos los aspectos de la seguridad vial (actores).

C- Análisis de los datos y estadísticas relacionadas con la seguridad vial y sus respectivas publicaciones.

D- Innovación, integración del sistema de información.

cosevi

Seguridad Vial