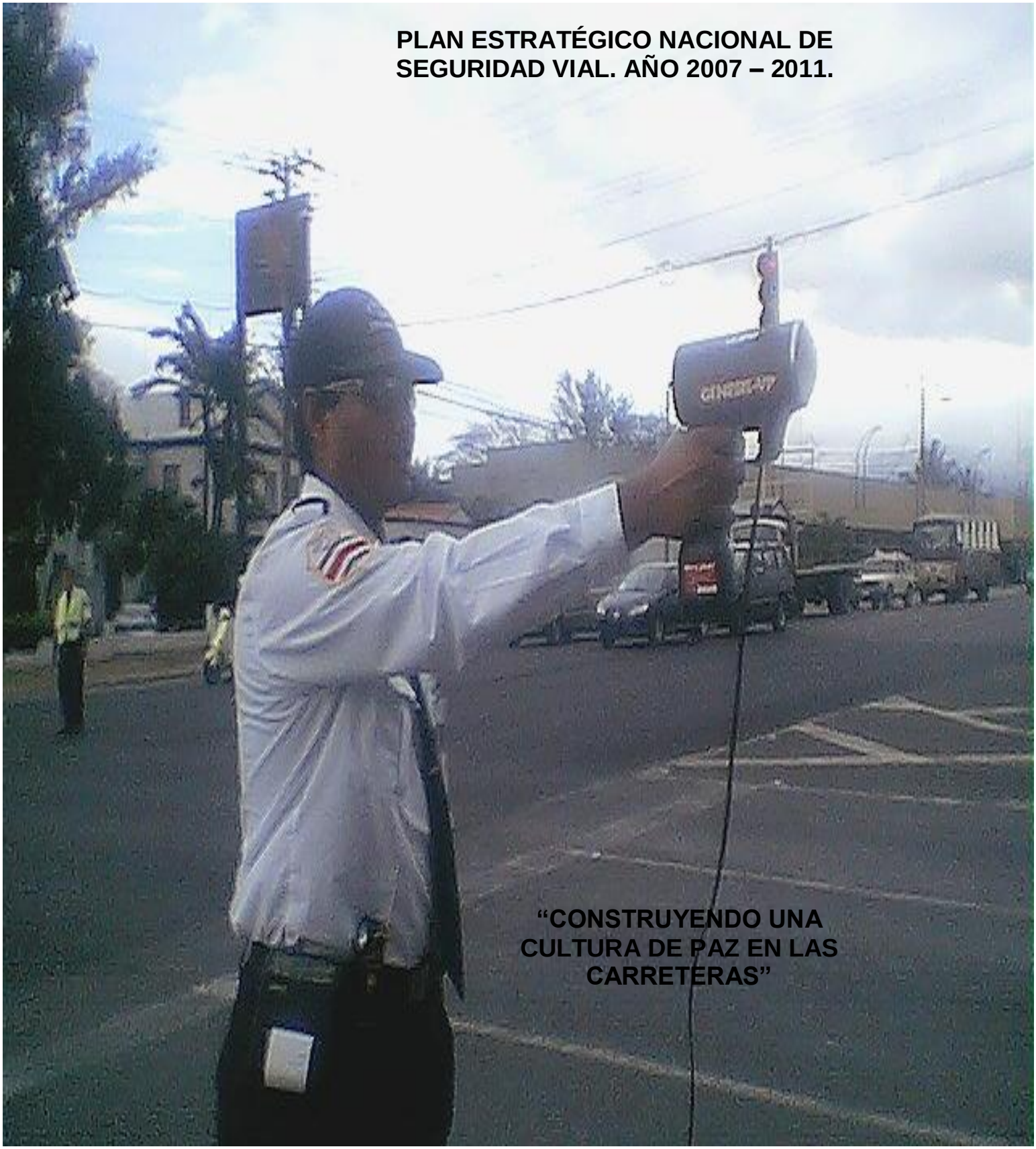


PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. AÑO 2007 – 2011.

“CONSTRUYENDO UNA CULTURA DE PAZ EN LAS CARRETERAS”

INDICE

INTRODUCCION 3
2-OBJETIVO GENERAL.....7
3-OBJETIVOS ESPECIFICOS:.....8
4- PANORAMA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COSTA RICA AL AÑO 2005.....8
5- POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL 14
6- VIGENCIA.....15
7-INDICADORES DE IMPACTO ESPERADO. 16
8- ALCANCE.....17
9- ENTIDADES PARTICIPANTES 17
9.1-ENTIDADES PARTICIPANTES SECTOR PÚBLICO.....17
9.2-ENTIDADES PARTICIPANTES SECTOR PRIVADO 18
10- APOYO INTERNACIONAL 18
11- LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS 19
12- MARCO DE ACCIÓN.....19
12- AREAS DE ENFOQUE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL. 21
12.1- AREA DE ENFOQUE: LEGISLACION.....21
12.2- AREA DE ENFOQUE: CONTROL Y VIGILANCIA.....23
12.3-AREA DE ENFOQUE: ACREDITACION DE CONDUCTORES.....24
12.4- AREA DE ENFOQUE: EDUCACION 26
12.5- AREA DE ENFOQUE: INFRAESTRUCTURA 27
12.6- AREA DE ENFOQUE: PARQUE AUTOMOTOR 28
12.7- AREA DE ENFOQUE: ESTRATEGIAS INTEGRALES DE COMUNICACIÓN EN SEGURIDAD VIAL.....29
12.8- AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL. 30
13- CRONOGRAMA SEGÚN AREA DE ENFOQUE Y POLÍTICA - COSTO.35
14- RESUMEN DE COSTOS POR AREA DE ENFOQUE Y POLÍTICA.....51

INTRODUCCION

En el Plan Nacional de Desarrollo denominado " Jorge Manuel Dengo Obregón " año 2006 - 2010, específicamente establece como una tarea prioritaria "Recuperar la Infraestructura del país para el crecimiento "[1], misma que se ve fortalecida por otras tareas o áreas de acción que están interrelacionadas entre sí y que tienen sustento en el marco de políticas públicas establecidas, las cuales tienen como fin último construir un futuro convocando a todos los habitantes a poner su mayor esfuerzo para hacer de Costa Rica el primer país desarrollado de América Latina.[2]

Conocedores del gran reto que representa para el país lo establecido por el Gobierno de la República, el Consejo de Seguridad Vial pone a su disposición la madurez alcanzada durante sus veintisiete años que le han permitido un alto grado de conocimiento institucional en el desarrollo de Planes y Proyectos de Seguridad Vial; sin embargo pretende incrementar su eficiencia al buscar procesos que integren las voluntades de todos los actores del país, que tienen dentro de sus acciones el trabajar en temas de seguridad vial, con el firme propósito de aplacar el flagelo de los accidentes de tránsito que hoy por hoy constituyen la primera causa de muertes violentas en el país, donde sus víctimas alcanzan edades entre los 20 a 24 años, impactando directamente de igual forma que otros grupos que forman parte de la población económicamente activa, en la economía del país en general.

Es importante dejar constancia que los accidentes de tránsito en Costa Rica se han convertido en un problema de extrema gravedad, el cual debe tratarse e intervenirse diariamente. Se tiene conciencia que el principal factor que debe asumir su responsabilidad es el humano, por lo tanto se propone un "Plan Estratégico de Seguridad Vial" que permita mediante una política pública establecer acciones sistemáticas y racionales, coordinadas con los distintos sectores

[1] Plan Nacional de Desarrollo: " Jorge Manuel Dengo Obregón; 2006 – 2010 ". Gobierno de Costa Rica.
[2] Hacia la Costa Rica Desarrollada del Bicentenario, Programa de Gobierno 2006-2010, P.17

que están involucrados en el tema de seguridad vial y por ende de salud pública.

Los desafíos que afronta el país entorno a ese problema socioeconómico, obliga a mantener programas educativos permanentes que vayan más allá de la prevención, se requiere un esfuerzo conjunto del sector público y privado, que permita establecer estrategias que consoliden una nueva cultura vial, iniciando con la población más joven del país.

Por lo tanto el "Plan Estratégico de Seguridad Vial" 2007-2011 pretende además de preocuparse por la educación vial a temprana edad, contar con criterios accidentodológicos certeros, que lleve al país a una toma de decisiones precisas, con el fin de eficientizar los recursos asignados y tener mejores resultados.

En ese sentido por medio del Plan Nacional de Seguridad Vial implementado entre los años 2000 al 2005, se obtuvieron grandes resultados en materia de seguridad vial, como producto de los esfuerzos en conjunto emprendidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las unidades ejecutoras de proyectos del Consejo de Seguridad Vial, así como por parte de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales involucradas en acciones de seguridad vial y la sociedad civil. De ahí, que Costa Rica en el Informe Mundial Sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito, es tomada en cuenta como uno de los países de avanzada en la prevención de los accidentes de tránsito.

En toda Latinoamérica, sólo Costa Rica y Colombia figuran como los países que han logrado reducir la incidencia de mortalidad producto de los accidentes de tránsito y a nivel centroamericano únicamente nuestra Nación aparece como tal.

Tal reconocimiento se hace basado, entre otros, desde las perspectivas de modificación a las leyes y decretos, como por ejemplo la reforma a la Ley de Tránsito, en la que se hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad para el conductor y todos los pasajeros; la suspensión de la

licencia de conducir a conductores ebrios, los votos de la Sala Constitucional que reafirman la importancia de la protección mediante dispositivos de seguridad para menores de edad cuando viajen en los vehículos, los decretos entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Educación para involucrar a los centros educativos y para implementar la enseñanza de la educación vial desde la edad pre-escolar, y otros orientados al mismo propósito.

Asimismo, se crean mediante Decreto Ejecutivo los Consejos Locales de Seguridad Vial; organismos adscritos a los municipios, mediante los cuales se ejecutan los programas y proyectos de seguridad vial.

Además, se reconoce el reforzamiento de la vigilancia policial y los operativos de control; las campañas para concienciar sobre la importancia de respetar los límites de velocidad, los efectos nocivos de conducir en estado de ebriedad, los riesgos de viajar en temporadas altas como en Semana Santa, la prevención y educación de los peatones para que se comporten correctamente en las vías públicas, y los módulos educativos para la enseñanza en primaria y secundaria.

Otros reconocimientos se dan por la infraestructura que se ha venido desarrollando como puentes peatonales, barandas protectoras, nuevos señalamientos y semaforización. Aunado a esto se mencionan también los datos de las estadísticas sobre accidentes de tránsito del 2005, número de víctimas, seguridad en los trayectos, riesgo entre conductores y peatones, costos financieros y económicos producto de los accidentes, auditorias de caminos e identificación de puntos de más alto riesgo, entre otros.

Por otra parte, se obtuvo un reconocimiento internacional por parte del instituto IRTE (Institute of Road Traffic Education), extendiéndole al COSEVI un premio por la campaña informativa “Por Amor Use el Cinturón”. Dicho reconocimiento fue dado en la ciudad de Nueva Delhi, India.

Esa campaña fue formulada a raíz del incremento de muertes por el no uso de este dispositivo de seguridad, sin embargo al promulgarse de nuevo la ley de obligatoriedad del uso del cinturón, éstas disminuyeron en gran proporción.

"Por Amor Use el Cinturón", es una campaña que se ha posicionado tan profundo en nuestra sociedad, que el uso del dispositivo aumentó de un 20% que lo utilizaban al 80% de los conductores, incrementado así la seguridad de los pasajeros que viajan dentro de un vehículo.

En general la política incluida en el Plan Nacional de Desarrollo 2002 - 2006 y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2001 – 2005, de reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito se alcanzó en forma satisfactoria, en donde se tenía programado en un período de cinco años reducirla a un 18.00, no obstante, dado los esfuerzos integrales y al liderazgo del Consejo de Seguridad Vial en esta materia, se alcanzó una reducción en la tasa de 18.74 por 100 mil habitantes.

Como una forma de fortalecer las acciones y proyectos de seguridad vial logrados con la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial anterior y para garantizar el buen éxito de las acciones estratégicas que se proponen en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 **"Jorge Manuel Dengo Obregón"**, el Presidente de la República; Dr. Oscar Arias Sánchez firma un contrato con la señora Ministra Rectora del Ministerio de Obras Públicas y de Transportes; Licda. Karla González Carvajal denominado **"Contrato con la Ciudadanía"** para el período 2007-2010, cumpliendo con el mandato constitucional en su artículo 11, referente al principio de transparencia y rendición de cuentas. Con lo anterior se garantiza el apoyo del Gobierno para coadyuvar a construir una cultura de paz en las carreteras.

Asimismo, es importante señalar que el proceso de formulación de dicho plan, inició con una convocatoria por parte de la señora Ministra de Transportes – Dirección

Ejecutiva del COSEVI, a las diferentes instituciones estatales involucradas para la determinación de los grandes lineamientos del plan (Junio 2006).

Aunado a lo anterior, se realizó un proceso de revisión e incorporación de recomendaciones remitidas por esas instituciones (envío del documento a diferentes instituciones, directores entre otros).

VISIÓN - MISIÓN

Con base en los antecedentes señalados y en espera de una respuesta con mayor compromiso por parte de todos los actores, se plantea una visión y misión para el Plan Estratégico Nacional 2007-2011 que propone:

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.

Con estos enunciados se presenta un objetivo general que tendrá un seguimiento anual, en lo que se refiere al cumplimiento de las actuaciones y proyectos diseñados, así como un indicador general que permitirá el seguimiento, control y evaluación de la evolución del Plan mediante el análisis comparativo de lo planeado con el resultado real alcanzado en el año 2011 y que dice:

2-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 ”.

También se diseñaron objetivos de gestión complementarios que contribuyan a la verificación de acciones, objetivos de carácter socioeconómicos, por ser un problema multicausal que afecta diferentes exterioridades de la sociedad:

3-OBJETIVOS ESPECIFICOS:

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.

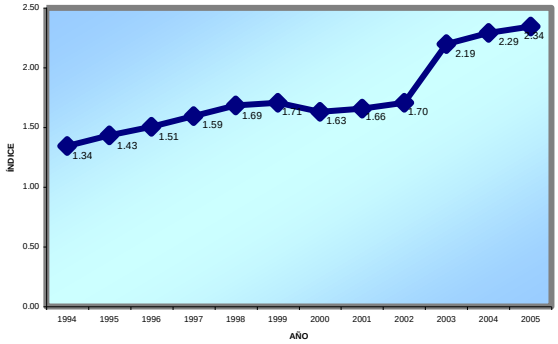
4- PANORAMA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COSTA RICA AL AÑO 2005.

La siguiente síntesis pretende dar una visión integral de los accidentes de tránsito por medio de los indicadores creados a partir de la información generada por la Dirección General de Policía de Tránsito, el Instituto Nacional de Estadística y Censos, el Organismo de Investigación Judicial y la Cruz Roja Costarricense.

El movimiento de la flota vehicular a través de los años ha mostrado ser consistente con un crecimiento sostenido durante los últimos doce años (gráfico 1) modificando la densidad de vehículos por kilómetro de carretera existente, por lo que actualmente la exposición al riesgo de un accidente producto de la iteración de estos con la población de habitantes es mucho mayor.

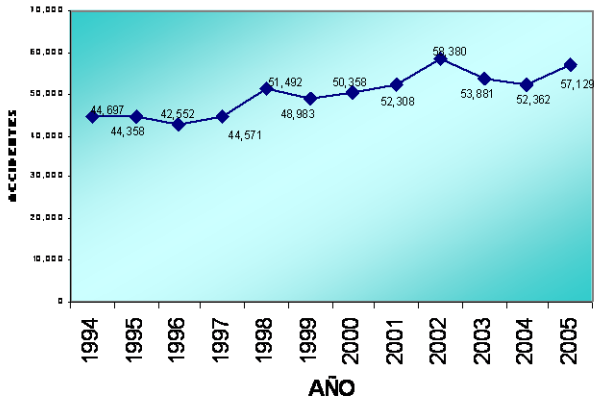
Es de esperar entonces, que si no se toman las medidas preventivas adecuadas los accidentes de tránsito sean más frecuentes.

GRÁFICO 1
INDICE DE MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS X 10 HABITANTES).
COSTA RICA 1994-2005



Al revisar el caso en Costa Rica en cuanto a los accidentes (gráfico 2) se observa una evolución sostenida de crecimiento; inclusive el año 2005 dibuja un repunte en la magnitud de éstos.

Gráfico 2
SERIE HISTORICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.
COSTA RICA 1994-2005

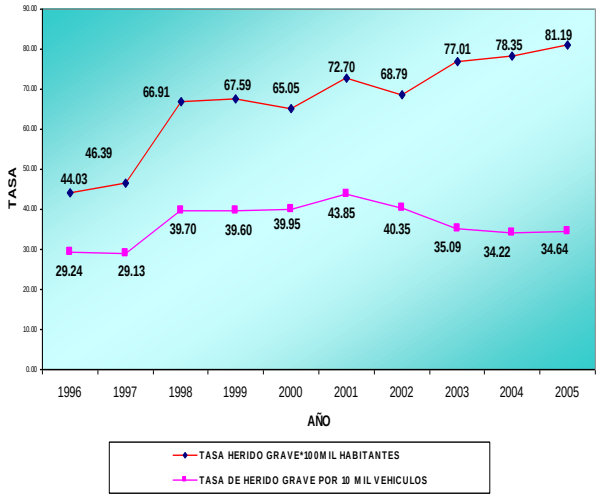


Producto de los accidentes de tránsito las personas se han venido lesionando y dentro de estas lesiones las de mayor consecuencia son las graves o fatales.

Lamentablemente en la década recién pasada cada vez más habitantes resultaron con heridas graves en nuestro país. Los últimos tres años la cantidad de heridos graves por habitante se incremento en un 15.82% respecto al 2002.

Cuando se revisa la relación heridos graves vehículo el comportamiento es similar al de herido grave - habitantes hasta el año 2001, posteriormente se inicia un descenso en la primera, producto del crecimiento exponencial de la flota vehicular.

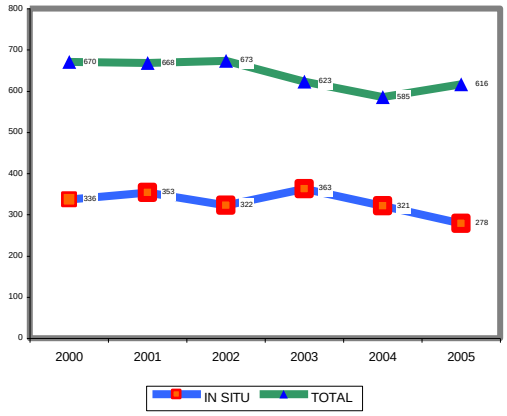
GRÁFICO 3
TASAS DE HERIDOS GRAVES POR 100 MIL HABITANTES Y POR 10 MIL VEHICULOS. COSTA RICA 1996-2005



La otra categoría a considerar es la mortalidad, su comportamiento se describe en dos características diferentes, la mortalidad en el sitio y la mortalidad total.

Costa Rica es un país donde este tipo de mortalidad constituye la primera causa de muerte violenta, es por ello que se convierte en un indicador clave de las acciones desarrolladas hasta el momento. Un recuento histórico de la mortalidad en el sitio mediante el gráfico 4 muestra como ésta, ha decrecido los últimos cuatro años alcanzando inclusive valores inferiores al 50% momento de la mortalidad total. No obstante al revisar la mortalidad total, se encuentra un país cuya intervención logró cambios importantes en la disminución de la cantidad de muertes, pero que ha bajado la guardia según evidencian las 616 muertes del año 2005.

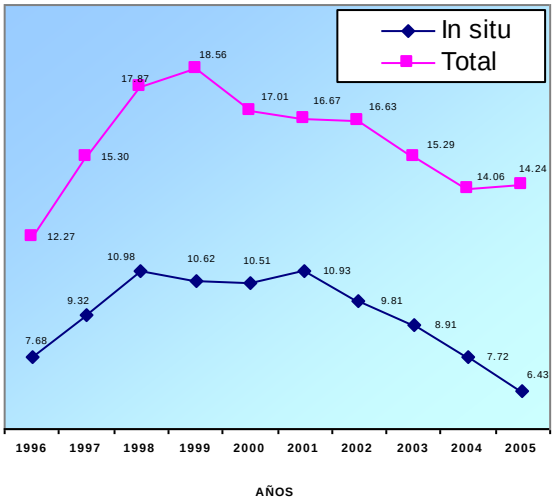
GRÁFICO 4
COSTA RICA: MUERTES TOTALES Y EN EL SITIO POR ACCIDENTES DE TRANSITO . PERIODO 2000-2005



A pesar de que los valores absolutos son contundentes, no se debe olvidar que se asocian a una población, por lo que se debe considerar en el análisis por medio de las tasas de mortalidad total y en el sitio.

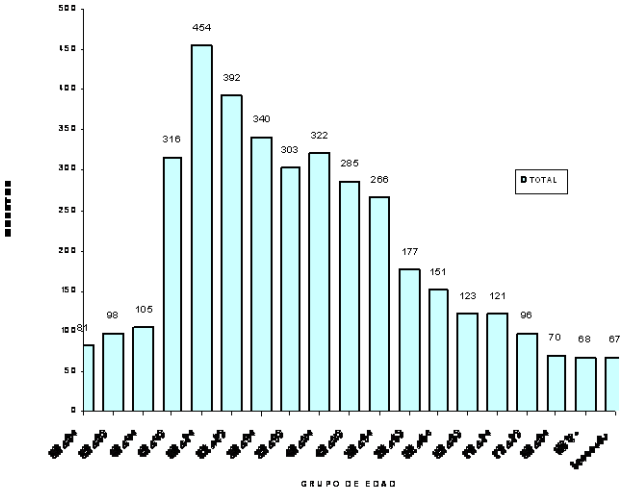
El gráfico 5 dibuja para la mortalidad total un sostenimiento en la disminución de la tasa, cada vez menos habitantes fallecieron por cada 100 mil habitantes en los cuatro años anteriores al 2005, sin embargo, la tendencia se quebró el último año para la alarma en la revisión de las acciones.

GRÁFICO 5
TASA DE MORTALIDAD TOTAL Y EN SITIO POR 100 MIL HABITANTES. COSTA RICA 1996-2005



Fuente: INEC. Central de Comunicaciones de DGT

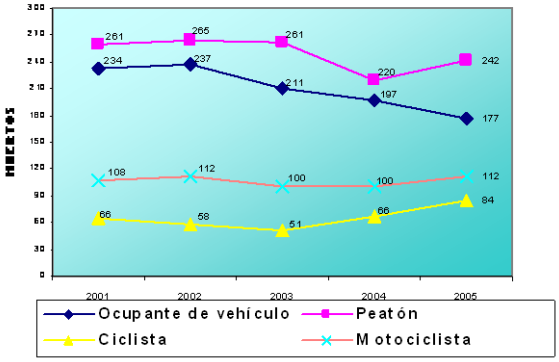
GRÁFICO 6
MUERTES TOTALES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN GRUPO DE EDAD.
PERIODO ACUMULADO. COSTA RICA 2000-2005



Las características de la mortalidad presentada evidencian que hay una relación fuerte entre edad y muerte por accidente tránsito (gráfico 6). Los habitantes de nuestro país fallecen en mayor cuantía a partir de los 15 años alcanzando su pico entre lo 20 a 24 años, posteriormente conforme aumenta la edad disminuye la incidencia, golpeando principalmente la población económicamente activa.

Con respecto al tipo de usuario (gráfico7), existe un posicionamiento de los peatones como principal fallecido a través de los años, a pesar de que el año 2004 decreció el número de víctimas, no alcanzó, para abandonar la primera posición.

GRÁFICO 7
MUERTOS TOTALES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPO DE USUARIO. COSTA RICA 2000-2005

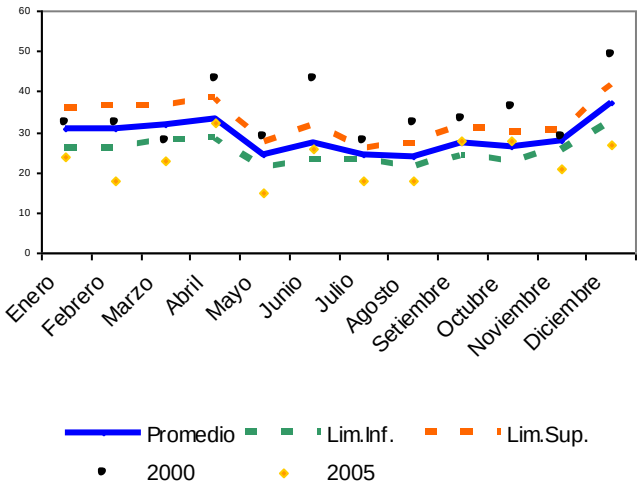


Otros como los ocupantes de vehículos, segundo en importancia, tienen cifras muy superiores a usuarios como los motociclistas y ciclistas quienes para el último año (2005) mostraron un crecimiento en la cantidad de muertes.

Otro elemento importante para caracterizar los accidentes es el comportamiento en el tiempo segregado a meses y días. Para tal efecto, se utilizó un canal endémico (gráfico 8) el cual registra las desviaciones alrededor de un promedio de los registros de la serie de años.

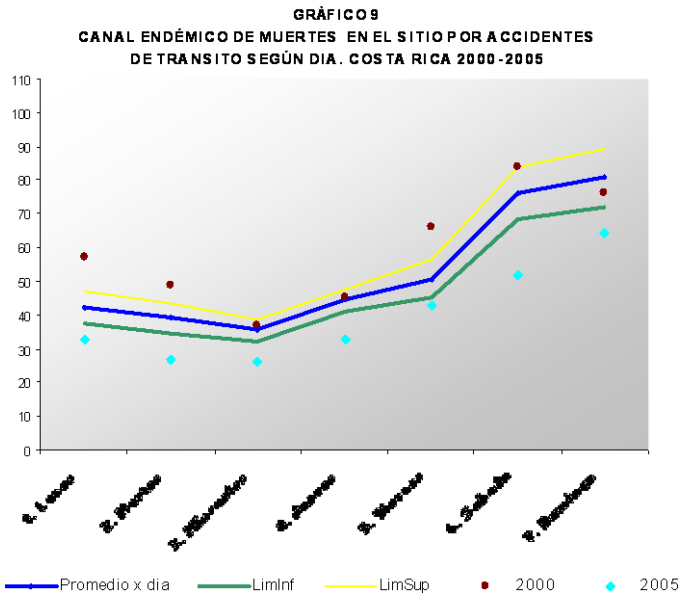
Al comparar el año 2000 con el año 2005, en la variable mes, el año 2000 registró magnitudes de la mortalidad en el sitio muy superiores al promedio en los meses de abril, junio, agosto, septiembre, octubre y diciembre. Posteriormente éste año se implementan acciones para disminuir la mortalidad en carreteras y los logros se evidencian al registrar en cada mes magnitudes inferiores al promedio histórico para el año 2005, así como una modificación en el patrón de los meses de mayor incidencia, ahora enero, marzo, septiembre, octubre y diciembre.

GRÁFICO 8
CANAL ENDÉMICO DE MUERTES EN EL SITIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN MES Y AÑO. COSTA RICA 2000-2005



Cuando la variable es día el problema se concentró durante el año 2000 los lunes, martes, viernes y sábado con registros de muertes muy por encima del límite superior esperado. Sin embargo al compararlo con el año 2005 se muestra una concordancia con lo sucedido en la variable mes: la cantidad de muertes cada día de la semana se ubican en el límite inferior.

El patrón de días problemáticos no se modifico pero si su magnitud, demostrando que se hicieron bien las cosas.



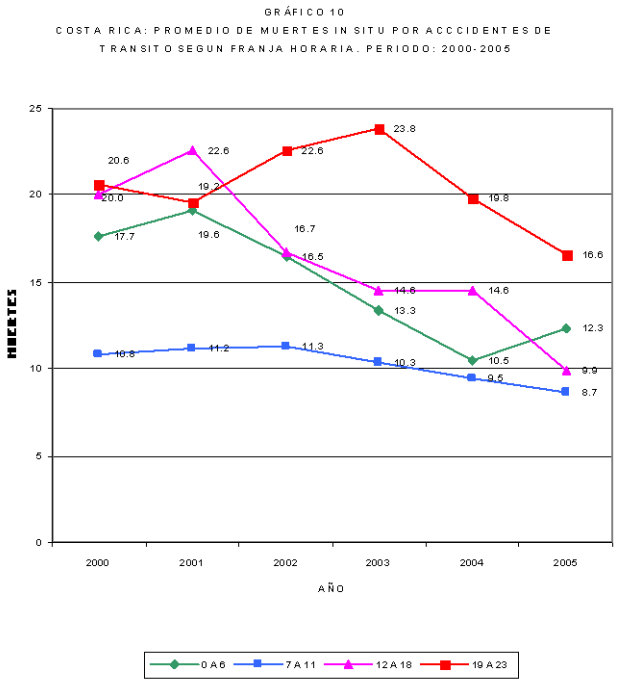
La tarde (12 a 18) agrupa la segunda cantidad en importancia de muertes, mejorando su condición producto de un decrecimiento en sus registros hasta el año 2005.

No menos importante son los horarios de la madrugada donde las acciones lograron el decrecimiento más vertiginoso de las cuatro franjas de horario, no obstante el año 2005 prendió la alerta producto de un crecimiento del porcentaje histórico.

Finalmente la hora analizada en franjas horarias, es utilizada para determinar la tendencia de cada una de éstas a través de los años. En el gráfico 810 se dibujan 4 franjas horarias a saber: de 0 a 6, 7 a 11, 12 a 18, 19 a 23.

La relación entre los horarios establecidos a través de los años, ubica la noche (19 a 23) como la zona de mayor incidencia de muertes no obstante se observó una tendencia decreciente con magnitudes inferiores sostenidas en ésta para los años 2003 al 2004.

Una caracterización global de la problemática indicada por los números es la siguiente: a pesar de los indicadores bajos en la mortalidad por habitante, seguimos teniendo problemas en la magnitud de los accidentes, los heridos graves y muertes, donde los jóvenes son los más siniestrados. Además, se deben controlar las tardes y noches en un patrón de mortalidad por día correspondiente a lunes, viernes, sábado y domingo siendo más agresivos los meses de abril, julio, septiembre, octubre y diciembre.



5- POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

Tomando como base las cinco áreas de acción del Gobierno de Costa Rica se desprenden las políticas que dan sustento al Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, que tienen como principal lineamientos la concentración de actores tanto públicos como privados, con el fin de generar acciones de una manera integral y coordinada, sin dejar de lado la segmentación para facilitar el liderazgo de proyectos integrados. Se presentan a continuación las siguientes políticas:

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.

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.

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.

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.

Para la alineación de los objetivos y metas en el caso del COSEVI, se establece una estrategia a mediano plazo, debido a la magnitud y amplitud del problema que representan los accidentes de tránsito, estableciendo un indicador que fijará el curso concreto de acción y servirá de herramienta fehaciente para evaluar si la estrategia fijada es óptima para lograr el objetivo final a saber:

6- 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).

7-INDICADORES DE IMPACTO ESPERADO.

Para la determinación de un 19% en la reducción de tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes, se revisó la información histórica de esa tasa, observándose que el comportamiento de ésta para períodos de 6 años ha sido decreciente en dos períodos y creciente en uno de ellos. Utilizando un pronóstico para determinar el valor de la tasa de mortalidad para el período que comprende 2006 – 2011 (cinco años), se obtuvieron valores que tienden a la constante, por ese motivo se tomó como medida de acercamiento el menor valor en reducción según los puntos alcanzados por las tasas entre 3 períodos de 6 años.

Con base en lo anterior, se estableció que una reducción alcanzable en la tasa de mortalidad, de seguirse trabajando con la intensidad y recursos presupuestarios adecuados de los 4 años primeros del Plan Nacional es de un 19% con base en la tasa del 2005 (14.24).

Se contempla la revisión y evaluación de las acciones proyectadas y de los indicadores de impacto anualmente programados de la siguiente manera:

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%.

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 de 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 misma de un 4%.

El Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial se ordena en ocho áreas de enfoque, según las prioridades dadas, estableciendo una metodología que sirva a los diferentes actores como marco de referencia, de todas las acciones que contribuyan a la disminución de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito.

Además, las áreas de enfoque son resultado del gran número de desafíos que se han venido presentando, como parte del quehacer nacional en materia de seguridad vial:

8- ALCANCE

El alcance del plan está en función al establecimiento de lineamientos coherentes en el ámbito nacional de las políticas, estrategias, programas y proyectos a seguir, por parte de los actores sociales, tendientes al fortalecimiento de una nueva cultura de paz en las carreteras.

9- ENTIDADES PARTICIPANTES

Se han congregado los actores en dos grupos que son los responsables de la planificación de acciones estratégicas de seguridad vial en sus entidades tanto públicas como privadas, con base a las ocho áreas de enfoque, que contribuyan a la disminución de accidentes de tránsito, entre las cuales se nombran:

9.1-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.
- Universidades Públicas.
- Patronato Nacional de la Infancia.
- Instituto Nacional de Aprendizaje.
- Ministerio de Seguridad Pública.
- Incofer.
- Instituto Mixto de Ayuda Social.
- Poder Judicial.
- Comisión Nacional de Emergencias.
- Ministerio de Planificación y Política Económica.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.

9.2-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.

10- APOYO INTERNACIONAL

Asimismo, se rescata la importancia de contar con la ayuda internacional que han brindado al país grandes aportes y han venido a contribuir en la toma de decisiones, para la modernización del sistema de tránsito costarricense, mediante la transferencia de conocimientos y tecnologías que han revolucionado el accionar nacional, con la aplicación de modelos de actuación efectivos que coadyuvaron al logro de los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2001-2005, por lo que se espera la apertura de nuevas negociaciones con organizaciones internacionales inspirados en la quinta acción del Gobierno de la República que se expresa en el Plan de Gobierno como “Política exterior” y que viene a complementar el apoyo a la recuperación de la infraestructura, con miras a favorecer el aspecto socioeconómico del país.

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.

11- 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.

12- 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 mil 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. Esta comisión tendrá 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.

12- AREAS DE ENFOQUE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

12.1- AREA DE ENFOQUE: LEGISLACION

Se busca con una legislación adecuada sancionar aquellas personas que irrespeten la ley y que su imprudencia sea castigada de manera drástica.

Además, de las sanciones económicas se persiguen otras medidas conexas como: tener una acreditación de conductores por puntos que se aplicará cuando se produce una agresión notable a la seguridad vial.

Política Nº 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 Nº 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 Nº 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 desjudilización 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 obligatorios en todos los vehículos.

1.14- 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 peligros.

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

12.2- AREA DE ENFOQUE: CONTROL Y VIGILANCIA

Exigir el fiel cumplimiento de las normas por parte de los usuarios para garantizar

una conducta vial responsable. Velar por un comportamiento vial basado en valores tales como tolerancia, respeto, solidaridad, responsabilidad, que se traduzca en un futuro en la reducción de accidentes y víctimas en las carreteras del país y sus consecuencias.

Política Nº 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 de la siguiente manera:

Control de Autobuses	8.547
Control de Alcohol y otras drogas psicotrópicos.	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	12.821
TOTAL	**85.777**

2.3- Capacitación a los oficiales de Tránsito para que puedan determinar 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.

12.3-AREA DE ENFOQUE: ACREDITACION DE CONDUCTORES

Es necesaria la planificación y desarrollo de acciones de formación vial enfocadas a garantizar la adquisición, perfeccionamiento y reaprendizaje de habilidades y conocimientos teóricos – prácticos requeridos para una conducta vial segura.

POLITICA Nº 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 continúo 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.

12.4- AREA DE ENFOQUE: EDUCACION

Esta área de enfoque se conceptualiza como un proceso continuado basado en valores y actitudes, generando comportamientos y capacidades que garanticen la seguridad vial y la progresiva reducción de accidentes de tránsito.

Política Nº 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.

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 la 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 Emergencias, 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 .

12.5- AREA DE ENFOQUE: INFRAESTRUCTURA

Esta área busca el desarrollo de actuaciones dirigidas a la creación de nuevos acondicionamientos para la infraestructura, con el objeto de poner a disposición de los usuarios (as) de una red vial cada vez más segura, considerando en todo momento la diferenciación de usuarios, dicho de otra manera: carreteras con rostro humano. Además, se desea fortalecer los programas dirigidos a implementar las auditorias de seguridad vial.

POLITICA Nº 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 auditorias 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.

12.6- AREA DE ENFOQUE: PARQUE AUTOMOTOR

Esta área de enfoque va dirigida a mejorar la flota vehicular para que cuente con los dispositivos necesarios y garantice la seguridad del conductor, así como de los

pasajeros y que a la vez se logre favorecer el medio ambiente.

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 importadores de vehículos, de tal forma que 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.

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

Las acciones enmarcadas en este apartado pretenden divulgar información relacionada con la seguridad vial y concienciar a los diferentes usuarios/usuarias sobre la problemática de la accidentabilidad y sobre aspectos concretos de la misma, de cara a prevenir accidentes de tránsito.

POLITICA Nº 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 contra los efectos secundarios de los medicamentos y su incompatibilidad con la conducción (médicos por la seguridad vial).

12.8- AREA DE ENFOQUE: PROMOCION INTERINSTITUCIONAL.

Se necesita que sea un Plan Integrado, donde se traten los tres componentes de la seguridad vial: la vía y su entorno, el vehículo y el usuario. El contar con una política pública multidisciplinaria, aportando los involucrados sus experiencias individuales, será la clave de éxito de este Plan que contiene objetivos cuantificados y ambiciosos y que conjuntamente con los indicadores de seguridad vial constituyen la esencia para llevar paz a las carreteras y por ende a los hogares costarricenses.

Política Nº 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 en la materia de seguridad vial, 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 continúa.

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.

Política Nº 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.

El COSEVI se compromete a impulsar la coordinación y seguimiento permanente, sobre las acciones que deben perseguir las instituciones que tienen la responsabilidad de velar por mejorar la calidad de vida de los costarricenses, para ello se presentan las siguientes acciones:

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- hospitalarios 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 – Unidades de Trauma, para la

implementación de acciones preventivas dirigidas al niño (a) y adolescente.

9.4- Producción de material educativo para que sean implementados por los grupos de atención primaria (ATAP), pertenecientes a los EBAIS.

9.5- Incorporación del tema de seguridad vial en ferias de salud.

Política Nº 10: Fortalecimiento de la atención prehospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas las víctimas de traumatismos.

El Plan Nacional de Desarrollo **"Jorge Manuel Dengo Obregón"** está diseñado bajo el esquema sectorial, legitimándolo en los Decretos Nº 33.151-MP del 18 de mayo de 2006 y Nº 33.178-MP del 14 de junio de 2006 y tiene como propósito mejorar la coordinación de las diferentes instituciones que componen el sector público.

El COSEVI conocedor que el problema de los accidentes de tránsito es multicausal y multifactorial ha venido trabajando conjuntamente con otras instituciones, que amparadas en la política pública social y productiva especialmente, tienen que dirigir esfuerzos para mejorar la calidad de vida de los habitantes del país. En este sentido se dejaron establecidas las siguientes políticas que están direccionadas a la coordinación de esfuerzos que contribuyan a cumplir las acciones contempladas en los Objetivos de Desarrollo del Milenio:

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 se debe brindar 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 a 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.

La política social que impulsa el Gobierno está orientada a "recuperar el vigor y la efectividad con que se definieron durante muchas décadas las mismas, para convertirlas de nuevo en un instrumento para la expansión de oportunidades de todas las personas"[3], para ello es necesario luchar con tantos enemigos ocultos que asechan a la sociedad constantemente como son las drogas, especialmente el alcohol, el cual se ha convertido en la segunda causa de muertes "in situ" por accidentes de tránsito, de ahí que en el Plan Estratégico de Seguridad Vial se proponga una política dirigida a la prevención de dicho mal.

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.

[3] Plan Nacional de Desarrollo "Jorge Manuel Dengo Obregón" 2006-2010.

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

En Costa Rica cada vez la problemática de los accidentes de tránsito se vuelve más caótica, si bien es cierto se ha trabajado en la implementación de acciones que han resultado beneficiosas; se debe investigar en países con alta complejidad y que han puesto en práctica ideas innovadoras para minimizar el número de accidentes de tránsito y sus consecuencias, por lo tanto se requiere crear las condiciones necesarias para realizar una investigación científica que permita ofrecer asistencia técnica para que las soluciones que se programen resulten eficientes.

ACCIONES

12.1- Fortalecimiento del Área de Investigación en seguridad vial de la Dirección de Proyectos para que pueda:

A- Impulsar las políticas de seguridad basadas en la consulta de participación del COSEVI.

B- Investigar todos los aspectos de la seguridad vial (actores).

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

D- Innovar e integrar el sistema de información.

13- CRONOGRAMA SEGÚN AREA DE ENFOQUE Y POLÍTICA - COSTO

A continuación se presenta el siguiente cronograma de las acciones a ejecutar dentro de los cinco años de vigencia del Plan Nacional de Seguridad Vial:

14- RESUMEN DE COSTOS POR AREA DE ENFOQUE Y POLÍTICA

AREA DE ENFOQUE Y POLITICA	MONTO
LEGISLACION	
Nº 1- REVISION Y MODERNIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE ATINENTE A LA SEGURIDAD VIAL.	
Compuesta por 3 acciones y 7 subacciones	11,000,000.00
CONTROL Y VIGILANCIA DE TRANSITO.	
Nº 2- IDENTIFICACIÓN Y ATENCIÓN DE TRAMOS DE CARRETERA DE ALTO RIESGO EN OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO (PUNTOS NEGROS), PARA FORTALECER EL CONTROL Y VIGILANCIA POR MEDIO DE LA PROGRAMACIÓN DE PLANES DE INTERVENCIÓN.	
Conformada por 5 acciones	8,592,056,750.00
ACREDITACION DE CONDUCTORES	
Nº 3- MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES.	
Conformada por 13 acciones	1,070,000,000.00
EDUCACION	
Nº 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.	
Conformada por 12 acciones	679,500,000.00
INFRAESTRUCTURA	
Nº 5- INCORPORACIÓN DE LOS COMPONENTES DE SEGURIDAD VIAL EN TODOS LOS PROYECTOS DE RECUPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS CARRETERAS.	
Conformada por 9 acciones	7,818,952,683.00
PARQUE AUTOMOTOR	
Nº 6- FISCALIZACIÓN DEL CONTROL TECNICO DEL PARQUE AUTOMOTOR.	
Conformada por 6 acciones	220,000,000.00
ESTRATEGIAS INTEGRALES DE COMUNICACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	
Nº 7- FORMULACIÓN Y DESARROLLO DE ESTRATEGIAS INTEGRALES DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL EN EL AMBITO LOCAL, REGIONAL Y NACIONAL.	
Conformada por 3 acciones	11,250,000,000.00
PROMOCION INTERINSTITUCIONAL.	
Nº 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.	
Conformada por 12 acciones	5,721,500,000.00
Nº 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.	
Conformada por 5 acciones	362,000,000.00
Nº 10- FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y HOSPITALARIA, ASÍ COMO LOS SERVICIOS DE REHABILITACIÓN PARA TODAS LAS VÍCTIMAS DE TRAUMATISMOS.	
Conformada por 5 acciones	1,755,000,000.00
Nº 11- ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS DE PREVENCIÓN Y TRATAMIENTO DEL ALCOHOLISMO Y FARMACO DEPENDENCIA COMO CAUSAS POTENCIADORAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	
Conformada por 2 acciones	60,000,000.00
Nº 12- ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN DE LAS CUASAS REALES QUE GENERAN LA ACCIDENTABILIDAD.	
Conformada por 1 acciones	3,000,000,000.00
TOTAL	**₡40,540,009,433.00**