



# Polonia

## Una nación que

## trabaja para la seguridad vial

En el mes de mayo de 2004 Polonia pasó a formar parte de la Unión Europea, lo cual dio mayor impulso a un objetivo que venía de años atrás: reducir el número de muertos por accidentes de tránsito un 50% en una década. Polonia asumió este desafío y en el año 2005 el Consejo de Ministerios aceptó el nuevo programa GAMBIT 2005 (Programa de Investigación para el Mejoramiento de la Seguridad Vial) para los años 2005-2007-2013.

### Diagnóstico

El seguimiento estadístico de los últimos cinco años en Polonia mostró una estabilización en el número de accidentes fatales en el tránsito lo que significó el reconocimiento de que las medidas de seguridad vial implementadas necesitaban ser intensificadas y se debían introducir algunas nuevas, más efectivas.

### Últimos cinco años:

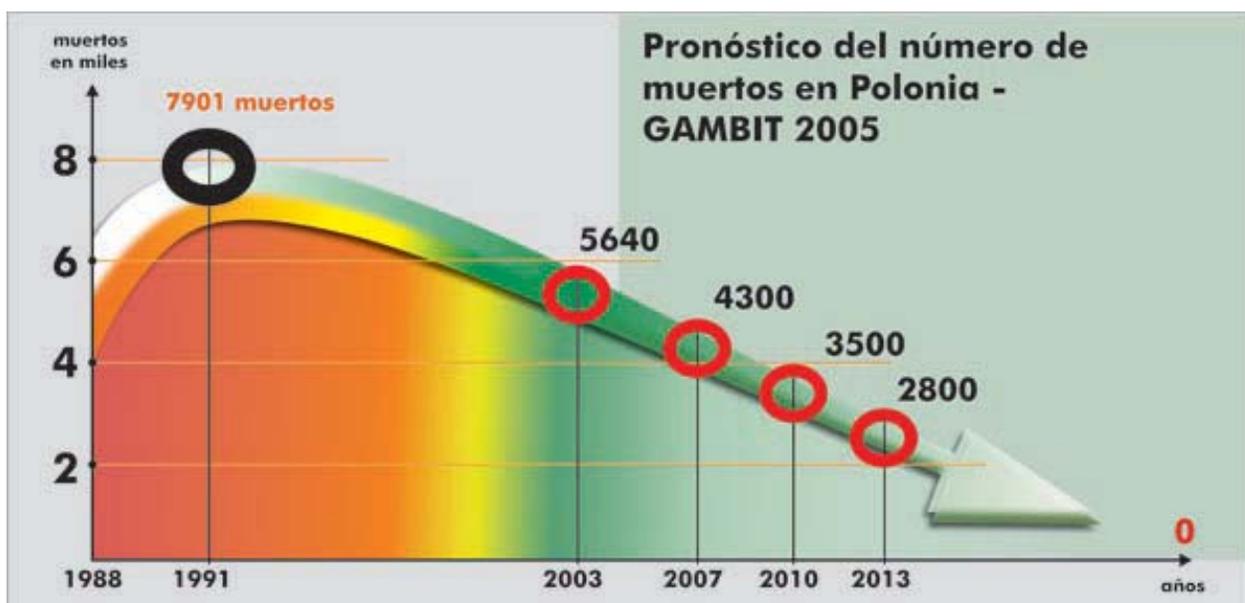
- 29.000 personas murieron en accidentes de tránsito, unas 5.800 por año.
- 35.000 resultaron heridas, a razón de 67.000 por año.

### Dentro del mismo período:

- la población del país se redujo un 0.1%
- el número de vehículos registrados creció el 20%
- el total de kilómetros recorridos subió un 36%

### En el año 2003 los indicadores de seguridad vial básica en Polonia indicaban:

- 147 muertos por cada millón de habitantes
- 350 muertos cada millón de vehículos circulantes
- 31,6 muertos cada billón de kilómetros recorridos.



## Visión cero en Polonia

**Objetivo estratégico:** Reducir un 50% el número de muertos en comparación con el año 2003, alcanzando no más de 2800 muertos en el año 2013. Para lograrlo se han planteado 5 objetivos generales:

### 1º Crear las bases para un desarrollo efectivo y a largo plazo de las acciones de seguridad vial

El mejoramiento de las bases legales, organizacionales y financieras del sistema resulta la condición básica para la implementación de acciones exitosas. En esto juegan un rol esencial las autoridades centrales de la nación. **La coordinación de los esfuerzos de las autoridades responsables, y los sectores empresariales y sociales involucrados en acciones así como el cálculo realista del presupuesto necesario para éstas y las fuentes de financiamiento**, aseguran la realización de lo planificado.

### 2º Mejorar el comportamiento seguro de los usuarios de la vía pública.

La investigación local muestra que el 45% de los conductores exceden los límites de velocidad, sólo el 72 % de los conductores y pasajeros sentados en los asientos delanteros usan el cinturón de seguridad, y menos lo usan en el asiento trasero. Al menos en el 12% de los accidentes con muertos, las víctimas estaban bajo la influencia del alcohol.

Un cambio en los comportamientos de riesgo puede lograrse a través de una educación multidireccional, acciones de **controles eficaces y sanciones, en especial, en los temas de velocidad, uso del cinturón de seguridad, consumo de alcohol y drogas** de similar efecto y mejoramiento de la ingeniería.

### 3º Protección de peatones, niños y ciclistas.

Los usuarios más vulnerables constituyen en Polonia el 46% de las víctimas fatales.

Además de las disposiciones legales de apoyo a los más vulnerables, el mejoramiento de la educación



y la comunicación con la sociedad para aumentar los comportamientos seguros y la intensificación de medidas de control y sanciones para estimular la protección de los más vulnerables son medidas esenciales para lograr una disminución de estas víctimas.

### 4º Desarrollo y mantenimiento de una infraestructura vial segura

Reformular la red vial para lograr una apropiada jerarquización de los caminos y un incremento de la calidad en la superficie, diseño y señalización resultan actividades prioritarias para revertir los índices de mortalidad.

### 5º Disminuir la severidad y las consecuencias de los accidentes de tránsito.

El indicador de severidad de los accidentes de tránsito en Polonia ( 12.1 muertes cada 100 accidentes) es uno de los más altos de Europa. El 70% de las víctimas mueren en el momento y lugar del accidente y el 30% restante fallecen dentro de los 30 días después como resultado de las heridas sufridas.

En este sentido se necesita **el mejoramiento de las acciones de rescate**, reduciendo el tiempo para comunicar el accidente, el tiempo de viaje hacia el lugar del hecho y el traslado de los heridos hacia las unidades de emergencia hospitalaria, las cuales deben mejorarse así como difundirse las acciones de RCP(Resucitación cardiopulmonar) y asistencia al accidentado.

