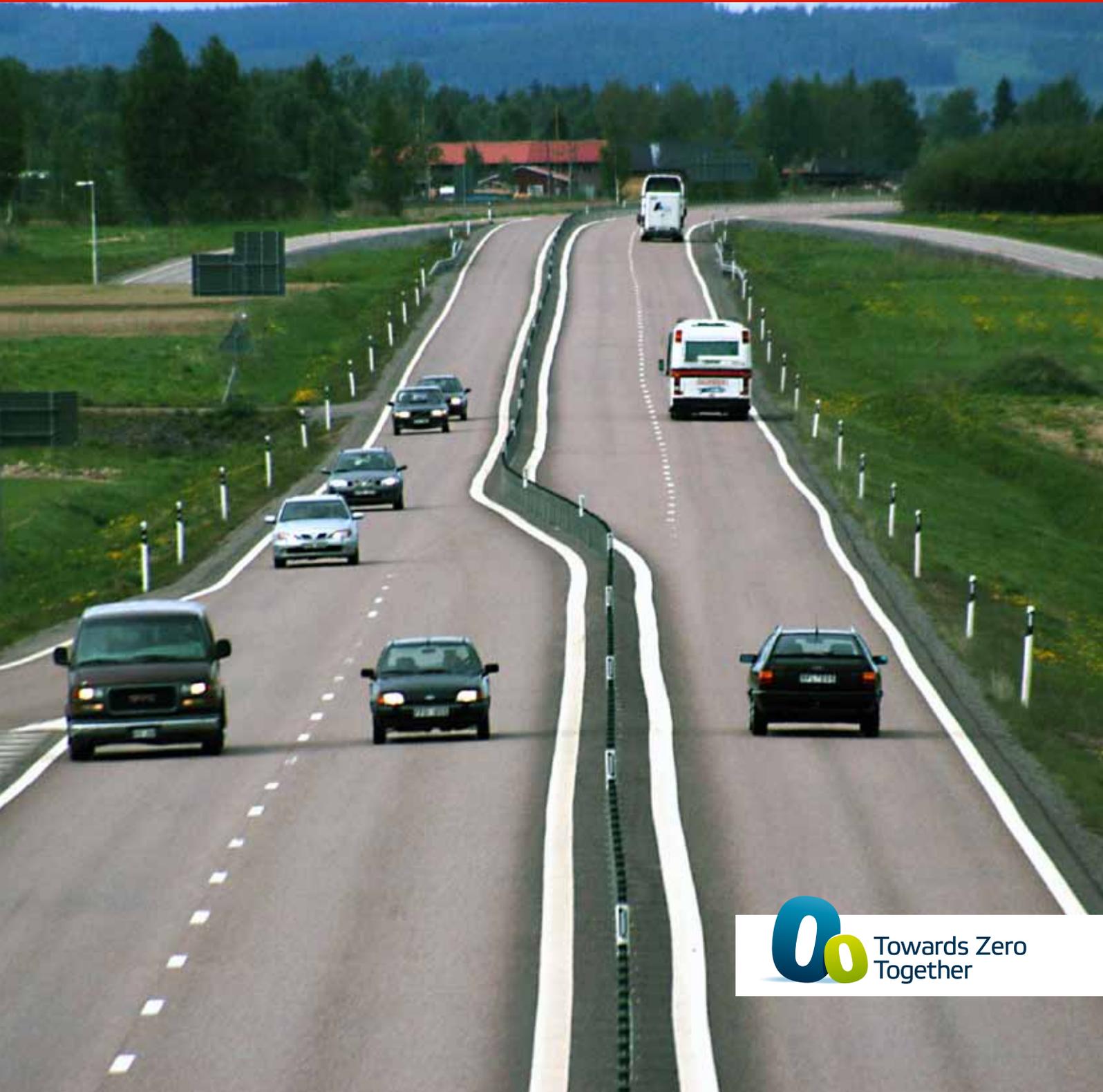
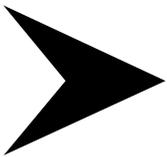


SEGURIDAD VIAL

La Visión Cero en camino





La Visión Cero

es la idea de un futuro en que nadie muera ni sufra lesiones para toda la vida en las carreteras.

La Visión Cero

también sirve como base para el trabajo de seguridad vial que se lleva a cabo en Suecia, lo cual fue establecido en una resolución parlamentaria. La resolución ha dado lugar a cambios en la política de seguridad vial y en la manera de trabajar con la misma.

La Visión Cero

es tanto una actitud hacia la vida como una estrategia para crear un sistema seguro de transportes y carreteras. En la Visión Cero se asienta que es inaceptable el hecho de que el tráfico en las carreteras cobre vidas humanas.

El trabajo de seguridad vial de acuerdo con el

concepto de la Visión Cero significa que las carreteras, las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano. La responsabilidad de la seguridad es compartida entre quienes conforman el sistema de carreteras y transportes y quienes lo utilizan.

Desde que se introdujo la Visión Cero en Suecia, se ha reducido el número de muertos en el tráfico. La Visión Cero también ha tenido impacto en el ámbito internacional.

Heridas de gravedad - lesiones para toda la vida

En este documento y en otros contextos relacionados con la Visión Cero se utiliza el concepto "heridas de gravedad".

Este significa que las lesiones no sanan por completo. Éstas tienen tales consecuencias que al lesionado le quedan secuelas para toda la vida.





La Visión Cero desafía la manera de pensar tradicional

Cuando fue introducida la Visión Cero en 1995, ésta significó una nueva manera de ver cuáles son los problemas en la seguridad vial – y cómo resolverlos.

La Visión Cero pone de relieve que el sistema de carreteras y transportes es un todo en que los distintos componentes tales como las carreteras, los vehículos y los usuarios deben interactuar para garantizar la seguridad. Antes no había existido una visión integral como esa.

La Visión Cero cambia la manera de ver la responsabilidad. Quienes configuran el sistema de carreteras y transportes tienen la responsabilidad principal de la seguridad, por ejemplo quienes dan mantenimiento a las carreteras, los fabricantes de vehículos, las empresas de transporte, los políticos, los funcionarios, las autoridades legislativas y la policía. La responsabilidad del ciudadano es cumplir con las normas de circulación. Anteriormente se asignaba prácticamente toda la responsabilidad al usuario.

La Visión Cero está compuesta por varios elementos básicos que influyen en la seguridad vial cada uno por su parte. Se trata de la ética, de las características del ser humano, de la responsabilidad, de hechos científicos y de que las distintas partes que constituyen el sistema de carreteras y transportes concurren y dependen unas de otras.

LA ÉTICA ES EL FUNDAMENTO

El punto de partida de la Visión Cero es el principio ético de que nadie debería morir ni sufrir lesiones para toda la vida en las carreteras. El único número aceptable de muertos o heridos

graves en las carreteras es cero. El fundamento ético de la Visión Cero significa que la concepción de la seguridad en el sistema de carreteras y transportes esté de acuerdo con los valores que se aplican en el resto de la sociedad.

Por ejemplo, en la vida laboral, en los ferrocarriles, en los transportes marítimos y aéreos es obvio que no deberían ocurrir muertes a consecuencia de accidentes.

LOS ERRORES NO DEBERÁN PAGARSE CON LA VIDA

El sistema de carreteras y transportes no está adaptado al hecho de que los seres humanos a veces cometen errores. No existe el ser humano perfecto. Es muy común que en el tráfico de carreteras ocurran errores simples que se pagan con la vida.

Conforme la Visión Cero, el trabajo de seguridad vial parte de que hay que hacer todo lo posible para evitar que la gente muera o sea herida de gravedad. Al tiempo que se tomen medidas para evitar accidentes, el sistema de carreteras y transportes deberá estar conformado tomando en cuenta que la gente comete errores y que, por eso, los accidentes no se pueden evitar por completo.

La Visión Cero acepta que ocurran accidentes, pero no que resulten en lesiones serias.

ADAPTACIÓN AL CUERPO HUMANO

Un punto de partida importante para conformar el sistema de carreteras y transportes son las limitaciones del ser humano. Deberán adecuarse a la violencia externa que tolera biológicamente el ser humano – es decir a lo que resiste el cuerpo. Para ello hay valores límite, establecidos científicamente, basados en el diseño actual de los automóviles y las carreteras:

30

- La mayoría de las personas **sobreviven** si son atropelladas por un automóvil a 30 km/h.

50

- La mayoría de las personas **mueren** si son atropelladas por un automóvil a 50 km/h.



50

70

- **Un automóvil seguro protege** a las personas que van en él a velocidades de hasta 65-70 km/h en colisiones frontales y a velocidades de hasta 45-50 km/h en colisiones laterales. Naturalmente un requisito es que todos los que viajan en el automóvil utilicen cinturón de seguridad.

UN SISTEMA EN QUE TODO SE CORRELACIONA

El hecho de que un accidente resulte en heridas graves depende de que los componentes del sistema de carreteras y transportes no funcionan juntos. La Visión Cero pone énfasis en que todas las partes del sistema se correlacionan y ejercen influencia unas en las otras.

Esta concepción del sistema ha cambiado la orientación de la labor de seguridad vial. Ha señalado la importancia de que, por ejemplo, el desarrollo y el diseño de los vehículos y de los entornos de las carreteras concurren y de que se hagan partiendo de las limitaciones del ser humano.

QUIENES CONFORMAN EL SISTEMA TIENEN LA MAYOR RESPONSABILIDAD

Como nunca se puede eliminar el hecho de que la gente comete errores, el sistema de carreteras y transportes debe conformarse de manera que los errores que ocurran no causen lesiones serias o mortales. Esta concepción conduce a que la mayor parte de la responsabilidad sea transferida del usuario a quienes conforman el sistema de carreteras y transportes.

Entre quienes conforman el sistema están principalmente los que



dan mantenimiento a las carreteras, la industria automotriz, la policía, los políticos y los órganos legislativos. Tienen la responsabilidad de proveer un sistema que admita los errores que los usuarios cometan. Pero también son responsables de la seguridad vial muchos otros actores. Por ejemplo, las empresas de transporte, los servicios médicos, el sistema judicial, la escuela y las organizaciones de seguridad vial como la Asociación Nacional para el Fomento de la Seguridad Vial, NTF.

La responsabilidad de cada usuario es cumplir con las normas de circulación.

FUERZAS DE CAMBIO

La exigencia de la gente de poder utilizar el sistema de carreteras y transportes sin arriesgar la vida es una fuerza importante para alcanzar la Visión Cero. Por ejemplo, los elementos de seguridad pueden ser decisivos cuando un cliente escoja entre dos automóviles.

Con buena información al consumidor sobre las soluciones de seguridad vial aumenta la presión que los consumidores ejercen en el mercado, lo cual a su vez acelera el desarrollo.



© Shutterstock

El resultado de la Visión Cero

Durante los años que han transcurrido desde que se introdujo la Visión Cero en 1995, ha habido grandes cambios en Suecia en cuanto a la concepción de la seguridad vial y a la manera de trabajar. Un hito importante es la resolución parlamentaria de 1997 determinando que la Visión Cero constituyera el fundamento de todo el trabajo relacionado con la seguridad vial en Suecia.

Otro paso es la creación en 2003 de la Dirección Nacional de Tráfico (Vägtrafikinspektionen) que, entre otras cosas, hace seguimientos y analiza el desarrollo de la seguridad en el sistema de carreteras y transportes.

Un resultado claro de la Visión Cero es que el entorno de las carreteras en Suecia ha cambiado. Las barreras para dividir los carriles de sentido contrario y las rotondas se han vuelto muy comunes, así como distintos tipos de medidas para reducir la velocidad en zonas urbanas.

Sin embargo, todavía es demasiado pronto para sacar conclusiones seguras sobre lo que la Visión Cero ha significado para disminuir el número de muertos y heridos graves en el tráfico. Tarda mucho tiempo implementar medidas para mejorar las carreteras y los vehículos. La infraestructura cambia a paso lento. Lo que se puede constatar es que el número de muertos ha disminuido los últimos años a pesar de que el tráfico ha aumentado.

CAMBIOS EN LA MANERA DE PENSAR Y EN LAS SOLUCIONES

He aquí algunos ejemplos de lo que ha ocurrido:

Con la Visión Cero como fundamento, el trabajo para fomentar la seguridad vial se ha enfocado en evitar lesiones graves. Anteriormente el trabajo para fomentar la seguridad vial se encaminaba principalmente a evitar que ocurrieran accidentes.

El cambio en el enfoque significa también un cambio en la manera de concebir la seguridad vial y de encontrar soluciones nuevas. Un ejemplo que se utiliza con frecuencia para ilustrar la diferencia es la elección entre el semáforo y la rotonda en un cruce.

▪ Si lo más importante es reducir el número de accidentes, el **semáforo** es la mejor solución. Se tienen menos accidentes, pero los accidentes que de todas maneras ocurren resultan en lesiones serias la mayoría de las veces.

▪ Si lo más importante es evitar lesiones serias, una **rotonda** da mejores resultados. Probablemente habrá más accidentes pero las lesiones son leves en la mayoría de los casos.



ENTORNOS MÁS SEGUROS EN LAS CARRETERAS

Todo el que viaja en automóvil en Suecia ve cómo han cambiado las carreteras. Principalmente se han tomado aquellas medidas que reduzcan el riesgo de que la gente resulte seriamente herida. Mucho de lo que se ha hecho se debe a que los municipios han tomado una mayor responsabilidad para mejorar la seguridad partiendo de la Visión Cero.



- Las **rotondas** se han vuelto una solución cada vez más común en los cruces, especialmente en las zonas urbanas.

Habían existido antes, pero con el trabajo basado en la Visión Cero se ha realizado la gran importancia que tienen para la seguridad. Gracias a las rotondas, el ritmo del tráfico se calma.

Si ocurren colisiones éstas tienen consecuencias más leves ahí que en un cruce normal ya que los ángulos de colisión son diferentes y la velocidad es más baja.



- Otro elemento muy comentado son las carreteras **2 + 1 con barrera que divide** los carriles de sentido contrario, un tipo de carretera desarrollado en Suecia.

En el verano de 1998 se inició la utilización experimental de la primera barrera divisoria colocada en un tramo con un alto número de accidentes mortales. El experimento fue recibido con gran escepticismo pero se ha demostrado que la solución funciona muy bien cuando se trata de evitar accidentes frontales.

La construcción de carreteras con barrera divisoria se ha acelerado desde principios del siglo XXI.



- Uno de los **primeros efectos** de la Visión Cero fue que los municipios obtuvieron la nueva posibilidad de adoptar 30 km/h como límite de velocidad en zonas urbanas. Se ha aprovechado relativamente en gran medida, en especial a partir de las ideas expresadas en el manual "**Lugna gatan**" (Calle tranquila), publicado por la organización de Municipios y Diputaciones Provinciales de Suecia, que es la aplicación de la Visión Cero en el entorno urbano.

El manual da la posibilidad de analizar y conformar de manera sistemática un sistema de transporte que garantice una buena accesibilidad y un alto nivel de seguridad para todo tipo de transportes.

Un límite de velocidad de **30 km/h** en zonas urbanas no es ninguna novedad, pero el trabajo de hacer realidad la Visión Cero se ha enfocado en que ese es el límite en que los usuarios desprotegidos sobreviven una colisión.



- En algunos tramos de la red de carreteras se han revisado los **límites de velocidad** para que se adecuen mejor al nivel de seguridad de la carretera. Por ejemplo, actualmente es rara la carretera con límite de velocidad de 110 km/h que no tenga barrera divisoria.



• Se han tomado grandes medidas para **atenuar los daños** cuando los automóviles se salen de la carretera. Se han instalado barreras de contención y se han quitado de las zonas laterales objetos peligrosos como bloques de piedra y árboles.

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Los automóviles se han vuelto más seguros y el riesgo de morir o resultar seriamente herido se ha reducido considerablemente en los nuevos coches. Una causa que ha contribuido a dicho desarrollo es el programa europeo para el desarrollo de pruebas de choque Euro NCAP, en cuya creación participaron peritos de seguridad vial de la Administración Sueca de Carreteras. Los resultados han proporcionado a los consumidores información sobre el nivel de seguridad de los distintos automóviles.

Las mejoras seguramente se han llevado a cabo a un ritmo más rápido que si se hubiera utilizado la legislación para alcanzar la misma meta. Sin embargo tardará un tiempo antes de que las mejoras tengan un efecto completo ya que demora por lo menos 10–15 años en cambiar el parque de automóviles.

La industria automotriz puede contribuir a un desarrollo social favorable satisfaciendo las exigencias de los consumidores en cuanto a los productos y la conducta de las empresas. Son especialmente importantes las exigencias de parte del Estado, los municipios, las diputaciones provinciales y las empresas.

TRANSPORTES MÁS SEGUROS

Desde que se introdujo la Visión Cero, la Administración Sueca de Carreteras empezó a trabajar para garantizar la calidad de los transportes como un medio de inspiración para que las empresas dedicadas al transporte y los que compran servicios de transporte tomen más responsabilidad. La Administración de Carreteras hace esto en su papel de agencia responsable del sector de carreteras. El propósito es que todas las empresas y las organizaciones que compran servicios de transporte, o los llevan a cabo ellas mismas, tomen la responsabilidad de cómo dichos transportes afectan al medio ambiente y la seguridad vial.

La labor ha conducido a que muchas empresas y organizaciones empiecen a tener mayores exigencias en cuanto a los vehículos y la utilización de los mismos. Cada vez hay más compradores con exigencias relacionadas con el impacto en el medio ambiente y la seguridad durante los transportes. Cada vez hay más empresas que toman la responsabilidad de cómo se llevan a cabo los transportes.



Los sindicatos suecos junto con las organizaciones para la protección del medio ambiente y la promoción de seguridad vial han creado un sistema de clasificación para transportes pesados. El sistema se llama O3. Han tomado como modelo el Euro NCAP. El sistema de clasificación está basado en requisitos en cuanto al ambiente laboral, al medio ambiente y a la seguridad vial que se exigen al solicitar servicios de transporte pesado. Quienes solicitan los servicios son los que fijan la norma para los transportes y por eso son ellos quienes son evaluados.



© Shutterstock

ESTUDIOS EN PROFUNDIDAD DE LOS ACCIDENTES MORTALES

Desde 1997, la Administración Sueca de Carreteras estudia profundamente todos los accidentes del tráfico sueco. El objetivo es investigar cómo pudieron ocurrir las lesiones mortales. Los estudios en profundidad son una fase del trabajo que hace la administración para garantizar la calidad y además son una buena oportunidad de seguir el desarrollo.

Los estudios en profundidad demuestran que las causas comunes de los siniestros son fallos en el entorno de las carreteras y que los usuarios violan las normas de velocidad, de utilización de cinturón de seguridad y de sobriedad al volante.

Para garantizar que las conclusiones de los estudios en profundidad se traduzcan en mejoras de la seguridad vial, se lleva a cabo a veces un análisis conocido como análisis OLA (hallazgos/hechos objetivos, soluciones e intenciones). Después del estudio en profundidad se reúnen los actores afectados que conforman el sistema y discuten soluciones posibles para evitar un incidente similar. Después, cada uno de los actores decide implementar medidas que son ratificadas en una carta de intención. Esa manera de trabajar ha sido muy bien recibida por quienes conforman el sistema.

El análisis OLA se hace también a nivel nacional en los llamados estudios temáticos. Algunos estudios temáticos que se han hecho son: análisis OLA sobre ciclomotores, análisis OLA sobre autobuses y análisis OLA sobre automovilistas jóvenes.



DISPOSITIVO RECORDATORIO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

Se debe utilizar el cinturón de seguridad para que el sistema de seguridad de un automóvil funcione. Suecia ha impulsado el trabajo para desarrollar sistemas técnicos que incrementen la utilización del cinturón. Los representantes de la industria, de los investigadores, de las autoridades y de las aseguradoras han llegado a una concepción de cómo su utilización puede aumentar con la ayuda de un sistema recordatorio.

Los automóviles que tienen dispositivos recordatorios modernos obtienen puntos en Euro NCAP. En los automóviles nuevos con dispositivo recordatorio la utilización del cinturón de seguridad es de casi el 100 por ciento.

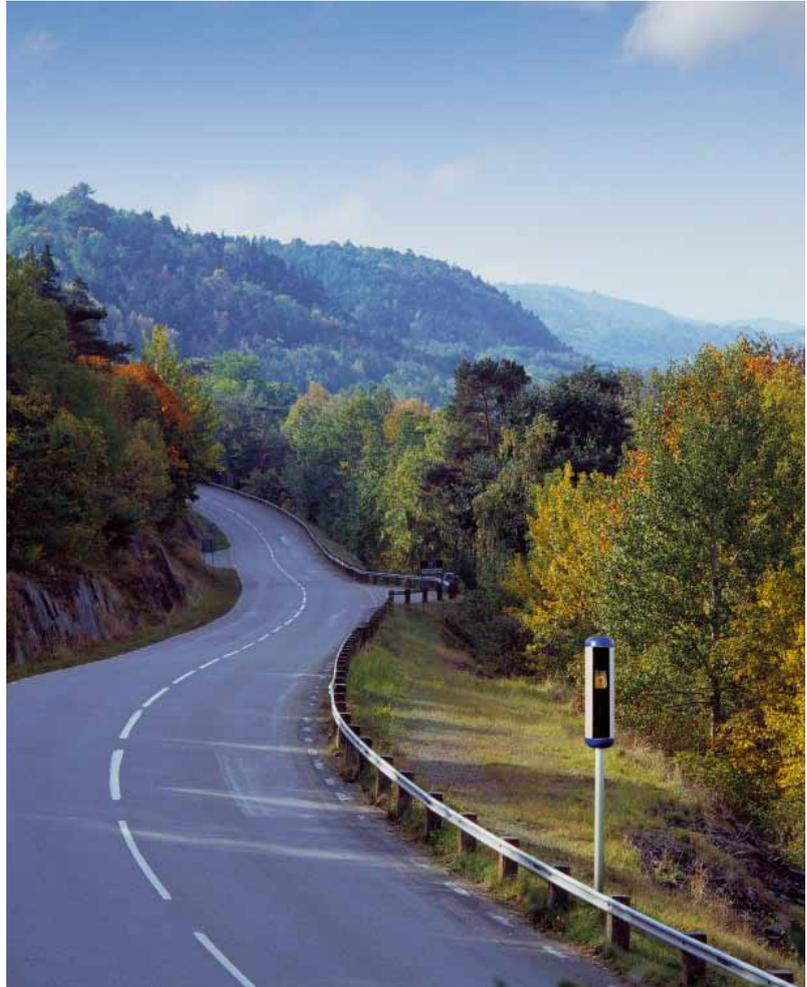
ALCOLOCK

Los accidentes relacionados con el alcohol son comunes y muchas veces causan muertes y lesiones graves. El alcolock en los automóviles evita que un conductor ebrio entre en el tráfico.

En los EE UU y en otros países es común utilizar alcolock para evitar que quienes han sido condenados por conducir en estado de embriaguez manejen ebrios. En Suecia también se ha introducido el alcolock para garantizar la calidad de los transportes.

Las empresas que tienen alcolock en sus automóviles garantizan que sus chóferes no están bajo la influencia del alcohol.

Cada vez más actores en el sistema de carreteras y transportes colaboran para desarrollar alcolocks tan baratos que se puedan instalar en todos los automóviles.



RADARES SEÑALIZADOS EN LAS CARRETERAS

El límite de velocidad aplicable se determina con base en el nivel de seguridad de la carretera. Si los usuarios conducen a mayor velocidad se elimina la seguridad en el sistema de carreteras y transportes. La vigilancia con radar ha mostrado ser un medio efectivo para prevenir que se violen los límites de velocidad y para reducir el número de accidentes que resultan en lesiones graves. Por eso, los radares señalizados se vuelven cada vez más comunes a lo largo de las carreteras suecas. Las encuestas hechas sobre la actitud de los usuarios muestran que la mayoría de los automovilistas considera que las cámaras los radares son un apoyo oportuno en el tráfico.



CASCO DE CICLISTA

En el concepto de la Visión Cero se enfatiza que el sistema de carreteras y transportes deberá conformarse a partir de lo que soporta el cuerpo humano. Los ciclistas están desprotegidos en el tráfico y el riesgo de sufrir lesiones es grande en caso de accidente. El tipo más serio de lesiones que sufren los ciclistas son lesiones de la cabeza, sin embargo, éstas se pueden evitar si el ciclista lleva casco.

En 2005 entró en vigencia una ley de que obliga a todos los niños hasta los 15 años de edad deben a utilizar casco cuando anden en bicicleta. Se espera que la utilización del casco se vuelva un hábito con el que continúen también cuando sean mayores.



LA SEGURIDAD VIAL

- UNA CUESTIÓN DE AMBIENTE LABORAL

Muchos accidentes graves ocurren durante el ejercicio profesional o en los traslados de la casa al trabajo y viceversa. La Oficina de Entorno Laboral de Suecia y la Administración Sueca de Carreteras han tomado la iniciativa de tener una colaboración más profunda para reducir el número de lesiones en el tráfico relacionadas con el trabajo.

La ambición es mostrar que las lesiones en el tráfico también son un problema del ambiente laboral. Incluir la seguridad vial al evaluar el trabajo sistemático en cuanto al ambiente laboral de las empresas y las organizaciones proporciona un mayor enfoque en lo que los empleadores pueden hacer para aumentar la seguridad vial.



© Kerstin Ericsson

MAYOR COLABORACIÓN EN A LA SEGURIDAD VIAL

El concepto integral de la Visión Cero sobre la seguridad vial en el sistema de carreteras y transportes ha conducido a una mayor colaboración entre quienes conforman el sistema y otros actores. La colaboración se da tanto de manera formal como informal.

En agosto de 2002, por iniciativa del gobierno se creó un Grupo Nacional para Promover la Seguridad Vial con el propósito de coordinar mejor las medidas tomadas por los diferentes actores para crear un sistema de carreteras y transportes más seguro. Las medidas se tomarían principalmente en las áreas de velocidad, equipo de seguridad, alcohol en el tráfico así como niños y jóvenes en el tráfico. En el marco del Grupo Nacional para Promover la Seguridad Vial varios actores han asumido amplios compromisos para mejorar la seguridad en el tráfico. Por ejemplo, algunos actores importantes dentro de los servicios de transporte se han comprometido a trabajar sistemáticamente con la seguridad vial a nivel general.

El Grupo Nacional para Promover la Seguridad Vial también ha resultado en la creación de grupos regionales y locales para aumentar la seguridad vial.

Otros ejemplos de colaboración son: el trabajo con los análisis OLA, la garantía de seguridad en los transportes y el desarrollo de sistemas técnicos como el recordatorio de cinturón de seguridad y el alcolock.



Medidas futuras hacia la Visión Cero

La labor de conformar el sistema de carreteras y transportes de acuerdo con la Visión Cero ha dejado huellas claras. Se ha hecho mucho y la seguridad vial en Suecia ha mejorado. Pero eso es sólo el principio. Todavía queda mucho por hacer.

He aquí algunos ejemplos:

CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN

Conforme la normativa de tráfico sueca, el usuario particular es responsable de la seguridad en las carreteras. La legislación no toma en cuenta en absoluto la nueva distribución de responsabilidad que implica la Visión Cero entre quienes conforman el sistema y los usuarios.

Por eso, hay que revisar la legislación para que las normas se adecuen a la orientación que el Parlamento ha decidido se dé a la seguridad vial en el sistema de carreteras y transportes.

METAS DE CALIDAD PARA EL SISTEMA DE CARRETERAS Y TRANSPORTES

Las metas del sistema de carreteras y transportes deben desarrollarse para crear patrones que midan la calidad y que faciliten su seguimiento.

Por ejemplo, se puede garantizar la seguridad del tráfico en las carreteras tomando en cuenta la velocidad, la utilización del cinturón de seguridad y la sobriedad.

Un ejemplo de garantía de seguridad del entorno de las carreteras es el concepto europeo de valoración de carreteras, Euro RAP (European Road Assessment Programme). En el programa Euro RAP se mide y evalúa el nivel de seguridad de las carreteras. Los estudios de las carreteras se empezaron a hacer en 2002 en Suecia, Inglaterra, Países Bajos y España. Todavía es muy pronto para sacar conclusiones del programa, pero el propósito es clasificar y marcar con estrellas distintos tramos de carreteras. Quien conduzca un automóvil seguro en una carretera clasificada en el grado más alto de seguridad deberá viajar seguro – siempre y cuando se utilice el cinturón de seguridad, se respete el límite de velocidad y el automovilista esté sobrio. El programa Euro RAP es a las carreteras lo que el programa de pruebas de choque Euro NCAP es a los automóviles.



ESTÁNDAR DE SEGURIDAD VIAL

Casi en todas las áreas hay normas de seguridad y calidad. Por ejemplo en el ramo de la construcción hay normas para la construcción de edificios de manera que resistan todas las situaciones críticas – no se modifica su construcción cuando ocurren accidentes.

Ese tipo de normas o estándares se necesitan también para promover la seguridad vial en el sistema de carreteras y transportes.

Es necesario crear un modelo de referencia basado en criterios que fomenten un sistema seguro de carreteras y transportes. El modelo podría llamarse por ejemplo “Tráfico seguro” y utilizarse como punto de partida para trabajar con la seguridad vial en el futuro. Se pueden desarrollar estrategias e implementar medidas para reducir la distancia entre el modelo de referencia y la situación actual – el modelo de referencia debería ser el punto de partida, no los acontecimientos fortuitos en el sistema de carreteras y transportes.

De esta manera, la labor de seguridad vial en el sistema de carreteras y transportes se acerca a la labor de seguridad en otros sectores.

LA SEGURIDAD, CONDICIÓN PARA UNA BUENA MOVILIDAD

En el tráfico de carreteras, se considera muchas veces que las medidas tomadas para fomentar la seguridad vial limitan la accesibilidad – la movilidad. Una parte importante del trabajo de la Visión Cero es demostrar que por el contrario, la seguridad es una condición para tener buena movilidad. Se puede conformar el sistema de carreteras y transportes de manera que sea seguro también aplicando los límites de velocidad vigentes. En esta labor se pueden aprovechar muchas ventajas de coordinación si los fabricantes de automóviles y quienes conforman las carreteras colaboran entre sí.

La colaboración casi parece ser una cuestión decisiva para garantizar una buena movilidad. Sin coordinación y colaboración entre los usuarios y los sectores público y privado nunca se logra la mejor combinación de medidas que se necesita.



Muerte en el tráfico – un problema global

El sistema de carreteras y transportes es la causa de uno de los mayores problemas de salud en la sociedad – las lesiones de tráfico. Es un problema global que existe tanto en los países en desarrollo como en los industrializados.

Cada año mueren en el tráfico aproximadamente 1,4 millones de personas. Conforme la OMS, la muerte en el tráfico ocupa el noveno lugar entre las causas de muerte más comunes en el mundo y la Cruz Roja describe las lesiones en el tráfico como una catástrofe global.

No hay ninguna indicación de que el número de muertes en el tráfico disminuya a nivel global. Por el contrario, los pronósticos apuntan hacia un aumento en que el número de muertes sobrepasará los dos millones de personas. Las lesiones en el tráfico ocuparán el tercer o cuarto lugar entre las causas más comunes de muerte en el mundo. Una causa que contribuye a ello es el aumento considerable de tráfico en los países en desarrollo.

Sin embargo, se puede cambiar dicha tendencia. En la UE se han tomado resoluciones para reducir a la mitad el número de muertos en la comunidad para el 2010. La orientación de la UE a largo plazo corresponde a la Visión Cero y significa que nadie debería morir ni sufrir lesiones serias en el tráfico de carreteras.

Haciendo una comparación a nivel internacional, el número de muertos en el tráfico en Suecia es bajo. El número de fallecidos en relación con el número de habitantes es una décima parte de las cifras en los países que tienen el número más alto de muertes.





TRAFIKVERKET
SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION

The Swedish Transport Administration, 781 89 Borlänge, Street address: Röda vägen 1
Telephone : +46 (0)771-921 921, Text telephone: +46 (0)10-123 50 00

www.trafikverket.se