



## ÍNDICE

1.- Introducción.

2.- CAPITULO I: GENERALIDADES

2.1. Objetivos

2.2. Importancia

2.3. Justificación

3.- CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

3.1 Definiciones

3.2 Procedimientos

3.- CONCLUSIONES.

4.- BIBLIOGRAFÍA.

## **1.- INTRODUCCION**

La ocurrencia reiterada de los accidentes de tránsito en nuestro país, hoy en día resulta de vital preocupación no solo del gobierno central, regional, provincial y distrital, sino de toda la comunidad y ciudadanía en general, y también vemos con mucha preocupación que las cifras estadísticas de los niveles de accidentalidad de tránsito no estarían disminuyendo, y que sin lugar a dudas ha generado un enorme impacto socio-económico en nuestro medio, a pesar de haberse realizado trabajos y estudios diversos como el Plan Nacional de Seguridad Vial del 2007 al año 2011, en donde involucran el compromiso de diversas instituciones para crear conciencia y fomentar el cambio de actitud frente a esta epidemia, como así lo ha definido la Organización Mundial de la Salud, y especialmente en la prevención, cambiando de actitud y modificando conductas de riesgo entre los miembros de nuestra sociedad, con el compromiso de replicarlo hacia la sociedad.

La informalidad de las empresas, la imprudencia de los chóferes y peatones, el mal estado de los vehículos, de las vías y el incumplimiento de las normas y reglamentos, son los causantes de los accidentes de tránsito, por su parte el alcohol y la velocidad son los factores de alto riesgo en el Perú y el mundo entero. Para revertir la situación en el país, es necesario educar y concientizar a la población respecto a las normas de tránsito, medidas de seguridad e invertir en infraestructura que favorezca el tránsito seguro, tanto a los conductores como a los peatones y que las políticas de Estado sean de firme decisión y cumplimiento en toda la Nación.

Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales; exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños, ha reducido las lesiones causadas por el tránsito y un sistema eficaz de atención de emergencia después del accidente, coadyuvan a reducir fatalidades. Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir con esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces.

Según lo señalado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, por Resolución del 2 de Marzo del año 2010, (Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo), reconoce que la mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito tiene una enorme incidencia en todo el mundo y que cada año resultan heridas de veinte a cincuenta millones de personas, a consecuencia de accidentes de tránsito no mortales, muchas de ellas con secuelas de discapacidad permanente, observando adicionalmente que este importante problema de salud pública tiene una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar al desarrollo sostenible de los países y obstaculizar los progresos hacia la consecución de los objetivos de desarrollo del milenio, subrayando la importancia de que los Estados Miembros sigan utilizando el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, como marco de las medidas en materia de seguridad vial y aplicando sus recomendaciones según proceda, para lo cual han de prestar especial atención a los principales factores de riesgo establecidos, incluidas la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos protectores para niños, la no utilización de cascos, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la velocidad inadecuada y excesiva y la falta de infraestructura apropiada, así como reforzar la gestión de la seguridad vial, prestar especial atención también a las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas, y los usuarios de medios de transporte público peligrosos, y mejorar la atención que reciben las víctimas de colisiones en las vías de tránsito.

Reconoce que según el informe de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial titulado Carreteras seguras: una década de acción para la seguridad vial, en el que se vincula la seguridad vial con el desarrollo sostenible y se pide que se proclame una década de acción para la seguridad vial, y tomando nota también de la campaña “Carreteras Seguras”, instrumento de alcance mundial para despertar mayor conciencia y lograr que aumenten los recursos destinados a la seguridad vial, y que son relativamente pocos los países del mundo que tienen una legislación completa para hacer frente a los principales factores de riesgo para la seguridad vial, Proclama el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en

accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Asimismo, exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción, invitando a todos los Estados miembros a fijar sus propios objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito con miras a su consecución para el final del Decenio.

Invita a todos los Estados Miembros a fijar sus propios objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito con miras a su consecución para el final del Decenio, en consonancia con el plan de acción; pide que en el plan de acción del Decenio se incluyan actividades en las que se preste atención a las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, en particular los peatones, los ciclistas y otros usuarios vulnerables de los países de ingresos bajos y medianos, apoyando para ello la formulación de leyes y políticas apropiadas y la creación de infraestructura y aumentando los medios de transporte sostenibles, y, a este respecto, invita a las instituciones financieras internacionales y los bancos regionales de desarrollo a prestar asistencia a los países en desarrollo para que puedan construir sistemas sostenibles de transporte público con miras a reducir los accidentes de tránsito.

Pide también que se adopten medidas conjuntas multisectoriales, para que la proporción de países que tienen una legislación completa sobre los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito, que incluyen la utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la no conducción en estado de ebriedad y la reducción de velocidad, alentando a los Estados miembros a que refuercen la aplicación de la legislación vigente en materia de seguridad vial, en lo que respecta a esos factores de riesgo. Alienta a los gobiernos, las empresas públicas y privadas, las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones multilaterales a que tomen medidas, según proceda, para desalentar las distracciones en el tránsito,

incluido el envío de mensajes de texto mientras se conduce, que dan lugar a un aumento de la movilidad y la mortalidad por accidentes de tránsito.

Sin lugar a dudas, las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo de la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.

## CONCLUSIONES

1.- Mejorar la seguridad vial de nuestros mayores y evitar los riesgos que pueden generar su conducción para terceras personas implica poner en marcha medidas de muy distinta naturaleza, fundamentalmente preventivas, para reducir esta siniestralidad y garantizar el derecho al envejecimiento activo. Derecho éste que exige que los desplazamientos que realizan a pie y en vehículos a motor estas personas, se desenvuelvan con las debidas garantías de seguridad vial en nuestras ciudades y carreteras.

2.- La seguridad vial es importante porque los poderes públicos deben asumir la responsabilidad de crear una normativa que unifique pautas de comportamiento, que tenga capacidad de adaptación ante lo que es una realidad en cambio constante y que sea conocida y comprendida por todos los ciudadanos. En este contexto, debe existir una firme voluntad del Estado y por consiguiente de la autoridad competente que corresponda, para hacer cumplir dicha legislación, contribuyendo con su labor diaria a lograr una conducción segura a través del respeto a la normativa vigente, evitando así los principales riesgos que rodean la circulación. Pero es también responsabilidad de los ciudadanos asumir la necesidad de respeto a dicha normativa, tener un conocimiento preciso de los factores de riesgo que afectan al tráfico, actuar a partir de una educación vial sólida y responsable. Entre todos, podemos conseguir un tráfico más seguro.

3.- Objetivos más importantes que el Estado y los que forman parte de la ciudadanía debemos cumplir, y evitar los accidentes de tránsito en los peatones, viajeros y conductores de nuestra comunidad, como el de: Crear actitudes de prevención, y conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tráfico; conocer las normas de Circulación Peatonal en carretera y tener un comportamiento adecuado como peatón en el uso de las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana; utilizar adecuadamente y con sentido de responsabilidad los transportes particulares y colectivos como viajeros; crear actitudes de respeto a las normas y hacia los agentes de circulación, como servidores en la vigilancia y ordenación del tráfico; interpretar situaciones y crear hábitos de prudencia en relación al tráfico; conocer y practicar las

primeras medidas de seguridad en caso de accidente así como las normas de socorrismo y primeros auxilios; identificar los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los accidentes de tráfico; comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas y ciclomotores teniendo conciencia de los peligros que pueda suponer y respetando las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos; valorar las campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tráfico.

**4.-** El contar con datos estadísticos detallados de accidentes de tránsito, nos permitirá conocer con certeza qué viene ocurriendo con la siniestralidad en el país; así, estos datos nos servirán de alerta sobre los principales problemas que se tienen que trabajar con miras a reducir los accidentes de tránsito.

**5.-** La importancia de identificar los puntos negros de una determinada área, radica en que con su detección es posible conocer las zonas de mayor incidencia de accidentes de tránsito para que de este modo las autoridades competentes tomen las decisiones adecuadas en relación a la gestión de la movilidad y seguridad vial. En ese sentido, el despliegue de esfuerzos gubernamentales para su eliminación es de vital importancia para asegurar la vida, salud e integridad de la ciudadanía.

**6.-** Se requiere un trabajo articulado que abarque aspectos que van desde la señalización y semaforización de las vías e implementación de auditorías viales que permitan detectar las zonas de riesgo de las vías públicas, pasando por una adecuada fiscalización hasta la sensibilización de conductores y peatones sobre los accidentes de tránsito.