



- 1.- Atención sanitaria que llegue a tiempo y con medios:** Nunca puede darse el caso de que alguien muera por que la atención sanitaria ha tardado mucho tiempo en llegar o bien por que lo ha hecho sin medios suficientes.
- 2.- Mantenimiento de las carreteras:** Es cierto que con los años se han ido quitando muchos puntos negros, pero ahora el problema lo tenemos en que no se está dedicando el dinero que se debe al mantenimiento de las mismas.
- 3.- Velocidades variables y creíbles:** No es cuestión de estar bajando la velocidad cuando resulta que en ciertas horas la velocidad máxima de la vía es ridícula, lo que hay que hacer es utilizar la velocidad variable, que hay tecnología de sobra para ello, ya que 80 km/h puede ser mucho a ciertas horas pero en cambio a otras, en el mismo tramo, 120 km/h puede ser una velocidad perfectamente válida. El problema no es la velocidad excesiva si no la velocidad inadecuada.
- 4.- Tramos de vía sin falsa sensación de seguridad:** No se puede hacer una autovía de largas rectas, creando una falsa sensación de seguridad, para en un momento dado encontrarse con una curva demasiado cerrada y que haya que bajar mucho la velocidad. Eso tiene que ser subsanado y si no se puede, por motivos geográficos, pues utilizar carteles de aviso que avisen desde kilómetros antes de una bajada drástica de velocidad debido a una curva peligrosa.
- 5.- Retirar de la circulación a idiotas y trastornados:** Hay una realidad que nadie quiere ver, por que parece que por defecto el derecho a poseer carnet de conducir es intocable, pues no, no debería serlo, hay que retirar de la circulación a todos los idiotas y trastornados, ya que hay que asumir que muchos accidentes se producen exclusivamente por que el conductor es un idiota o un trastornado y ese tipo de personas no pueden seguir teniendo en sus manos nada que pueda matar a alguien.
- 6.- Radares puestos donde hay peligro y no para recaudar:** Por ley esto se tenía que regular, los radares tienen que ir no para recaudar donde los conductores corren algo mas por que es posible hacerlo con seguridad, si no donde hay peligro real. El radar no debe ir puesto, por ejemplo, al inicio de la población, justo después de la señal de reducción a 50, si no justo en medio de la población donde si que hay un riesgo real de atropello.

7.- Estudiar los puntos donde hay accidentes y tomar medidas: Salvo los idiotas y trastornados que he mencionado en el punto anterior, y que sobran de las carreteras, nadie va con el coche a estrellarse adrede. Lo que hay que hacer es estudiar los puntos donde ha habido mas accidentes de los que se podría considerar como algo puntual, investigar las causas, y subsanarlas. No se puede tratar de evitar accidentes tirando de radar y que, lógicamente, si no se evitan al menos que se recaude pasta.

8.- Reducción drástica de las sanciones económicas: Con la entrada en vigor del carnet por puntos es absurdo que se sancione a un conductor con multa y puntos. Las sanciones económicas, exceptuando las muy graves, deberían ser de un máximo de 50€, para cubrir gastos administrativos, y luego eso si, cuando alguien pierda todos los puntos, que tenga que afrontar todos los gastos correspondientes para recuperar el carnet, con un coste incluso superior al actual, o bien para la realización de los cursos de recuperación de puntos.

9.- Formación en materia de seguridad vial: Formación dada ya desde la ESO en materia de seguridad vial, con asignaturas en las que se conciencie ya desde niños de todos los peligros que entraña el hecho de conducir un vehículo así como complementar esta formación con conocimientos de primeros auxilios.

10.- Carreteras inteligentes: Hay tecnología barata para que la carretera vaya informando de todo al vehículo. Por poner un ejemplo, si en un punto determinado se sabe que en determinadas fechas o horas del día se forma hielo o niebla, puede haber un sensor que detecte automáticamente esas circunstancias y mande la información para que el conductor se de por enterado kilómetros antes y no le pille de improviso.

11.- Mayor presencia preventiva de Guardia Civil: Mayor presencia de efectivos de la Guardia Civil en coches propios y rotulados, en labores de prevención y ayuda en carretera, y no en labores de exclusivamente de recaudación con coches camuflados y escondidos.

12.- Prevención de accidentes por animales sueltos: Instalación de electrónica que emita ultrasonidos para ahuyentar a los animales de los tramos en las carreteras que son frecuentes los accidentes por invasión de la vía.

13.- Campañas periódicas de alcohol y drogas: con independencia de la sanción económica al sancionado se le propondrá un plan de desintoxicación pagado con dinero público y la privación de conducir durante 3 meses, en caso de no aceptar este plan se le impondrá una retirada del carnet por un año. Si en un control es detectado conduciendo antes de que la sanción se haya cumplido se le retirará la licencia de conducir vehículos de por vida además de un año de prisión con lo cual no ingresará en prisión, pero de reincidir sí que lo hará pues las penas serán acumulativas. Igualmente una vez desintoxicado en caso de haber aceptado el tratamiento en caso de volver a ser sancionado de nuevo por las mismas causas se aplicará todo lo descrito anteriormente para los que no hayan aceptado la desintoxicación.

14.- Límites dobles de velocidad: En determinadas circunstancias de la vía, como curvas peligrosas por poner un ejemplo, no puede ser el mismo límite de velocidad para un bus o un tráiler que para un coche. En esos casos se tendría que aplicar un doble límite de velocidad de tal forma que o bien el bus/tráiler deba ir a 20 km/h menos de la velocidad máxima en ese punto o bien el coche pueda exceder en 20 km/h la velocidad máxima señalizada. Hacer hincapié en limitaciones específicas de velocidad según tipo de vehículo en curvas conflictivas.

15.- Actividades ajenas a la conducción: En este punto convendría legislar de una forma clara si se puede realizar o no cualquier actividad ajena a la conducción o manejo de los controles del coche. La ley tiene que ser explícita y, poniendo dos ejemplos típicos, si está permitido fumar mientras se conduce también tiene que estar permitido comer, algo que actualmente está sancionado, o bien que, directamente, no este permitida ninguna otra actividad extra no relacionada con la conducción del vehículo. La legislación tiene que ser clara y concisa en cuanto a los actos permitidos y no permitidos durante la conducción.

16.- Fomentar cursos de perfeccionamiento de la conducción: Ofertar cursos de perfeccionamiento y de reacción ante circunstancias extremas, a precios razonables, subvencionados en parte, y gratificando con dos puntos en el carnet de conducir. Campañas periódicas de cursos de conducción y seguridad a precios populares, involucrar en ello a aseguradoras y clubes de automovilistas.

17.- Ventajas a los conductores con 15 puntos: Favorecer con ventajas a los conductores que mantengan los 15 puntos en el carnet, estas pueden ser desde tratos con aseguradoras para descuentos, reducción del impuesto de circulación o cursos de recuperación de puntos gratis si, tras una pérdida de puntos, previamente se han mantenido los 15 puntos durante un número determinado de años.

18.- Legislar a favor de las cámaras de grabación continua: Que cualquier conductor que lo desee pueda instalar libremente una cámara de grabación continua con un máximo de grabación de tiempo permitida. Esto permitiría aportar pruebas ante accidentes con declaraciones contradictorias. Adecuación de la ley para el uso de cámaras a bordo homologadas que sirvan como prueba ante cualquier juez, aseguradora, GC, etc.

19.- Eliminación de la DGT: como organismo dependiente del Ministerio del Interior y creación de un Ministerio de tráfico, movilidad y seguridad vial. Exigir por ley que el nuevo ministro de tráfico tenga experiencia y formación amplia en materia de tráfico y seguridad vial, es decir, que no sea un cargo político si no mas bien técnico y demostradamente cualificado.

20.- Concejales, consejeros y directores cualificados y con experiencia: Que por ley todos los concejales responsables del área de movilidad en los ayuntamientos, consejeros responsables del área de tráfico en los gobiernos autonómicos, y resto de directores que puedan tener cargos en materia de tráfico, estén adecuadamente cualificados y tengan experiencia previa de varios años en movilidad y seguridad vial.

21.- Tasa cero de alcohol: Las mediciones actuales crean en cierto modo una inseguridad ya que depende la persona y depende los tiempos de ingestión puede darse el caso de que alguien dando 0,20 va peor que alguien dando 0.27 que es multado mientras que en el primer caso no. Creemos que lo mejor es una tasa cero de alcohol con una pequeña tolerancia establecida en que hasta 0,10 haya un apercibimiento verbal pero sin multa.

22.- Retirada de helicópteros Pegasus: Los helicópteros Pegasus llevan un sistema militar que lo mas lógico es que sea destinado a otros menesteres, se debería dejar de invertir en este tipo de helicópteros y destinar el dinero a comprar mas helicópteros medicalizados que es lo que se necesita para en muchas zonas de España garantizar la llegada de la atención sanitaria a tiempo.

23.- Dedicar el dinero recaudado al mantenimiento: El dinero recaudado en sanciones lo mas lógico es que se dedique al mantenimiento de las carreteras, que falta hace, para tratar de reducir accidentes por el mal estado de las mismas.

24.- Incrementar la velocidad a 140 km/h, mediante velocidad variable, en las autovías y autopistas en los momento que lo permitan en base al tráfico existente y las condiciones meteorológicas.

25.- Modificación de la ley ante conductas reincidentes, con temas de drogas, alcohol y negligencias graves que hayan puesto en peligro la vida de los demás con posible retirada de por vida del permiso de conducir (kamikaces por ejemplo).

26.- Retirada de todos los puntos negros, legislar en pro de la retirada de todos los puntos negros y zonas de alta siniestralidad, en un plazo razonable de tiempo y utilizando el dinero recaudado en sanciones.

27.- Adecuación de la cuantía de las sanciones al poder adquisitivo, 50 euros para un parado no son lo mismo que para el presidente de un banco. En casos de sanciones graves tiene que ir todo adecuado a la capacidad adquisitiva del infractor.

28.- Fomentar formación en nociones básicas de mecánica: estas nociones tendrían de objetivo el hecho de comprender el funcionamiento de un vehículo y por consiguiente mejorar la seguridad en la conducción.

29.- Dar utilidad real a los paneles informativos actuales: dando datos en tiempo real de retenciones, posibles rutas alternativas, etc en vez de servir solo para campañas de miedo del tipo «tantos muertos el pasado año».

30.- Dar utilidad a vehículos en buen estado decomisados: los vehículos de delincuentes y narcos pueden servir para ahorrar recursos económicos al contribuyente y ser utilizados en labores de tráfico de la GC.

31.- Cotos de caza: volver a la ley inicial haciendo responsable de los daños ocasionados al propietario del coto y obligando al coto a la contratación de un seguro adecuado y que cubra cualquier siniestro.

32.- Modificación de las pegatinas medioambientales de la DGT: las que portamos actualmente no son conformes a ley y más pronto que tarde alguien con ganas y tiempo de pleitear las invalidará en sentencia judicial, la DGT depende del Ministerio de Interior y no del de Industria y Energía que es el que tiene potestad y ámbito de actuación sobre la homologación de los motores y vehículos en general.

33.- Hacer a las ITV como emisoras de las pegatinas: tras las pertinentes revisiones periódicas y en función de las emisiones REALES así serán otorgadas. El vehículo con emisiones exageradamente altas tendrá dos nuevas oportunidades gratis en sendas revisiones para normalizar su estado dentro del periodo de 3 meses, de no mejorar será propuesto a la DGT para achatarramiento, el vehículo que obtenga una pegatina de inferior calidad de emisiones a la que debiera obtener en condiciones normales de mantenimiento tendrá 1 mes para volver a la ITV voluntariamente, en caso de que el conductor quiera mejorar el nivel de calidad de su pegatina gratuitamente pasará de nuevo la prueba de emisiones, de ser ésta más favorable que la vez anterior se le expedirá nueva pegatina con un color que indique esa mejoría.

34.- Puntos del carnet acumulables y canjeables: otorgar 1 punto más en el carnet cada 3 años sin haber tenido que hacer frente a una sanción económica por multa de tráfico. No habrá tope de puntos acumulados y mediante campañas periódicas conjuntas de Tráfico y Ministerio de Industria a partir de los 15 puntos los restantes serán canjeables por descuentos en la adquisición de un nuevo vehículo, dichos descuentos serán considerados como NO subvenciones de tal forma que luego no haya que declararlos en Mayo del año siguiente tal y como ahora sucede con las subvenciones que son un auténtico timo al iluso que las solicita.

35.- Mayor protección del conductor frente a las denuncias falsas: Sin intención de criticar en general la gran y positiva labor realizada por las distintas policías de tráfico, está claro que en todo colectivo hay ovejas negras. Hay que optimizar la identificación de las denuncias falsas en las que los policías mienten, dar mayor protección al conductor víctima de estas y expulsar del cuerpo cuanto antes a todos los policías implicados en ellas inhabilitándolos a nivel vitalicio para el desempeño de todo cargo público.

36.- Prohibición de fumar mientras se conduce: la prohibición de fumar mientras se conduce debería haberse llevado a la práctica desde hace años ya que estamos ante un hecho demostrado que muchos conductores han provocado accidentes por esta mala práctica. En realidad no es que se deba prohibir fumar solamente, se debería dejar claro que está totalmente prohibido la realización de cualquier actividad que no sea indispensable para la conducción.

37.- Reforzar la seguridad en zonas escolares: reforzar la seguridad en las zonas escolares sobretodo cuando estas zonas esten en vias de bastante tráfico. Mayor presencia policial para control de la circulación en las horas de entrada y salida. Mejorar también la seguridad en los trayectos a las zonas escolares.

38.- Planes de seguridad vial adaptados a cada municipio: Aunque haya un plan estatal también se debe obligar a cada municipio a que elabore sus propios planes de tráfico y seguridad vial personalizados y adaptados a sus circunstancias, problemas, realidad y particularidades.

39.- Reducción de impuestos en coches mas óptimos: Distinguir lo que es un coche para cubrir las necesidades de desplazamiento de las familias y lo que es un coche de gama alta y de lujo, reducir los impuestos en los primero para así poder hacerlos mas asequibles y favorecer su compra.

40.- Renovación de carnet en personas mayores: Revisar los procedimientos de renovación de carnet empleados para asegurar que ningún mayor acabe pudiendo ser un peligro tanto para el como para el resto de usuarios de la vía.

41.- Navegadores GPS para camiones: Obligar a los vehículos grandes a utilizar, si lo necesitan, navegadores GPS con cartografía para camiones (Truck Navigator) y sancionar a los que utilizando navegadores para coches/moto se queden atascados en tramos por los que no puedan pasar.

42.- Crear grupos de asesores: Crear grupos de personas cualificadas, con currículum demostrable en temas de seguridad vial, con experiencia suficiente, y darles medios para que elaboren y justifiquen propuestas las cuales deban ser admitidas a trámite y llevadas a cabo.

43.- Mayor control a los ayuntamientos: Aumentar la presión y control a los ayuntamientos para que estos tengan que rendir cuentas de todo lo que hagan en relación con el tráfico y seguridad vial para, sobretodo, no caer en la recaudación como disculpa para mejorar la seguridad vial.

44.- Cambios en el contencioso: Cuando el conductor acude al contencioso este pueda analizar independientemente las acciones de todas las partes, policía de tráfico, administración y conductor, y ser capaz de sancionar a la policía y/o administración, cuando el conductor haya sido víctima de una injusticia o prevaricación, e indemnizar económicamente al conductor por todas las horas perdidas así como gastos realizados para demostrar su inocencia.

45.- Jurisprudencia en el contencioso: Si un conductor, por una multa injusta en unas determinadas circunstancias, gana en el contencioso, automáticamente se tiene que crear jurisprudencia y que no se tramiten mas multas similares y los recursos de las multas ya tramitadas que sean aceptados automáticamente.

46.- Políticas consensuadas y continuistas: Las políticas en materia de seguridad vial tienen que ser consensuadas con los partidos de mayor representación y continuistas en el tiempo. No hay que tomarse a broma algo que a lo largo de cada año deja muchos muertos y heridos. El consenso de los principales partidos en esta materia tiene que ser algo mas que en los métodos recaudatorios a seguir.

47.- Sección de propuestas ciudadanas en la web de la DGT: Habilitar en la web de la DGT una sección para que cualquier ciudadano pueda enviar propuestas en materia de seguridad vial, las cuales, tras un primer filtro, puedan pasar a ser estudiadas por un grupo de asesores como el anteriormente propuesto. Hay que pensar que la seguridad vial no es solo cosa de los que solo piensan en la cuantía de las sanciones y en pensar nuevas sanciones, es cosa de todos.

48.- Observatorio internacional: Creación de un observatorio internacional desde el que se estén estudiando las medidas y reformas realizadas a nivel internacional no sólo en países relevantes si no en países mas pequeños o menos sonados en estos temas internacionalmente hablando.

49.- Mejorar la formación de jueces y fiscales: Ampliar y mejorar la formación en temas de seguridad vial tanto de jueces como de fiscales que atienden procesos en materia de tráfico, seguridad vial, sanciones por radares, foto-rojos, etc etc...

50.- Mejora de accesibilidad en ciudades: Mejorar la accesibilidad y circulación de peatones en ciudades y que no se reduzca todo a la sanción al vehículo que excede la velocidad de la vía. Muchos atropellos podrían evitarse con mejoras de señalización, trazados de las vías, mayor presencia de agentes en labores de control de tráfico, o pasos mas seguros para peatones.

51.- Obligación de carnet AM para todo vehículo que circule por las carreteras: Consideramos que todo vehículo que circule por las carreteras, carriles bici no incluidos, debería tener su conductor la obligación de tener mínimo el carnet AM, y en esto incluimos los patinetes y bicicletas. Creemos que cualquier vehículo que circula por una carretera debe de tener la obligación de haberse examinado y confirmar conocimientos de circulación y señales viales.

52.- Matriculación de bicicletas: Teniendo en cuenta que una bicicleta puede provocar un accidente de circulación y además de eso también se han dado casos de atropello y fuga en bicicletas, pues creemos conveniente que las bicicletas tengan su matricula la cual podría estar gestionada por los ayuntamientos.

53.- Detectores de vehículos en los pasos de cebra: Utilizar tecnología de detección de vehículos en movimiento en los pasos de cebra para avisar, de forma audible, a los peatones en caso de que un coche se aproxime y no muestre intención de parar.

54.- Confirmar desintoxicación al segundo positivo: A todo conductor que de positivo a alcohol o drogas por segunda vez, no devolverle el carnet hasta que se someta a una desintoxicación, confirmando que no vuelve a consumir mediante pruebas diarias durante mínimo tres meses.

55.- Instalación de test de alcoholemia en los propios vehículos: Legislar por ley para que sea obligatoria la instalación en sistemas de test de alcoholemia en los vehículos de los conductores reincidentes en mezclar alcohol con la conducción. Estos sistemas obligan a que el conductor haga un test de alcoholemia al subir al vehículo y en caso de que de positivo no permiten que sea arrancado. La instalación de este sistema debería ir acompañada con sanciones muy fuerte a quienes traten de modificar o soplar por el conductor.

56.- Formación en seguridad vial laboral: La formación en seguridad vial, al igual que los trabajadores se forman en otras materias relacionadas con su trabajo, sería positivo para refrescar conocimientos de los empleados que utilicen bastante los vehículos a la par que se mejoraría en que la actividad de la conducción sea mas segura y optimizada a las condiciones de cada trabajo y cada vehículo.

57.- Mas paneles informativos de velocidad y menos radares: Incrementar la presencia de los llamados «radares pedagógicos», es decir, paneles informativos de velocidad, y no basar todo en intensificar la política de radares recaudatorios. En la mayoría de los casos los conductores sufren despistes, ya que no se puede estar mirando continuamente el velocímetro y eso supondría un riesgo para la seguridad vial.

58.- Potenciar canales de Youtube sobre seguridad vial: La seguridad vial para los jóvenes es importante y más ahora que el uso de patinetes se esta extendiendo entre las nuevas generaciones que empiezan a utilizar sus primeros vehículos para sus desplazamientos. La seguridad vial a través de los medios que los jóvenes ven seria importante para llegar a ellos más fácilmente.

59.- Reducción del número de señales de tráfico: Hay muchos tramos en las carreteras y recorridos urbanos que la presencia de señales de tráfico es excesiva y provoca una saturación en los conductores. Hay que legislar para minimizar el número de señales y la distancia entre ellas para conseguir llegar a un número óptimo y eficiente.

60.- Revisión del límite de velocidad urbana de 30 km/h: Revisar la aplicación del límite de velocidad de 30km/h para que por defecto no se aplique a todo el municipio y que las vías de doble carril puedan seguir estando a 40 o 50 km/h.