



Mejorando la seguridad vial



iNUA #4 Mejorando la seguridad vial: Implementando la Nueva Agenda Urbana

“Adoptaremos medidas para mejorar e integrar la **seguridad vial** en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte. Junto con las iniciativas de sensibilización, promoveremos el enfoque de sistemas seguros solicitados en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, prestando especial atención a las necesidades de todas las mujeres y las niñas, así como de los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, y quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad. Trabajaremos para adoptar, aplicar y ejecutar políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, con miras a obtener resultados generales en materias de salud, en particular la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles, y trabajaremos para elaborar y aplicar leyes y políticas integrales sobre la seguridad de los motociclistas, habida cuenta de las cifras crecientes y desproporcionadamente elevadas de muertes y lesiones que sufren en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo. Promoveremos con énfasis prioritario un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los/as niños/as.”

Nueva Agenda Urbana #113

Debido a la urbanización y al crecimiento económico, cada vez son más las personas y los vehículos que llegan a las ciudades y a las zonas urbanas, lo que provoca, al mismo tiempo, más siniestros de tráfico. En las ciudades y los asentamientos urbanos, especialmente los usuarios vulnerables de las vías de transporte (VRU por sus siglas en inglés – Vulnerable Road Users), como los/as peatones y los/as ciclistas, están expuestos/as a un mayor riesgo de siniestros de tráfico, resultando en muerte o lesiones graves. Este documento explora una serie de medidas que contribuyen a una mayor seguridad vial urbana y proporciona orientación básica para los/as tomadores/as de decisión y ciudadanos/as interesados/as.



[Imagen Fuente de datos: OMS; Fotos: Flickr/SUTP]

1. ¿Por qué deberíamos centrarnos en la seguridad vial?



Cada año se producen más de **1,25 millones de muertes en carretera**



Hay más de **50 millones de heridos en las carreteras** cada año



Los países de ingresos bajos y medios representan el **90%** de lo anterior



Carga presupuestaria: 3-5% del PIB del país respectivamente

¿Conoce el índice de los siniestros de tráfico en su ciudad?

2. ¿Qué puedo hacer como alcalde/sa?

Para proteger a sus ciudadanos/as, usted como alcalde/sa tiene varias opciones administrativas para reducir estas muertes evitables y la terrible carga financiera y social que puede recaer sobre las víctimas y sus familias.

► Congregar a los respectivos departamentos y sensibilizarlos

Es fundamental identificar todos los departamentos relacionados con el transporte de su ciudad, como los departamentos de tráfico, la policía de tránsito, pero también otras partes interesadas, como las autoescuelas y las empresas de transporte. Usted, como alcalde/sa, puede influir en el debate y sensibilizar sobre la seguridad vial. Los foros de ciudadanos/as pueden ayudar a poner de manifiesto los problemas más urgentes en materia de seguridad vial.

| Consejo de seguridad vial a nivel local | | |
|---|--|------------------------------|
| Alcalde/sa (+ vicealcalde/sa) | | |
| Representantes de los principales departamentos de la ciudad (carreteras, policía, sanidad, etc.) | Representantes de la comunidad empresarial local | ONGs (por ejemplo, ciclismo) |

► Establecer una organización responsable que gestione las actividades de seguridad vial

Formalizar las reuniones de las organizaciones responsables bajo su jurisdicción y desarrollar un programa de actividades coordinadas para reducir las muertes y lesiones. Este proceso representa un enfoque multisectorial, en el cual la cooperación con las diferentes partes interesadas es fundamental.

El establecimiento de un consejo o comité de seguridad vial a nivel local (LRSC, por sus siglas en inglés – Local Road Safety Council) u otros grupos directivos permanentes bajo su mandato puede ser una forma de progreso. Su diputado/a o asesor/a de confianza, así como también un representante de la asociación comercial local o de los medios de comunicación locales pueden completar el comité directivo. Un LRSC frecuentemente también incluye representantes de los departamentos clave de la ciudad y de las ONGs locales.

Durante las sesiones regulares el LRSC gestionará y coordinará las acciones de seguridad vial, con la contribución de cada una de las partes interesadas, según sea necesario.

Usted, como líder del gobierno, debe discutir y aprobar los principales documentos e informes estratégicos, así como insistir en un informe anual sobre las actividades y acciones del LRSC.

El LRSC es responsable de:

- Cooperar con las instituciones pertinentes
- Establecer una base de datos para mejorar la comprensión del problema
- Elaborar un plan detallado de seguridad vial
- Planificar acciones de seguridad vial
- Ejecutar encuestas periódicas
- Preparar informes periódicos sobre seguridad vial

3. ¿Qué hacer como Consejo Local de Seguridad Vial?

Los siguientes pasos proporcionan una guía básica para un LRSC. Sin embargo, estas pautas pueden adaptarse a sus circunstancias locales y a las necesidades de su ciudad.

► Desarrollar una base de datos urbana para analizar y comprender el problema

La planificación de las acciones de seguridad vial debe basarse en datos fiables para poder juzgar plenamente la situación. El LRSC de su ciudad puede llevar a cabo (a través de instituciones académicas



u otras instituciones pertinentes) evaluaciones básicas de seguridad vial relacionadas con:

- Evaluar la capacidad y la integridad de las instituciones clave.
- Identificar indicadores de rendimiento de la seguridad vial (por ejemplo, porcentaje de personas que utilizan cinturones de seguridad en asientos delanteros y traseros, incidentes en cruces de caminos).
- Recopilación y actualización de estadísticas de seguridad vial.
- Medición y sensibilización de los usuarios de la carretera sobre aspectos de seguridad vial.

Al realizar encuestas y análisis, consultar y coordinar acciones con la policía de tránsito, con las empresas de transporte y otras partes interesadas. De esta manera se logra un trabajo de investigación que mantiene al sistema de seguridad vial en constante evaluación.

Los resultados de las encuestas deben almacenarse sistemáticamente en una base de datos integrada, digital y local sobre seguridad vial. La base de datos debería ser ampliamente accesible para que todas las organizaciones interesadas, así como los/as ciudadanos/as, puedan obtener la información requerida. Los datos sobre siniestros de tráfico siempre deben ser georeferenciados para identificar fácilmente los puntos de mayor frecuencia de siniestros (por ejemplo, incluyendo las coordenadas GPS).

A menudo, la policía de tránsito u otros organismos recopilan datos sobre accidentes, pero pueden ser reacios a permitir el acceso público a sus bases de datos. Una amplia accesibilidad también puede contribuir a que los datos sobre seguridad vial sean mejores y más exactos.

► Desarrollar un programa integrado de seguridad vial

El LRSC suele preparar un plan de acción de seguridad vial al que contribuyen múltiples partes interesadas. Para mantenerlo actualizado y alineado estratégicamente, se recomienda una evaluación y actualización cada dos a cinco años.



Una estrategia nacional de seguridad vial puede proporcionar más orientación o establecer normas pertinentes que deben tenerse en cuenta a nivel local. Durante la elaboración del programa de seguridad vial, tenga en cuenta la situación actual de la misma y los problemas reales que deben abordarse en su ciudad. Las actividades planificadas deben tener metas anuales claramente especificadas en las que se indiquen las mejoras en relación con la situación actual.

► Cambiar actitudes y comportamientos mediante la sensibilización de las personas

La seguridad vial es un tema importante y todos los/as ciudadanos/as pueden contribuir a un entorno vial más seguro. Las campañas publicitarias pueden informar a la gente sobre los riesgos y las conductas indebidas más comunes en las calles, como conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, desobedecer las normas de tráfico o no usar el cinturón de seguridad. El objetivo es que la gente cuestione la actitud de sí misma y de los demás, y que gradualmente empiece a cambiar y exigir cambios. Entre los medios de sensibilización se incluyen diversas herramientas de comunicación pública, como:

- Cobertura de los medios de comunicación.
- Paneles informativos al borde de la carretera.
- Medidas educativas (por ejemplo, escuela de tráfico para niños, cursos de formación de conductores).

Factores de éxito de las campañas publicitarias:

- Vincular las medidas de sensibilización a problemas específicos
- Dirigirse a grupos meta
- Definir claramente el objetivo
- Evaluar el impacto de la medida efectuada

► Planificar, construir y mejorar la infraestructura

Es crucial que la seguridad vial sea una preocupación elemental a la hora de planificar nuevas carreteras. Un/a especialista en seguridad puede ayudar a evaluar todas las nuevas propuestas de carreteras con respecto a sus normas de seguridad. Sin embargo, usted como responsable, así como también el LRSC además de otros organismos municipales como la autoridad local de carreteras, también pueden aumentar la seguridad de la infraestructura ya existente. Deberían realizarse evaluaciones periódicas (por ejemplo, cada cinco años) e inspecciones exhaustivas de la seguridad vial de las carreteras existentes, como por ejemplo, los puntos negros y los lugares peligrosos, los cuales deben ser identificados cada año.



► Implementar la gestión de la velocidad

El principal problema de seguridad para los usuarios vulnerables de la carretera son los conductores que conducen a una velocidad excesiva y la ausencia de instalaciones seguras y eficaces para caminar y andar en bicicleta (espacio vial separado, cruces seguros, etc.). La autoridad local es responsable de la gestión de la velocidad dentro



de la ciudad, en las carreteras y calles locales. Es especialmente importante reducir la velocidad a menos de 50 km/h en las vías urbanas y a niveles aún más bajos (por ejemplo, 30 km/h o 20 km/h) en zonas en las que puede esperarse un gran número de peatones. "Las rutas seguras a la escuela" son un esquema muy popular en el que las carreteras alrededor de una escuela se hacen más seguras para los/as niños/as o en áreas residenciales designadas donde los/as niños/as pueden estar jugando en las carreteras o cerca de ellas. La implementación de objetos que reduzcan y calmen el tráfico (pequeños espacios verdes, linealidad recta de las carreteras, reductores de velocidad, etc.) para reducir la velocidad es otro proceso crucial y fácil de integrar para una mejora de la seguridad vial a largo plazo.

► Establecer una financiación sostenible que permita la implementación de programas de seguridad

La financiación de la seguridad vial debe ser sostenible e independiente de un entorno político cambiante. Su plan anual de seguridad vial debe incluir una lista de las intervenciones propuestas y el financiamiento estimado necesario para su implementación. Para ello, las medidas se pueden clasificar en diferentes partes (ver recuadro). Además de utilizar los fondos derivados del presupuesto actual de la ciudad, considere la posibilidad de recaudar capital adicional a partir de multas de tráfico o fuentes externas de fondos y asistencia técnica, como el apoyo de donantes o préstamos de bancos de desarrollo.

Respuesta de emergencia: La reducción de las muertes en carretera no puede lograrse únicamente mejorando las condiciones de las carreteras; también se necesita un sistema de rescate bien desarrollado. Si a las personas lesionadas se les proporciona un tratamiento médico rápido, el número de víctimas mortales puede reducirse considerablemente. Por lo tanto, el desarrollo de un sistema coherente de respuesta de emergencia en su ciudad es un paso importante hacia una mayor seguridad vial.

Una parte de los fondos debería estar relacionada con las actividades regulares y el desarrollo de capacidades de los principales actores, como las escuelas, la policía de tránsito, el gobierno local, las autoescuelas, los/as inspectores/as de tráfico, la mejora de la seguridad de la infraestructura, la mejora de la aplicación de la ley de tráfico, la investigación y las encuestas.

La segunda parte de los fondos está relacionada con las intervenciones reales y debe estimarse para todas las actividades del plan de acción y luego añadirse al presupuesto de seguridad vial.

4. ¿Dónde aprender más?

A la hora de emprender actividades encaminadas a lograr una mejora real, siempre es beneficioso echar un vistazo a otras ciudades y países que ya han desarrollado medidas y estrategias de seguridad vial. De hecho, para garantizar una ejecución satisfactoria de sus proyectos, es fundamental que traduzca esos ejemplos de mejores prácticas en sus respectivos contextos regionales.



● **Visión Cero:** En Suecia, esta filosofía plantea que no es necesario que se produzcan lesiones graves o mortales en ninguna carretera, siempre y cuando el vehículo, el conductor y la infraestructura se ajusten a las normas actualmente disponibles y que prioricen la seguridad vial. Esto incluye medidas relacionadas con el usuario, el vehículo, la infraestructura y la organización, así como un servicio de rescate que funcione correctamente.

● **Plan de Acción Visión Cero:** La ciudad de Nueva York se comprometió a enfrentar decisivamente las muertes y lesiones por siniestros de tráfico en sus calles. El mensaje fundamental de Visión Cero es que la muerte y las lesiones en las calles de las ciudades no son aceptables y que los accidentes graves ya no se considerarán inevitables. Visión Cero se centra en estos puntos clave:

- No hay un nivel aceptable de muertes y lesiones en las calles de la ciudad de Nueva York.
- Las muertes y lesiones por siniestros de tráfico no son accidentes, sino colisiones que se pueden prevenir.
- El público debe esperar un comportamiento seguro en las calles de Nueva York y participar en un cambio de cultura.

El programa debería implicar al mayor número posible de partes interesadas en el ámbito de la seguridad vial. La Ciudad de Londres (Canadá) desarrolló una estrategia integral de seguridad vial 2014-2019 con el objetivo de implementar programas que permitan reducir en un 10% las colisiones mortales y con heridos para el año 2019.

● **DEKRA Visión Zero - Mapa interactivo:** El mapa interactivo muestra que se puede alcanzar el objetivo de Visión Zero. El mapa muestra las ciudades con más de 50.000 habitantes de determinados países europeos, los Estados Unidos y Japón que no han registrado ninguna muerte por accidente de tráfico en zonas urbanas en al menos un año entre 2009 y 2013. Además, DEKRA publicó el Informe de Seguridad Vial 2015 donde se presentan muchos ejemplos de buenas prácticas.

● **Financiación:** En Serbia los municipios reciben el 30% de las multas de tráfico recaudadas en su jurisdicción y los fondos se utilizan para desarrollar e implementar planes de seguridad vial comunitarios (actualmente, más de 160 planes de seguridad vial comunitarios locales se están implementando en Serbia).

● En Alemania, la seguridad vial se ha mejorado con un enfoque holístico desde hace más de 40 años. Se han aplicado medidas relacionadas con la infraestructura, como los pasos de cebra y la reducción de la velocidad a 30 km/h en las zonas residenciales. Hacer obligatorias medidas relacionadas con el usuario, como el uso de cinturones de seguridad y asientos para niños han sido la prioridad de su programa.

Los servicios de rescate, como los helicópteros de emergencia y los teléfonos de emergencia, contribuyen a una disminución constante y sustancial de las muertes y lesiones relacionadas con siniestros de tráfico. Desde la década de 1970, cuando se aplicó la gran mayoría de las medidas de seguridad vial, las muertes por siniestros de tráfico se redujeron en casi un 80% y las lesiones en un 45%. Todo ello con un incremento del parque total de vehículos de casi un 300%, de 16,8 millones a 50,1 millones.

Encontrará más información detallada en www.SUTP.org, www.grsproad-safety.org y www.irscroadsafety.org.

Publicado por:
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Domicilio social
Bonn y Eschborn, Alemania

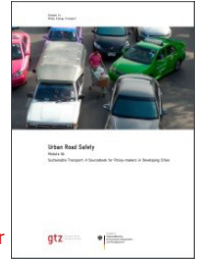
Dirección
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5 65760 Eschborn/Deutschland
T +49 61 96 79-2650
I www.sutp.org y sutp@sutp.org

Eschborn 2017

Autores:
Jonas Koch, Marian Knapschinsky, Pawel Komendzinski, Mathias Merforth,
Martin Schäfer

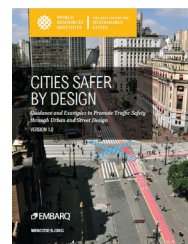
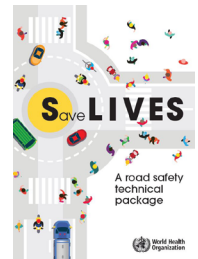
Enlaces URL:
La responsabilidad del contenido de las páginas web externas enlazadas en esta publicación siempre recae en sus respectivos editores. GIZ se disocia expresamente.
GIZ es responsable del contenido de esta publicación

giz: Seguridad Vial Urbana, Módulo 5b
Transporte Sostenible: Un libro de consulta para los responsables de la formulación de políticas públicas en las ciudades en desarrollo
Inglés | Español



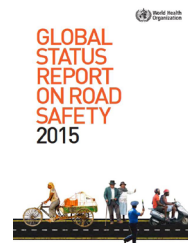
Powered two- and three-wheeler Safety
Manual de seguridad vial para tomadores de decisión y profesionales
Inglés | Español

Save LIVES
A road safety technical package
English | French | Russian | Spanish

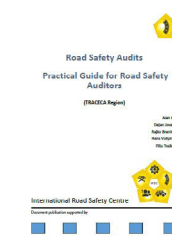


Ciudades Más Seguras Mediante El Diseño
Lineamientos y ejemplos para promover la seguridad vial mediante el diseño urbano y vial
Inglés | Portugués | Chino | Español | Tailandés | Turco | Vietnamita

A comprehensive approach for road safety
Ejemplo del cartel de Alemania
Inglés | Portugués | Chino | Árabe | Ucraniano



Global Status Report on Road Safety 2015
Inglés



Road Safety Audits
Guía práctica para auditores de seguridad vial
Inglés | Ruso



Guía de seguridad vial
Iniciativa de seguridad vial
Español

GIZ-SUTP se enorgullece de ser socio de:



Transformative Urban Mobility Initiative

Para apoyar la transición global del transporte, el BMZ inició el TUMI como contribución a la implementación de la Nueva Agenda Urbana en conjunto con 10 instituciones socias fuertes.

Más información: www.transformative-mobility.org