

## COMITÉ TÉCNICO 3.1 - SEGURIDAD VIAL

### 3.1.1. Cuestiones específicas de seguridad vial para los países de rentas bajas y medias

#### Estrategias / Objetivos

- Identificar historias exitosas, prestando especial atención a las de los países de rentas bajas y medias, con ejemplos específicos de mejora de la seguridad y gestión de la seguridad vial (en términos de indicadores clave de rendimiento).
- Tener en cuenta la seguridad de los usuarios vulnerables.
- Identificar las herramientas, los procesos, las listas de verificación, etc. existentes, que son o han sido utilizados para lograr el éxito.
- Identificar historias exitosas, prestando especial atención a las de los países de rentas bajas y medias, en términos de un mejor enfoque de la gestión de la seguridad vial.
- Identificar los informes actuales de PIARC que se consideran importantes para los países de rentas bajas y medias.
- Analizar las medidas y planes relacionados con la *"Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020"* y el *"Programa 2030"*.
- Fomentar la coordinación con otros CTs y GEs, tales como C.T.2.1 - *Movilidad en Áreas Urbanas*, y C.T.2.2 - *Accesibilidad y Movilidad en Áreas Rurales*, G.E.2.2 – *Sistemas de Carreteras Electricas*, y G.E.4.1 – *Estándares de Diseño de Carreteras*.

Los accidentes viales siguen siendo una de las principales causas de muerte y lesiones graves en los países de rentas bajas y medias. A nivel mundial, el noventa por ciento de las muertes por accidentes de tráfico ocurren en estos países. En comparación con los países de rentas más altas, donde la tasa de mortalidad en carretera por cada 100.000 habitantes es de 9,2, la tasa de mortalidad en los países de rentas medias es el doble, de 18,4, y la tasa de mortalidad en los países de rentas bajas es de 24,1 (Organización Mundial de la Salud). Casi la mitad de estas muertes se producen entre los usuarios más vulnerables de la vía pública, incluidas las personas que van en bicicleta, caminan y usan motocicletas.

Estas tasas sugieren que existen muchas oportunidades dentro de estos países para crear capacidad institucional, para centrarse en abordar los problemas de seguridad conocidos mediante una cuidadosa selección de contramedidas y la adopción de normas de diseño, y para el uso de auditorías de seguridad vial en la infraestructura que podría ser de gran beneficio para reducir las tasas de mortalidad.

La intención de este esfuerzo es evaluar e identificar las actividades del tipo de mejores prácticas con un enfoque en los países de rentas bajas y medias, y recopilar ejemplos específicos de actividades exitosas de mejora de la seguridad y de gestión de la seguridad con un interés particular en los usuarios vulnerables de la vía pública.

Para los profesionales de la seguridad de los países de rentas bajas y medias, a menudo existe una capacidad institucional limitada para desarrollar e implementar herramientas simples, procesos, listas de verificación y otros métodos para comenzar a abordar los desafíos de la seguridad vial. Este trabajo destacará la aplicación de ayudas a partir de una revisión del trabajo previo realizado por

PIARC en ciclos anteriores y de otras publicaciones relevantes, así como de los estudios de casos, según proceda. Se elaborará un informe completo.

Resultados	Plazos previstos
• Revisión bibliográfica	• Octubre de 2020
• Colección de estudios de casos	• Junio de 2021
• Informe completo	• Diciembre de 2021

### 3.1.2. Aplicación de contramedidas de eficacia probada

#### Estrategias / Objetivos

- Aumentar la seguridad vial a través de la aplicación de contramedidas probadas para reducir los accidentes en autopistas, carreteras rurales y urbanas, prestando especial atención a los usuarios vulnerables de la carretera, la gestión de la velocidad y la fatiga.
- Describir el proceso de selección de contramedidas teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios de la vía pública y definir buenas prácticas en las estrategias relacionadas con la seguridad vial en las zonas urbanas, prestando especial atención a los usuarios vulnerables de la vía pública.
- Analizar la contribución de las contramedidas probadas relacionadas con la "*Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*" y el "*Programa 2030*".
- Tener en cuenta los trabajos realizados por C.T.C.1 - *Políticas y Programas Nacionales de Seguridad Vial* y C.T.C.2 - *Diseño y Operación de Infraestructura Vial más Segura* dentro del ciclo 2016-2019.
- Fomentar la coordinación con otros CTs y GEs, tales como C.T.2.1 - *Movilidad en Áreas Urbanas*, y C.T.2.2 - *Accesibilidad y Movilidad en Áreas Rurales*, y G.E.2.2 – *Sistemas de Carreteras Eléctricas*, y G.E.4.1 – *Estándares de Diseño de Carreteras*.

Es importante que los programas de seguridad vial cuenten con un proceso para identificar y abordar los lugares de alto riesgo de accidente mediante la identificación de los factores que contribuyen a dicha localización de la accidentalidad. Un análisis cuidadoso permite al profesional de la seguridad seleccionar y aplicar contramedidas de seguridad vial que pueden posiblemente reducir la probabilidad y la gravedad de los accidentes en un lugar determinado.

Las contramedidas se seleccionan en función de su beneficio en relación con el coste de aplicación. No es inusual ver patrones y tipos de accidente similares en sitios que comparten características comunes en toda la red de carreteras. En estos casos, se pueden instalar contramedidas similares en varios lugares.

Los profesionales de la seguridad reconocen que algunas contramedidas son más eficaces para reducir el número y la gravedad de los accidentes. Estas contramedidas de mayor rendimiento a menudo se denominan contramedidas probadas debido a su uso a gran escala y su eficacia.

La intención de este esfuerzo es aumentar la seguridad vial a través de la implementación de contramedidas probadas. Es importante reconocer que no todas las contramedidas pueden aplicarse a todos los tipos de carreteras y, por ello, se destacarán diferentes tipos de carreteras como parte del desarrollo de los estudios del caso. Por ejemplo, los entornos operativos urbanos y rurales suelen experimentar los mismos tipos de colisiones, pero algunas aplicaciones de contramedidas son más apropiadas en un entorno urbano y otras en las zonas rurales. Para destacar esto, se desarrollarán estudios de casos para ambos contextos.

Este trabajo también describirá el proceso de selección de contramedidas porque es el paso más importante del proceso al identificar, evaluar y seleccionar contramedidas. Se prestará especial atención a las consideraciones y los efectos en los usuarios vulnerables de la vía pública. Se estudiará la posibilidad de incluir en el informe final una serie de documentos de PIARC y documentos externos.

El resultado final del trabajo será un informe completo basado en la recopilación de estudios de casos.

Resultados	Plazos previstos
<ul style="list-style-type: none"><li>• Revisión bibliográfica</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Agosto de 2021</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Colección de estudios de casos</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marzo de 2022</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe completo</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Octubre de 2022</li></ul>

### 3.1.3. Actualización de la Guía de Auditorías de Seguridad vial

#### Estrategias / Objetivos

- Actualizar las Directrices de auditoría de seguridad vial para los controles de seguridad de los nuevos proyectos de carreteras (2011).
- Agregar secciones para proporcionar una guía ejemplar a los Países de rentas bajas y medias.
- Fomentar la coordinación con otros CTs y GEs, como C.T. 1.1 *Funcionamiento de las Administraciones de Transporte*, G.E.2.2 – *Sistemas de Carreteras Eléctricas*, y G.E.4.1 – *Estándares de Diseño de Carreteras*.

Hoy en día, las auditorías de seguridad vial son una herramienta muy útil para mejorar la seguridad de las carreteras, mediante el diagnóstico de los problemas existentes y la detección de posibles incoherencias y/o deficiencias en el diseño de todos los elementos.

El objetivo principal de las auditorías de seguridad vial es la evaluación y definición de los riesgos potenciales de accidentes de tráfico mediante el establecimiento de un diagnóstico de seguridad y la propuesta de acciones y medidas encaminadas a la eliminación, o al menos a la reducción, de los accidentes. Deben llevarse a cabo durante las etapas de planificación, diseño, construcción y operación.

El C..T. C.2 - Diseño y operación de una infraestructura vial más segura (SP 2016-2019) informó sobre la necesidad de actualizar las Directrices de PIARC para las auditorías de seguridad vial en los controles de seguridad de los nuevos proyectos viales (2011), incluyendo secciones adicionales para proporcionar una orientación ejemplar a los países de rentas bajas y medias. Se incluyó un análisis claro de las mejoras que debían llevarse a cabo, así como recomendaciones prácticas sobre cómo llevarlas a cabo.

El C.T. 3.1 debería actualizar la Guía de Auditorías de Seguridad Vial, prestando especial atención a proporcionar orientación a los países de rentas bajas y medias.

Resultados	Plazos previstos
<ul style="list-style-type: none"><li>• Actualización de la Guía de Auditorías de Seguridad Vial (RSAG)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diciembre de 2022</li></ul>

### 3.1.4. Implicaciones debidas a la conducción autónoma y conectada

#### Estrategias / Objetivos

- Análisis de la clasificación de los accidentes de tráfico que el vehículo autónomo puede o no puede prevenir.
- Evaluar las implicaciones de los vehículos conectados y autónomos en la seguridad vial desde el punto de vista del diseño de la carretera, los usuarios de vehículos autónomos o conectados (CAV por sus siglas en inglés) y todos los demás usuarios, en especial los usuarios vulnerables.
- Identificar las mejores prácticas teniendo en cuenta el CAV para mejorar la seguridad vial.
- Identificar los problemas de seguridad en el período de transición a la conducción autónoma.
- Considerar el informe de PIARC sobre el papel de las infraestructuras de seguridad vial en la transición a los sistemas de conducción autónomos.
- Fomentar la coordinación con otros CTs y GEs, como G.E.B.2 - *Vehículos autónomos - Retos y oportunidades para los operadores de carreteras y las autoridades, C.T. 2.4 - Operación de la Red de Carreteras/ITS, G.E.2.1 – La nueva Movilidad y su Impacto en la Infraestructura Vial y el Transporte, C.T.3.2 - Vialidad Invernal, G.E.2.2 – Sistemas de Carreteras Eléctricas, y G.E.4.1 – Estándares de Diseño de Carreteras.*

Los beneficios de los vehículos conectados y autónomos para la seguridad vial serán muy significativos a medida que se vaya incorporando un número cada vez mayor de vehículos a la flota de transporte. Los beneficios de los CAV para reducir muchos de los factores que contribuyen a los accidentes causados por la visión limitada, el tiempo de reacción, el control, la fatiga, la distracción y la conducción bajo los efectos de las drogas y el alcohol son evidentes. Aunque los beneficios dependerán del porcentaje total de transición en la flota de vehículos de cada país.

La pregunta sigue siendo, por ejemplo, cómo podría cambiar la seguridad de las bicicletas y de los peatones, ya que es probable que estos usuarios de la carretera no tengan forma de saber qué vehículos tienen altos niveles de tecnología y cuáles no, y el potencial de errores es relativamente alto. Con todos los beneficios, la forma en que los conductores se comportan y actúan durante esta transición puede cambiar, y no se sabe cómo este cambio puede afectar el número y la gravedad de los accidentes.

La forma en que diseñamos y operamos nuestras instalaciones puede cambiar con el tiempo con los CAV. En este momento, creemos que los primeros cambios consistirán en proporcionar la infraestructura necesaria para apoyar a los CAV, a través de la provisión de sistemas de marcas viales, comunicación e información. Con una adopción a mayor escala puede haber cambios en la forma en que diseñamos y operamos las carreteras debido al cambio de diseñar considerando los errores de los conductores en comparación con diseñar para las operaciones autónomas.

Se desarrollará un taller para discutir y debatir estos temas, seguido de una nota informativa relacionada con las implicaciones del taller de vehículos conectados y autónomos.

Resultados	Plazos previstos
<ul style="list-style-type: none"><li>• Taller</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Octubre de 2021</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nota informativa</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abril de 2022</li></ul>

### 3.1.5. Actualización del Manual de Seguridad Vial

#### Estrategias / Objetivos

- Actualizaciones del Manual de Seguridad Vial (RSM por sus siglas en inglés) centradas en el trabajo realizado por el CT.
- Continuar con los trabajos realizados por C.T.C.1 - *Políticas y Programas Nacionales de Seguridad Vial* y C.T.C.2 - *Diseño y operación de una infraestructura vial más segura* dentro del ciclo 2016-2019 para completar la incorporación de los informes relevantes de PIARC sobre seguridad vial (a partir de 2003).
- Lanzar una encuesta entre los Países de alto, medio y bajo nivel de renta sobre el uso, las necesidades, las carencias y los temas relacionados con el RSM y realizar una evaluación de las carencias y las necesidades para recomendar cambios en la forma de llevar a cabo las actividades, basado en prioridades.
- Desarrollar hojas de trabajo o listas de verificación para ayudar en la aplicación y comprensión del RSM, particularmente para los Países de rentas bajas y medias.
- Fomentar la aplicación del Manual de Seguridad Vial (RSM).

El Manual de Seguridad Vial (RSM) tiene por objeto aumentar el rendimiento en materia de seguridad vial mediante la creación de capacidad en la gestión de la misma. El RSM es una referencia internacional de vanguardia para el profesional de la seguridad vial en las áreas de planificación, diseño y operación segura de la red vial. El Manual está en línea y disponible para su descarga e impresión.

El RSM fue desarrollado para ser un documento técnico completo y accesible. Destaca el enfoque de los Sistemas Seguros para la gestión de la seguridad vial. El manual establece un camino para los responsables de la formulación de políticas de seguridad vial y los profesionales que trabajan en países de ingresos bajos, medios y altos.

La tercera incorporación al RSM es una actualización de la segunda edición del manual de seguridad vial. Mejora la claridad y aborda la nueva información de PIARC en el ciclo 2016 - 2019. La actualización incorpora numerosos estudios de casos para demostrar su aplicación en las mejores prácticas en países de todo el mundo.

En el próximo ciclo, el grupo de trabajo del RSM se centrará en: a) trabajar en estrecha colaboración con los demás grupos de trabajo de seguridad del Comité Técnico, b) estudiar el uso, las necesidades, las lagunas y los problemas del RSM, y c) apoyar la aplicación, y d) encontrar formas de promover la aplicación del RSM.

El grupo de trabajo del RSM trabajará en estrecha colaboración con los demás grupos de trabajo de seguridad del Comité Técnico. Esto permitirá que el trabajo futuro del RSM incorpore y coordine el trabajo sobre nuevos documentos para asegurar actualizaciones relevantes y oportunas a partir de materiales nuevos y relevantes.

Se desarrollará una encuesta sobre el uso de los países de ingresos altos, medios y bajos considerando el uso, las necesidades, las carencias y los problemas relacionados con el RSM y luego se realizará una evaluación de dichas carencias y necesidades para ver cómo aumentar las actividades para su aplicación.

El grupo de trabajo del RSM también considerará el desarrollo de hojas de trabajo de estudios de casos y listas de verificación para ayudar en la implementación y comprensión del RSM, particularmente para los países de rentas bajas y medias.

Se prestará más atención a la promoción del RSM con ejemplos de la mejor manera de mejorar la difusión y el uso por parte de los profesionales de la seguridad y los responsables políticos.

Durante este ciclo se actualizará el Manual de Seguridad Vial. Además, se llevará a cabo una encuesta entre los países de alto, medio y bajo nivel de renta sobre el uso, las necesidades, las carencias y las cuestiones relacionadas con el RSM, así como la elaboración de hojas de trabajo o listas de verificación para la aplicación y la comprensión del manual, en particular para los países de rentas bajas y medias.

Resultados	Plazos previstos
<ul style="list-style-type: none"><li>• Encuesta entre los países de alto, medio y bajo nivel de renta sobre el uso, las necesidades, las carencias y los temas relacionados con el RSM</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Octubre de 2020</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hojas de trabajo o listas de verificación para la aplicación y comprensión del RSM, particularmente para los países de rentas bajas y medias</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diciembre de 2021</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Actualización del Manual de Seguridad Vial</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hasta junio de 2023</li></ul>