

C3.1 SEGURIDAD VIAL

Recomendaciones para la toma de decisiones

Existen medidas efectivas y eficientes para la mejora de la seguridad vial en las infraestructuras viarias y todos los países y operadores de carreteras tienen la firme intención de llevarlas a cabo en sus redes. Estas medidas incluyen las **auditorías de seguridad vial** (RSA) de carreteras en fase de proyecto, **inspecciones de seguridad vial** (RSI) en las carreteras existentes en servicio, así como el **tratamiento de puntos con elevada concentración de accidentes** (“puntos negros”).

Las **auditorías de seguridad vial** pueden ponerse en práctica de una forma inmediata en cada uno de los países. Su implantación no resulta costosa y la amortización de la inversión es significativa. Los países en transición, en particular, deberían centrarse en las RSA en sus numerosos proyectos. Estos países deben buscar un retorno del coste-eficacia, al tiempo que deberían invertir en el **tratamiento de puntos con elevada concentración de accidentes** (“puntos negros”).

Una **base de datos de accidentes** es necesaria para determinar los lugares en los que las actuaciones son más necesarias. Cada país necesita definir una estrategia para la recogida de los accidentes a nivel nacional y para ello, necesita involucrar a varios agentes implicados (cuerpo de policía, etc).

Los países más desarrollados, normalmente, cuentan con una base de datos coherente y han desarrollado actuaciones de tratamiento de puntos de concentración de accidentes. Estos países deberían encontrar beneficiosa complementar estas medidas con las RSA y RSI.

Todos los usuarios de la vía (conductores, peatones, ciclistas...) tienen sus limitaciones, tanto físicas, como psíquicas. Los esfuerzos deberían continuar para que estos **factores humanos** sean tenidos en cuenta en el diseño de la infraestructura y del equipamiento, cuando sea posible, tanto en la etapa de su diseño como durante su explotación.

Un marco político para la seguridad vial

- Muchos aspectos legales y políticos son realmente impedimentos para llevar a cabo las medidas apropiadas: ¿quién tiene potestad para solicitar una auditoría de seguridad vial?, ¿quién es el responsable si las anotaciones realizadas en una auditoría no se tienen en cuenta?, ¿cuál es la titulación y como se certifican los inspectores o auditores?, ¿cuál es su nivel de responsabilidad?, etc. Cada una de estas preguntas necesitan ser claramente contestadas en cada uno de los países para que los profesionales de seguridad vial puedan actuar con total confianza.
- La planificación y explotación de las carreteras a menudo entran en conflicto con otros intereses; las medidas de seguridad vial pueden verse como una demora de los proyectos o como un impacto para el tráfico. ¿Cómo se defiende la seguridad vial contra estas influencias?
- Las medidas relacionadas con la seguridad vial son numerosas, e involucran a los servicios de emergencia, a la policía, a los ingenieros de carreteras, escuelas, etc. La coordinación entre ellos es fundamental. Las prioridades, lógicamente, varían en cada uno de los países.

Todos los agentes deben estar involucrados en la seguridad vial y sus actuaciones deben ser prioritarias y coordinadas. Así, debe existir un compromiso al más alto nivel político local, de forma que las prioridades de seguridad vial pueden coordinarse y definirse con claridad.

Estos temas deberían continuar discutiéndose y las buenas prácticas de los distintos países deberían ser compartidas. Esto puede ser particularmente provechoso en países en transición, donde teniendo pronto la política apropiada, puede promover una red de profesionales de seguridad así como animar la inclusión de seguridad en todas las decisiones políticas.

Aspectos técnicos

Tratamiento de los puntos con elevada concentración de accidentes (“Puntos negros”)

Una base de datos de accidentes, incluso si es muy rudimentaria, hace posible la identificación de los puntos de acumulación de accidentes. El tratamiento de los puntos de acumulación de accidentes es un proceso bien conocido de identificación, investigación y propuesta de soluciones para aquellos tramos donde la concentración del número de accidentes es significativamente elevado.

=> Una Guía de PIARC, sobre el tratamiento de los puntos de concentración de accidentes (“puntos negros”) podría resultar muy útil. Esto sería de especial aplicación en países en transición con tramos de concentración de accidentes claramente identificables.

Gestión de la seguridad de la red (NSM)

NSM es, comparativamente, un nuevo procedimiento para las redes de carreteras en servicio. Identifica corredores donde los accidentes ocurren con alta frecuencia, y apunta hacia la comprensión de las razones locales y específicas situadas tras ellos y haciendo, entonces, recomendaciones sobre medidas con un buen coste-eficacia para paliar esta situación. NSM va más allá del tratamiento de puntos de localización de accidentes y adquiere una amplia perspectiva de la infraestructura y de la conducción, haciendo posible tener en cuenta todos los factores que afectan al conductor en un determinado corredor.

=> Continuar con el intercambio de conocimientos y una guía de NSM sería muy útil

Recomendaciones para la AIPCR

- El principio fundador del Comité Técnico de Seguridad Vial es considerar sistemas de aproximación que involucren a los conductores, vehículos y carreteras, simultáneamente. La mejora de la seguridad vial requiere pues un acercamiento sistemático que implique el aparejo de estos tres subsistemas. El Comité Técnico (TC) se orienta sobre asuntos relacionados con la vía, pero temas fuera de su ámbito habitual, tales como la vigilancia policial y la educación de los conductores, son también considerados como medios efectivos para mejorar la seguridad vial, en general. PIARC debería clarificar su posición sobre si abordar aspectos relacionados con el comportamiento y la seguridad vial, y cooperar mas

comprensivamente con otras organizaciones que están orientadas en este importante tema.

- PIARC redactó un Manual de la Seguridad Vial en 2003 y un catálogo de medidas de bajo coste para la mejora de la seguridad vial en 2007. Ambos textos, deberían ser regularmente revisados y actualizados, incluyendo más conocimientos que se encuentren disponibles en ese momento. La adopción de los mismos por cada país individualmente y la adaptación a sus condiciones locales debería ser perseguida.
- Las organizaciones donantes deberían predicar con el ejemplo. Deberían establecer la realización de RSA como una condición obligatoria para financiar todos los proyectos de carreteras. También debería continuar financiando medidas de seguridad en carreteras en servicio, tales como las inspecciones de seguridad vial (RSI), tratamientos de puntos de concentración de accidentes (“puntos negros”) y la recopilación de datos de accidentes para crear una fiable base de datos.