



# Grupos Consultivos Seguridad Vial



**MARCH 2019**

**Submitted to:**

Lisette Lugo Colón, PE  
Traffic Engineering and Operations Area  
Deputy Director  
PRHTA  
PO Box 42007  
San Juan, PR 00940-2007

**Submitted by:**

CSA Architects and Engineers, LLP  
1511 Ponce de León Avenue, Suite 23  
San Juan, Puerto Rico 00909  
T: 787.641.6800 | F: 787.641.6850



# Contenido

- 1 Resumen ejecutivo
- 2 Introducción
- 3 Objetivo
- 4 Proceso de las reuniones
- 5 Perfil general y por región
- 6 Temas destacados
- 7 Estrategias más importantes
- 8 Evaluación
- 9 Fotos
- 10 Apéndices

## **Trabajando juntos por la seguridad vial... salvamos más vidas.**

Cuando se unen esfuerzos de diferentes sectores se pueden lograr cambios positivos para la comunidad. El primer ciclo del SHSP demostró la necesidad de mantener el enfoque y la comunicación entre todas las personas comprometidas con evitar muertes y heridos graves en las vías públicas del país.

# Resumen ejecutivo

Uno de los requisitos de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) para los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (SHSP) es contar con representantes de las 4Es en los procesos de toma de decisiones. Además, requiere mantener a la ciudadanía informada de las estrategias y esfuerzos conjuntos que se llevan a cabo para reducir las muertes y heridas graves por choques de tránsito en las vías públicas. Esto se conoce como un plan colaborativo y participativo. Este requisito es tan importante como utilizar datos para la toma de decisiones estrategias en los diferentes aspectos de seguridad vial. Este año representa el ultimo periodo del primer ciclo de implementación del SHSP de Puerto Rico 2014-2018. Es por esto que el proceso de actualización comenzó desde finales de 2018.

En vías de producir un nuevo SHSP, correspondiente al ciclo de 2019 a 2023, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) convocó a delegados de toda la isla a participar de Grupos Consultivos de Seguridad Vial. Estos grupos se distribuyeron en cuatro (4) reuniones regionales celebradas durante el mes de febrero de 2019. Cada persona recibía una invitación junto a un enlace electrónico donde podía realizar su registro seleccionando la reunión de su preferencia de acuerdo a la fecha y al lugar de la misma.

Previo a las reuniones, el equipo de trabajo distribuyó los paquetes informativos con un resumen del historial de choques de tránsito en Puerto Rico y detalles específicos de las reuniones (logística, direcciones, instrucciones, agenda, objetivos, etc.). Estos paquetes, junto a copia de las presentaciones, encuesta de seguridad y evaluaciones, se entregaron en cada una de las reuniones. La distribución de los participantes se concentró mayormente en el área de educación. Luego, le siguieron ingeniería y aplicación de la ley. Lamentablemente, los representantes del servicio de emergencias médicas no pudieron participar.

Luego de presentar las estrategias preliminares para cada área de énfasis, consistentemente los participantes aprobaban cada una de ellas; en algunos casos con enmiendas menores en el lenguaje. Además, sugirieron estrategias adicionales en la primera reunión por lo que se incorporaron en el resto de las reuniones para la consideración de los participantes. Finalmente, los delegados escogieron tres (3) estrategias por cada área de énfasis mediante una encuesta de seguridad vial. Las estrategias con mayor número de votos por área de énfasis fueron:

- **Conducir negligentemente:** Educar sobre el impacto que tiene conducir agresivamente en los choques de tránsito (55 votos).
- **Equipos de protección personal:** Reforzar la educación a la ciudadanía sobre la importancia del uso correcto de equipos de protección (57 votos).
- **Respuesta de emergencias médicas:** Educar a los usuarios de la carretera en relación con la prioridad de los vehículos de respuesta de emergencias médicas (53 votos).

# Resumen ejecutivo

- **Personas caminando:** Mejorar la infraestructura de carreteras para acomodar a las personas que estén caminando (añadir aceras, instalar iluminación, cruces elevados, fases solo para peatones en intersecciones, etc.) (51 votos).
- **Salir del carril:** Implementar métodos de ingeniería para mejorar la delimitación de los carriles y la condición del pavimento (55 votos).
- **Influencia de alcohol y otras sustancias:** Continuar con la aplicación de la ley a conductores bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas ("DUI"). (56 votos).

Además, los participantes, mediante una evaluación, indicaron que las redes sociales y los medios masivos (radio y TV) son sus preferidos para divulgar los mensajes relacionados a la seguridad vial.

Los resultados de este informe formarán parte del próximo Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico (SHSP 2019-2023), una vez se presenten los mismos a la Junta de Gobierno de la Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST) y se reciba el insumo de ellos en vías al desarrollo final del nuevo SHSP.

# Introducción

Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son los requisitos y componentes principales del Programa de Mejoras de Seguridad Vial (HSIP, por sus siglas en inglés) de la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés). Su propósito es reducir significativamente las fatalidades y heridas graves por choques de tránsito en las vías públicas de Estados Unidos y sus territorios. Esto está definido en el Código de Regulación Federal CFR 23 148.

Puerto Rico, en cumplimiento con esta regulación, desarrolló e implementó el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2014-2018 (SHSP, por sus siglas en inglés). El SHSP es un plan de cinco (5) años y cuenta con la participación y colaboración de delegados de seguridad de muchos sectores del país. Además, este puede ser actualizado según los datos demuestren la necesidad en el término de vigencia, y a esto se le conoce como “plan vivo”. Es a través de este plan, que se identifican y analizan los problemas de seguridad vial y las oportunidades para lograr el propósito del HSIP.

El SHSP vigente tiene que ser actualizado en o antes de completarse el ciclo de cinco (5) años, en julio de 2019. Es por esto que, desde finales del 2018, se ha estado trabajando en lo que será el SHSP 2019-2023. En la figura que se presenta a continuación, se ilustra una síntesis del proceso de actualización. En estos momentos, el proceso se encuentra en la etapa de definición de estrategias para las diferentes áreas de énfasis. Para esto, se llevaron a cabo cuatro (4) reuniones regionales de Grupos Consultivos de Seguridad Vial en las regiones Norte, Oeste, Este y Sur. Estas contaron con la participación de representantes de diferentes agencias gubernamentales, de FHWA, municipios, academia, organizaciones sin fines de lucro y el sector privado. El propósito de este informe es documentar el proceso de planificación, ejecución y los resultados de estas reuniones.



# Introducción (cont.)



## PROCESO DE ACTUALIZACIÓN



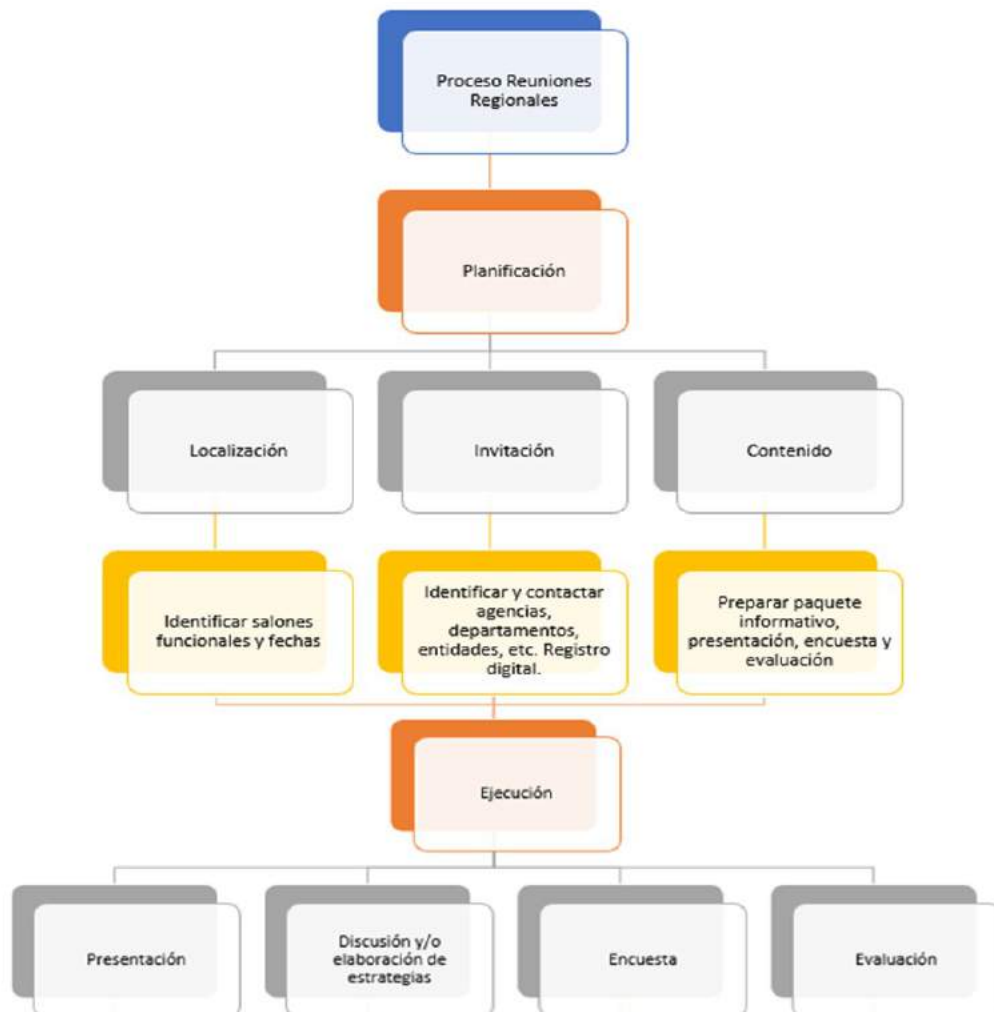
# Objetivo

Lograr un consenso en las cuatro (4) reuniones regionales de Grupos Consultivos de Seguridad Vial para definir las estrategias que Puerto Rico adoptará por los próximos cinco (5) años como parte del SHSP 2019-2023. Esto, con la meta principal de reducir las muertes y heridos por choques de tránsito en las carreteras del país.



# Proceso de las reuniones

Para el desarrollo de estas reuniones se llevaron a cabo dos procesos: planificación y ejecución. La primera incluyó la selección de los lugares para llevar a cabo las reuniones, el contenido y las invitaciones, entre otros. La segunda incluyó las presentaciones, discusión de estrategias, encuesta de seguridad vial y evaluación. La siguiente figura resume estos procesos, los cuales se discutirán en detalle más adelante.





# Proceso de las reuniones (cont.)

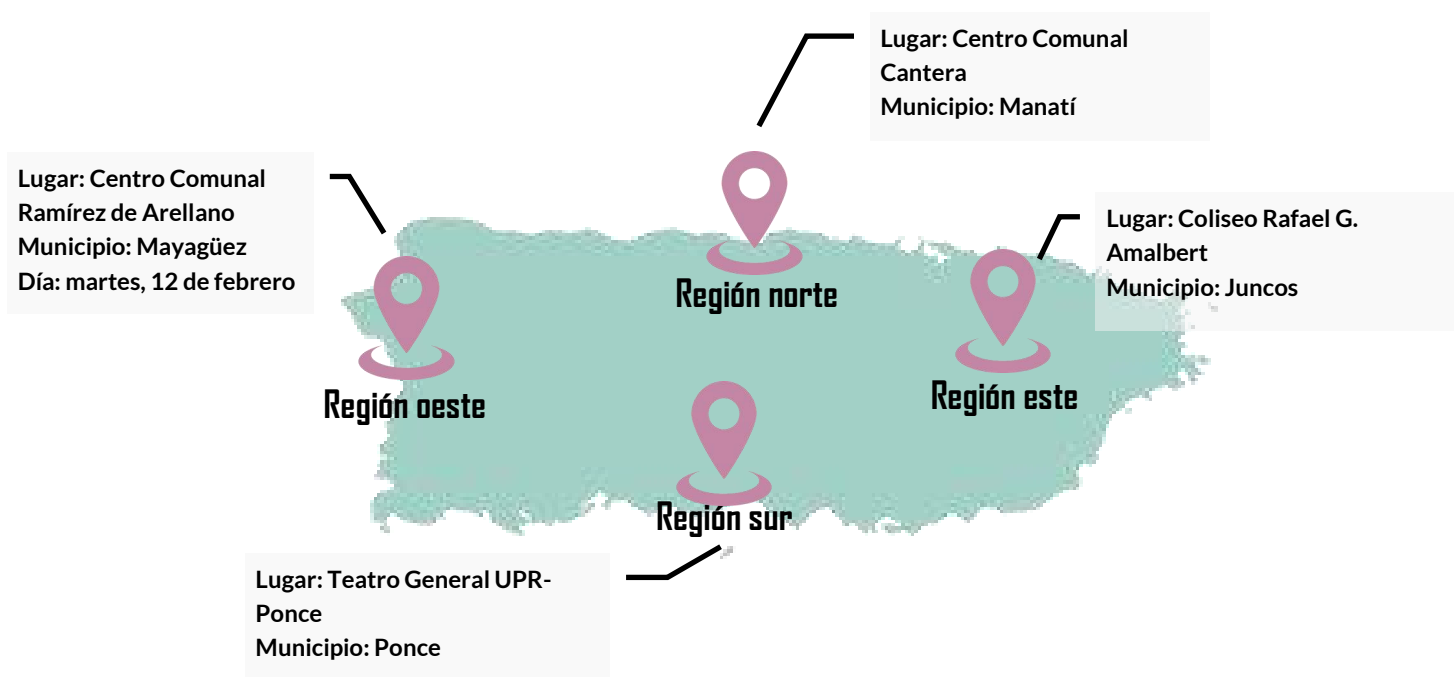
## Planificación

Esta sección detalla los esfuerzos de coordinación y organización previo a las reuniones, la cual se divide en tres (3) partes: **localización, invitación y contenido.**

### Localización

Conforme a las lecciones aprendidas del actual SHSP, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) determinó que sería pertinente realizar cuatro reuniones regionales fuera del municipio de San Juan. Esto se debe a que, los problemas de seguridad vial no son de igual magnitud alrededor de la isla, y por lo general, las reuniones relacionadas al plan se llevan a cabo en la capital (Ej. Cumbre de Seguridad Vial y reuniones de áreas de énfasis). Recopilar y documentar esa diversidad de problemas, inquietudes y sugerencias permitirá desarrollar un plan que atienda todas estas necesidades dentro de las limitaciones que afronta el país.

A continuación, encontrará los municipios sede para las cuatro (4) regiones regionales. Cabe señalar que, la búsqueda de locales fue extensa, ya que a raíz de los huracanes Irma y María muchos salones quedaron fuera de servicio.




# Proceso de las reuniones (cont.)

## Invitación


Se identificaron las diferentes agencias, entidades, departamentos, municipios, sector privado y organizaciones sin fines de lucro, entre otras, que pudieran estar relacionadas a la seguridad vial. Luego, se generó una matriz por región con la lista preliminar de representantes que pudieran ser invitados para cada una. Posteriormente, se realizaron llamadas para extenderles una invitación para que participaran de las reuniones antes mencionadas. Además, el plan cuenta con una lista de números de teléfonos y correos electrónicos de delegados que han estado colaborando con la seguridad vial y participando de las actividades y reuniones del SHSP por los pasados cinco (5) años. A estos delegados, se les envió un correo electrónico junto a un paquete informativo, el cual se discutirá en la próxima sección, invitándolos a participar y a registrarse de forma electrónica en la reunión de conveniencia a través del enlace que se les hacía llegar. También, tenían la alternativa de confirmar a través de un correo electrónico dirigido a [SHSP@carreterasegurapr.com](mailto:SHSP@carreterasegurapr.com) o mediante llamada telefónica.


El registro se realizó de forma digital con la visión de adentrar el plan al uso de tecnologías, obtener la mayor información posible de la persona, identificar la cantidad de participantes previo a cada reunión y disminuir el tiempo de espera a la hora de firmar la asistencia.

Por otra parte, en la forma digital se hacía la aclaración de que la información recopilada sería estrictamente confidencial y no se compartiría con terceras


 Nombre completo


 Municipio


 Número de celular  
(de aceptar recibir información)

 Correo electrónico

 Número de teléfono

 Reunión a la que asistiría

 Entidad, agencia o departamento

 Compañía de teléfono móvil (si deseaba recibir información del SHSP por mensaje de texto)

 Acomodo razonable

# Proceso de las reuniones (cont.)

## Contenido

Para estas reuniones se preparó un paquete informativo, una presentación, encuesta y evaluación. La tabla presentada a continuación presenta el propósito de cada uno de estos documentos y la forma en que los participantes podían



### Paquete informativo

Incluyó una síntesis del trasfondo del SHSP 2014-2018, incluyendo un resumen del historial de choques de tránsito en la isla y detalles específicos de las reuniones (logística, direcciones, instrucciones, agenda, objetivos, etc.).

### ¿Cómo acceder?

- ◆ Correo electrónico (con la invitación)
- ◆ Portal SHSP ([www.carreterasegurapr.com](http://www.carreterasegurapr.com))



### Presentación

Resumen de los logros, experiencias y lecciones aprendidas a través del desarrollo e implementación del SHSP 2014-2018. Incluyó un video montaje de fotos de eventos relacionados al SHSP y mensajes de delegados de seguridad vial.

### ¿Cómo acceder?

- ◆ Portal SHSP ([www.carreterasegurapr.com](http://www.carreterasegurapr.com))
- ◆ Impreso (en la reunión)



### Encuesta

Luego de discutir las estrategias, los participantes seleccionaban las tres (3) estrategias de mayor prioridad para ellos según el área de énfasis. Los resultados se presentaron al final de cada reunión. Estuvo disponible para el público durante dos

### ¿Cómo acceder?

- ◆ Portal SHSP ([www.carreterasegurapr.com](http://www.carreterasegurapr.com))
- ◆ Impreso (en la reunión)
- ◆ Facebook "Fan Page"



### Evaluación

Se incluyeron preguntas claves para determinar si los participantes conocían el SHSP, determinar la estrategia de comunicación más efectivas y evaluar la planificación, organización y ejecución de las reuniones.

### ¿Cómo acceder?

- ◆ Portal SHSP ([www.carreterasegurapr.com](http://www.carreterasegurapr.com))
- ◆ Impreso (en la reunión)

# Proceso de las reuniones (cont.)

## Organización

Las reuniones se programaron para comenzar el registro a las 8:00 a.m. y ofrecer el mensaje de bienvenida a las 8:30 a.m. para tener el resto de la mañana para el desarrollo de la reunión y culminar cerca del medio día. El aspecto más importante de los encuentros era la discusión de estrategias, esto ya que los participantes conocen de primera mano las necesidades y oportunidades para mejorar la seguridad vial del país. En estas discusiones, los delegados tenían la posibilidad de exponer sus ideas y compartir sus experiencias, así como realizar cambios en las estrategias presentadas. En todo momento, se tomó nota de los puntos más relevantes durante cada una de las reuniones. A continuación la agenda que siguieron en cada una de ellas:

HORARIO	ACTIVIDAD
8:00AM - 8:30AM	Registro
8:30AM - 8:40AM	Mensaje de Bienvenida
8:40AM - 8:55AM	Resumen: ¿Qué ha significado tener un Plan Estratégico de Seguridad vial para Puerto Rico en estos cinco años?
8:55AM - 9:05AM	Áreas de Énfasis para el SHSP 2019-2023
9:05AM - 10:05AM	Primera Sesión: Selección de estrategias efectivas para cada área de énfasis
10:05AM - 10:15AM	Receso (Merienda)
10:15AM - 11:45AM	Segunda Sesión: Selección de estrategias efectivas para cada área de énfasis
11:45AM - 12:00MD	Evaluaciones y cierre de la reunión

# Proceso de las reuniones (cont.)

## Ejecución

En esta sección encontrará los puntos más importantes sobre las reuniones de Grupos Consultivos de Seguridad Vial.

## Presentaciones

Luego de la primera reunión, donde el tiempo se extendió casi una hora, se determinó eliminar algunas diapositivas sobre la historia del SHSP para incluir solo los aspectos claves para los participantes que no conocían el mismo. De esta forma, los participantes tuvieron más tiempo para la discusión, elemento crucial para el éxito de estas reuniones. Esto se realizó sin alterar la presentación radicalmente, ya que los cuatro grupos consultivos debían estar expuestos al mismo contenido.

## Discusión

Luego de presentar las estrategias preliminares por área de énfasis y explicar cada una de estas, los participantes ofrecían sus ideas, comentarios y sugerencias. Cada uno de los responsables de las discusiones se enfocaba en mantener el orden de la discusión y aclarar cualquier duda al respecto. Además, se promovía la participación de personas clave de diferentes agencias cuando se atendía un tema específico de la misma. Durante las discusiones, una persona designada para tomar notas en una libreta gigante, escribía los puntos más relevantes frente a todos los participantes y dependiendo el caso, se modificaban o añadían estrategias directamente en la presentación. Este tipo de interacción tuvo gran acogida por parte de los participantes, ya que tenían constancia de que sus comentarios estaban siendo documentados. Además, en cada reunión, una persona se dedicó exclusivamente a tomar notas y grabar las reuniones desde la parte posterior de cada salón. Esto para complementar el proceso y garantizar que se anotaran las sugerencias y comentarios de cada grupo. Los puntos más importantes discutidos en una reunión, se exponían en las reuniones subsiguientes.

# Proceso de las reuniones (cont.)

## Encuesta

Al completar las discusiones por cada área de énfasis, se invitaba a los participantes a seleccionar las tres (3) estrategias más relevantes para ellos. Para esto se creó una encuesta digital, la cual también estaba disponible de forma impresa. Esta encuesta se accedía a través del portal del SHSP ([www.carreterasegurapr.com](http://www.carreterasegurapr.com)) o de un código incluido en los documentos entregados durante el registro.

Cada vez que se realizaban cambios a las estrategias, según las sugerencias de los grupos consultivos, la encuesta se modificaba al momento para que votaran por las alternativas definidas según su interés. Por lo general, las estrategias que recomendaron en la región norte fueron acogidas en las demás regiones.

La encuesta estuvo disponible para el público en el portal del SHSP hasta el 15 de marzo de 2019. Esto con el objetivo de recopilar la opinión de la comunidad en general ya que el SHSP es un plan participativo y colaborativo.

## Evaluación

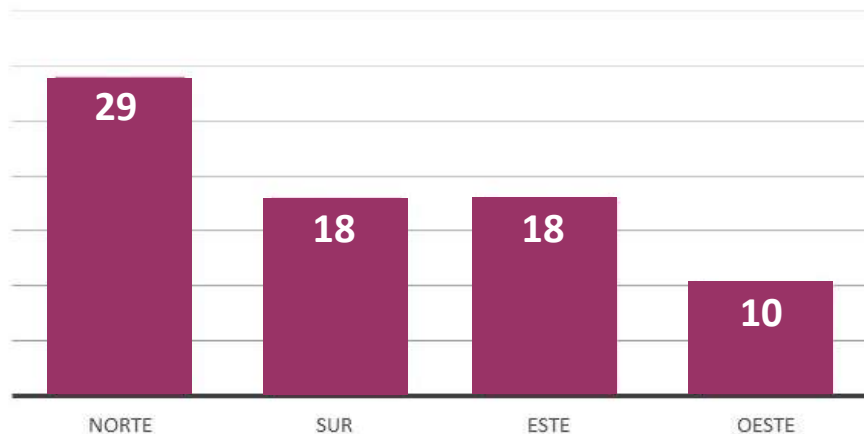
Los participantes tuvieron la opción de completar la encuesta de forma voluntaria al momento o después de la reunión. Las personas que llenaron la encuesta al momento de la reunión tenían la opción de hacerlo de forma digital o en papel. Sin embargo, luego de las reuniones, la única opción era llenarla de forma digital. Por esta razón, los resultados de la evaluación reflejaron menos participación.



# Perfil general y por región

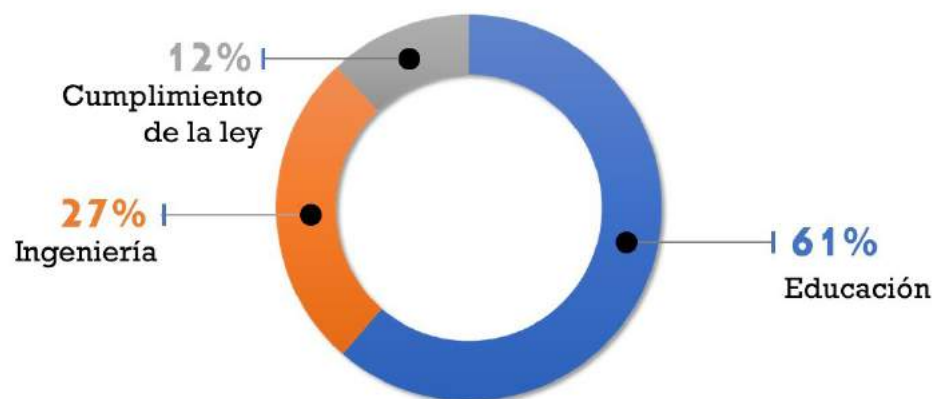
## Perfil general

Cantidad de participantes



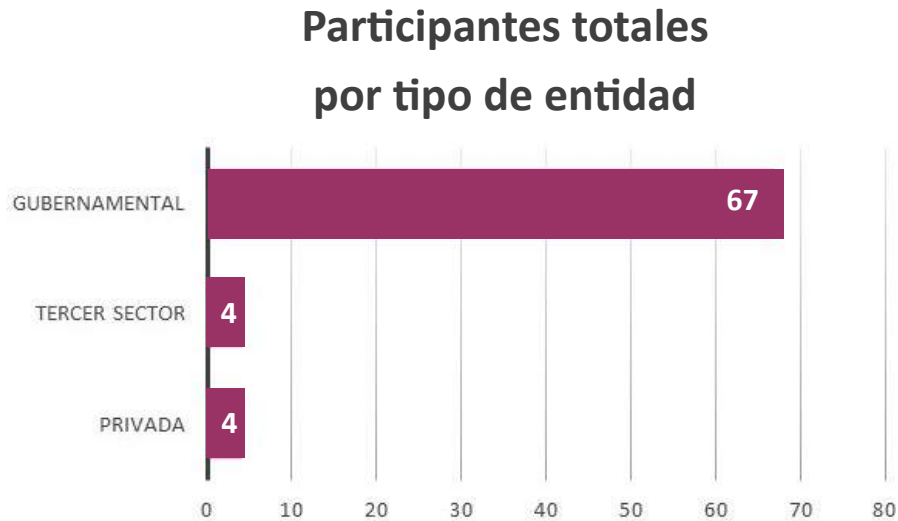
En total, 75 personas participaron de las cuatro reuniones, siendo la región norte la que contó con mayor participación en Manatí.

Distribución de participantes por las 4Es



La E con mayor representación fue educación, seguida por ingeniería y cumplimiento de la ley. No hubo representación de Respuesta de Emergencias Médicas. [Las 4Es son: ingeniería, educación, cumplimiento de la ley y emergencias médicas]

# Perfil general y por región (cont.)



Las entidades estatales que participaron fueron la Autoridad de Carreteras y Transportación, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, ACAA, el Departamento de Justicia y la Policía Estatal. Además, participó la policía municipal, así como grupos comunitarios y representantes de diferentes municipios participaron. El tercer sector estuvo representado por los grupos FIESTA, ITE-UPRM y el Instituto Tercera Misión. Por su parte, representantes de entidades privadas como Steer, Metropistas y CSA Group participaron de estas reuniones.

# Perfil general y por región (cont.)

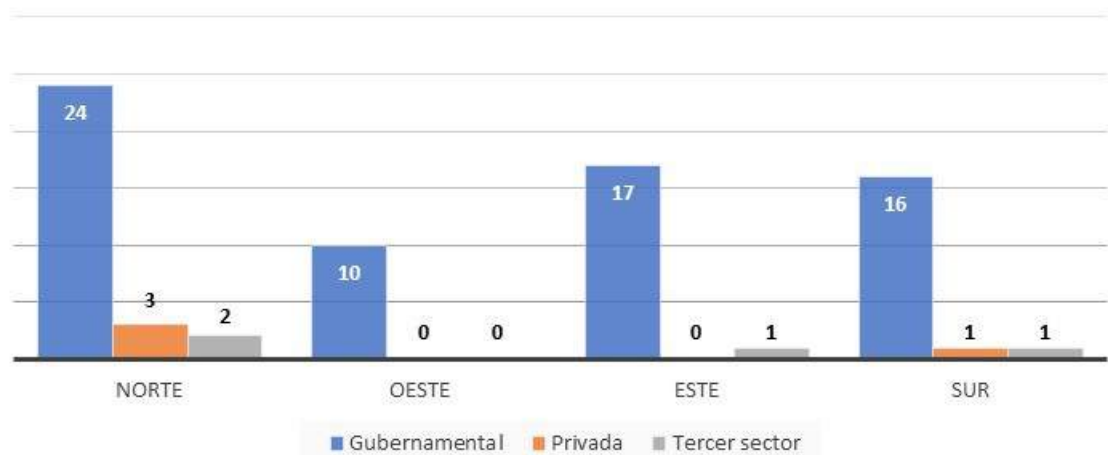
## Perfil por región

Las siguientes gráficas muestran la distribución de participantes por las 4Es y tipo de entidad. La mayor parte de los asistentes representaron educación, seguido por la ingeniería. También, las entidades gubernamentales fueron quienes mayor representación tuvieron en estos encuentros.

### Distribución de participantes por las 4Es por reunión regional



### Participantes por tipo de entidad



# Temas destacados

Una de las virtudes de las reuniones de grupos consultivos lo fue la oportunidad de discutir a profundidad algunos temas específicos basados en la experiencia de los invitados. A continuación se muestran los temas destacados discutidos en estas reuniones.

Sustitución de centros de inspección de automóviles por un sistema al azar (parecido al que utilizan con los camiones) e integrar los bloqueos policíacos como un mecanismo de inspección.

Enmendar la ley de tránsito para requerir obligatoriamente que personas con 16 años o más posean una identificación y/o licencia de conducir.

Seguimiento a la modificación y/o renovación del sistema de puntos de la Directoría de Servicios al Conductor (DISCO).

Eliminación de amnistías y su efecto en el comportamiento de los conductores.

Revisar y mejorar el proceso de otorgación de patentes para negocios ambulantes.

Promover que los conductores tengan equipos de emergencia en sus vehículos.

Educar a los jueces que interpreten como permisible un contenido de alcohol en la sangre de 0.12% en conductores.

Promoción de los sistemas de transportación inteligente para mejorar la aplicación de la ley.

Proveer rótulos modelos a los dueños de negocios de bebidas alcohólicas donde anuncien el ofrecimiento por ley a hacer llamadas o brindar ayuda a sus clientes.

Dificultad del Negociado de Tránsito en realizar pruebas de sustancias controladas cuando intervienen con conductores.

La creación de un sistema de educación automática a los conductores cada vez que se enmienda la Ley 22.

El DTOP y Departamento de Salud no cuentan con un procedimiento para tomar muestras de cannabis.

# Estrategias más importantes



## Conducir negligentemente

ORDEN DE PRIORIDAD	ESTRATEGIAS	VOTOS
1	Educar sobre el impacto que tiene conducir agresivamente en los choques de tránsito.	55
2	Coordinar patrullaje preventivo en lugares propensos a conducir agresivamente.	47
2	Incluir medidas de ingeniería para disuadir el conducir a exceso de velocidad y otras formas de conducir agresivamente (ej. <i>traffic calming</i> , zonas de trabajo, zonas escolares).	47
3	Promover el uso de tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transportación (ITS) para la aplicación de la Ley de forma automática.	34
4	Mejorar los procesos del sistema de puntos de la licencia de conducir y las herramientas de apoyo al mismo.	28
5	Incluir el tema de seguridad vial en las reuniones del <i>Metropolitan Planning Organization</i> (MPO).	14



## Equipos de protección personal

ORDEN DE PRIORIDAD	ESTRATEGIAS	VOTOS
1	Reforzar la educación a la ciudadanía sobre la importancia del uso correcto de equipos de protección.	57
2	Continuar la aplicación de la Ley para el uso de equipos de protección a todos los usuarios de la vía.	42
3	Modificar el sistema de identificación/licencia de conducir en DTOP (ejemplo, identificación obligatoria a los 16 años, huella dactilar).	32
4	Modificar el sistema de identificación/licencia de conducir en DTOP (ejemplo, identificación obligatoria a los 16 años, huella dactilar).	27
5	Llevar a cabo el estudio observacional sobre el uso de equipos de protección.	22
5	Promover la rotulación sobre uso de equipos de protección en las vías públicas.	22
6	Promover que cada conductor tenga equipo de emergencia en su vehículo (ejemplo, conos, chalecos, triángulos, lámparas).	21

# Estrategias más importantes (cont.)



## Respuesta de emergencias médicas

ORDEN DE PRIORIDAD	ESTRATEGIAS	VOTOS
1	Educar a los usuarios de la carretera en relación con la prioridad de los vehículos de respuesta de emergencias médicas.	53
2	Mejorar la coordinación del personal de Respuesta de Emergencias Médicas con otras agencias de apoyo y rescate (TIM).	45
3	Promover tecnologías de sistemas inteligentes de transportación para identificar la localización de los choques y facilitar la respuesta de emergencia.	43
4	Mejorar la accesibilidad de las estaciones del Negociado de Emergencias Médicas.	37
5	Continuar los programas educativos y entrenamientos a las autoridades policiales y agencias de servicio de emergencias médicas en manejo de choques e incidentes.	29
6	Promover enmienda a la Ley para prohibir el uso de luces de emergencias (ej. biombos).	17



## Personas caminando

ORDEN DE PRIORIDAD	ESTRATEGIAS	VOTOS
1	Mejorar la infraestructura de carreteras para acomodar a las personas que estén caminando (añadir aceras, instalar iluminación, cruces elevados, fases solo para peatones en intersecciones, etc.).	51
2	Educar a la ciudadanía sobre el impacto de las personas atropelladas en las vías públicas mientras caminaban.	44
3	Modificar el sistema de identificación/licencia de conducir en DTOP (ejemplo, identificación obligatoria a los 16 años, huella dactilar, etc.).	28
4	Incorporar la seguridad peatonal en la planificación de uso de terrenos y otros planes y guías de diseño locales (ej, Plan Integral Ciclista y Peatonal de la ACT, LRTP, etc.).	27
4	Reforzar los programas educativos a todos los niveles.	27
5	Evaluar las necesidades para el cumplimiento con las leyes de tránsito y regulaciones de las personas caminando por las vías públicas.	26
6	Proveer asistencia a las comunidades y organizaciones sin fines de lucro para el desarrollo e implementación de proyectos locales de mejoras en seguridad vial (Ej. AARP, Local Technical Assistance Program - LTAP).	16



# Estrategias más importantes (cont.)



## Salir del carril

ORDEN DE PRIORIDAD	ESTRATEGIAS	VOTOS
1	Implementar métodos de ingeniería para mejorar la delineación de los carriles y la condición del pavimento.	55
2	Educar sobre las causas y riesgos que redundan en choques por salir del área del carril correspondiente.	45
3	Implementar métodos de ingeniería para remover y/o proteger objetos fijos dentro del área de recuperación libre a los lados de la carretera de acuerdo con los estándares vigentes.	41
4	Continuar con el análisis de los datos para identificar los lugares de alto riesgo.	37
5	Evaluar la necesidad de enmendar la Ley para evitar las ventas ambulantes en los paseos de las carreteras.	30
6	Evaluar la efectividad en el cumplimiento con el proceso de inspección de todo vehículo registrado (ej. vehículos comerciales, pesados, motoras, policías, etc.).	21



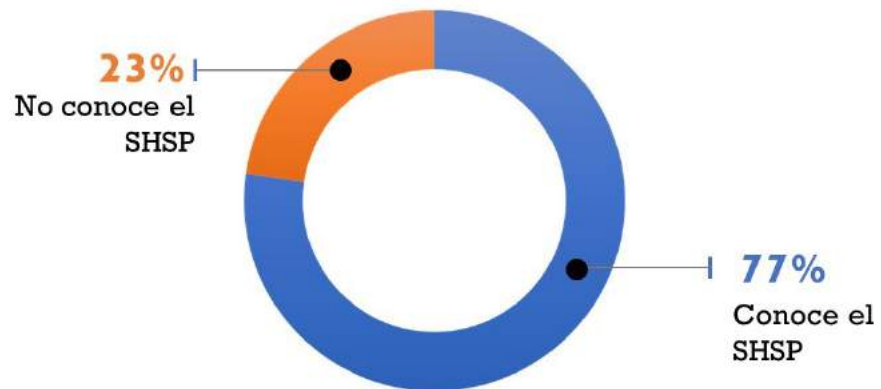
## Influencia de alcohol y otras sustancias

ORDEN DE PRIORIDAD	ESTRATEGIAS	VOTOS
1	Continuar con la aplicación de la ley a conductores bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas ("DUI").	56
2	Orientar al personal de locales comerciales que expiden alcohol directo (ej. barras) sobre los requisitos de ley y las responsabilidades en caso de ocurrir una fatalidad en la carretera como resultado de beber en sus facilidades.	49
3	Continuar con los esfuerzos de prevención y educación sobre el impacto de manejar bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas.	48
4	Mejorar la efectividad de los programas de rehabilitación de conductores ebrios para reducir su reincidencia.	39
5	Mejorar las notificaciones del resultado del contenido de alcohol en la sangre (BAC, por sus siglas en inglés) para pruebas de sangre en víctimas vivas (Dpto. Salud) y/o muertas (Dpto. Ciencias Forenses).	33

# Evaluación

El 77% de los participantes conocían y/o tenían experiencia colaborando con el SHSP. El otro 23% representa un nuevo grupo de personas interesadas en colaborar el SHSP.

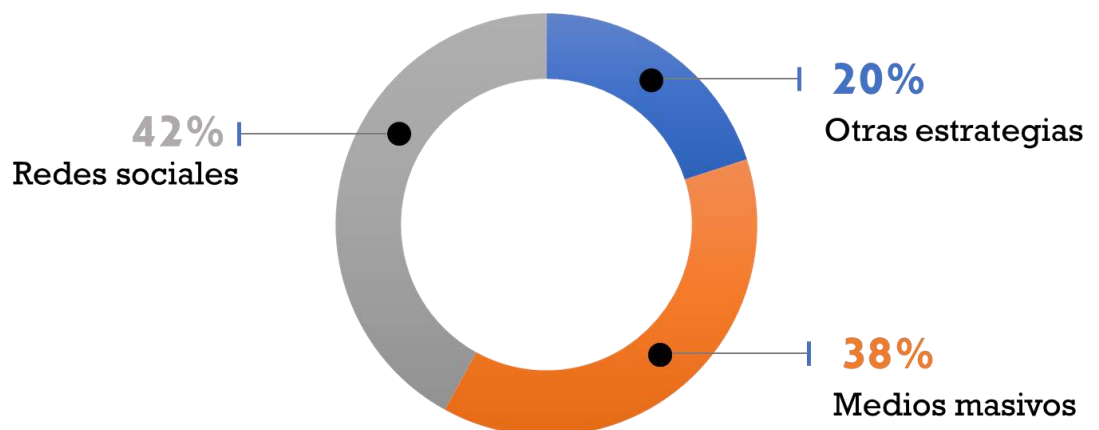
## ¿Conoces el SHSP?



De un total de 50 personas, 21 indicaron que entienden que las redes sociales son el medio de comunicación más efectivo para compartir los mensajes de seguridad vial. Además, 19 seleccionaron los medios masivos como radio y televisión, mientras que solo 10 escogieron otras alternativas como páginas de internet, correos electrónicos, entre otros.

Esto se resume según la gráfica que ilustra que el 42% de los participantes escogieron las redes sociales, un 38% los medios masivos tradicionales y un 20% escogió otras estrategias.

## Estrategias de comunicación efectiva



# ¡Fotos!

## Región norte



# ¡Fotos!

## Región oeste





# ¡Fotos!

## Región este



# ¡Fotos!

## Región sur







# Apéndices

Listas de asistencia

Presentaciones

Encuestas

Evaluación




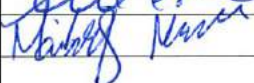
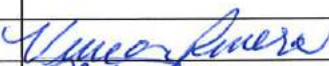

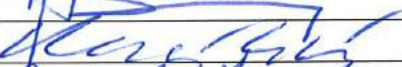

Notas

Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Abelardo Achécar	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Aida Merlin West	Metropista	
Ana Salerna	AARP	<i>AS</i>
Angel M. Avilés Morales	Programas Comunitarios de la CST	
Ariana Peña Guzmán	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Belinda Pujols	Aseguradora - MAPFRE	
Carlos Contreras Aponte	Director Ejecutivo DTOP	
Darelis López Rosario	Directora Ejecutiva CST	
Efraín García Rodríguez	Director Ejecutivo ACAA	
Emily Rivera Maldonado	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	<i>Emily Rivera</i>
Emmanuel Ocasio-Acevedo	FIESTA II	
Eric M. Ramirez Beltran	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	<i>Eric M. Ramirez</i>
Eric Ramirez Beltran	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	<i>Eric M. Ramirez</i>
Floira Rodríguez Pérez	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	<i>Floira Rodríguez</i>
Francheska Marcial Rosa	Fundación MAPFRE	
Grace M. Díaz-Estrada	Federal Highway Administration	
Gualberto Sánchez Castellano	Metropista	<i>GA</i>
Javier Cordero	Negociado de Emergencias Médicas	
Jennytza Melendez Roman	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Joeidy L. Flores-Rivera	FIESTA II	
Jomary Rodríguez Santiago	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Jorge Hernández Peña	Policía de Puerto Rico	
Jorge Ruiz Alvarez	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
José M Báez Morales	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Juan C Rivera Ortiz	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Juan Carlos Hernández Ramos	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	



Autoridad de Carreteras y Transportación  
 Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP)  
 Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial  
 Región norte  
 Fecha: jueves, 7 de febrero de 2019



Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Karla M. Torres	FIESTA - Poli	
Lilibeth Perez	FIESTA - Pista	
Linda I. Narvaez Santiago	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Luis S. Berríos Cabrera	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Maria del Carmen Perez	FIESTA - Poli	
Maribelys Miranda	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Nelson Ruiz Otero	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
Rafael Rodríguez Mercado	Secretario del Departamento de Salud	
Ramon Castrillon Berrios	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Ricardo Otero García	Programas Comunitarios de la CST	
Rosana M. Aguilar Zapata	Directora Ejecutiva ACT	
Salvador Santiago Cruz	AARP	
Vivian Rivera Vázquez	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Yilia Baucage Bou	Consultor	
Rosaura González Vélez Juan R. Rivera	Departamento de Justicia Autoridad de Carreteras	 



Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Abelardo Achécar	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Aida Merlin West	Metropista	
Ana Salerna	AARP	
Angel M. Avilés Morales	Programas Comunitarios de la CST	
Ariana Peña Guzmán	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Belinda Pujols	Aseguradora - MAPFRE	
Carlos Contreras Aponte	Director Ejecutivo DTOP	
Darelis López Rosario	Directora Ejecutiva CST	
Efraín García Rodríguez	Director Ejecutivo ACAA	
Emily Rivera Maldonado	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Emmanuel Ocasio-Acevedo	FIESTA II	
Eric M. Ramirez Beltran	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Eric Ramirez Beltran	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Floira Rodríguez Pérez	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Francheska Marcial Rosa	Fundación MAPFRE	
Grace M. Díaz-Estrada	Federal Highway Administration	
Gualberto Sánchez Castellano	Metropista	
Javier Cordero	Negociado de Emergencias Médicas	
Jennytza Melendez Roman	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Joeidy L. Flores-Rivera	FIESTA II	
Jomary Rodríguez Santiago	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Jorge Hernández Peña	Policía de Puerto Rico	
Jorge Ruiz Alvarez	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
José M Báez Morales	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Juan C Rivera Ortiz	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Juan Carlos Hernández Ramos	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	



Autoridad de Carreteras y Transportación  
 Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP)  
 Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial  
 Región norte  
 Fecha: jueves, 7 de febrero de 2019



Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Karla M. Torres	FIESTA - Poli	
Lilibeth Perez	FIESTA - Pista	<i>Lilibeth Perez</i>
Linda I. Narvaez Santiago	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Luis S. Berríos Cabrera	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Maria del Carmen Perez	FIESTA - Poli	
Maribelys Miranda	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Nelson Ruiz Otero	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
Rafael Rodríguez Mercado	Secretario del Departamento de Salud	
Ramon Castrillon Berrios	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Ricardo Otero García	Programas Comunitarios de la CST	<i>Ricardo Otero</i>
Rosana M. Aguilar Zapata	Directora Ejecutiva ACT	
Salvador Santiago Cruz	AARP	<i>Salvador Santiago Cruz</i>
Vivian Rivera Vázquez	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Yilia Baucage Bou	Consultor	



Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Benjamin Colucci	LTAP + <i>Década de Acción para la Seg. Vial</i>	
Ismael J. Vargas Esteves	Programas Comunitarios de la CST	<i>[Signature]</i>
Waldo Acosta Figueroa	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>[Signature]</i>
Jaison Perez Figueroa	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>Jaison Perez Figueroa</i>
Carlos F. Figueroa	US Department of Transportation	
Mariely Vélez Pérez	FIESTA VI	<i>[Signature]</i>
Robert Quintero Negy	Representante de comunidades/barrios - Municipio	
Alexander Molano Santiago	Instituto de Ingenieros en Transportación (ITE)	<i>Alexander Molano Santiago</i>
Idalys Díaz Muñiz	Representante del Alcalde - Municipio	<i>Idalys Diaz Muniz</i>
<i>Yordania Tardias</i>	<i>Universidad de Puerto Rico, Mayaguez</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Trá. Cuabentes Cruz 7-1601</i>	<i>Director D.N. Nat. Carr. Mayaguez</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Gabriel Vique</i>	<i>ACAA</i>	<i>[Signature]</i>

Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Alberto Ramos Torres	Ordenacion Territorial y Planificacion	
Ariana Peña Guzmán	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Belinda Pujols	Aseguradora - MAPFRE	
Betty Rivera	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>BOC</i>
Carlos Contreras Aponte	Director Ejecutivo DTOP	
Carlos J. Fernandez Barreto	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	<i>CFB</i>
Carlos Y. Martínez	Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)	
Darelis López Rosario	Directora Ejecutiva CST	
Dra. Ivonne I. Bayron Huertas	FIESTA VIII	
Efraín García Rodríguez	Director Ejecutivo ACAA	
Evelyn J. Rosado Brunet	FIESTA - Creativos	<i>Evelyn Rosado Brunet</i>
Felipe Morales	ACAA	
Frankes Ortiz	Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA)	
Gloria R. Reyes Peguero	Consultor	
Grace M. Díaz Estrada	Federal Highway Administration (FHWA)	
Javier Cordero	Negociado de Emergencias Médicas	
Jessica Angulo Rosa	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	<i>Jessica Angulo Rosa</i>
Jesús Rivera Rabassa	Rama Judicial	
José Luis Flores Medina	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Linda Little	AARP	
Liz Yajaira López Del Río	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Mariela Otero Concepcion	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>M. Otero</i>
Melvies A. Rodríguez Torres	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>Melvies</i>
Miguel Vescovacci	Consultor	
Paola J Suescun Fernandez	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>Paola</i>
Rafael Rodríguez Mercado	Secretario del Departamento de Salud	

Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Rafael Soto Cardona	FIESTA VIII	<i>[Signature]</i>
Rosana M. Aguilar Zapata	Directora Ejecutiva ACT	
Taisha Serrano Vargas	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
Vivian Pedraza	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
<i>Ramón Castrión</i>	<i>CST</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Ferdinand Díaz Vázquez</i>	<i>Marchand ICS.</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Vivian Rivera</i>	<i>Comerciales ACT</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Omayra Jiménez Colazo</i>	DISCO	<i>[Signature]</i>



Fecha: martes, 19 de febrero de 2019

Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Alberto Ramos Torres	Ordenacion Territorial y Planificacion	
Ariana Peña Guzmán	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Belinda Pujols	Aseguradora - MAPFRE	
Betty Rivera	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Carlos Contreras Aponte	Director Ejecutivo DTOP	
Carlos J. Fernandez Barreto	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Carlos Y. Martínez	Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)	
Darelis López Rosario	Directora Ejecutiva CST	
Dra. Ivonne I. Bayron Huertas	FIESTA VIII	
Efraín García Rodríguez	Director Ejecutivo ACAA	
Evelyn J. Rosado Brunet	FIESTA - Creativos	
Felipe Morales	ACAA	
Frankes Ortiz	Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA)	
Gloria R. Reyes Peguero	Consultor	
Grace M. Díaz Estrada	Federal Highway Administration (FHWA)	<i>gracemdystead</i>
Javier Cordero	Negociado de Emergencias Médicas	
Jessica Angulo Rosa	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
Jesús Rivera Rabassa	Rama Judicial	
José Luis Flores Medina	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Linda Littke	AARP	<i>Linda Littke</i>
Liz Yajaira López Del Río	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	<i>Liz Y. Lopez</i>
Mariela Otero Concepcion	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Melvies A. Rodríguez Torres	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Miguel Vescovacci	Consultor	
Paola J Suescun Fernandez	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Rafael Rodríguez Mercado	Secretario del Departamento de Salud	



Autoridad de Carreteras y Transportación  
Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP)  
Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial  
Región este



Fecha: martes, 19 de febrero de 2019

Nombre	Entidad/agencia/departamento	Firma
Rafael Soto Cardona	FIESTA VIII	
Rosana M. Aguilar Zapata	Directora Ejecutiva ACT	
Taisha Serrano Vargas	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
Vivian Pedraza	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Juan Carlos Torres Cancel	Oficina Puente ACT	Juan Carlos Torres
Cap. Julio A. Medina Berríos	Div. Patrullas Carreteras, Caguas	Cap. Julio A. Medina Berríos 8-32606
Cap. Juan C. Alicea Coli	Div. Patrullas Carreteras, Caguas	Cap. Juan C. Alicea Coli 7-30476
Cap. Julio A. Medina Berríos	JMedina5@Policia-PR.Gov / julian-medina@yahoo.com	
	JCAlicea@Policia-PR.Gov, JC-Alicea@Yahoo.com	





Autoridad de Carreteras y Transportación  
 Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP)  
 Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial  
 Región sur



Fecha: jueves, 28 de febrero de 2019

Nombre completo	Entidad/agencia/departamento	Firma
Ángel Albino Robles	FIESTA - Católica Ponce	
Carlos Hernandez Rosario	Representante de Obras Públicas - Municipio	
Cristóbal Afanador Hernández	FHWA	
Eldry L. Lopez Vega	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Felipe Morales Millán	Administración de Compensaciones por Accidente Automovilístico (ACAA)	
Gloria R. Reyes Peguero	Consultor	
Hector Ruberte Cintron	Policía Municipal	
Iriana Guzmán Carrasquillo	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Ivonne Mendez Ortega	Policía Municipal	
Jomary Ginorio González	FIESTA - IX	
Jorge A. Colón Colón	Representante del Alcalde – Municipio Aibonito	
Jose Alameda	Policía de Puerto Rico (PPR)	
José Luis Flores Medina	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Josie Bianchi Santiago	Instituto Tercera Misión	
Lorraine Ma. Rivera Román	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Nelson Ruiz Otero	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
Angelica Ruiz Garcia	Municipio de Penuelas	
Carly Gonzalez Santiago	Atalaya Carreteras y Ponce Policia Puerto Rico	
Vivian Rivera	Comunicacion	



Autoridad de Carreteras y Transportación  
 Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP)  
 Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial  
 Región sur  
 Fecha: jueves, 28 de febrero de 2019



Nombre completo	Entidad/agencia/departamento	Firma
Ángel Albino Robles	FIESTA - Católica Ponce	<i>Ángel Albino Robles</i>
Carlos Hernandez Rosario	Representante de Obras Públicas - Municipio	
Cristóbal Afanador Hernández	FHWA	
Eldry L. Lopez Vega	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	
Felipe Morales Millán	Administración de Compensaciones por Accidente Automovilístico (ACAA)	
Gloria R. Reyes Peguero	Consultor	<i>[Signature]</i>
Hector Ruberte Cintron	Policía Municipal	
Iriana Guzmán Carrasquillo	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Ivonne Mendez Ortega	Policía Municipal	
Jomary Ginorio González	FIESTA - IX	
Jorge A. Colón Colón	Representante del Alcalde – Municipio Aibonito	
Jose Alameda	Policía de Puerto Rico (PPR)	
José Luis Flores Medina	Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)	<i>José Luis Flores Medina</i>
Josie Bianchi Santiago	Instituto Tercera Misión	
Lorraine Ma. Rivera Román	Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)	
Nelson Ruiz Otero	Directoría de Servicio al Conductor (DISCO)	
<i>Omayra Jiménez Collazo</i>	<i>DISCO</i>	<i>[Signature]</i>

¿Qué ha significado tener un

# **Plan Estratégico de Seguridad Vial en Puerto Rico**

por los pasados 5 años?

Grupo Consultivo de Seguridad Vial  
Región Norte




**Puerto Rico**

7 de febrero de 2019

Manatí



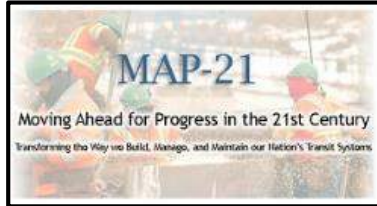


¿Por qué estoy  
aquí?

Grupo consultivo de seguridad vial



# Desarrollo del

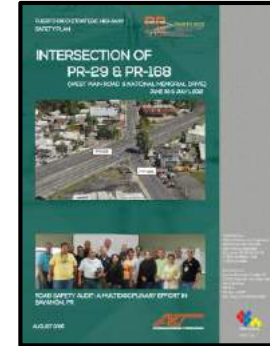


2013

- Requisito federal de MAP-21 de FHWA.
- Entrega del SHSP Interino.

- MOU y aprobación del SHSP.
- Cumbre de seguridad vial.
- Reuniones ejecutivas y técnicas.
- Lanzamiento del SHSP en los medios de comunicación.

2014

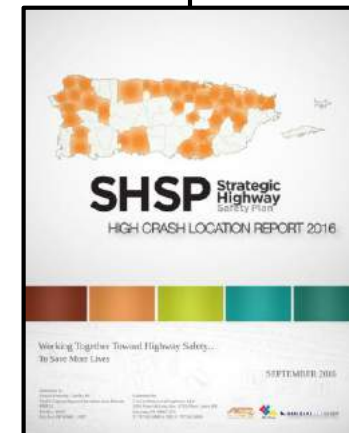


2015

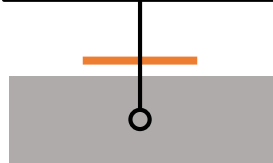
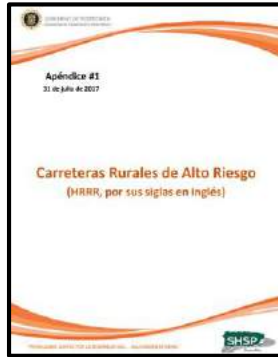
- Cumbre de seguridad vial (tercer sector).
- RSA-Bayamón.
- Reuniones con los delegados de seguridad vial.
- Progreso en la aplicación de las estrategias.

- Creación de ALIANZA.
- RSA-Peñuelas.
- *High Crash Location Report 2016*
- Estudios de Antes y Después.
- Cumbre de Seguridad Vial (datos y análisis).

2016



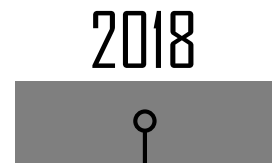
# Desarrollo del SHSP



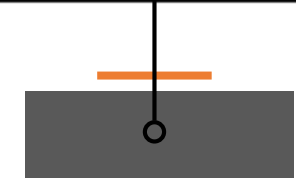
2017

- RSA-Rincón y Aguada.
- *High Crash Location Report* 2017.
- Evaluación de rampas (PR-53).
- Estudios Antes y Después .
- *Highway Safety Improvement Program (HSIP) Report* 2017
- Informe Anual 2016.
- Nuevo apéndice del SHSP sobre Carreteras Rurales de Alto Riesgo.

- Nueva Plataforma Estratégica de Comunicaciones y *Fan Page* de Facebook.
- Primer seminario a educadores en seguridad vial.
- Informe Anual 2017.




2018



2019


- Actualización del SHSP (2019-2023):
  - Nuevos estudios y análisis sobre áreas de énfasis.
  - Medidas de desempeño.
  - Integración de nuevos delegados de seguridad vial.

# Cultura de Seguridad Vial

**1**  **Apoyo de la alta gerencia al SHSP**

Oficiales ejecutivos + Comité timón + Equipos de áreas de énfasis

Asegura la continuidad de la asignación de recursos para todas las acciones pertinentes.

**2**  **Escuchar enfáticamente**




Los delegados de seguridad vial representan distintos sectores con metas y necesidades diferentes.

**3**  **Comprender las limitaciones de los datos**


Promover la discusión entre las personas que manejan los datos y los desarrolladores del programa CARE ayuda a **identificar patrones de deficiencias** y **formas innovadoras para mejorar**.

**4**  **Desarrollar una base de datos de Factores de Modificación de Choques**

Puerto Rico está documentando los cambios en el total de choques en los proyectos de mejoras de seguridad vial para almacenarlos en una base de datos local y usarlo como una herramienta de planificación e investigación futura.

**5**  **Considerar y evaluar medidas exitosas de otras jurisdicciones y países**



**6**  **Medir la efectividad de las medidas implementadas**

**Estudios de antes y después**

Permite a las agencias documentar la efectividad de las distintas estrategias



¿Qué piensan las personas que han participado en estos 5 años?





**2014-2018**

# Áreas de Énfasis para el SHSP 2019-2023



Grupo Consultivo de Seguridad Vial

Región Norte

7 de febrero de 2019

Manatí



# Evolución de las áreas de énfasis del SHSP

## 2013

Áreas de énfasis: 4

---

- Sistemas de información y registros de choques de tránsito
- Consecuencias de salirse de la carretera
- Ciclistas y peatones
- Comportamiento del conductor

## 2014-2018

Áreas de énfasis: 9

---

- Bases de datos de tránsito y sistemas de información
- Salirse de la carretera
- Usuarios vulnerables
- Conducir agresivamente
- Conducir en estado de embriaguez
- Conductores jóvenes
- Intersecciones
- Respuestas de emergencias médicas
- Protección a ocupantes

## 2019-2023

Áreas de énfasis: 7

---

- Sistemas de datos de tránsito
- Salir del carril
- Personas caminando
- Conducir agresivamente
- Influencia de alcohol y otras sustancias
- Respuesta de emergencias médicas
- Equipos de protección

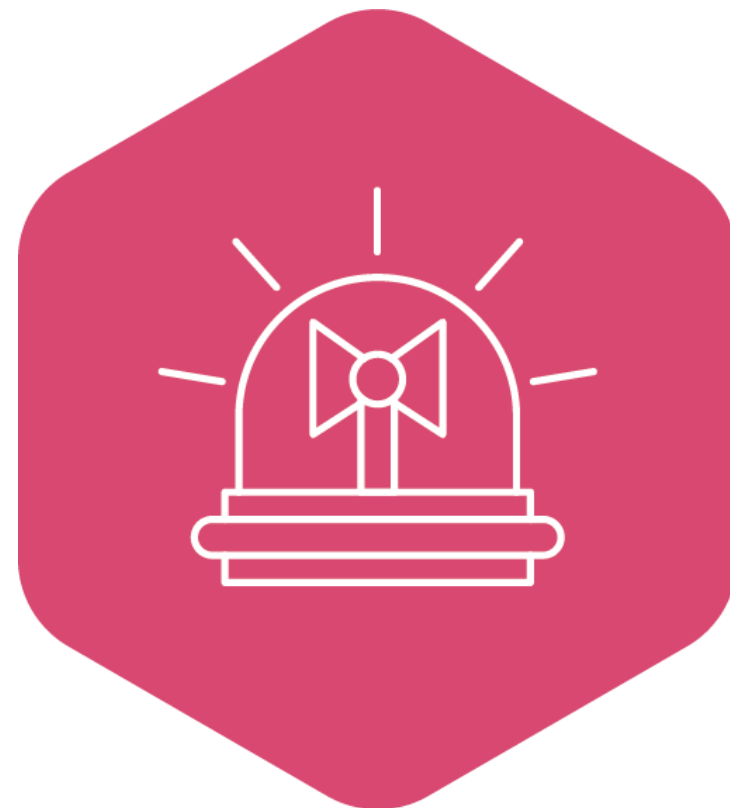
# Dinámica de grupo



- Presentar estrategias predefinidas
- Conversatorio
- Definir lista de estrategias
- Realizar encuesta/votación
- Resultados



[www.CarreteraSeguraPR.com](http://www.CarreteraSeguraPR.com)



# Sesión 1

Estrategias para las áreas de énfasis del nuevo Plan

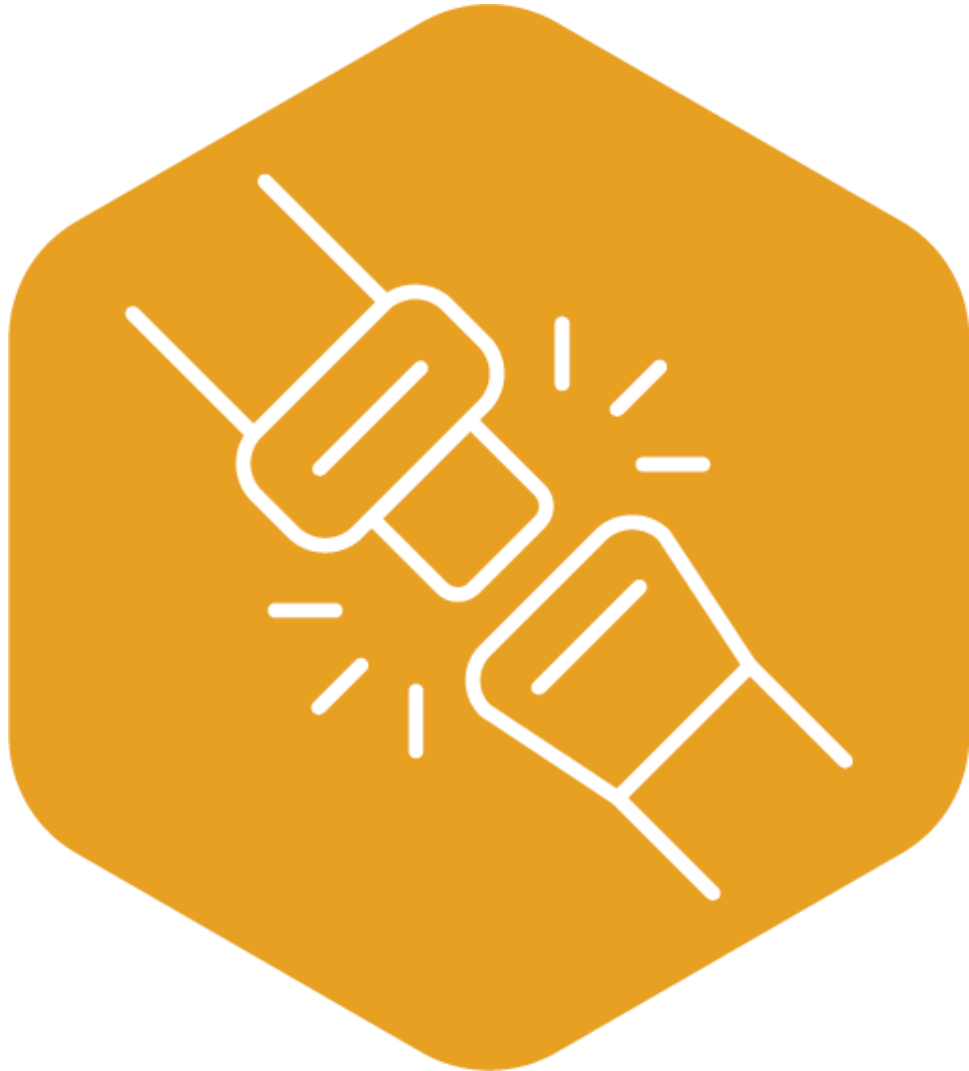


# Conducir agresivamente

## Estrategias

---

1. Educar sobre el impacto que tiene conducir agresivamente en los choques de tránsito.
2. Mejorar los procesos del sistema de puntos de la licencia de conducir y las herramientas de apoyo al mismo.
3. Coordinar patrullaje preventivo en lugares propensos a conducir agresivamente.
4. Incluir medidas de ingeniería para disuadir el conducir a exceso de velocidad y otras formas de conducir agresivamente (ej. traffic calming, zonas de trabajo, zonas escolares).
5. Promover el uso de tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transportación (ITS) para la aplicación de la Ley de forma automática.

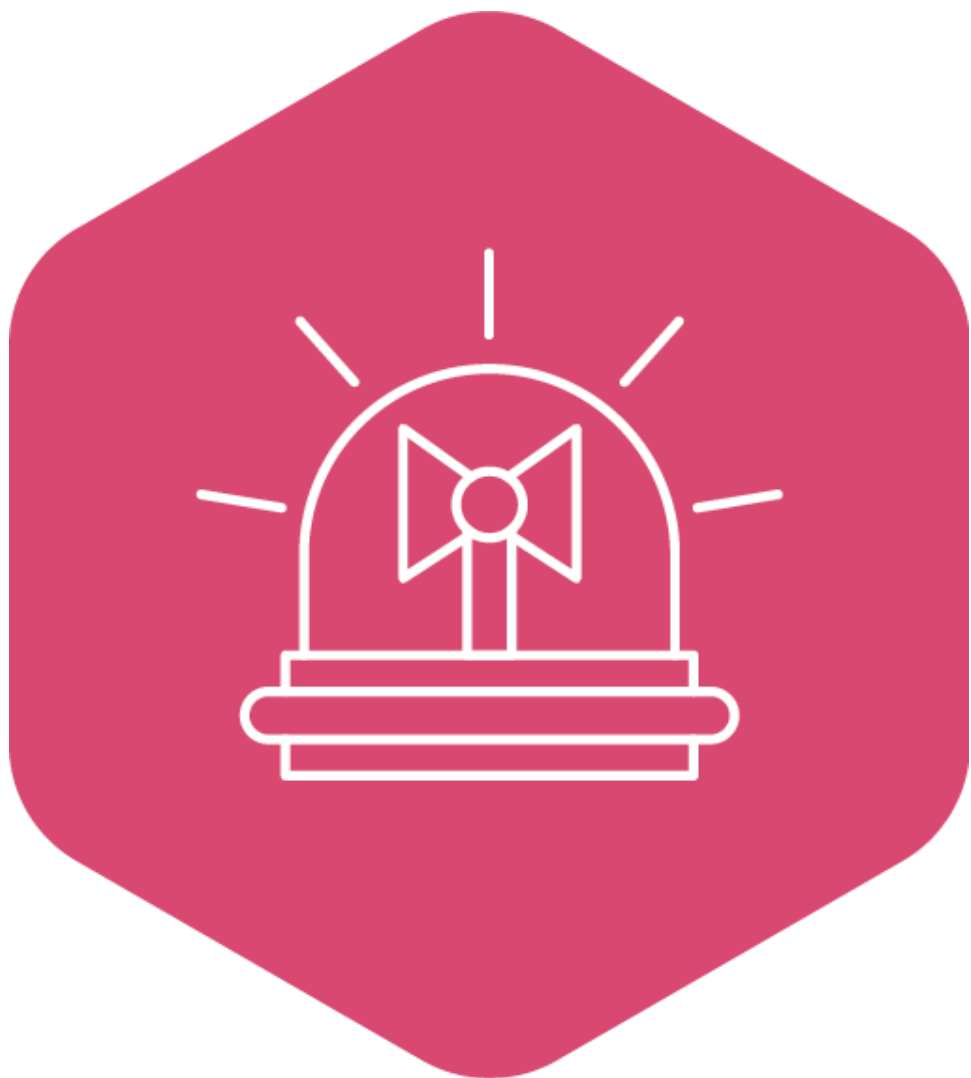


# Equipos de protección

## Estrategias

---

1. Reforzar la educación a la ciudadanía sobre la importancia del uso correcto de equipos de protección.
2. Continuar la aplicación de la Ley para el uso de equipos de protección a todos los usuarios de la vía.
3. Llevar a cabo el estudio observacional sobre el uso de equipos de protección.
4. Continuar la implementación de estaciones de inspección para la instalación de asientos protectores para niños (“Child Restraint System Inspection Station(s)”).
5. Promover la rotulación sobre uso de equipos de protección en las vías públicas.



# Respuesta de emergencias médicas

## Estrategias

---

1. Educar a los usuarios de la carretera en relación con la prioridad de los vehículos de respuesta de emergencias médicas.
2. Mejorar la accesibilidad de las estaciones del Negociado de Emergencias Médicas.
3. Mejorar la coordinación del personal de Respuesta de Emergencias Médicas con otras agencias de apoyo y rescate (TIM).
4. Continuar los programas educativos y entrenamientos a las autoridades policiales y agencias de servicio de emergencias médicas en manejo de choques e incidentes.
5. Promover tecnologías de sistemas inteligentes de transportación para identificar la localización de los choques y facilitar la respuesta de emergencia.



# Coffee Break





## Sesión 2

Estrategias para las áreas de énfasis del nuevo Plan



# Personas caminando

## Estrategias

---

1. Educar a la ciudadanía sobre el impacto de las personas atropelladas en las vías públicas mientras caminaban.
2. Evaluar las necesidades para el cumplimiento con las leyes de tránsito y regulaciones de las personas caminando por las vías públicas.
3. Mejorar la infraestructura de carreteras para acomodar a las personas que estén caminando (añadir aceras, instalar iluminación, cruces elevados, fases solo para peatones en intersecciones, etc.).
4. Incorporar la seguridad peatonal en la planificación de uso de terrenos y otros planes y guías de diseño locales (ej, Plan Integral Ciclista y Peatonal de la ACT, LRTP, etc.).
5. Proveer asistencia a las comunidades y organizaciones sin fines de lucro para el desarrollo e implementación de proyectos locales de mejoras en seguridad vial (Ej. AARP, Local Technical Assistance Program - LTAP)



# Salir del carril

## Estrategias

1. Educar sobre las causas y riesgos que redundan en choques por salir del área del carril correspondiente.
2. Implementar métodos de ingeniería para remover y/o proteger objetos fijos dentro del área de recuperación libre a los lados de la carretera de acuerdo con los estándares vigentes.
3. Evaluar la efectividad en el cumplimiento con el proceso de inspección de todo vehículo registrado (ej. vehículos comerciales, pesados, motoras, policías, etc.).
4. Continuar con el análisis de los datos para identificar los lugares de alto riesgo.
5. Implementar métodos de ingeniería para mejorar la delineación de los carriles y la condición del pavimento.



# Influencia de alcohol y otras sustancias

## Estrategias

---

1. Continuar con la aplicación de la ley a conductores bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas ("DUI").
2. Continuar con los esfuerzos de prevención y educación sobre el impacto de manejar bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas.
3. Mejorar las notificaciones del resultado del contenido de alcohol en la sangre (BAC, por sus siglas en inglés) para pruebas de sangre en víctimas vivas (Dpto. Salud) y/o muertas (Dpto. Ciencias Forenses).
4. Orientar al personal de locales comerciales que expiden alcohol directo (ej. barras) sobre los requisitos de ley y las responsabilidades en caso de ocurrir una fatalidad en la carretera como resultado de beber en sus facilidades.
5. Mejorar la efectividad de los programas de rehabilitación de conductores ebrios para reducir su reincidencia.



# ¿Cómo acceder a la encuesta?

[www.CarreteraSeguraPR.com](http://www.CarreteraSeguraPR.com)



# La encuesta continúa...



The screenshot shows the website for the Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico (SHSP). The header includes the SHSP logo, the Government of Puerto Rico emblem, and logos for dtop and ACT. A navigation menu at the top contains 'Inicio', 'Sobre Nosotros', 'Colaboración', 'Divulgación', 'Encuestas', and 'Contáctanos'. The 'Encuestas' item is highlighted with a red rectangular box. Below the navigation, a banner reads "Trabajando juntos por la SEGURIDAD VIAL... SALVAMOS MÁS VIDAS". The main content area welcomes visitors and provides information about the SHSP plan.



The screenshot shows the Facebook page for the Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico. The page features a cover photo with the text "Trabajando juntos por la seguridad vial... salvamos más vidas." and a profile picture with the SHSP logo. The page is set to English. A post from the "Comisión para la Seguridad en el Tránsito" is visible, dated February 4 at 5:43 AM. The post includes a graphic titled "PEATÓN RESPONSABLE" with several safety tips: "Mira a ambos lados antes de cruzar.", "Utiliza los puentes y cruces peatonales.", "Utiliza siempre las aceras si están disponibles.", "Viste ropa clara en la noche.", "Dónde no hay aceras, camina de frente al tránsito.", and "No camines borracho por las vías públicas." The page also shows a "Like" button and a "Send Message" button.



¡Danos Like e Infórmate!

Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico



¡Tienen disponible hasta el viernes, 15 de marzo de 2019!

# Evaluación

## Evaluación para las reuniones de grupos consultivos de seguridad vial

Este formulario pretende recopilar la información que permita valorar los logros y deficiencias del proceso de actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico, tomando en consideración su experiencia en la reunión de grupos consultivos de seguridad vial.

La información que brinde será estrictamente confidencial y sólo se utilizará para tomar decisiones que mejoren la planificación, organización y ejecución de estas reuniones. ¡Su evaluación es muy importante para nosotros!

Instrucción: Seleccione las respuestas que mejor reflejen su experiencia.

\* Required

1. ¿Conocía o había escuchado sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico (SHSP)? \*

- Sí
- No

www.CarreteraSeguraPR.com



The screenshot shows the website for the SHSP (Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico). The logo is at the top left, and the navigation menu includes 'Inicio', 'Sobre Nosotros', 'Colaboración', 'Divulgación', 'Encuestas', and 'Contáctanos'. A red arrow points to the 'Encuestas' link. Below the navigation bar is a banner with the slogan '\*Trabajando juntos por la SEGURIDAD VIAL... SALVAMOS MÁS VIDAS\*'. The main content area features a section titled 'SOBRE EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (SHSP) DE PUERTO RICO' with a detailed description of the plan's development and goals. To the right, there is a logo for 'DSTO' (Reposos Exámenes Teóricos Licencia de Conducir) and a small image of a classroom.





**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL  
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN 2019-2023**

**Encuesta**

**Conducir agresivamente:**

Seleccione tres (3) estrategias que considere prioritarias para reducir las muertes y heridas graves a causa de conducir a exceso de velocidad, rebasar el semáforo en rojo, entre otras conductas negligentes al volante.

<b>Estrategias</b>	<b>Seleccione 3 estrategias (X)</b>
<b>1. Educar sobre el impacto que tiene conducir agresivamente en los choques de tránsito.</b>	
<b>2. Mejorar los procesos del sistema de puntos de la licencia de conducir y las herramientas de apoyo al mismo.</b>	
<b>3. Coordinar patrullaje preventivo en lugares propensos a conducir agresivamente.</b>	
<b>4. Incluir medidas de ingeniería para disuadir el conducir a exceso de velocidad y otras formas de conducir agresivamente (ej. traffic calming, zonas de trabajo, zonas escolares)</b>	
<b>5. Promover el uso de tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transportación (ITS) para la aplicación de la Ley de forma automática.</b>	



## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL ACTUALIZACIÓN DEL PLAN 2019-2023

### Encuesta

#### Equipos de protección:

Seleccione tres (3) estrategias que considere prioritarias para reducir las muertes y heridas graves a causa de que las personas **NO** utilicen equipos de protección al transitar en las vías públicas. Los equipos de protección son: cinturones de seguridad, asientos protectores, chalecos de seguridad, bandas reflectivas, cascos protectores, etc.

Estrategias	Seleccione 3 estrategias (X)
1. Reforzar la educación a la ciudadanía sobre la importancia del uso correcto de equipos de protección.	
2. Continuar la aplicación de la Ley para el uso de equipos de protección a todos los usuarios de la vía.	
3. Llevar a cabo el estudio observacional sobre el uso de equipos de protección.	
4. Continuar la implementación de estaciones de inspección para la instalación de asientos protectores para niños ("Child Restraint System Inspection Station(s)").	
5. Promover la rotulación sobre uso de equipos de protección en las vías públicas.	





## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL ACTUALIZACIÓN DEL PLAN 2019-2023

### Encuesta

#### Respuesta de emergencias médicas:

Seleccione tres (3) estrategias que considere prioritarias para mejorar las capacidades de la respuesta de emergencias médicas ante un choque de tránsito.

Estrategias	Seleccione 3 estrategias (X)
1. Educar a los usuarios de la carretera en relación con la prioridad de los vehículos de respuesta de emergencias médicas.	
2. Mejorar la accesibilidad de las estaciones del Negociado de Emergencias Médicas.	
3. Mejorar la coordinación del personal de Respuesta de Emergencias Médicas con otras agencias de apoyo y rescate (TIM).	
4. Continuar los programas educativos y entrenamientos a las autoridades policiales y agencias de servicio de emergencias médicas en manejo de choques e incidentes.	
5. Promover tecnologías de sistemas inteligentes de transportación para identificar la localización de los choques y facilitar la respuesta de emergencia.	



## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL ACTUALIZACIÓN DEL PLAN 2019-2023

### Encuesta

#### Personas caminando:

Seleccione tres (3) estrategias que considere prioritarias para reducir las muertes y heridas graves de personas caminando en las vías públicas.

Estrategias	Seleccione 3 estrategias (X)
1. Educar a la ciudadanía sobre el impacto de las personas atropelladas en las vías públicas mientras caminaban.	
2. Evaluar las necesidades para el cumplimiento con las leyes de tránsito y regulaciones de las personas caminando por las vías públicas.	
3. Mejorar la infraestructura de carreteras para acomodar a las personas que estén caminando (añadir aceras, instalar iluminación, cruces elevados, etc.).	
4. Incorporar la seguridad peatonal en la planificación de uso de terrenos y otros planes locales (ej, Plan Integral Ciclista y Peatonal de la ACT, LRTP, etc.).	
5. Proveer asistencia a las comunidades y organizaciones sin fines de lucro para el desarrollo e implementación de proyectos locales de mejoras en seguridad vial (Ej. AARP, Local Technical Assistance Program - LTAP)	



**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL  
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN 2019-2023**

**Encuesta**

**Salir del carril:**

Seleccione tres (3) estrategias que considere prioritarias para reducir las muertes y heridas graves a causa de que un vehículo salga de su carril.

<b>Estrategias</b>	<b>Seleccione 3 estrategias (X)</b>
<b>1. Educar sobre las causas y riesgos que redundan en choques por salir del área del carril correspondiente.</b>	
<b>2. Implementar métodos de ingeniería para remover y/o proteger objetos fijos dentro del área de recuperación libre a los lados de la carretera de acuerdo con los estándares vigentes.</b>	
<b>3. Evaluar la efectividad en el cumplimiento con el proceso de inspección de vehículos públicos y privados.</b>	
<b>4. Continuar con el análisis de los datos para identificar los lugares de alto riesgo.</b>	
<b>5. Implementar métodos de ingeniería para mejorar la delineación de los carriles y la condición del pavimento.</b>	



## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL ACTUALIZACIÓN DEL PLAN 2019-2023

### Encuesta

#### Influencia de alcohol y otras sustancias:

Seleccione tres (3) estrategias que considere prioritarias para reducir las muertes y heridas graves a causa de conductores bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas.

Estrategias	Seleccione 3 Estrategias (X)
1. Continuar con la aplicación de la ley a conductores bajo la influencia de alcohol y sustancias controladas ("DUI").	
2. Continuar con los esfuerzos de prevención y educación sobre el impacto de manejar bajo la influencia de alcohol y otras sustancias controladas.	
3. Mejorar las notificaciones del resultado del contenido de alcohol en la sangre (BAC, por sus siglas en inglés) para pruebas de sangre en víctimas vivas (Dpto. Salud) y/o muertas (Dpto. Ciencias Forenses).	
4. Orientar al personal de locales comerciales que expiden alcohol directo (ej. barras) sobre los requisitos de ley y las responsabilidades en caso de ocurrir una fatalidad en la carretera como resultado de beber en sus facilidades.	
5. Mejorar la efectividad de los programas de rehabilitación de conductores ebrios para reducir su reincidencia.	

## Evaluación para las reuniones de Grupos Consultivos de Seguridad Vial

Este formulario pretende recopilar la información que permita valorar los logros y deficiencias del proceso de actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico, tomando en consideración su experiencia en la reunión de grupos consultivos de seguridad vial.

La información que brinde será estrictamente confidencial y sólo se utilizará para tomar decisiones que mejoren la planificación, organización y ejecución de estas reuniones. ¡Su evaluación es muy importante para nosotros!

**Instrucción:** Seleccione las respuestas que mejor reflejen su experiencia.

1. ¿Conocía o había escuchado sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico (SHSP)?
  - a. Sí
  - b. No

2. Planificación/organización/ejecución

	Excelente	Bueno (a)	Regular	Malo (a)
<b>El contenido del paquete informativo fue:</b>				
<b>La organización de la reunión fue:</b>				
<b>El contenido de la reunión fue:</b>				
<b>La estructura de la dinámica de grupo fue:</b>				

3. ¿Le gustaría seguir participando de las actividades y reuniones del SHSP?
  - a. Sí
  - b. No
  - c. Tal vez



4. ¿Cuál(es) estrategia(s) de comunicación considera más efectiva para llevar el mensaje de seguridad vial en Puerto Rico?

- a. Medios de comunicación masiva (TV, radio, etc.) Ej. "Si bebes, no guíes".
- b. Redes sociales (Facebook, Instagram, etc.)
- c. Páginas de internet (www.carreterasegurapr.com, www.comisionparalaseguridadeneltransito.com, etc.)
- d. Entrevistas ("media tours") llevando mensajes de seguridad vial a TV y radio
- e. Boletines educativos (digitales)
- f. Presentaciones a comunidades o grupos específicos
- g. Cumbres de seguridad vial
- h. Otros: \_\_\_\_\_

5. Sugerencias y/o comentarios:

---

---

---

---

## Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial – Región norte

### Representación de las siguientes entidades, agencias o departamentos:

- Policía de Puerto Rico
- Grupos FIESTA
- Metropistas
- Comisión para la Seguridad en el Transito (CST)
- Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)
- Justicia
- Programas Comunitarios de la Comisión para la Seguridad en el Transito
- Steer

### Influencia de alcohol y otras sustancias

- Hay medicamentos y/o sustancias que, aunque no sean controladas pueden causar efectos adversos.
- Aunque no se puedan procesar por DUI, si se pueden atender por conducta negligente.
- Hay personas que no tienen conocimiento del efecto de un medicamento (ej. Suplementos naturales)
- Tribunales tiene base de datos de sentencias (División Estadísticas de Tribunales)
- En la estrategia #2, incluir la responsabilidad de las personas que hacen fiestas.
- En la estrategia #1: La ley indica que el rotulo lo tiene que proveer DTOP.
  - Se debe enmendar para que el dueño del negocio sea el responsable de este rótulo o la Asociación de Distribuidores de Licor
- Comité a nivel de P.R. de código de orden público
- Panel de impacto a víctimas – ASSMCA
  - Enmendar desde el primer ofensor

### Conducir agresivamente

- Sustituir el nombre del área de énfasis por “conducir negligentemente”
- Patrullaje fantasma (alcohol y velocidad)
- Análisis de datos de UBER
  - Para los ciclistas igualar la velocidad de un vehículo de motor es difícil, porque la velocidad que estos pueden alcanzar esta entre 30mph -35mph y es raro que los conductores sigan los límites de velocidad establecidos los cuales son de 40mph p más.
- Recomendaron el uso de “road diets” para espacio y atender el comportamiento agresivo
- En la estrategia #5:
  - “No se puede pensar en dinero, sino en educación”
  - Foto-multa en zonas de construcción
  - Foto-multa para infracciones en intersecciones y cruces peatonales
  - No hay una patrulla por cada vehículo, por lo que la foto-multa es una buena alternativa si se emplea de la forma correcta.

- La tecnología no debe verse como un medio para ganar dinero, sino como un recurso para mejorar los procesos, sistemas y contribuir a la seguridad vial del país.
- Ordenanzas municipales (Ej. Guaynabo)
  - Favorece los ingresos del municipio
  - Educación y práctica
- Reunión entre la CST y portavoces de los municipios para llevar un mismo mensaje y en una misma jerga.
- Comenzar con la educación interna entre los empleados del Centro Gubernamental Minillas, políticos y agencias gubernamentales, para luego poder impactar al resto.
- La educación debe comenzar por los empleados de las distintas agencias gubernamentales, municipios y comunidad general.
- Demanda a San Juan por incumplimiento con la ley ADA.
  - Si hay casos judiciales o consecuencias jurídicas, esto lleva un mensaje.
  - Se debe orientar a los municipios de las repercusiones a las que se enfrentarían por no seguir o respetar la ley ADA.
- En la estrategia #6, incluir el tema de ciclistas y peatones o temas de seguridad vial en las reuniones del MPO.
- Programa COP – tienen disponible 30 máquinas para que todas las patrullas puedan dar boletos de electrónicos.
- Se han utilizado patrullas fantasmas en la PR-22 y PR-5.

## **Equipos de protección**

- En la estrategia #2:
  - Indicar en la ley que se use chaleco reflectivo en motociclista. Enmendar ley porque lo eliminaron en la más reciente edición.
  - ¿Cómo aplicar el uso del casco protector al ciclista?
    - Recomendaron enmendar la ley para que obligatoriamente toda persona mayor de 16 años tenga una identificación y/o una huella dactilar de reconocimiento universal, de esta manera, la policía puede intervenir con peatones y ciclistas.
- En la estrategia #5, ¿Hay algún impacto en rotulo?
  - El que se le olvido ponerse el cinturón lo usa al ver el rotulo, pero el que nunca lo usa no le importa lo que dice el rotulo.
  - Pasajeros no usan el cinturón porque no le suena en el carro.
  - Verificar mediante un estudio si los rótulos sobre cinturón de seguridad en las carreteras tienen algún impacto positivo o si son efectivos.
- Enmendar la ley para que diga “compulsoria” en lugar de “voluntaria” en solicitud de ID. De esta forma se podría aplicar la ley a peatones, ciclistas, jinetes, etc. Modificar la ley para que NO sea vitalicia para los “seniors”. Obligar a que sea requerida a toda persona en gestiones oficiales (trabajo, etc.)
- Pedir huellas dactilares en el sistema de DTOP
  - Debe ser presentado como un beneficio para el ciudadano, para que tenga su acogida.
- El ciudadano tiene que saber que habrá una consecuencia por sus actos.

- Promover que cada vehículo tenga un “kit” en caso de avería en el carro (chaleco, triángulo, conos, etc.)
  - Coordinar con los concesionarios de autos
- PRADA- org. dealer de carros
  - La CST tiene un acuerdo con ellos

### **Personas caminando**

- Trabajar con los mensajes de las aseguradoras/seguro compulsorio en casos en choques.
  - “Consecuencia de un choque para el individuo, no es solo lo material”
- “Una persona negligente paga lo mismo que uno responsable”
- El costo por conductor negligente de ir dirigido a ACAA (sería un beneficio para ACAA)
- Fase de semáforo para el peatón
- “Puentes peatonales no están ajustados a personas con diversidad de necesidades”
- Las guías de calles completas se están integrando a los proyectos.
- Integración del departamento de educación
  - Entre el currículo de alguna clase se debe añadir el tema de seguridad vial.
  - No todas las escuelas tienen en el currículo la clase de salud/
- Programas FIESTA en las escuelas
  - Continuidad a propuesta que se detuvo por los huracanes Irma y María
- Entidades ir a las escuelas y presentar estos temas de seguridad vial
  - Los programas comunitarios de la CST ofrecen charlas en escuelas y universidades
- Proyecto PBL
  - Buscar información sobre esto, ya que se podría añadir el tema de seguridad vial.
- No se puede dejar a un lado la educación dirigida a los ciclistas.
- Problemas con la asignación de multas a peatones por conductas negligentes de estos.

### **Respuesta de emergencias medicas**

- Restringir el uso de biombos o luces azules en los vehículos
  - Solo para emergencias
  - ¿Cómo trabajar esto con la ley?
- Facilidades para emergencias
- Ambulancias no pueden utilizar el paseo
  - Solo la policía si va a aplicar la ley
- Trabajar para ver si se pueden reubicar estaciones del Negociado de Emergencias a localizaciones la agencia (ACT) en Guayama, Salinas y Ponce.
- Recurso de Metropistas en escenas de choques para la seguridad de los choques que trabajan en esta.
  - Llevar esto a autopista de la ACT
- Solicitud por la fiscal Rosaura González:
  - Camaras “real time” en la Baldorioty y PR-52 para evaluar choques, específicamente con peatones

- Trabajo de ITS en esta zona. Actualmente hay un programa piloto y está bajo propuesta que las cámaras puedan grabar (Autopista ACT).
- Necesidad de las personas para cruzar en esta zona (Baldorioty) y evaluar las facilidades
- Rótulos con números de teléfonos del cuartel mas cercano para casos de emergencia.
  - Con los huracanes se fueron el 60% de los rótulos en las carreteras de Metropistas.
- Hay municipios con un solo bombero.

### **Salir del carril**

- Huellas en el centro del carril ha tenido buena acogida y recomiendan colocarlas en más carreteras.
- Educación y consideración de los cruces peatonales
  - Aplicación de la ley por invasión de los vehículos
- Transito: Necesidad de herramientas para trabajar con las personas caminando.
- Movilidad de personas de edad avanzada al área metro y limitación de infraestructura y consideración.
- Educación de los ciclistas (diarios)
- ACAA: Campañas por quedarse dormido
- Personas que venden cosas en los paseos deben ser removidos.
- Distracciones, no solo es el celular.
  - Animales, radio, niños, encuentros en paseos.
    - Campañas para educar sobre esto y que hacer en estos casos.
- Uso adecuado de los paseos y rampas de emergencia.
- Inspección de vehículos general (todos los vehículos de motor)
- Cruce de ganado en las carreteras
  - Identificar estos lugares

### **Notas adicionales:**

- Incluir en el plan a la industria de telecomunicaciones.



## **Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial – Región oeste**

### **Representación de las siguientes entidades, agencias o departamentos:**

- Policía de Puerto Rico
- Grupos FIESTA
- PESET
- Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)
- Década de Acción para la Seguridad en el Tránsito
- Programas Comunitarios de la Comisión para la Seguridad en el Tránsito
- ITE-UPRM
- ACAA
- Municipio de Moca

### **Influencia de alcohol y otras sustancias**

- Promover la investigación

### **Conducir agresivamente**

- Educación sobre las normas de tránsito
  - Personas de edad avanzada cruzando carriles con andadores
  - Uso del carril derecho, izquierdo, etc.
- Esfuerzos en mantener las multas y eliminar las amnistías
- Estrategia #2:
  - Se ofrece un adiestramiento de 2hrs que luego de tomarlo le eliminan los puntos a las personas, aun cuando tienen 100 puntos y el máximo para acumular son 25 puntos.
  - Si se exceden de los 25 puntos se asigna un gravame
  - La licencia se suspende cuando van a renovar, porque no hay algo más allá para suspenderles o llegar a las personas
  - Los puntos vecen cada tres años, excepto si en ese periodo excedió los 25 puntos.
  - Posible acción:
    - Orientar y proveer herramientas a los policías
- Esfuerzos y aplicación por parte de los jueces.
- Es importante que haya representación de los jueces en estas reuniones.
- Tribunal imponga en la ley el pago por todas las multas
- “Una mera infracción tiene impacto en la sociedad”
  - Ej. Unos policías se acercan a un vehículo detenido y que tenía tintes oscuros, en el momento se percatan que estaban abusando de una menor de edad.
- E Republica Dominicana hay una Escuela Nacional para la Seguridad Vial
  - Encargados de la seguridad vial en toda la nación
  - Todo es a través de esta escuela
- Se ha olvidado el significado de la ley y la razón por la cual el gobierno otorga licencias de conducir.

- Mencionaron sobre las necesidades de los envejecientes y mejoras en la infraestructura peatonal.
- Buscar la forma de llegar mas al conductor para que este cree conciencia sobre sus actos al conducir.
- Consistencia en la aplicación de la ley.
  - Diferencias entre la forma de operar en los tribunales y la policía.
  - Se deben añadir a personas de conocimiento jurídico (jueces y fiscales) a estas reuniones.
- Entrenar a los policías sobre el sistema de puntos.

### **Equipos de protección**

- Considerar otro termino para definir esta área
- Considerar que puede ser muy general y podría dejarse atrás alguno de los casos
- Considerar “precaución” o “visualización” porque no todos son protección (Ej. La banda reflectiva no protege).
- Estrategia #5
  - ¿Se limita a cinturón? Si es así, entonces no atiende todo
- Positive Protection Systems
- Revisar el icono, ya que solo tiene el cinturón

### **Personas caminando**

- Puentes peatonales sin iluminación
- Necesidad de programas enfocados en la seguridad vial
  - Ej. Pacheco

### **Respuesta de emergencias medicas**

- Sustituir el logo como el de emergencias médicas, ya que este es universal.
- Estrategia #2:
  - Incluir la palabra “tiempo”
- SEGURO, asistencia en las carreteras, “Road Side Assistance”, etc., debe expandirse a más carreteras.
- Acción para Estrategia #1:
  - Educación sobre “Move over”
- “A parte del color de los biombos, hay que tener en consideración la comunidad de sordos”
- Anuncios o promoción de negocios con biombos
- Color de los biombos:
  - Amarillo: Grúas
  - Verde: Municipal
  - Rojo: Bomberos
  - Azul: Policía (Ley 22)
    - Excepciones: Senadores, alcaldes, legisladores y otros

- Llevar el mensaje de como actuar en el caso de una emergencia (Ej. Abre brecha)

### **Salir del carril**

- Verificar ley sobre venta de ambulantes en carreteras estatales
  - Esto está prohibido
  - Aguadilla aplicó esta ley en el municipio
  - Municipio debe acoger su responsabilidad
- Respetar el derecho de vía
- Verificar si la implementación de centros de inspección ha logrado alguna reducción en choques en otros estados.

### **Notas adicionales:**

- Representante de la policía indicó que llevaron a cabo un estudio y este revela que los choques se concentran en las carreteras terciarias; y que el problema está en el consumo del alcohol. Están haciendo dos intervenciones al mes y encuentran que las personas ebrias también han consumido drogas.
- Mencionaron que los celulares y tecnología es un arma de doble filo y que los vehículos nuevos son mas seguros y las personas tienen a confiar mucho en esto.
- Llegar a los medios masivos.

## Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial – Región este

### Representación de las siguientes entidades, agencias o departamentos:

- Policía de Puerto Rico
- Grupos FIESTA
- Comisión para la Seguridad en el Transito (CST)
- Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)
- AARP
- Programas Comunitarios de la CST
- DISCO
- Federal Highway Administration (FHWA)

### Influencia de alcohol y otras sustancias

- **En la estrategia #4:**
  - Sustituir la palabra “expiden” por “venden”
- Se sugiere que el DTOP prepare el “template” del rótulo para que cada comerciante sea responsable de hacerlo como corresponde.
  - Rótulo que deben tener los comerciantes en sus negocios sobre ofrecer llamadas y ayuda a las personas que no puedan conducir. Actualmente, el DTOP es el responsable de entregar estos rótulos a los comerciantes con patentes de ventas de alcohol, según indicó la Lcda. Rosaura González (ver Ley 470).
  - ¿Qué agencia vela por este cumplimiento?
    - El Departamento de Educación y Rentas Internas son los responsables de esto.
- La estrategia #5 se está trabajando también bajo el TRCC.

### Conducir agresivamente

- Sustituir el nombre del área de énfasis por *Conducir negligentemente y/o agresivamente*
- Otra sugerencia para el nombre fue *Conducir peligrosamente*
- En la estrategia #2:
  - Seguimiento en la Junta de Gobierno de la CST
- Sugirieron que en las campañas y medidas de educación se utilicen historias conmovedoras.
- Sugirieron que el lenguaje no debe ser enfocado en la parte legal (Ej. Multas), sino de un entendimiento general.

### Equipos de protección

- Sustituir el nombre del área de énfasis por *Equipos de protección personal*
- En la estrategia #1:
  - Sustituir el término “correcto” por “adecuado”
  - Añadir al final “regulado u opcional”

- En la estrategia #3:
  - Añadir ejemplos de posibles estudios
- Se mencionó que se debe aclarar que sea el uso del equipo adecuado. Los cascos de motociclistas, ya que cambió la regulación.
  - FMV-218 (CFR) – Sello DOT
- El equipo de protección personal de los motociclistas es de pies a cabeza.
- Preguntaron si las personas con equipos asistidos (Ej. Patines, andadores, etc.) están incluidos, a lo que se le contestó que sí.

### **Personas caminando**

- Continuar educando sobre la seguridad vial luego de segundo grado.
- Peligro en los estacionamientos
- Verificar lo del rótulo en el Departamento del Trabajo

### **Respuesta de emergencias medicas**

- Si la policía no tiene los biombos encendidos durante la noche y expiden algún boleto (multa), cuando van al tribunal archivan el mismo por estar en incumplimiento con lo que indica el reglamento.
- Verificar la relación entre choques de vehículos de motor con tinte en los cristales y peatones
  - La CST tiene información sobre esto. Se mencionó que hay una cifra alta sobre boletos por esto, pero que en Estados Unidos esto no representa un problema serio.

### **Salir del carril**

- **Estrategia #2:**
  - Considerar aumentar la altura de los parapetos de los puentes
- **Estrategia #5:**
  - Elevarla al MPO



## Reunión Grupos Consultivos de Seguridad Vial – Región oeste

### Representación de las siguientes entidades, agencias o departamentos:

- Policía de Puerto Rico
- Grupos FIESTA
  - UPR-Ponce
  - Católica (PUCPR)
- FHWA
- Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)
- Década de Acción para la Seguridad en el Tránsito
- Programas Comunitarios de la Comisión para la Seguridad en el Tránsito
- DISCO
- ACAA
- Municipio Peñuelas, Ponce y Guayama
- CARE (ITM)

### Influencia de alcohol y otras sustancias

- “Ruling” informal que encuentran no culpable con 0.12 o menos en el BAC
- Negociado de tránsito no tiene como hacer las pruebas de sustancias controladas
- Cannabis -> ¿Hay algún mecanismo para detectarlo?
  - El DTOP y Salud no cuentan con un procedimiento en Reglamento para tomar estas muestras.
- Arroyo y Patillas tienen equipos nuevos (9000) para medir el BAC.
- Hay otros municipios de la región que no cuentan con equipos, pero la policía indica que estos se entregan según el estudio de necesidad.
- Policía indica que los resultados de BAC se tardan >90 días.
- Estrategia #4:
  - Acción: Incluir los municipios a través del Comité de Código de Orden Público
- Estrategia #5:
  - El día 7/marzo hay reunión (DISCO-Justicia/Tribunales) para coordinar estos esfuerzos (cert. Reincidencia) y la integración de datos (DISCO).
- Coordinar con las agencias de salud y otras de lo que requieren para que los casos no se caigan.

### Conducir agresivamente

- Pad de “ojos de gato” tiene más impacto que los rótulos
- Mantenimiento de foto-multas causó que el proyecto de Ponce culminara.
- En zonas de trabajo con poca iluminación y que esté en horas pico, debe haber presencia de una patrulla.
  - Otra opción es colocar rótulos digitales
- Problema de iluminación en Cayey

- Instalar postes lleva tiempo y costo, se puede instalar “chapas iluminarias” para identificar o delinear la carretera.
- PR-10: “Hydroplaning”
  - Aparentemente el diseño no facilita la salida del agua
- **Importante:**
  - Curso de alcohol y otras sustancias previo a tomar la licencia de conducir, según indica la ley desde el 2012. Este fue detenido.
  - Revisión y rigurosidad en relación con el sistema de puntos (mejorar procesos)
    - Se realizó una evaluación y esta en la mesa desde enero de 2018.
- ACAA diseñó un curso de valores a la hora de conducir
  - Están ofreciéndolo internamente como piloto y comenzó en enero de 2019.
  - Este contará como horas de ética.
  - Acuerdo de colaboración con oficinas gubernamentales para ofrecerlo a servidores públicos
- Enmendar la ley para que se permita realizar técnicas de control de tránsito en carreteras estatales.

## Equipos de protección

- Problemas con motociclistas porque usan cascos inadecuados (No DOT, utilizan los de ciclistas por comodidad)
- Pregunta frecuente:
  - ¿A quién le corresponde aplicar ley a jinetes?
    - No pueden someter cargos a jinetes a menos que provoquen un choque.
  - ¿Bicicletas con motor?
    - Policía indica que esto está contemplado en la ley junto a las restricciones de los “four track”, pero el Tribunal tiene un “rule” que el motor tendría que pasar de 5cc. La policía no tiene las herramientas para saber o medir esto, por lo que han optado (policías) por no intervenir hasta que se modifique la ley para eliminar este requisito.
    - La ley tampoco contempla consecuencias por alterar las bicicletas.
    - Muchas veces las letras de estos motores añadidos vienen en chino o las personas eliminan la información para que no tengan como corroborar la misma. No hay consecuencias para estos actos.
- **Verificar:** Entienden que la palabra “voluntario u opcional” para el ID es una regulación federal.
- Limitación en polígonos para endoso de motociclistas (certificación MI o M2). Se abrirá uno en Fajardo y se espera por un MOU con Aibonito para nuevo polígono.
  - Entienden que muchos motociclistas no cumplen porque hay pocos polígonos, Toa baja y Mayagüez.

## Personas caminando

- Excelente el video de ACAA sobre el uso de teléfono móvil y personas caminando
- Utilizar campañas de otros lugares
- Prohibir estacionamiento en las aceras

- Municipios han adoptado calles completas en ordenanzas
- El correo obliga a los ciudadanos a colocar buzones en las aceras porque el chofer no se va a bajar hasta las casas (Ej. Urbanización en Morovis)
- Estrategia #5:
  - Llevar el mensaje a comunidades, urbanizaciones y ciudadanos en general, a través de juntas comunitarias.
- **Importante:** Expedir un permiso y adiestramiento para el ciclista que transita por las vías públicas de país.
  - Puede estar sujeto a la licencia de conducir
  - Para carreteras estatales
- Estudio sobre ciclistas y alcohol
  - Bici-jaqueo
  - Grupos que van a beber alcohol en bicicletas hasta altas horas de la noche. ¿Cómo aplica la ley en estos casos?
- Los policías no tienen herramientas para intervenir con los peatones.

### **Respuesta de emergencias medicas**

- Después del huracán maría ha habido un aumento en el uso del carril izquierdo por parte de los camiones.
  - OJO – Esos carriles derechos están en muy malas condiciones, por lo que requerir que un conductor frecuente use el carril derecho es bien difícil. “¡A un camión no se le da 1 boleto sino 15!”. Cuando se reparen los carriles, se le aplicará la ley.
  - Policía tiene una libreta especial para aplicar la ley a camiones (CSP).
  - Boleto por velocidad a camiones no aplica, sino Denuncia.
  - En carreteras “no federales” no están los 2<sup>dos</sup> rótulos para regular los camiones de 10 mph por debajo del límite.
    - Verificar porque en los tribunales se caen los casos o denuncias por velocidad si no está la placa por velocidad para camiones
    - Cuando toman la licencia de conducir, esto se indica, que los camiones deben conducir siempre 10mph por debajo del límite.
- Sin rótulos, los policías no pueden asignar multas, porque cuando las reclaman se cae el caso.
  - Las personas arrancan los rótulos, los pintan o luego de choques que los tumban no los instalan.
- **Importante:**
  - Se están trabajando los órdenes de códigos públicos de todos los municipios (Jorge)
    - Es importante ver como se pueden incorporar estos temas en este documento como apoyo. Contactar el Comité de Orden Público.
  - **Seguimiento con Administración de Tribunales de todos estos temas.**
- Cuando una persona acumula \$1,000 en multas se le envía una carta que le notificará que su licencia será revocada en 30 días.

## Salir del carril

- **Sugerencia** de eliminar las inspecciones de vehículos de motor e instalar algo similar a lo de los pesajes de vehículos pesados.
  - También se puede integrar a los bloqueos como revisión.
- Los bloqueos se realizan en lugares donde hay alta incidencia criminal
  - Búsqueda de armas y drogas
- Continuidad de marcado luego de asfaltar
- Marcado independientemente si hay o no proyectos de pavimentación.
- Estrategia #6:
  - Se puede trabajar con el Comité de Orden Público
- Verificar las patentes de negocios ambulantes, ya que estas no indican donde o no pueden ubicarse.
  - Considerar el derecho de vía
- Si los dealers de autos van a realizar exhibiciones, estos tienen que mediar un permiso de la directoría (DISCO)
  - Si no se denuncia a DISCO, no se puede hacer mucho por falta de personal.

## Notas adicionales:

- Un representante de la policía sugirió integrar u ofrecer cursos a los policías sobre el HCM, HSM, Green Book, entre otros, para que entiendan todos los términos ingenieriles.
- La educación debe comenzar por lo niños.
- Mencionaron sobre retomar el crear capsulas educativas para niños y adultos e incorporar en sus programas regulares de televisión.
- Demandaron mayor compromiso de las altas esferas del gobierno con la seguridad vial.