

¿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

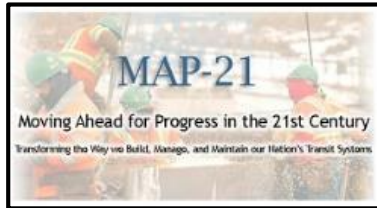
Manatí



¿Por qué estoy
aquí?

Grupo consultivo de seguridad vial

Desarrollo del

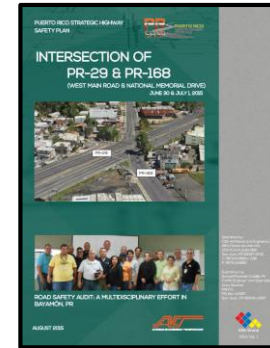


2013

- 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

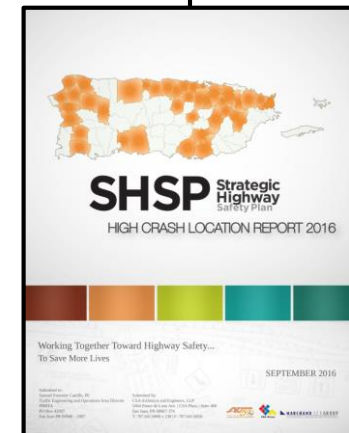


2015

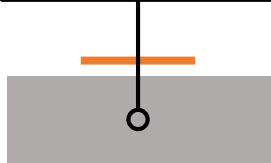
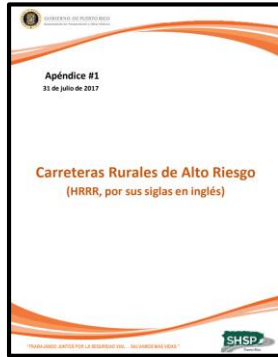
- Cumbre de seguridad vial (tercer sector).
- RSA-Bayamón.
- Reuniones con los delegados de seguridad vial.
- Progreso en la aplicación de las estrategias.

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

2016



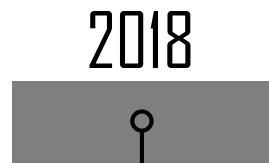
Desarrollo del SHSP



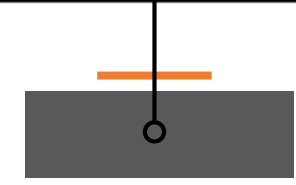
2017

- 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.



¿Qué ha significado tener un
**Plan Estratégico de Seguridad
Vial en Puerto Rico** por los pasados
5 años?

Expectativa

- Datos accesibles, actualizados y completos
- Flexibilidad en la integración de esfuerzos
- Apertura a los cambios



Realidad

- Serio retraso en los datos de choques (> 5 años)
- Clasificación de choques no disponible (KABCO)
- Duplicidad de esfuerzos (“financas separadas”) dentro de las propias entidades
- El SHSP es visto como una carga adicional.

Proceso participativo y colaborativo



Escuchar a los grupos interesados



Documentar los procesos



Obtener datos y analizarlos, entendiendo sus limitaciones



Hacer ajustes



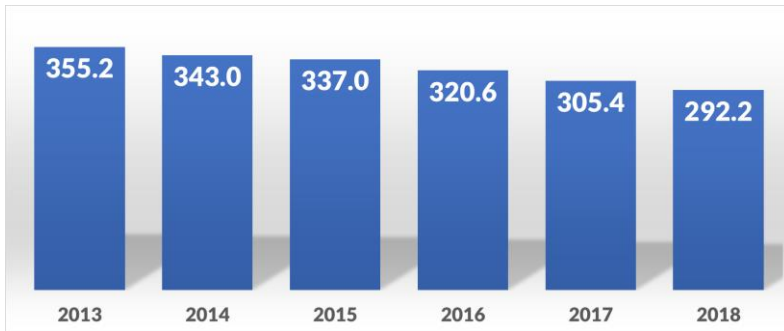
Encontrar puntos de convergencia entre las partes



Basado en datos

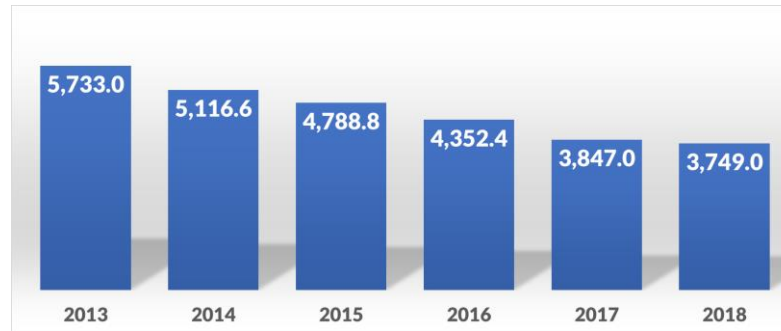
- Base de datos de choques – DTOP
- Fatalidades – CST
- Heridos transportados en ambulancia - ACAA
- Tiempo de respuesta – CEMPR
- Datos de tránsito – ACT
- Datos de vehículos pesados – CSP

Fatalidades (Promedio de 5 años)



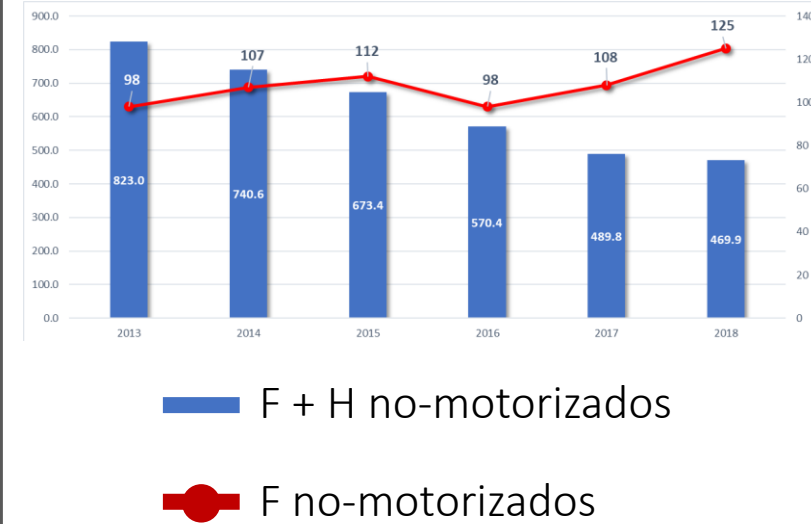
2016: menos de 300 fatalidades

Heridos graves (Promedio de 5 años)



Reducción de **34.6%** en la cantidad de heridos transportados en ambulancia entre el 2013 al 2018.

Fatalidades y heridos No-motorizados (Promedio de 5 años)



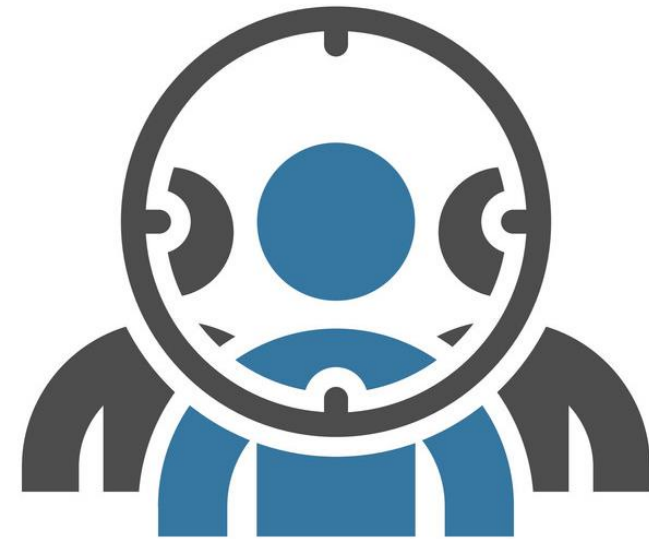
Medir el desempeño

Promedio de 5 años

Implementación de un SHSP: el caso de Puerto Rico



Coordinación de esfuerzos



Enfoque

Coordinación de esfuerzos



Integración de delegados de seguridad vial

- ✓ Gubernamental
- ✓ Privado
- ✓ Tercer sector

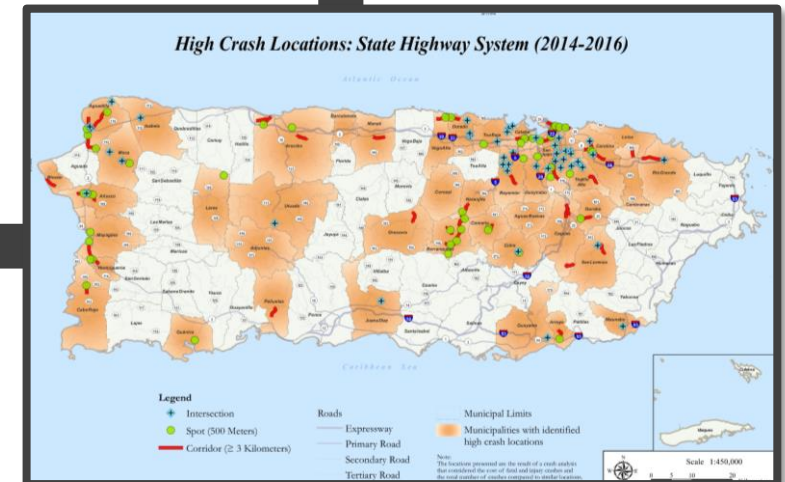
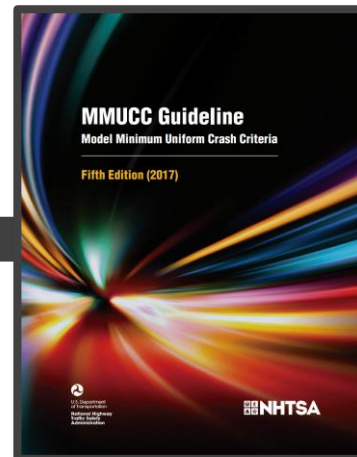
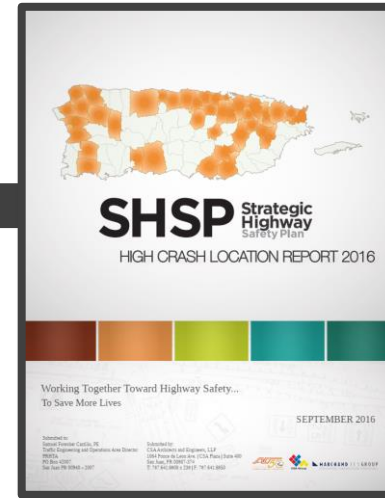


Coordinación de esfuerzos



Maximizar el uso efectivo de datos

- ✓ Integración de las bases de datos
- ✓ Actualización de la forma de choques

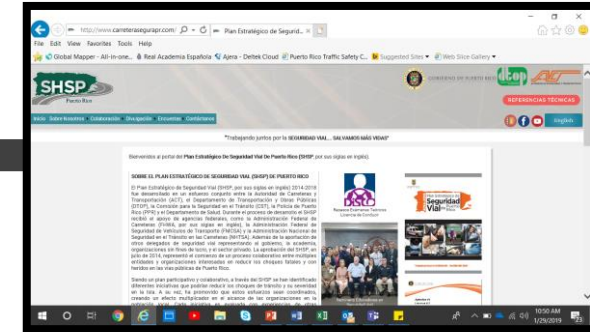


Coordinación de esfuerzos



Colaboración y divulgación

- ✓ Cumbres
- ✓ Portal
- ✓ Boletines
- ✓ Email
- ✓ Reuniones de equipos de áreas de énfasis
- ✓ ALIANZA



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
BOLETÍN INFORMATIVO | NOVIEMBRE 11 | AGOSTO 2018

Reunión de equipos de áreas de énfasis

El 20 de marzo de 2018 se realizó la reunión de equipos de áreas de énfasis del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico (PESEV) en San Juan, Puerto Rico. Los asistentes fueron:

- El Comandante Jorge Hernández Peña, jefe del programa de Seguridad Vial.
- El Comandante Juan Carlos Rodríguez, jefe del programa de Seguridad Vial.
- El Comandante Juan Carlos Rodríguez, jefe del programa de Seguridad Vial.
- El Comandante Juan Carlos Rodríguez, jefe del programa de Seguridad Vial.

Estadísticas al día

Según el 2018 se han registrado 15 fallecidos por choques de tránsito, una cifra que es un 10% menor que el promedio de los últimos 5 años (16.6). En cuanto a lesiones, se han registrado 1,100 lesiones, una cifra que es un 10% menor que el promedio de los últimos 5 años (1,222).

El 2018 se han registrado 15 fallecidos por choques de tránsito, una cifra que es un 10% menor que el promedio de los últimos 5 años (16.6). En cuanto a lesiones, se han registrado 1,100 lesiones, una cifra que es un 10% menor que el promedio de los últimos 5 años (1,222).

NEVAS MULTAS Y PENALIDADES EN LA LEY DE VEHÍCULOS Y TRÁNSITO 2017

El presente artículo de 2017 establece un nuevo marco normativo a la Ley N° 108-01 del 2 de febrero de 2009, conocida como la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Este artículo establece la multa de las multas y penalidades. El contenido de este artículo establece en su totalidad las siguientes: sus disposiciones:

- Capítulo 6 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 7 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 8 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 9 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 10 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 11 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 12 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.
- Capítulo 13 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.

Capítulo 5 - Disposiciones sobre tránsito y velocidad.

Artículo 5-02 - Límites máximos legales y penalidades.

Velocidad	Multa (penalidades)
Mucha menos	\$100, más \$10 por cada milla en exceso
Menos	\$100
Entre	\$100, más \$10 por cada milla en exceso
Más	\$100, más \$10 por cada milla en exceso

Velocidad máxima permitida:

- 1ª zona: 30 MPH (48 km/h)
- 2ª zona: 35 MPH (56 km/h)
- 3ª zona: 40 MPH (64 km/h)
- 4ª zona: 45 MPH (72 km/h)
- 5ª zona: 50 MPH (80 km/h)
- 6ª zona: 55 MPH (88 km/h)
- 7ª zona: 60 MPH (96 km/h)
- 8ª zona: 65 MPH (104 km/h)
- 9ª zona: 70 MPH (112 km/h)
- 10ª zona: 75 MPH (120 km/h)
- 11ª zona: 80 MPH (128 km/h)
- 12ª zona: 85 MPH (136 km/h)
- 13ª zona: 90 MPH (144 km/h)
- 14ª zona: 95 MPH (152 km/h)
- 15ª zona: 100 MPH (160 km/h)

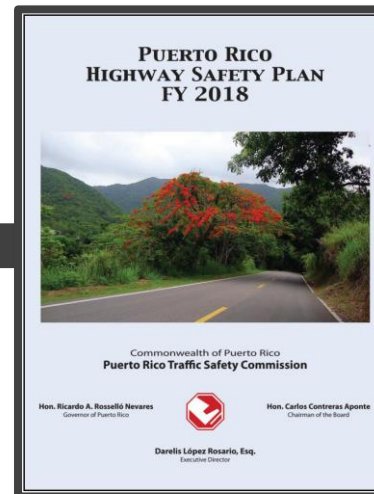
Nota: Las multas de velocidad, todo un multa a cargo del conductor.

Coordinación de esfuerzos




Integración con otros planes

- ✓ Highway Safety Plan – CST
- ✓ Patrullaje de la Policía
- ✓ Programación de proyectos de ACT
- ✓ Plan Ciclista y Peatonal/Calles Completas




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?

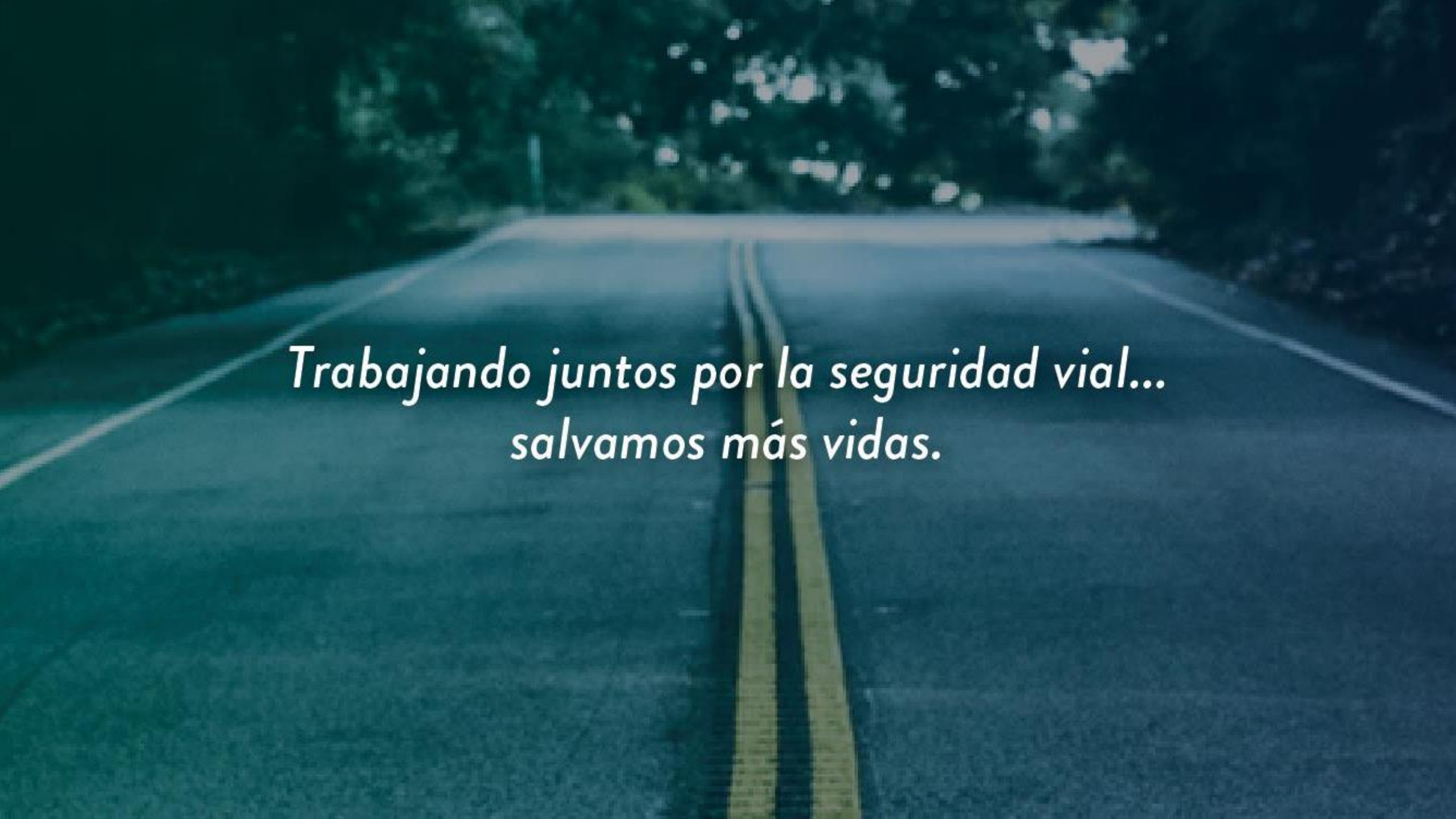


Puerto Rico

2014-2018



¿QUÉ PIENSA EL PÚBLICO?



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

Áreas de Énfasis para el SHSP 2019-2023



Grupo Consultivo de Seguridad Vial

Región Norte

7 de febrero de 2019

Manatí

¿Qué son las áreas de énfasis?

- Categorías relacionadas al problema de la seguridad vial en Puerto Rico
- Definidas por los mejores datos disponibles
- Enfocadas en lograr atender la mayor influencia en los choques graves y fatales



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

Nuevas áreas de énfasis (SHSP 2019-23)



Influencia de alcohol y otras sustancias



Respuesta de emergencias médicas



Conducir agresivamente



Equipos de protección



Salir del carril



Personas caminando



Sistemas de datos de tránsito

Dinámica de Grupo

Definir las estrategias del SHSP 2019-2023



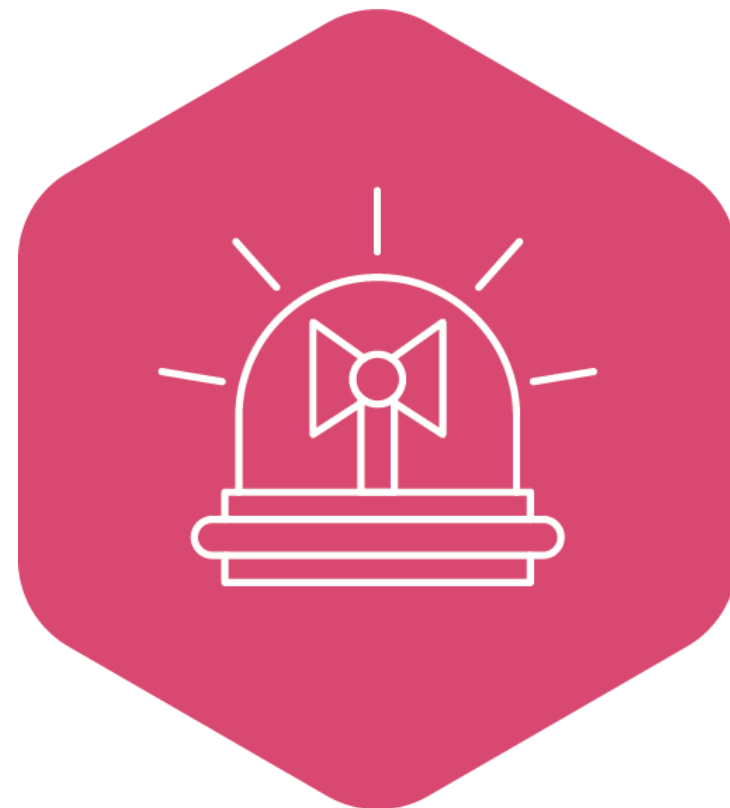
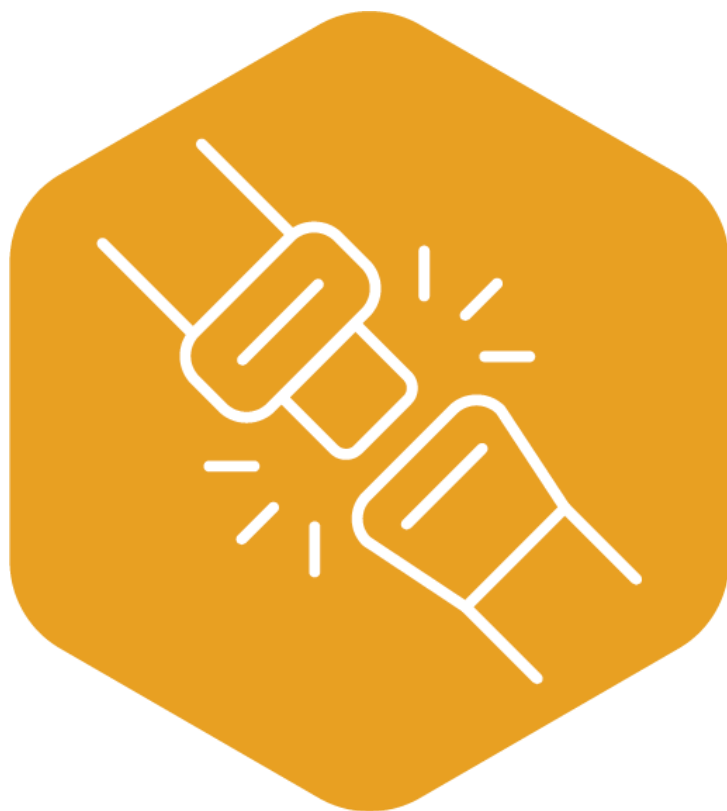
Dinámica de grupo



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



www.CarreteraSeguraPR.com



Sesión 1

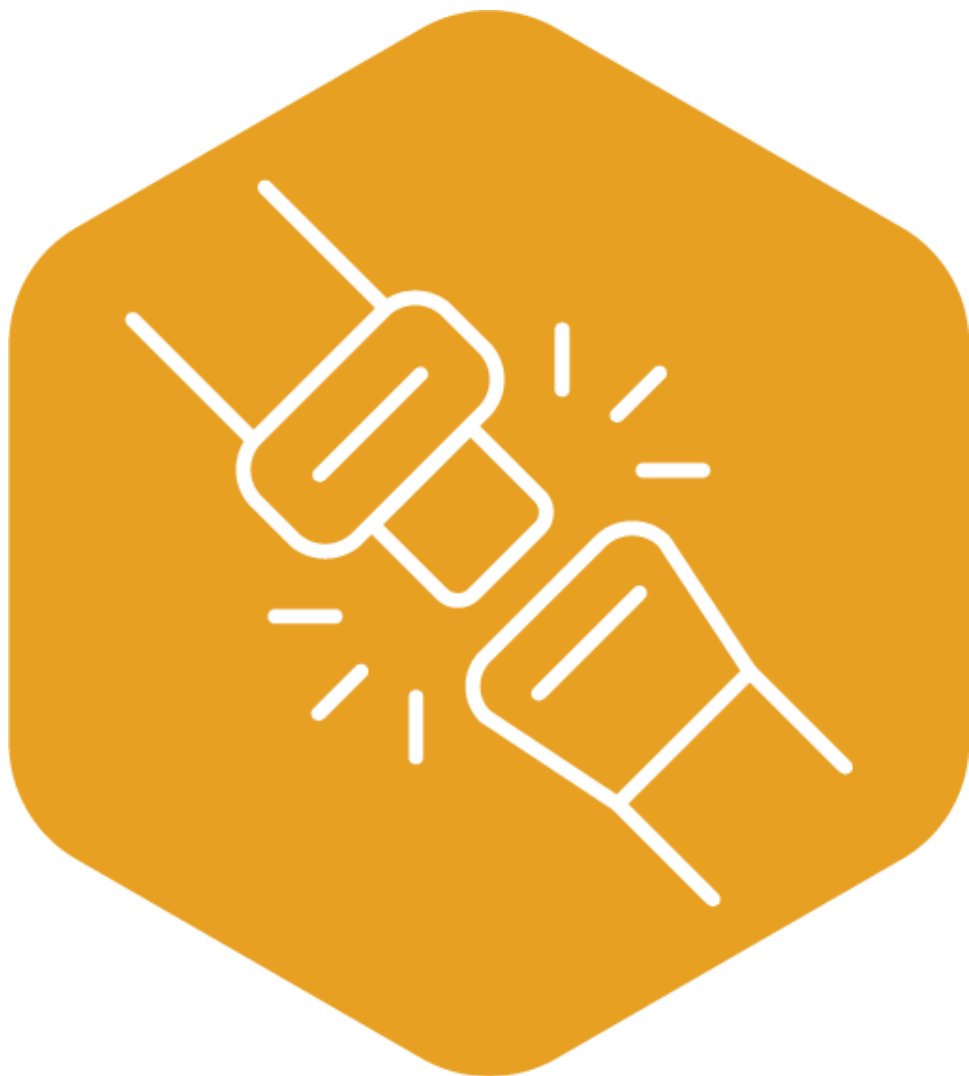
Estrategias para las áreas de énfasis del nuevo Plan



Conducir agresivamente

Estrategias

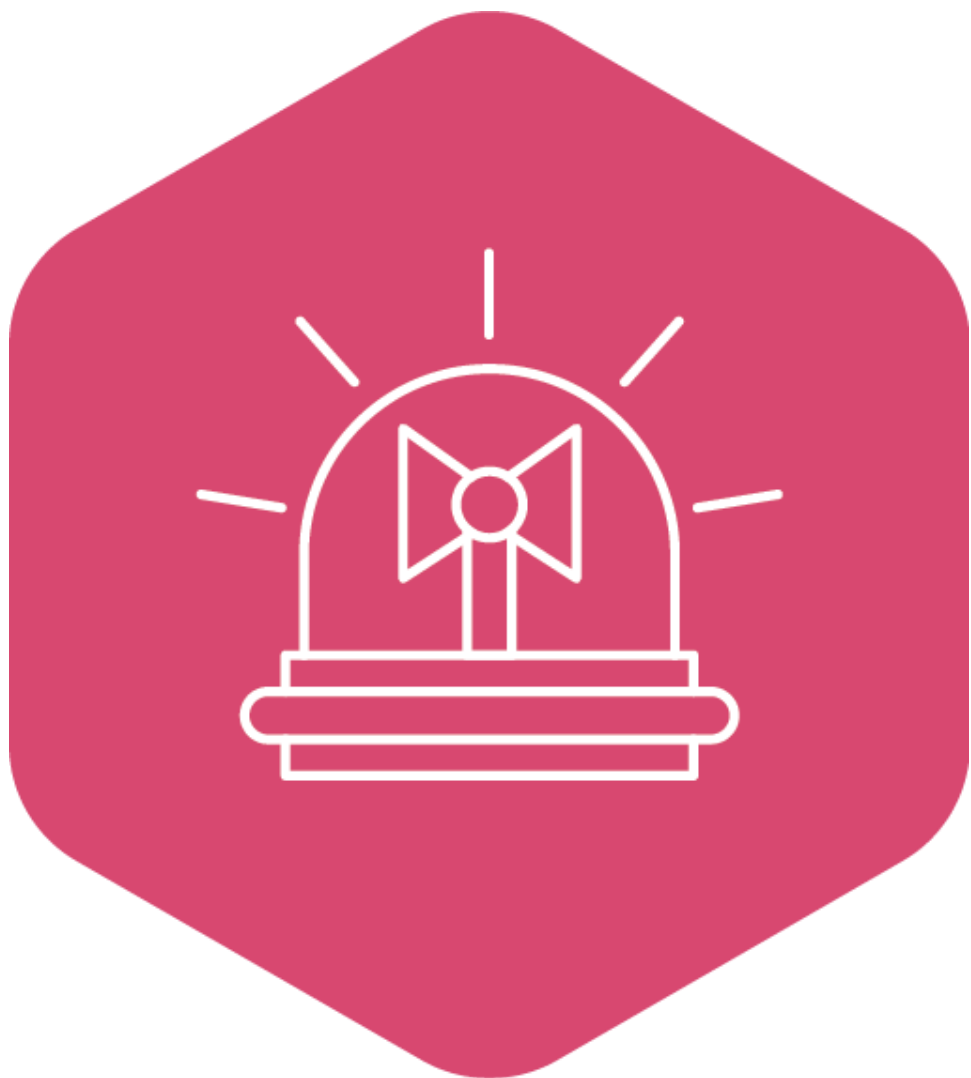
1. Educar sobre el impacto que tiene conducir agresivamente en los choques de tránsito.
2. Mejorar los procesos del sistema de puntos de la licencia de conducir y las herramientas de apoyo al mismo.
3. Coordinar patrullaje preventivo en lugares propensos a conducir agresivamente.
4. Incluir medidas de 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.
6. **Incluir el tema de seguridad vial en las reuniones del MPO.**



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.
6. **Modificar el sistema de identificación/licencia de conducir en DTOP (ejemplo, identificación obligatoria a los 16 años, huella dactilar, etc.) para que todos tengan una identificación universal.**
7. **Promover que cada conductor tenga equipo de emergencia en su vehículo (ej. conos, chalecos, triángulos, lámparas, etc.)**



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.
6. **Promover enmienda a la Ley para prohibir el uso de luces de emergencias (ej. biombos)**

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)
6. **Modificar el sistema de identificación/licencia de conducir en DTOP (ejemplo, identificación obligatoria a los 16 años, huella dactilar, etc.) para que todos tengan una identificación universal.**
7. **Reforzar los programas educativos a todos los niveles.**



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.
6. **Evaluar la necesidad de enmendar la Ley para evitar las ventas ambulantes en los paseos de las carreteras.**



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



SHSP Puerto Rico

Inicio Sobre Nosotros ▶ Colaboración ▶ Divulgación ▶ Encuestas ▶ Contáctanos

"Trabajando juntos por la SEGURIDAD VIAL... SALVAMOS MÁS VIDAS"

Bienvenidos al portal del Plan Estratégico De Seguridad Vial De Puerto Rico (SHSP, por sus siglas en inglés).

SOBRE EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (SHSP) DE PUERTO RICO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP, por sus siglas en inglés) 2014-2018 fue desarrollado en un esfuerzo conjunto entre la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), la Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST), la Policía de Puerto Rico (PPR) y el Departamento de Salud. Durante el proceso de desarrollo el SHSP recibió el apoyo de agencias federales, como la Administración Federal de Carreteras (FHWA), por sus siglas en inglés, la Administración Federal de Seguridad de Vehículos de Transporte (FMCSA) y la Administración Nacional de Seguridad en el Tránsito en las Carreteras (NHTSA). Además de la aportación de otros delegados de seguridad vial representando al gobierno, la academia, organizaciones sin fines de lucro, y el sector



Repasos Exámenes Teóricos
Licencia de Conducir

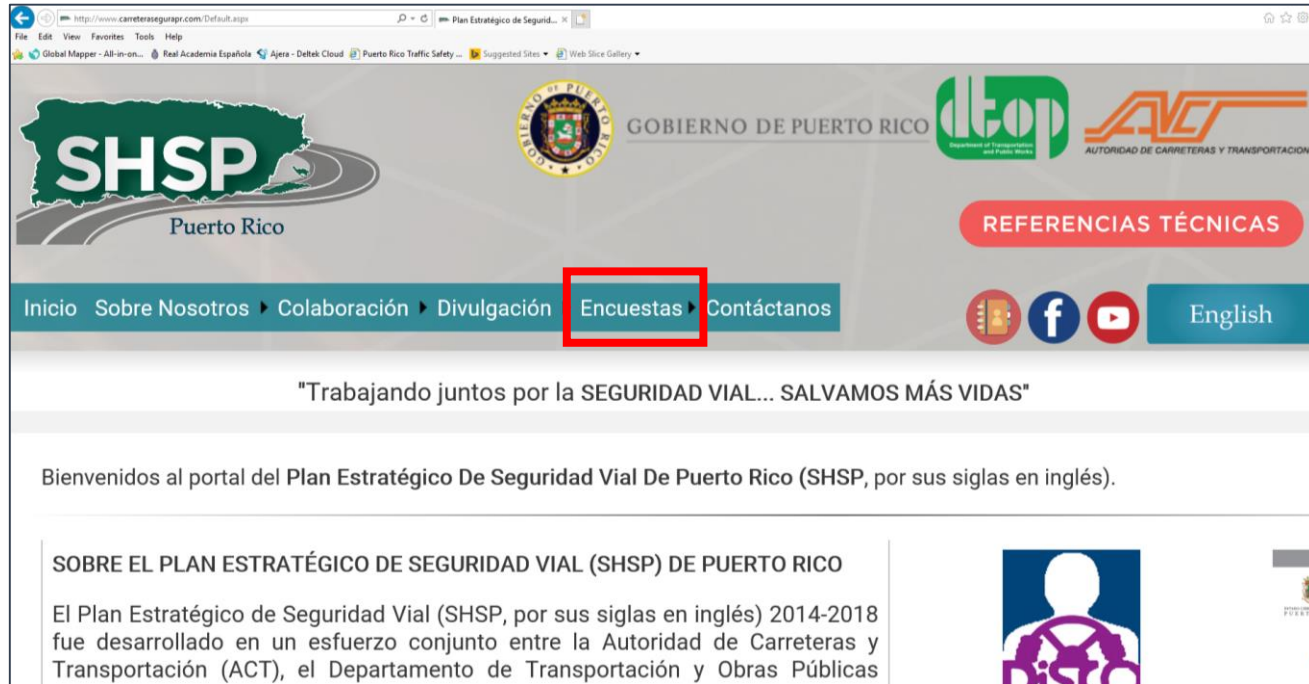


Próximos pasos

- Organizar los resultados de las reuniones de Grupos Consultivos de Seguridad Vial
- Presentar los resultados al Comité Timón del SHSP
- Redactar el nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2019-2023
- Presentar el nuevo SHSP 2019-2023



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 logo, and the Department of Transportation and Public Works logo. A navigation menu at the top contains links for Inicio, Sobre Nosotros, Colaboración, Divulgación, Encuestas (highlighted with a red box), and Contáctanos. Below the navigation, there 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 introductory text and a small image of a person at a steering wheel.



The screenshot shows the Facebook page for the Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico. The page features a cover photo with the slogan "Trabajando juntos por la seguridad vial... salvamos más vidas." and a profile picture with the SHSP logo. The page is set to "English" and has a "Create a Page" button. A post from February 4 at 5:43 AM is visible, sharing a post from the "Comisión para la Seguridad en el Tránsito" about responsible pedestrian behavior. The post includes 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.", "Donde no hay aceras, camina de frente al tránsito.", and "No camines borracho por las vías públicas." The page also shows a search bar, a "Community" section with 334 likes and 343 followers, and an "About" section with contact information.



¡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 top navigation bar of the SHSP website. The menu items are: Inicio, Sobre Nosotros, Colaboración, Divulgación, Encuestas, and Contáctanos. A red arrow points to the 'Encuestas' link, which is also circled in red. Below the navigation bar is a banner with the text: "Trabajando juntos por la SEGURIDAD VIAL... SALVAMOS MÁS VIDAS". Below the banner is a welcome message: "Bienvenidos al portal del Plan Estratégico De Seguridad Vial De Puerto Rico (SHSP, por sus siglas en inglés).". To the right of the welcome message is a section titled "SOBRE EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (SHSP) DE PUERTO RICO" with a detailed description of the plan. Below this text is a logo for "Repasos Exámenes Teóricos Licencia de Conducir" and a small image of a classroom.

