



FISEVI

FORO INTERNACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL
INFANTIL
[Capítulo El Salvador]

10-11-12
ABRIL
2024

5^{to}
FORO INTERNACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL
INFANTIL

CIUDADES DISEÑADAS PARA LAS NIÑAS Y NIÑOS

Sonia Aguilar González

GERENTE DE SEGURIDAD VIAL
WRI MÉXICO



FUNDACIÓN
GONZALO
RODRÍGUEZ

MOPT

VMIT

FONAT





ACERCA DEL PROYECTO

Problemática

- Los siniestros viales son la principal causa de muerte entre niñas, niños y jóvenes de 5 a 29 años (en todo el mundo).
- Más de 3,200 niñas, niños y jóvenes mueren al día en vialidades del mundo¹.
- En México, los siniestros viales son la segunda causa de muerte entre infantes de 5 a 9 años y adultos jóvenes de 10 a 39.
- *La tasa de mortalidad en Colima es superior a la de América Latina y 3 veces superior a la de Suecia (10,2/100.000 habitantes).*



Objetivo principal del proyecto

Proteger a los usuarios más vulnerables de la vía abordando la problemática de seguridad vial que afectan a las niñas, niños y jóvenes en ciudades pequeñas y medianas.



¿Por qué las niñas(os) son vulnerables ?

Velocidad de caminata

Baja estatura

Actúan impulsivamente

Dificultad para
juzgar (m, s)

No consideran el tránsito
como un peligro



OBJETIVO:



Lograr el bienestar y entornos saludables, seguros y sostenibles para jóvenes de 10 a 25 años en Colima, México



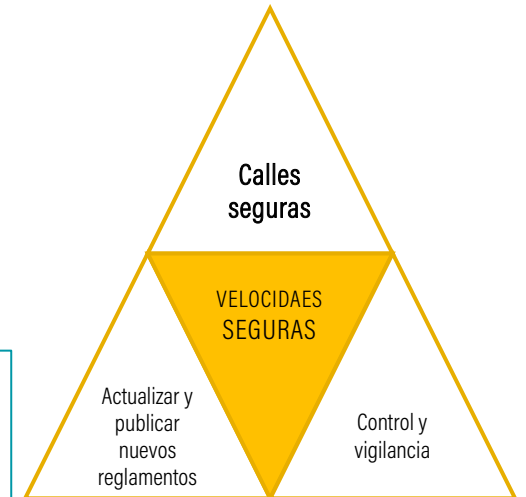


Alcance del proyecto



Fase I: 2018 -2020

Abordar los **problemas de seguridad vial locales que afectan a los niños** en ciudades pequeñas y medianas.



Fase II: 2021 -2023



Movilidad sostenible y segura



Salud y bienestar:
El derecho a la ciudad, el derecho de los estudiantes.



Regulación y control basado en evidencia



PRIMER FASE

(2018-2020)



¿Cómo iniciamos?

Fase I: 2018 -2020

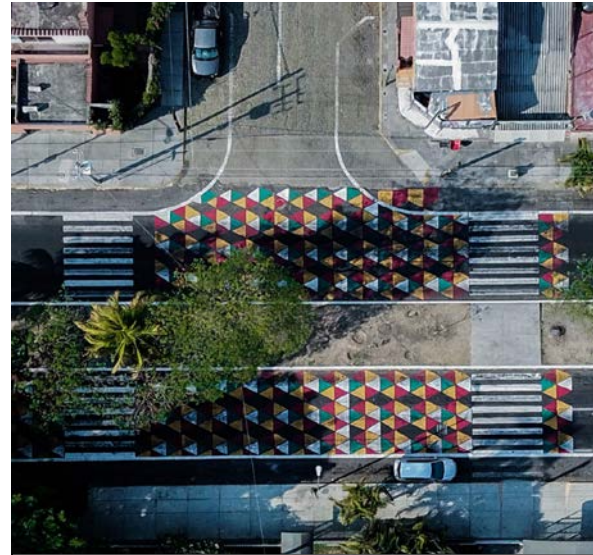
Diagnóstico -2018-



37 km/h **velocidad promedio**

100% de los vehículos circularon arriba del límite de velocidad (> 20 km/h)

Diseño y prueba -2019-



25 km/h **velocidad promedio**

Intervención -2020-



Reducción de velocidad promedio

-19%

30 km/h

-64% riesgo de muertes
-48% riesgo de colisiones con lesiones severas



Mostrar, a través de un proyecto de infraestructura en entornos escolares, cómo puede abordarse el rediseño de las calles a través de la adopción de velocidades seguras.



LOGROS CLAVE

RETOS

REGULACIÓN Y CONTROL

Aprobación de regulaciones a nivel estatal:

Límite de velocidad: 20 km/h

(Zonas escolares, parques y hospitales)

-Desarrollar un enlace de comunicación sólido.

CALLES MÁS SEGURAS

Rediseño permanente de infraestructura

Reducción del 80% de los excesos de velocidad

-Convencer al alcalde de apoyar la gestión de la velocidad.

COMPROMISO DE LA COMUNIDAD

Comunicación medios locales y sector privado para apoyar el proyecto

Inter - institucional coordinación

-Crear entendimiento en común de la problemática (exceso de velocidad)





SEGUNDA FASE (2021-2023)

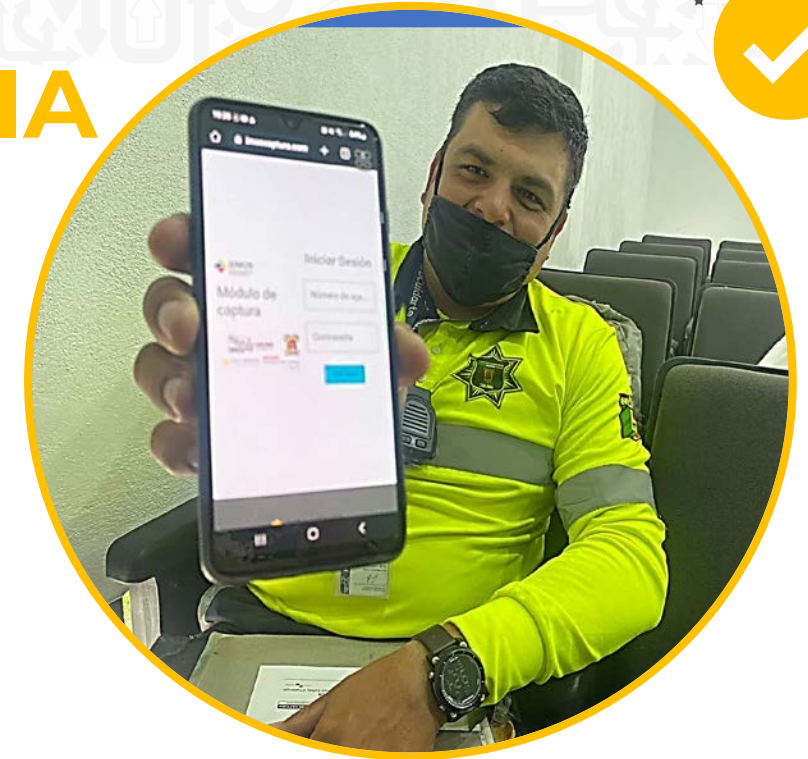


CONTROL BASADO EN EVIDENCIA

**Mapeo &
comprensión**



**Evaluación &
Mejoramiento -prueba-**



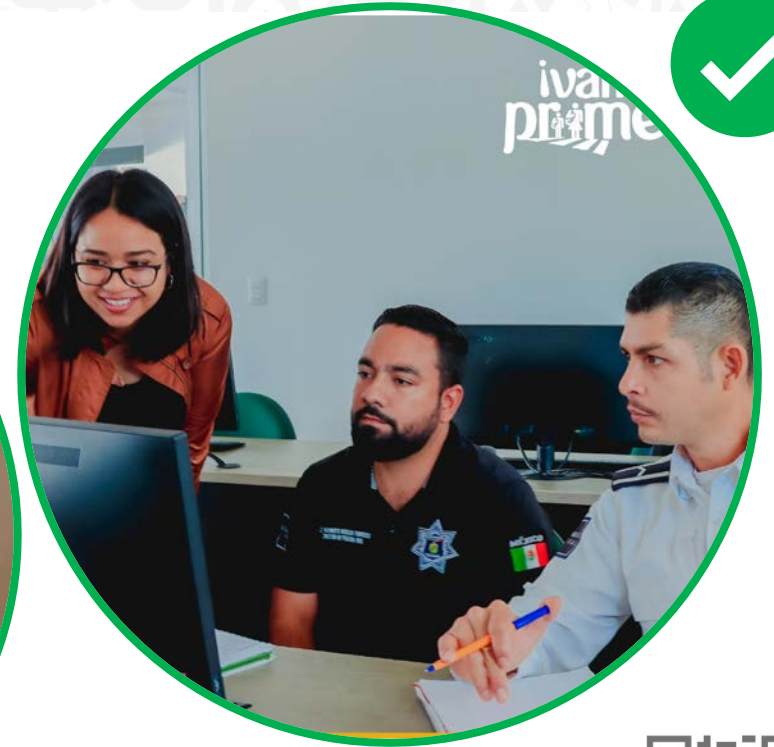
Uso de la **APP** como una **herramienta oficial** en la **dirección de la policía**



PLANIFICAR UNA MOVILIDAD URBANA SEGURA



Lanzamiento de
la Visión 0 y App
por parte de la
Gobernadora



Capacitaciones
y talleres



Sitio web accesible a todos los
usuarios (open source)



PARTICIPACIÓN COMUNITARIA INTEGRADORA

Estudio etnográfico



Mejoramiento de la
movilidad escolar



Desarrollo de la aplicación de
mapeo participativo

PRINCIPALES LOGROS (2018 - 2023)

FASE 1

CALLES SEGURAS

Intervención de urbanismo tactico



2019

Reglamento estatal de seguridad vial (límites de velocidad segura)

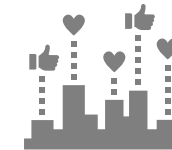


2019

Intervención permanente (entorno escolar con mayor riesgo)



2020



Escalar

- ✓ COORDINACIÓN (DIFERENTES ACTORES)
- ✓ PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LA COMUNIDAD
- ✓ COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA
- ✓ FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES
- ✓ HERRAMIENTAS A LA MEDIDA



- Voluntad
- Confianza
- Compromiso

...A través de un ejemplo de entornos escolares seguros

CAMBIANDO EL PARADIGMA

¿CÓMO?

FASE 2

- REGULACIÓN Y CONTROL
- DECISIONES BASADAS EN EVIDENCIA
- SISTEMATIZACIÓN

Covid -19

2020

Derecho a la movilidad (Establecido en la constitución Mexicana)

2021



Sistemas de información Geográfica (decisiones basadas en evidencia, planeación de movilidad urbana segura)



2022

Capacitación de oficiales de policía

- Gestión de la velocidad
- Calidad de datos



2022

Herramienta digital para recolección de datos de siniestros viales (equipos técnicos y tomadores de decisiones)



2023



Información al usuario: GTFS & aplicación de reserva escolar



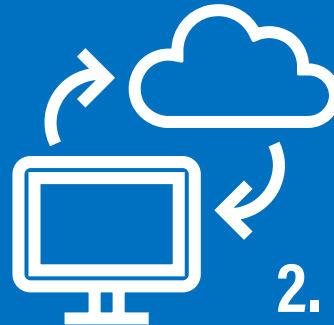
... EVOLUCIÓN (2020-2023)

Herramientas
para
implementar
calles seguras



1. Guías de diseño

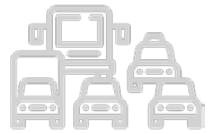
(internacionales y locales)



2. Digitalización de datos



El contexto local de las calles mexicanas



La calle como
medio de flujos

Priorización de criterios de
diseño para **eficiencia
vehicular y de velocidades**



¿Cómo?

CAMBIAR EL PARADIGMA

A la **calle como:**

Espacio **público, eje
central** de la vida
urbana

Elemento integral
que permite la
movilidad



Su **condición** y
diseño determina su
accesibilidad



Guía de entornos caminables seguros:

Definición de **criterios de diseño**

Contexto de **calles mexicanas**

Basado en las **mejores prácticas** de **Jalisco**

Elementos **clave** en **entornos de equipamientos urbanos**

2021

2022



Escuelas



Mercados



Parques



Hospitales





Elementos de diseño en equipamientos urbanos clave:

Particularidades por equipamiento y **escala** de intervención

Elementos clave de diseño: necesidades de usuarios

Revisión de **buenas prácticas** y **áreas de oportunidad**

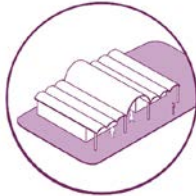
Generación de **escenarios genéricos**

Escala de intervención

Equipamiento



Acceso y banqueta



Calle



El barrio



Escuelas



Mercados



Parques



Hospitales



Usuarios



Horario



Modo de transporte



Particularidades



Integración



Nivel de protección

Elementos de las calles

Peatonal

Ciclista

Verde

Transporte público

Pacificación vial



Escenario genérico de escuela



LECCIONES APRENDIDAS



LECCIONES APRENDIDAS



La **jerarquía vial** debería **actualizarse** según el uso, la función y las condiciones del entorno



Gestionar la velocidad va más allá de implementar señales regulatorias; se requiere una **infraestructura segura** (ASV e ISV) para una **movilidad sostenible**



El **fortalecimiento de capacidades** requiere esfuerzos de **co-creación** y **formación**.

Integrando:

- Escucha **inclusiva** y activa.
- **Sistematización** de procesos.
- **Herramientas que puedan escalarse y actualizarse** según las necesidades locales.



Los **datos estructurados** permiten una **priorización precisa y confiable** de políticas, programas, proyectos y acciones.



La **regulación y el control** son clave para **abordar velocidades seguras**, con un enfoque especial en **equipamientos urbanos**

(escuelas, parques, hospitals, etc.)



REPLICABILIDAD (local a global)

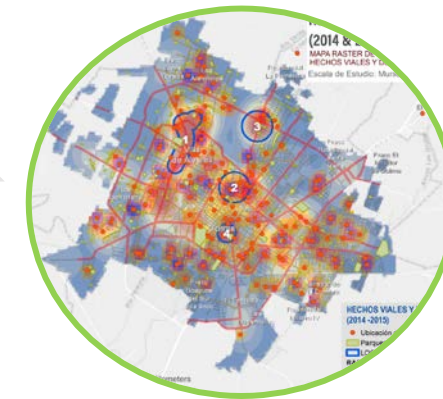
De los marcos internacionales



A la implementación en el contexto local

PROCESO DE PLANEACIÓN:

- *Diagnóstico* (comprensión del problema)
- Propuesta de diseño/ rediseño (piloto)
- Validación (efectividad de implantación)



IMPLEMENTACIÓN, EVALUACIÓN & SISTEMATIZACIÓN



REPLICABILIDAD & MEJORA CONTINUA



NUESTROS RECURSOS



GUÍA DE ENTORNOS
CAMINABLES SEGUROS



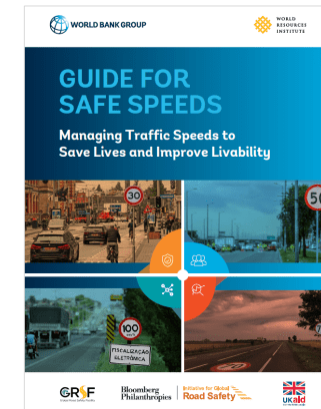
CIUDADES MÁS SEGURAS
MEDIANTE EL DISEÑO



GUÍA DE ZONAS DE
BAJA VELOCIDAD



SOSTENIBILIDAD
Y SEGURIDAD



GUIDE FOR SAFE
SPEEDS





FISEVI

FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL [Capítulo El Salvador]

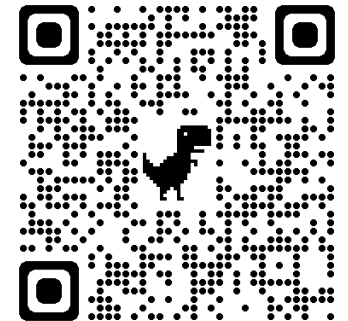
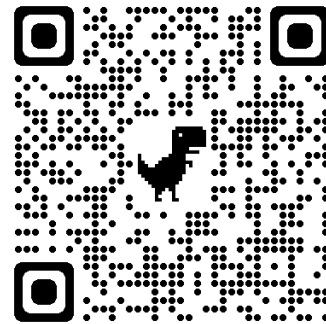
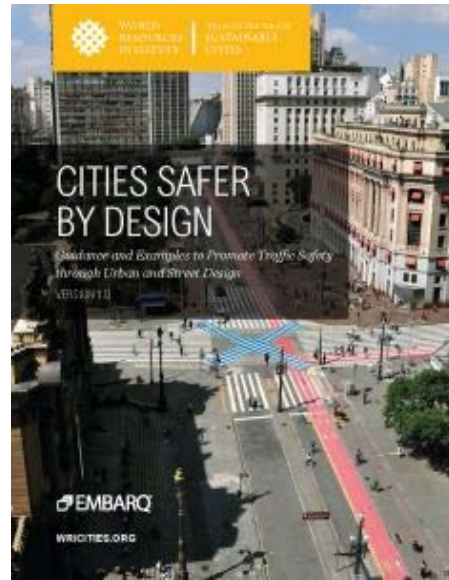
MOPT

VMTI

FONAT



Nuestras publicaciones :





FISEVI

FORO INTERNACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL
INFANTIL
[Capítulo El Salvador]

10-11-12
ABRIL
2024 **5**to
FORO INTERNACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL
INFANTIL

¡MUCHAS GRACIAS!

Sonia Aguilar González

sonia.aguilar@wri.org



MOPT

VMTI

FONAT

