



SAU / DIII	29/6/07 INTRAS  Instituto de Tráfico y Seguridad Vial UNIVERSITAT ID VALÈNCIA
Título del informe	Deliverable III: Recogida y análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos en Europa: Situación actual. Estudio de encuesta.
Título del proyecto:	SAU: <u>S</u>istemas de <u>A</u>nálisis de <u>A</u>ccidentalidad <u>U</u>rbana. (<u>U</u>rbana <u>A</u>ccident <u>A</u>nalysis <u>S</u>ystem) (1/4/04-31/6/07).
Autores del informe	D. Carlos Martinez Dña. Maite Tormo D. Manuel Andreu D. Jean-François Pace Dña. Cristina Monleon
Directores del proyecto	Dr. Jaime Sanmartín Arce Dr. Mauricio Chisvert Perales
Tipo de proyecto:	Proyecto cofinanciado por la Dirección General de Energía y Transportes (TREN-03-ST-S07.30828)  Transport

El presente informe se inscribe en el proyecto “SAU: Sistemas de análisis de accidentalidad urbana (Urban Accident Analysis System)” como informe intermedio dentro del marco del Proyecto cofinanciado por la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea (TREN-03-ST-S07.30828) y elaborado por el INTRAS (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia).

ÍNDICE

ÍNDICE	5
1. INTRODUCCIÓN	7
2. FASES DEL ESTUDIO	9
3. DESCRIPCIÓN DE LAS ENCUESTAS.....	10
1. Encuesta CUAAS en España	10
2. Encuesta Europea Previa	12
3. Encuesta Europea SAU	15
4. El diseño de la Muestra	17
3.4.1. Diseño de una muestra estratificada	17
3.4.2. Contactos directos.....	17
3.4.3. Resumen de la muestra por países	18
5. La tasa de respuesta.....	20
4. RESULTADOS OBTENIDOS EN LAS ENCUESTAS	22
1. <i>Tablas de resultados por países</i>	22
4.1.1. Encuesta Europea Previa enviada a los contactos	22
4.1.2. Resultados de la Segunda Encuesta Europea SAU	46
2. Interpretación de los resultados	68
4.2.1. Definición de accidente de tráfico	68
4.2.2. Criterio de herido grave y seguimiento a 30 días.....	70
4.2.3. Actuación policial, competencias y gestión de accidentes de tráfico	76
4.2.4. Formación Policial.....	78
4.2.5. Documentación en la recogida de datos de accidentes	79
4.2.6. Cuestionario estadístico de accidentes.....	81
4.2.7. Recogida de información en el lugar del accidente.....	82
4.2.8. Introducción y envío de la documentación estadística	83
4.2.9. Aplicaciones informáticas.....	84
4.2.10. Tratamiento estadístico a nivel local.....	86
4.2.11. Valoración de los sistemas de registro de accidentes	87

4.2.12.	Problemas en los actuales sistemas de registro	89
4.2.13.	Elementos destacables de los sistemas	90
4.2.14.	Control de calidad y acciones de mejora	90
5.	CONCLUSIONES.....	92
ANEXO 1: MODELOS DE ENCUESTA		99
1.	Encuesta Española (CUAAS).....	99
2.	Encuesta Europea Previa (Contactos)	117
3.	Segunda Encuesta Europea (SAU)	136
ANEXO 2: TABLA DE MUNICIPIOS ENCUESTADOS		149
1.	Contactos.....	149
2.	Muestra de la Segunda Encuesta Europea	150
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		156

1. Introducción

La reducción del 50% en los muertos producidos por accidentes de tráfico para el 2010, planteada por el UE, supone la participación activa de todos los agentes responsables de la seguridad vial en Europa. Aunque los accidentes ocurridos en ámbitos urbanos son de menor gravedad relativa, este es el ámbito donde en la actualidad, en términos absolutos, se concentran el mayor número de accidentes en los países de la UE, además de producir consecuencias graves sobre los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas, niños, ancianos,...)

La presente acción SAU, tiene como objetivo general, obtener una aproximación a la situación y práctica actual de los sistemas de registro y seguimiento de la accidentalidad a nivel urbano a través de la aplicación y estudio de una encuesta realizada a una muestra de ciudades europeas. Esta encuesta constituye el punto de partida para plantear y poder desarrollar y consensuar estrategias de mejora más adecuadas, que mejoren los actuales procedimientos de trabajo y optimicen los recursos disponibles para el registro de información sobre accidentalidad urbana.

En este proyecto se ha llevado a cabo un estudio específico y detallado del sistema de registro y análisis de accidentalidad en el ámbito urbano con el objetivo de conocer sus características y elevada heterogeneidad. Como ya se determinaba en estudios llevados a cabo en otros países, se ha confirmado la existencia de importantes problemas de calidad en los datos de accidentes que son recogidos precisamente mediante cuestionarios que cumplimentan los cuerpos policiales encargados de la gestión de los accidentes de tráfico.

Hasta el momento, en este proyecto, se ha presentado un estudio del estado del arte en Europa (Deliverable I) y posteriormente se ha realizado un estudio de mayor detalle sobre los procesos internos y las estrategias de adquisición y tratamiento de los datos de accidentes por parte de las policías locales de diversos municipios, mediante estudios de casos particulares (Deliverable II). El

contacto directo con las policías locales de distintos municipios ha permitido conocer que la diversidad de procedimientos de trabajo es más amplia de lo esperado. Así, se ha visto como cada municipio puede utilizar distintos procesos, que además suelen ser variables en función de su dimensión, sus necesidades y sus recursos.

En este punto y en la fase actual que nos ocupa el proyecto SAU, se ha llevado a cabo la aplicación de un estudio de encuestas (Deliverable III) con el objetivo de obtener una aproximación más directa de la situación y práctica actual de los sistemas de registro y seguimiento de la accidentalidad urbana a nivel europeo.

El estudio de encuesta se ha considerado esencial para tener un conocimiento más fiable y preciso sobre la problemática de la accidentalidad urbana ya determinada anteriormente, y con ello poder plantear recomendaciones adecuadas y 'buenas prácticas' en relación con la implementación/mejora de los sistemas de registro, así como con el análisis y seguimiento de la accidentalidad por tráfico en ámbitos urbanos, que pueda dar respuestas y soluciones y contribuir al desarrollo de herramientas de ámbito local.

Previo al desarrollo de la Encuesta Europea, La DGT (Dirección General de Tráfico) se ha mostrado especialmente interesada en este estudio de encuestas, ya que consideraba fundamental obtener una visión completa sobre la situación en España, debido a la previsión a corto plazo de una reforma integral del sistema de registro de accidentes de tráfico para España. La integración adecuada de los datos urbanos es uno de los aspectos críticos de esta reforma.

2. Fases del estudio

De este modo, en primer lugar se lleva a cabo un estudio de encuestas en España, utilizando una muestra representativa a nivel Estatal cuyos resultados servirán de punto de partida y de estudio piloto para la realización de la posterior encuesta a nivel europeo.

El estudio de la encuesta Europea se desarrolla en dos fases:

1/ La gran divergencia entre los distintos países en relación a los sistemas de registro de accidentes, según estudios realizados hasta la actualidad, plantea la necesidad de llevar a cabo una encuesta previa a determinados contactos con competencias en tráfico en los distintos países, con el objetivo de conocer el procedimiento más adecuado para llevar a cabo la encuesta SAU en cada país, la terminología y las características de gestión básicas. Los resultados de esta encuesta previa determinarán si es conveniente remitir una única encuesta SAU a todos los países o si es más conveniente llevar a cabo una encuesta específica para cada país, así como a quién tiene que ir dirigida dicha encuesta.

2/ A partir de los resultados obtenidos en la encuesta española y de la primera fase a nivel europeo, se diseña la encuesta SAU y se envía a los distintos países europeos.

La información obtenida en todas las fases del estudio de encuestas determinará los resultados y las conclusiones principales de este informe.

3. Descripción de las Encuestas

A continuación se realiza una descripción de las encuestas que han servido para llevar a cabo este estudio. En el Anexo 1 se adjunta una copia de cada una de ellas.

1. Encuesta CUAAS en España

La Dirección General de Tráfico y la Universitat de València Estudi General han llevado a cabo un convenio para el estudio y definición de la estructura y contenidos del nuevo cuestionario estadístico de la DGT de recogida de datos de accidentes de tráfico urbanos.

El vigente cuestionario de registro de datos estadísticos de accidentes nacional requiere una remodelación sustancial que permita actualizar los contenidos y mejorar la calidad y la utilidad de la información en zona urbana. De esta manera se incrementaría la capacidad de los mismos para dar respuesta efectiva a la necesidad de información que es cada vez mayor, tanto para la propia DGT como para los municipios.

La elaboración y el diseño de una Encuesta sobre Gestión de Datos de Accidentes de Tráfico en Zona Urbana en España¹ y su aplicación a una muestra representativa de municipios de distintos tamaños persigue el objetivo de realizar un diagnóstico acerca de la situación de los procedimientos, de los sistemas, recursos, nivel de informatización y valoración de la calidad de la recogida de información de los cuestionarios de accidentes de tráfico, en las zonas urbanas con competencias municipales en tráfico. Asimismo se pretende estudiar las necesidades actuales de información, analizando e identificando las carencias de los contenidos y de la estructura de los cuestionarios actuales en

¹ Encuesta CUAAS (Colaboración en el proyecto europeo “SAU: Sistemas de Análisis de Accidentalidad Urbana” (*Urban Accident Analysis System*). Consultoría y asistencia para la elaboración de un proyecto de investigación (Dirección general de Tráfico. exp.- 10199DGT08333).

zonas urbanas, así como de las metodologías habituales al uso de registro y codificación de datos.

La **encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana para España** contiene 87 ítems de distinto tipo; escala tipo Likert, de respuesta múltiple, de única respuesta y de respuesta abierta.

Estos ítems están relacionados con:

- Las características descriptivas del municipio.
- La valoración de la accidentalidad.
- Los efectivos policiales y gestión del tráfico.
- La Formación específica de los agentes policiales.
- Los Procedimientos (registro, gestión, análisis de la información...).
- Recursos (materiales, cuestionarios, programas...).
- Representatividad (sub-notificación).
- Calidad de los datos (sub-codificación, sesgos,...).
- Posibilidades de análisis y utilidad de la información.
- Seguimiento a 30 días.
- Identificación de puntos fuertes y débiles, nuevas ideas.
- Denuncias y actuaciones de prevención de accidentes.
- Recopilación de documentación utilizada.

Para llevar a cabo el estudio de encuesta en España se han desarrollado distintas fases que se resumen a continuación:

- ☑ Establecimiento de una Comisión Técnica de Trabajo multidisciplinar cuya función ha sido poner en común los contenidos fundamentales de la encuesta y valorar cada uno de los ítems, mediante la realización de una prueba piloto.
- ☑ Elaboración de una primera versión “encuesta-cuestionario piloto”. Estudio, valoración y modificación de los contenidos y diseño de la versión definitiva de la encuesta.
- ☑ Diseño de la distribución de la muestra en función del tamaño de población. Para ello se considera un tamaño mínimo de 5.000 habitantes, estableciendo estratos a partir de los puntos de corte siguientes: 20.000, 50.000, 150.000 y 500.000 habitantes. Esto plantea grupos de población

acumulada bastante aproximados. Con ello se cubren todas las grandes ciudades, disminuyendo la cobertura conforme el tamaño de la población es menor.

- ☒ Envío de la encuesta.
- ☒ Seguimiento de la recepción de la encuesta y utilización de distintas estrategias recordatorias de recuperación de la información.
- ☒ Introducción de los cuestionarios recibidos en formato informático y análisis de la información.
- ☒ Elaboración de un informe final² en el que se comenta y se explica el estudio llevado a cabo y los resultados más importantes. Asimismo se extrae un diagnóstico y unas conclusiones principales.
- ☒ Elaboración de una presentación resumen de los resultados principales.

2. Encuesta Europea Previa

Mientras se lleva a cabo la Encuesta CUAAS, paralelamente a nivel europeo se desarrolla una encuesta previa enviada a determinados contactos, expertos en materia de tráfico y seguridad vial en los distintos países, con el objetivo de:

1. Que nos comuniquen si el procedimiento que hemos elegido para realizar la distribución de la encuesta a los agentes policiales encargados de la gestión de los accidentes de tráfico urbanos, es el adecuado y en caso de no serlo, cual sería la alternativa.
2. Conocer unas características básicas en cuanto a la gestión de los accidentes de tráfico urbanos en cada país, con el fin de evitar confusiones en los términos de tráfico utilizados y en los métodos de gestión.

A estos contactos se les envía una carta por correo electrónico en francés/inglés y español.

²Informe Final. Encuesta sobre Gestión de Datos de Accidentes de Tráfico en Zona Urbana. (5 de diciembre de 2006). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. Tormo, M.T.; Martínez, C.; Chisvert, M.; Sanmartín, J.; Andreu, M.; Izquierdo, C.; Medina, J.E.; Ballestar, M.L.; López, E.; Pace, J.F.

Hola, buenos días,

Nos ponemos en contacto con usted para solicitar su colaboración en el desarrollo del proyecto SAU: *Urban Accident Analysis Systems* (www.uv.es/sau), el cual está integrado dentro del programa de fomento de I+D de la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea (Proyecto TREN-03-ST-S07.30828), elaborado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) España.

Sería de gran relevancia contar con usted para la elaboración del 'Cuestionario europeo de recogida y análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos en Europa', acción integrada en el marco del Proyecto SAU.

Su tarea sería responder a un breve cuestionario que le remitimos como adjunto en este correo, el cual contiene una serie de cuestiones que nos permitirán conocer las características básicas en cuanto a la gestión de los accidentes de tráfico urbanos en su país y seleccionar un procedimiento adecuado para distribuir la encuesta SAU, adaptándola a cada país al que va dirigido.

Al término del proyecto, por supuesto, se le remitirán los resultados obtenidos como agradecimiento a su colaboración.

Aprovechamos este correo también para invitarle a participar en el WorkShop que se realizará durante el segundo trimestre de 2007 en la ciudad de Valencia donde se presentaran los resultados del proyecto, para lo que solicitamos confirmación de participación en cuanto le sea posible por motivos de reservas y de organización del evento.

De igual modo, si considera que otra entidad podría también colaborar y aportar información acerca de este tema, por favor, no dude en informarnos o en remitirlo a la página web del proyecto donde encontrará información y también podrá obtener el breve cuestionario en francés, inglés y español.

Muchas gracias por su colaboración.

ATENCIÓN: Consideraciones a tener en cuenta antes de abrir el documento adjunto:

No olvide antes de abrir el documento adjunto, comprobar que el nivel de seguridad de las macros es bajo. Si no es así por favor señale "bajo" o "intermedio", para poder abrir y cumplimentar el cuestionario sin problemas técnicos.

*Encontrará estas opciones siguiendo la siguiente ruta dentro de la aplicación Microsoft Word:
Herramientas ----- Macro ----- Seguridad ----- bajo o intermedio*

Cuando lo tenga cumplimentado, el cuestionario debe remitirse al correo electrónico que indica en la misma y que también anotamos a continuación:

jean.pace@uv.es

Muchas gracias de nuevo.

El cuestionario se remite para obtener un punto de partida para la determinación del diseño y de los contenidos de la encuesta SAU. Se les pide que envíen la información antes del mes de octubre de 2006. Este cuestionario se envía por correo electrónico a 45 contactos, personas con competencias en el ámbito del tráfico (institutos de tráfico, Policía de Tráfico, Asociaciones de seguridad en carretera, Estadísticas de Accidentes de Tráfico, Departamentos de transporte, Departamentos de Análisis de la Seguridad Vial, Bast, INRETS...) Se recibe contestación de 14 encuestas, lo que supone un 31% de las que fueron enviadas.

Esta primera encuesta contiene 24 ítems de distinto tipo, predominando preguntas de respuesta abierta, con el fin de recibir feedback sobre la adecuación de los procedimientos elegidos. Asimismo se distribuirá la encuesta a los agentes policiales encargados de los accidentes de tráfico urbanos, para conocer unas características básicas sobre la gestión de los accidentes de tráfico urbanos en cada país, con el fin de evitar confusiones terminológicas y con el objetivo último de que sirva como instrumento de decisión para realizar una o varias encuestas en función de los resultados obtenidos en cada región o país.

Los ítems incluidos en la encuesta hacen referencia a:

- Cuerpos policiales con competencias en accidentes de tráfico urbanos.
- Organismos con competencias para la toma de decisiones en materia de tráfico.
- Direcciones de contacto.
- Documentación utilizada por la policía para la recogida de información.
- Organismo que realiza las estadísticas sobre accidentalidad urbana.
- Utilización de programas informáticos específicos.
- Acciones realizadas para la mejora de la calidad, fiabilidad y gestión de los datos.
- Aspectos negativos o mejorables de los sistemas actuales de registro.
- Buenas prácticas.

3. Encuesta Europea SAU

La segunda Encuesta para la recogida y el análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos en Europa contiene en primer lugar, una carta introductoria en la que se identifica el proyecto a la que pertenece, así como los objetivos del proyecto, la información solicitada en la Encuesta, las normas de cumplimentación, una serie de consejos para la cumplimentación con una persona de contacto para solucionar las posibles dudas y la dirección de correo donde se debe remitir la encuesta cumplimentada.

La encuesta va dirigida a los cuerpos policiales que tienen competencias sobre accidentes urbanos en los distintos países europeos.

La obtención de la muestra se realiza a partir de datos de los municipios obtenidos por las administraciones nacionales competentes en cada caso.

La encuesta (en español, inglés y francés) se realiza tanto en papel como *on-line* (opcionalmente), previo envío de una carta explicativa a los responsables municipales en cada caso.

La información recabada hace referencia a los sistemas de registro, gestión, almacenamiento y análisis de datos de accidentes de tráfico actualmente utilizados y especialmente, a las principales problemáticas identificadas.

La Encuesta contiene 39 ítems de distinto tipo; de única respuesta, tipo Likert, de respuesta múltiple y de respuesta abierta.

Los ítems incluidos en la encuesta hacen referencia a la siguiente información:

- **Las características del municipio (3 ítems):** en este apartado se recoge información sobre el municipio: nombre, tamaño del municipio, nacionalidad...
- **Información relacionada con conceptos de accidentalidad (11 ítems):** estas preguntas pretenden determinar quién recoge los accidentes de tráfico en cada municipio, las competencias atribuidas a la policía encargada de realizar la recogida de la información de los accidentes de tráfico, así como las definiciones de “accidente de tráfico” y de “víctimas” utilizadas para llevar a cabo el registro de los accidentes.

- **Formación específica de la policía (1 ítem):** en este apartado se pregunta sobre la formación específica recibida por los agentes encargados del registro de los accidentes de tráfico.
- **Cumplimentación de cuestionarios estadísticos (14 ítems):** la información recogida en este apartado hace referencia a qué tipo de cuestionarios estadísticos se cumplimentan en cada municipio, con qué frecuencia se rellenan en función de la gravedad del accidente, si se produce una coexistencia de cuestionarios nacionales y locales, cómo se recoge la información en el lugar del accidente y qué uso se hace de los datos recogidos.
- **Evaluación del cuestionario (10 ítems):** las preguntas de este apartado recogen la valoración que los municipios realizan sobre aspectos relacionados con la información y con el registro de accidentes de tráfico. En concreto se hace hincapié en la utilidad de la información recogida, el tiempo que supone la cumplimentación de los cuestionarios y la utilidad de las estadísticas para la policía. En un segundo apartado se explora la posible realización de un seguimiento de las víctimas de accidentes graves a 30 días por parte de la policía, así como la existencia de problemas en los sistemas de registro actuales. Asimismo, se pregunta acerca de los aspectos que podría ser conveniente incluir, o los que se destacarían de los sistemas que se utilizan actualmente en sus respectivos municipios.

4. El diseño de la Muestra

Para la obtención de la muestra de la segunda Encuesta SAU se siguen dos acercamientos complementarios que se detallan a continuación:

3.4.1. *Diseño de una muestra estratificada*

Mediante procedimientos aleatorios, a partir de distintos registros oficiales de municipios de la UE. La estratificación se realiza (a) ponderando, para cada país, en función del número de habitantes y del parque de vehículos y (b) segmentando por tamaños de ciudades, una vez obtenidos los datos de distribución para cada país de (EUROSTAT / Registros nacionales). La representación de las tipologías de ciudades en función de sus características relevantes (servicios, industrial, turística...) se ve garantizada por el proceso de aleatorización en la selección de la muestra final. El envío se hace por correo, con opción de cumplimentación *on-line*. Se informa de que la participación implica la posibilidad de poder formar parte del grupo de ciudades seleccionadas para participar en el *workshop* en el que se presentarán los principales resultados del Proyecto SAU, así como que se puede acceder a toda la información técnica detallada y datos obtenidos en el proyecto. La tasa de respuesta esperada mediante este procedimiento se puede considerar, aun así, baja (no mayor del 10-15%), esperando poder obtener una primera muestra de entre 30 y 35 municipios.

3.4.2. *Contactos directos*

La muestra anterior se completa mediante procedimientos directos gracias a los diversos contactos que el INTRAS viene manteniendo y que detallamos a continuación. En cualquier caso, siempre tratando de obtener una muestra final lo más representativa posible que, idealmente, en su conjunto debería situarse sobre los 60 municipios:

- La Federación Nacional de Municipios y Provincias de España, la cual a su vez facilita el contacto con las federaciones nacionales de los diversos países

Europeos, como vía de acceso directo a municipios potencialmente interesados en la participación en el proyecto.

- Ciudades europeas que mantienen distintos tipos de relación y colaboración con las ciudades españolas participantes en el proyecto, las cuales facilitan el contacto.
- Contactos con ciudades europeas que ya han participado en anteriores proyectos europeos en Materia de Seguridad Vial, como pueden ser las participantes en el proyecto europeo DUMAS (Developing Urban Safety and Management).

3.4.3. Resumen de la muestra por países

El muestreo incluye a 29 países mediante el envío de un total de 277 encuestas.

A estas cifras se suma el envío de 45 encuestas previas a contactos con competencias en el ámbito del tráfico, así como el envío de 288 encuestas a municipios españoles (este último dato hace referencia a la Encuesta CUAAS realizada en España).

El listado completo de municipios y entidades que han recibido la encuesta se detalla en los Anexos del presente informe. En la **Tabla 3-1** se resume el número de encuestas enviadas por países. En esta tabla se hace referencia a todas las encuestas enviadas, tanto a la primera Encuesta enviada a los contactos, como a la segunda (SAU) y a la realizada en España (Encuesta CUAAS).

PAISES	1ª Encuesta (Contactos)	2ª Encuesta (SAU)	
	POSTALES+EMAIL	POSTALES+EMAIL	Sólo EMAIL
 Austria	2	14	2
 Bélgica	4	43	10
 Chipre	1	4	0
 Rep.Checa	2	7	0
 Dinamarca	1	13	0
 Alemania	2	13	1
 Estonia	1	5	1
 Finlandia	1	5	4
 Francia	2	8	1
 Grecia	1	5	0
 Hungría	2	8	0
 Italia	5	9	0
 Irlanda	3	4	0
 Letonia	0	2	0
 Lituania	0	8	0
 Luxemburgo	4	4	1
 Malta	1	1	3
 Polonia	2	5	0
 Portugal	1	1	4
 Reino Unido	1	11	0
 Bulgaria	0	7	0
 Rumania	2	12	0
 Noruega	0	7	0
 Suiza	0	10	2
 Eslovaquia	2	18	0
 EEslovenia	1	4	0
 Suecia	2	15	0
 Países Bajos	2	4	1
 Total	45	247	30
 España	288		

Tabla 3-1. Listado de encuestas enviadas por países.

5. La tasa de respuesta

La tasa de respuesta obtenida desde los municipios y entidades encuestadas ha sido baja, tal y como se preveía y se ha comentado anteriormente. En concreto se ha obtenido información de 34 municipios y/o entidades europeas y de 96 municipios españoles. En la primera encuesta europea, de 45 encuestas enviadas se recibió respuesta de 14 encuestados, lo que supone un 31% de tasa de respuesta. En la segunda encuesta europea se han recibido un total de 22 encuestas de 277, lo que significa una respuesta del 8%, porcentaje ligeramente inferior al esperado (entre el 10 y 15%). En España, mediante el uso de técnicas de recuperación de información (p.e. reenvío de encuestas, realización de llamadas telefónicas) y debido a la posibilidad de mantener un mayor contacto con los municipios encuestados, se ha podido obtener una tasa de respuesta más elevada con respecto a los municipios europeos, en concreto se ha recabado información sobre el 33% de los municipios encuestados (96 encuestas de 288 envíos).

Por países: se ha obtenido información de 20 países incluyendo la información obtenida sobre España en la Encuesta CUAAS. En la primera encuesta europea se obtiene información de 12 países. En la segunda encuesta se recibe información sobre un total de 14 países. Los únicos países europeos de los que no se consigue obtener ninguna información por medio de las encuestas son Austria, Francia, Portugal, Irlanda, Dinamarca, Finlandia, Malta, Letonia, Noruega y Croacia. En la **Ilustración 3-1** se representa gráficamente la muestra obtenida por países.

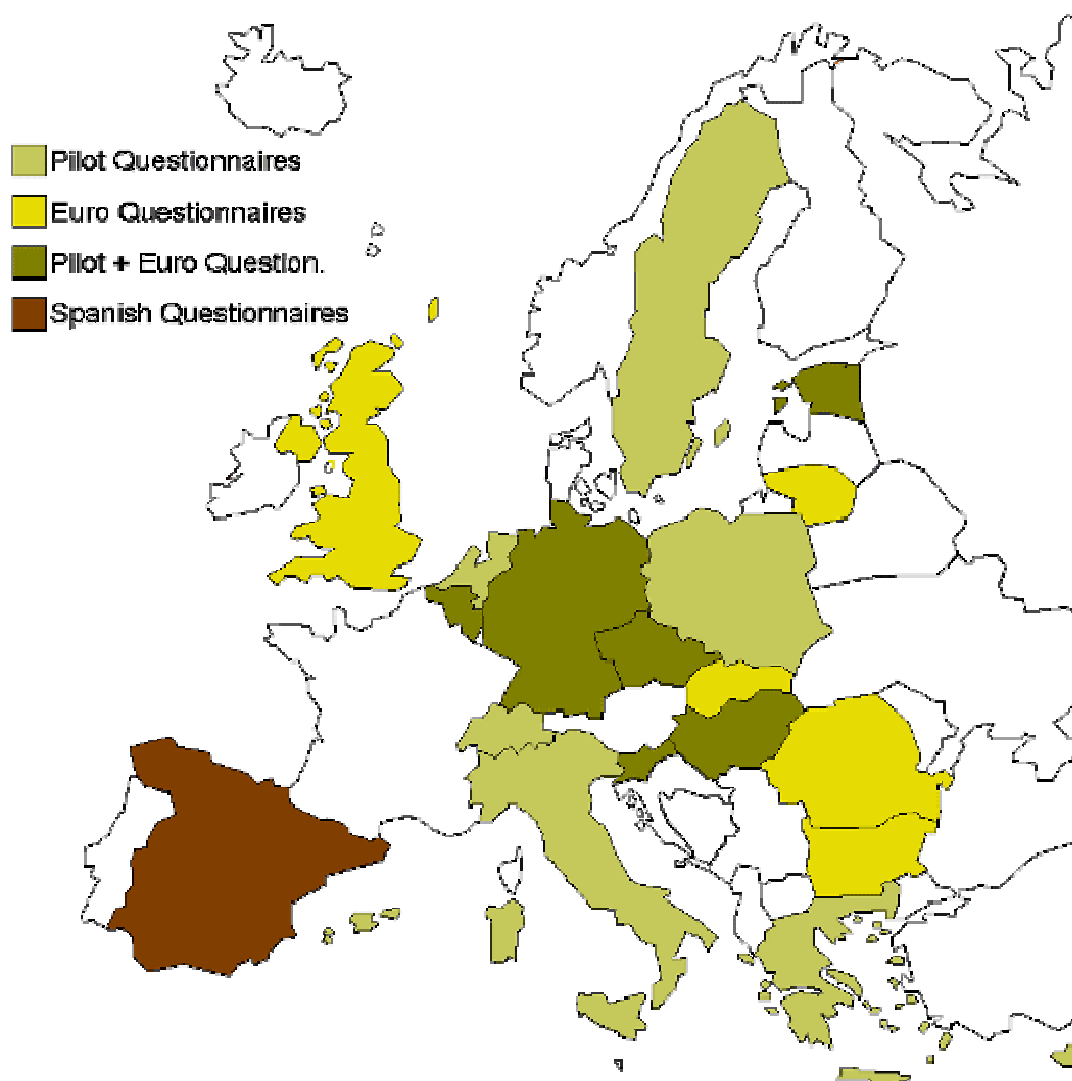


Ilustración 3-1. Representación gráfica de los países que han respondido a la encuesta.

4. Resultados obtenidos en las Encuestas

A continuación se presentan los principales resultados obtenidos en cada una de las encuestas europeas. La información está distribuida en dos grandes apartados. En primer lugar se muestran las respuestas más relevantes obtenidas en los ítems de cada una de las encuestas por países con el objetivo de poder comparar las diferencias y semejanzas entre ellos. En segundo lugar, se presenta el análisis y la interpretación de los resultados en función de diversos criterios considerados de especial relevancia para valorar los niveles de calidad existentes en los sistemas y procedimientos de registro utilizados en cada uno de los países encuestados.

1. Tablas de resultados por países

4.1.1. Encuesta Europea Previa enviada a los contactos

En la encuesta se obtiene información de doce países tal y como se ha comentado anteriormente en el apartado 3.5 referido a la tasa de respuesta. A continuación se detallan los resultados para cada uno de los ítems:

Ítem01: Competencias sobre la atención y recogida de datos de accidentes de tráfico:

País	Ítem01: Competencias sobre la atención y recogida de datos de accidentes de tráfico	Aclaraciones
 Bélgica	Policía federal (Base de datos nacional. DGS/DSB/B) Instituto Nacional de Estadísticas	La DSB reúne los datos de las diferentes zonas de policía (local y federal). La DSB (Quick indicators) → INS (estadísticas oficiales)
 República Checa	Policía Nacional	Es la misma organización para los AT en zonas rurales o en autopistas. Los AT no forman parte de la competencia de la policía local/municipal.
 Estonia	La policía rellena informes para todos los AT con heridos o con fallecidos. La Administración de las Carreteras	

	recibe la información sobre la seguridad vial (SV) de la policía. La policía no se encarga de las estadísticas ni de analizar los datos. Estas tareas las hace el departamento de SV de la Administración de las Carreteras. La policía sólo abre el caso y determina las multas o lo manda a los tribunales.	
 Grecia	Departamento de tráfico de la policía (Road Traffic department of the Hellenic Police). No es distinto cuerpo para los AT urbanos o en carretera Aseguradoras	
 Hungría	Administración central de la Policía. Departamento de Tráfico y de Seguridad Pública. Oficina central de estadísticas	La Oficina Central de Estadísticas se encarga de la metodología a nivel nacional.
 Italia	Policía Municipal, Policía de estado, Carabinieri	
 Luxemburgo	Police Grand Ducale – DOP	
 Países Bajos	Policía de región	Todos los policías se ocupan de los AT. Lo hacen en sus propias zonas pero también lo pueden hacer en otras zonas del mismo distrito. Hay también especialistas que ayudan para todos los accidentes con fallecidos, heridos graves y casos difíciles. Dentro de poco, tendrán que ayudar en todos los AT incluidos en el Art. 6 del Reglamento del Transporte Vial (fallecidos y heridos graves). Estos especialistas actúan en todo el país. Cada zona (agrupación de ciudades) tiene un especialista que es el coordinador dentro de ésta zona. Este coordinado se ocupa del análisis y está en contacto con el ayuntamiento.
 Suecia	La policía (nacional) es la única que recoge los datos de AT y es responsable de la calidad desde el origen. Sra. Mattson es la responsable para la calidad en lo que se refiere a la base de datos STRADA (Adquisición de datos de AT)	
 EEslovenia	Sólo hay una policía	

 Alemania	Der Polizeipräsident Statistisches Landesamt Verkehrslenkung Berlín - Unfallkommission	La fuente de datos sobre los AT, el análisis de los AT urbanos y la idea de las medidas necesarias se concentran bajo la autoridad de la "Der Polizeipräsident in Berlin".
 Polonia	La Policía (para los trámites penales de todos los AT). Las Aseguradoras (para los trámites en relación con la reparación de los daños materiales de los AT). La Compañía de Transporte Urbano (sólo para los AT del transporte público).	En Polonia, el término "unidad de policía urbana" tiene un alcance más amplio que la frontera administrativa de una ciudad. Este alcance incluye todos los alrededores unidos administrativamente con la ciudad. Con lo cual la policía urbana es responsable de los accidentes dentro de la zona urbana y también en las carreteras locales.

Ítem02: En una misma ciudad ¿pueden actuar distintas “policías” que compartan la competencia de los accidentes de tráfico?

País	Ítem02: En una misma ciudad ¿pueden actuar distintas “policías” que compartan la competencia de los accidentes de tráfico?
 Bélgica	No
 República Checa	No
 Estonia	No
 Grecia	No. Solo existe una policía
 Hungría	No
 Italia	Sí, a menudo
 Luxemburgo	No
 Países Bajos	No, en los Países Bajos tenemos a 1 policía llamada la "policía de región". Son autónomos en su región. La policía holandesa consiste en 25 cuerpos de policías de región y de la Agencia Nacional de Servicios Policiales (KLPD), estos actúan a nivel nacional, por ejemplo son responsables de las autopistas.
 Suecia	No
 Eslovenia	No
 Alemania	No
 Polonia	No

Ítem03: La misma “policía” que se encarga de gestionar los accidentes de tráfico en ciudad ¿tiene competencia sobre accidentes en carretera?

País	Ítem03: La misma “policía” que se encarga de gestionar los accidentes de tráfico en ciudad ¿tiene competencia sobre accidentes en carretera?	
	Sólo en ciudad	En ciudad y en carretera
 Bélgica		Policía integrada=local+federal P.Local: AT en zona de policía P.federal: AT en la autopistas
 República Checa	X	
 Estonia	X	
 Grecia	X	
 Hungría		X Una unidad distinta es responsable de los accidentes en carretera
 Italia		X
 Luxemburgo	X	
 Países Bajos		Si hay una autopista dentro de su zona de cobertura, la policía de región se desplazará. Si son los primeros en llegar, tienen que informar a la KLPD. Según el tipo de AT, la KLPD decidirá si acudir o no. Si hay heridos graves o fallecidos, la KLPD siempre tiene que estar presente. Cuando la KLPD está presente, en teoría tendrán que cerrar el trámite. La práctica nos dice que son los policías de región los que cierran el trámite.
 Suecia	X	
 Eslovenia		Es posible pero en autopistas, es la policía de tráfico quien tiene conocimiento especial sobre la investigación de AT
 Alemania	X	
 Polonia	X	

Ítem04: ¿Cada ciudad tiene su propia Policía encargada de atender los accidentes de tráfico urbanos?

País	Ítem04: ¿Cada ciudad tiene su propia Policía encargada de atender los accidentes de tráfico urbanos?				
	SI			NO	
	Si, la policía es propia de cada ciudad.	La policía atiende los AT urbanos de un conjunto de ciudades.	Si, la policía es propia de cada ciudad, excepto en las más pequeñas.	No, la policía de la Región la q se encarga de atender los AT urbanos.	No, es otra policía.
 Bélgica		X (196 zonas)			
 República Checa					Policía Nacional
 Estonia				X	
 Grecia	X				
 Hungría		Comisaría provincial			
 Italia			Policía Polstrada		Carabinieri
 Luxemburgo		X			
 Países Bajos				X cada región tiene varios distritos y estos tienen zonas (16 más ciudad)	
 Suecia				X	Policía nacional
 Eslovenia				X	
 Alemania				X	
 Polonia				La policía se ocupa de los AT según la estructura y la responsabilidad .de cada distrito: Jefatura de Policía - controla las actividades de todo el país. Unidad de Policía del Distrito – controla los AT de su provincia. Unidad de Policía Urbana / Policía Local – responsable de los trámites penales en algunos distritos administrativos particulares y ciudades.	

Ítem05: ¿Utilizar el término policía para hacer referencia a los agentes encargados de los accidentes de tráfico, es correcto en su país o deberíamos utilizar otro término?

País	Ítem05: ¿Utilizar el término policía para hacer referencia a los agentes encargados de los accidentes de tráfico, es correcto en su país o deberíamos utilizar otro término?	
	SI	NO
 Bélgica	X	
 República Checa	X	
 Estonia	X	
 Grecia	X	
 Hungría	X	
 Italia	X	
 Luxemburgo	X	
 Países Bajos	X	
 Suecia	X	
 Eslovenia	X	
 Alemania	X	
 Polonia	X	

Ítem06: ¿Qué personas/organismos/departamentos toman las decisiones en materia de política urbana de tráfico, en las ciudades?

País	Ítem06: ¿Qué personas/organismos/departamentos toman las decisiones en materia de política urbana de tráfico, en las ciudades?
 Bélgica	Plan de Seguridad Nacional (redactado por el ministerio de Interior y el M de Justicia). Asamblea general de SV. Ministerio de transporte y de Movilidad. Planes locales de seguridad (policía). Alcalde y consejero municipal
 República Checa	El departamento de tráfico del ayuntamiento.
 Estonia	Existen departamentos de transporte especiales a nivel local y regional, estos departamentos se encargan de diseñar, desarrollar, coordinar y organizar el tráfico, incluso el urbano. En el Departamento de Tráfico de Tallin, el servicio de tráfico organiza el tráfico urbano y el servicio municipal de ingeniería se ocupa de la ingeniería, la construcción, la reparación y la limpieza de las carreteras.
 Grecia	Distintas organizaciones se ocupan de la política urbana de tráfico. Del nivel más bajo al más alto tenemos: (a) ayuntamiento, (b) prefectura, (c) ministerio. Así, una decisión que se refiere a una carretera local en un municipio o en una ciudad se toma por el organismo local, es decir el alcalde y el consejo municipal. Ayuntamiento, Ministerio del Medio Ambiente, Planificación geográfica y obras públicas, Ministerio de Transporte.
 Hungría	El departamento de Tráfico de las administraciones locales.
 Italia	Polstrada --> Polizia di Stato Polstrada is a department of Polizia di Stato: polstrada.servizio@interno.it
 Luxemburgo	Consejo municipal
 Países Bajos	Región /departamento
 Suecia	Los ayuntamientos
 Eslovenia	Ayuntamientos
 Alemania	Ministerio del interior y ministerio de transporte
 Polonia	Los departamentos de tráfico de las unidades de policía local y urbana

Ítem07: En cuanto a la gestión de los accidentes de tráfico en la ciudad, ¿La Policía depende del Ayuntamiento?

País	Ítem07: En cuanto a la gestión de los accidentes de tráfico en la ciudad, ¿La Policía depende del Ayuntamiento?	
	Si	No
 Bélgica		No, en cada zona de policía, coordinadores para el tráfico han sido contratados conforme a la circular ministerial referente a los planes de acción de seguridad vial.
 República Checa		La policía de tráfico depende del Ministerio del Interior (nacional). Las administraciones regionales o locales pueden proponer medidas sobre el tráfico, medidas que tienen que ser ratificadas por la policía. La parte económica será a cargo del presupuesto de la administración local o regional.
 Estonia	Los ayuntamientos y las Autoridades Regionales trabajan conjuntamente con la policía, depende de la talla de la ciudad.	
 Grecia		No, La policía no depende del ayuntamiento en lo que se refiere a los AT. La gestión y la política de tráfico son planificadas, diseñadas y aplicadas a un nivel diferente. En la aplicación de la gestión de tráfico, la policía recibe sus órdenes de la entidad pertinente.
 Hungría		No, La Policía comunica con regularidad a las administraciones locales e informa al departamento de tráfico sobre los AT
 Italia		Esta pregunta se tiene que hacer a polstrada.servizio@interno.it
 Luxemburgo	Se organizan reuniones periódicas, previstas por ley, con el alcalde (comisiones de seguridad locales/municipales)	
 Países Bajos		Cada policía de la región de Twente tiene una “matriz”. En la matriz, el agente puede ver si tiene que rellenar un “informe de inscripción” o un “protocolo”. En la matriz hay un sistema de puntos. Si puntúa 5 o más, el protocolo es obligatorio. Si sólo hay daños materiales, el

		informe basta, pero si hay heridos o fallecidos, el protocolo es obligatorio. El informe y el protocolo tienen 4 ejemplares. Uno para la administración de la policía, otro para el juzgado, otro para la oficina nacional de estadísticas (Xpol) y otro para la agencia de inscripción de los protocolos. Todas las copias son en papel y enviadas por correo. Xpol la “digitaliza” y la manda al AVV (Centro de Investigación de Transporte). Los datos utilizados para realizar el informe se encuentran en el sistema informático utilizado por la policía y se pueden generar algunos datos para un uso local. Estos datos son utilizados en las comunicaciones con el ayuntamiento
 Suecia		No, policía nacional que depende del Gobierno
 Eslovenia		No, no hay ninguna conexión
 Alemania		No, depende de los accidentes. En Berlín tenemos la comodidad de que la policía se tiene que encargar de todos los accidentes.
 Polonia	Si, En el ámbito del control del tráfico y de la implementación de soluciones para la infraestructura. Nota: Sobre la base de análisis llevadas a cabo, la policía de tráfico informa a las unidades de control de tráfico locales como mejorar la seguridad vial. Estas unidades dependen generalmente del ayuntamiento.	

Ítem08: ¿La Policía comparte la competencia de accidentes de tráfico con otras labores derivadas de las competencias municipales?

País	Ítem08: ¿La Policía comparte la competencia de accidentes de tráfico con otras labores derivadas de las competencias municipales?	
	Si	No
 Bélgica	X	
 República Checa		X
 Estonia		X
 Grecia	X	
 Hungría		X
 Italia	X	
 Luxemburgo	X	
 Países Bajos	X	
 Suecia	X	X
 Eslovenia		X
 Alemania	X	
 Polonia	X	

Ítem09: ¿Es adecuado el envío de la encuesta a los ayuntamientos para que la encuesta llegue a los responsables de la gestión de accidentes?

País	Ítem09: ¿Es adecuado el envío de la encuesta a los ayuntamientos para que la encuesta llegue a los responsables de la gestión de accidentes?	
	Sí, al Ayuntamiento	No, hay que enviarlo a la Policía
 Bélgica		Dirección de la Base de Datos nacional de la policía federal.
 República Checa		Los AT no son competencia de los Ayuntamientos.
 Estonia		
 Grecia		Debe ser enviada a la policía. Dirigida a los policías responsables.
 Hungría		Debe enviarse directamente a la policía.
 Italia	X	
 Luxemburgo		Direction Générale de la Police Direction des Opérations et de la Prévention L-2957 Luxembourg
 Países Bajos	X	
 Suecia		Enviar a Kristina Mattson que lo remitirá a los adecuados.
 Eslovenia	X	
 Alemania		No existe un claro enlace ayuntamiento- policía.
 Polonia	X	

En los Ítems 10 y 11 se solicitan direcciones postales de contactos/ayuntamientos de cada país a los que enviar la encuesta SAU, así como e-mails de Policía con competencia en accidentes de tráfico urbano, para poder distribuir más ampliamente la encuesta.

Ítem12: ¿Podría indicar los documentos que genera la “Policía” en su país cuando se gestiona un accidente de tráfico con víctimas?

País	Ítem12: ¿Podría indicar los documentos que genera la “Policía” en su país cuando se gestiona un accidente de tráfico con víctimas?			
	Documento 1	Documento 2	Documento 3	Documento 4
 Bélgica	Proceso Verbal- atestado Informes a la justicia del accidente. Dirigido a las autoridades judiciales	Formulario de análisis de accidentes de circulación con víctimas (FAC) Información del accidente para estadísticas		
 República Checa	Formulario estadístico de inscripción de AT (ahora en formato electrónico) Estadísticas Base de datos central de accidentes de tráfico. (Dirección de la Policía de Tráfico - Comité ejecutivo permanente)	Protocolo sobre AT / o Archivo sobre pequeños AT Documentación legal para los accidentes (para los accidentes pequeños, solamente un archivo) Policía (Juzgados)	Protocolo de investigación clínica sobre la influencia del alcohol Investigación sobre el alcohol Policía (Juzgados)	Otros informes especiales según el tipo de daño material Informes de daños Seguros
 Estonia	El documento principal es el Código del Trámite del Delito Menor. http://www.legaltext.ee/ et/andmebaas/ava.asp? m=016			
 Grecia	Informe de Accidente de Tráfico Contiene toda la información sobre las personas y los vehículos involucrados en el accidente, las condiciones meteorológicas, la infraestructura, las circunstancias... El juez pertinente y el Servicio Nacional de Estadísticas	Formulario de recogida de datos de AT Recogida de datos relacionados con el AT, el vehículo y la persona. Descripción del lugar, de las condiciones y de otras informaciones acerca del AT Información utilizada en los análisis de AT y en informes estadísticos. Servicio nacional de Estadísticas, Ministerio del Medio Ambiente, Planificación geográfica y obras públicas, Autoridad policial competente.	Informe sobre el Accidente de tráfico Muy parecido al documento anterior pero con menos información para el análisis y con la utilidad de archivo para la policía. Ministerio del Orden Público (Policía Griega).	Documento para la base de datos de las aseguradoras Información recogida para todos los accidentes de tráfico, incluso los accidentes con sólo daños materiales. Departamento estadístico de las aseguradoras.
 Hungría	Informe en el lugar del accidente Acerca de infracciones insignificantes que se transfieren a las autoridades competentes para multar.	Informe en el lugar del accidente La policía criminal pide una investigación. Tribunales y juicios.		

 Italia	X	X	X	
 Luxemburgo	Acta Investigación Ministerio fiscal competente	Compañía Nacional de Control Técnico La policía anota los daños materiales del vehículo. La SNCT se encarga del control técnico. Después de cada accidente, el propietario del vehículo está convocado por la SNCT para el control del vehículo	Statec Estadísticas STATEC	Aseguradoras sociales (heridos)
 Países Bajos	Se suele hacer un informe o protocolo. Si hay una investigación, se hace otro protocolo que se adjunta al informe/protocolo que hizo el agente que estuvo en el lugar del accidente. Este informe/protocolo tiene 4 ejemplares.	Uno para la administración de la policía, otro para el juzgado, otro para la oficina nacional de estadísticas (Xpol) y otro para la agencia de inscripción de los protocolos. Todas las copias son en papel y enviadas por correo. Xpol la “digitaliza” y la manda al AVV (Centro de Investigación de Transporte). Los datos utilizados para realizar el informe se encuentran en el sistema informático utilizado por la policía y se pueden generar algunos datos para un uso local. Estos datos son utilizados en las comunicaciones con el ayuntamiento.		
 Suecia	STRADA			
 Eslovenia	Informe de accidente de tráfico con croquis	Informe sobre las heridas.	Informe de delito criminal (denuncia)	
 Alemania	Actualmente, los datos de accidentes con víctimas sólo se recogen en la base de datos. No se utiliza ningún soporte papel.			
 Polonia	Párrafo oficial del AT. Descripción general de la reconstrucción del accidente - base para iniciar los trámites judiciales.	Protocolo del examen del lugar del AT. Protocolo del examen del coche. Protocolo sobre la sobriedad del conductor. Protocolo sobre el cuestionario a los testigos y al delincuente (el sospechoso). Borrador del lugar y fotos.	Datos estadísticos del AT. SEWIK - Un sistema de datos de accidentes y de choques. / Policía.	

Ítem13: ¿Existen diferencias entre los documentos que genera un accidente en carretera y un accidente producido en ciudad?

País	Ítem13: ¿Existen diferencias entre los documentos que genera un accidente en carretera y un accidente producido en ciudad?
	No hay diferencias entre los documentos que genera un accidente en carretera y uno ocurrido en ciudad. En todos los países ocurre lo mismo.

Ítem14: En caso de utilizar un “cuestionario para las estadísticas de accidentes nacional”, por favor, indique cómo se denomina y qué nombre deberíamos utilizar en la encuesta SAU para que los agentes lo reconozcan.

País	Ítem14: En caso de utilizar un “cuestionario para las estadísticas de accidentes nacional”, por favor, indique cómo se denomina y qué nombre deberíamos utilizar en la encuesta SAU para que los agentes lo reconozcan.
 Bélgica	Formulario de análisis de accidente de tráfico con víctimas mortales o heridos (FAC)
 República Checa	Formulario estadístico de inscripción de accidente de Tráfico
 Estonia	-
 Grecia	Sólo hay un documento para rellenar en los accidentes de tráfico (ver en Documento 1, más arriba). En Grecia, lo identifican como "DOTA".
 Hungría	Recoger datos con un cuestionario hace parte del Programa Nacional de Recogida de datos estadísticos. (OSAP) Nº: 1009 Accidentes de Tráfico con heridos.
 Italia	Esta pregunta se tiene que hacer a polstrada.servizio@interno.it
 Luxemburgo	STATEC
 Países Bajos	El cuestionario que utilizan es bastante antiguo. En Septiembre del 2006, el AVV publicó un informe donde evaluaron los informes que utilizaba la policía. En este informe, el AVV recomendó algunas modificaciones. El resultado más importante es que hay que vincular varios sistemas para obtener un único sistema de análisis. Por ejemplo, se utilizarán las llamadas por radio o de emergencia registradas en la central. Los accidentes pequeños no se registrarán. Pero los agentes en la central realizarán informes sobre todas las llamadas. De ese modo se podrán filtrar los accidentes. Otro problema es que las distintas regiones registran de maneras muy diversas (no uniformes). No todas las regiones tienen una matriz como la de Twente.
 Suecia	Estadísticas de STRADA.
 Eslovenia	Sólo utilizamos un informe de accidente de tráfico. No tenemos ningún cuestionario para las estadísticas nacionales.
 Alemania	www.berlin.de/polizei/verkehr/statistik.html
 Polonia	Expediente de accidente de tráfico (en polaco: karta zdarzenia drogowego) Lo rellenan para el SEWIK.

Ítem15: ¿Existen distintos “cuestionarios para las estadísticas de accidentes nacionales” dependiendo de si el accidente ocurre en carretera o ciudad?

País	Ítem15: ¿Existen distintos “cuestionarios para las estadísticas de accidentes nacionales” dependiendo de si el accidente ocurre en carretera o ciudad?
	Para todos los países que han contestado la encuesta es el mismo cuestionario, a excepción de Alemania.

Ítem16: ¿Para qué accidentes se cumplimenta este “cuestionario para las estadísticas de accidentes nacionales”?

País	Ítem16: ¿Para qué accidentes se cumplimenta este “cuestionario para las estadísticas de accidentes nacionales”?				
	Accidentes mortales	Accidentes graves	Accidentes leves	Accidentes con sólo daños materiales	Accidentes especiales. Indique sus características:
 Bélgica	X	X	X		
 República Checa	X	X	X		
 Estonia	X	X	X		
 Grecia	X	X	X		
 Hungría	X	X	X		
 Italia	Preguntar a la polstrada.servizio@interno.it	Preguntar a la polstrada.servizio@interno.it	Preguntar a la polstrada.servizio@interno.it	Preguntar a la polstrada.servizio@interno.it	
 Luxemburgo	X	X	X	X	
 Países Bajos	X	X	X	X	Cuando la policía está involucrada, siempre se hace un registro. El tamaño del registro y si hay o no un protocolo depende de la situación. Hay tres tipos de informes: 1) Informe local (informe de policía cotidiano) que no se manda a las autoridades. 2) Un informe que no se manda a los juzgados pero si a las otras autoridades. 3) El protocolo, en 4 ejemplares.
 Suecia	X	X	X	Aseguradoras y juicios	

 Eslovenia	X	X	X	X	
 Alemania	X	X	X	X	Accidentes causados por el alcohol
 Polonia	X	X	X	X	Todos los accidentes son registrados sin importar las consecuencias.

Ítem17: ¿Existen distintos “cuestionarios para las estadísticas de accidentes nacionales” dependiendo de si el accidente es mortal, grave o leve?

En este ítem, todos los países que contestan comentan que no hay diferencias, a excepción de Luxemburgo, que informa que en el caso de los accidentes mortales el cuestionario es distinto.

Ítem18: Indique el organismo al que se le envía la información de los accidentes de tráfico urbanos.

País	Ítem18: Indique el organismo al que se le envía la información de los accidentes de tráfico urbanos.
 Bélgica	Dirección de la base de datos nacional de la policía federal
 República Checa	a) Ústav dopravního inženýrství hl. města Prahy - http://www.udipraha.cz , udipraha@udipraha.cz (Institut of Traffic Engineering - Praha) b) Brněnské komunikace, a.s. - http://www.bkom.cz , bkom@bkom.cz (Traffic Communications – Brno)
 Estonia	La administración de carreteras. También a institutos científicos
 Grecia	Servicio Nacional de estadísticas
 Hungría	Hungarian Statistical office/National Accident Preventive Committee
 Italia	Jefatura de policía de Roma
 Luxemburgo	STATEC: estudio cuantitativo POLICÍA: Estudio cuantitativo y cualitativo
 Países Bajos	Polcía la recibe en papel, la digitaliza y se la manda al AVV.
 Suecia	La información de la policía sobre los accidentes y los heridos es destinada a la Administración Nacional de Carreteras. El Instituto Sueco de Análisis de Transporte y Comunicación, SIKa, es la autoridad responsable para las estadísticas oficiales sobre los accidentes de tráfico, estadísticas que son facilitadas por Estadísticas Suecia, SCB, en nombre de SIKa.
 Eslovenia	Policia
 Alemania	www.statistik-berlin.de

 Polonia	La oficina central de policía Dirección General de carreteras y autopistas nacionales El consejo nacional de seguridad vial
---	---

Ítem19: ¿Cuál es el método principalmente utilizado para la cumplimentación y el envío de la información estadística de los accidentes urbanos con víctimas?

País	Ítem19: ¿Cuál es el método principalmente utilizado para la cumplimentación y el envío de la información estadística de los accidentes urbanos con víctimas?				
	Cumplimentación en papel y envío en papel de un “cuestionario para las estadísticas nacionales”	A partir de un formulario propio o de una base de datos informática, se cumplimenta en papel un cuestionario para las estadísticas nacionales y se envía	El programa informático utilizado por la policía, de forma automática cumplimenta los datos de un cuestionario para las estadísticas nacionales que posteriormente se envía electrónicamente	Existe un programa informático nacional/regional en el cual se introducen los datos estadísticos y se envían para realizar las estadísticas	Otro
 Bélgica			X		Este sistema todavía no está operativo en lo que se refiere a la Policía Federal (AT en autopistas). Entran los datos en un programa informático, imprimen el formulario y lo mandan a la Dirección de la Base de Datos nacional.
 República Checa			X		
 Estonia	-	-	-	-	-
 Grecia	X				El Servicio Nacional de Estadísticas de Grecia es el que entra los datos en una base de datos informática. El Servicio Nacional de Estadísticas de Grecia es el único organismo que tiene todos los datos de AT pertinentes de forma electrónica.
 Hungría				X	Las comisarías rellenan el cuestionario a mano y lo mandan a las comisarías provinciales donde registran los cuestionarios

 Italia			X		
 Luxemburgo					El programa informático utilizado por la Policía genera de manera automática los datos de un cuestionario para las estadísticas nacionales que se envía electrónicamente a posteriori (IP).
 Países Bajos		X			En el lugar del AT, el agente rellena un informe (papel). Utilizan una copia de este informe para intercambiar información personal como el nombre, la dirección y el vehículo.
 Suecia	X			STRADA	
 Eslovenia			X		
 Alemania				X	
 Polonia	X				Hay también un programa nacional / regional donde se entran los datos estadísticos para obtener una estadísticas nacionales de los AT Un registro completo de AT se transfiere a la base de datos SEWIK. El procedimiento se hace a nivel de las unidades de policías locales o urbanas que lo mandan por Internet a la oficina central.

Ítem20: ¿En su país se ha realizado o se utiliza algún programa informático específico de gestión/análisis de datos de accidentes de tráfico desde el gobierno o algún organismo central?

País	Ítem20: ¿En su país se ha realizado o se utiliza algún programa informático específico de gestión/análisis de datos de accidentes de tráfico desde el gobierno o algún organismo central?
------	---

	No	Si
 Bélgica	X	
 República Checa		X
 Estonia	X	
 Grecia	X	
 Hungría	X	
 Italia	Polstrada.servizio@interno.it	
 Luxemburgo		Explotación automática de los datos
 Países Bajos	Todavía no. Ver el informe de septiembre 2006 del AVV. En el sistema informático de la policía, es posible recabar información hasta 5 años. Estos datos son utilizados para el ayuntamiento o para la política de tráfico a nivel local.	
 Suecia		El Gobierno sueco encargó a la Administración Sueca de Carreteras de desarrollar un nuevo sistema de información acerca de los heridos y los accidentes. STRADA
 Eslovenia		Base de datos de la policía
 Alemania		La base se llama VU-URS. Diseñada para los AT de Berlín y Hamburgo
 Polonia		SEWIK recoge datos de AT para análisis local y nacional

Ítem21: ¿Su país ha participado en algún Proyecto Europeo relacionado con la accidentalidad en ciudades?

País	Ítem21: ¿Su país ha participado en algún Proyecto Europeo relacionado con la accidentalidad en ciudades?	
	No	Si
 Bélgica	Preguntar al IBSR	
 República Checa	X	
 Estonia	Mr. Dago Antov. Traffic inquiry office Stratum: dax@stratum.ee	
 Grecia	No se sabe. Universidades y otros institutos de investigación han participado en varios proyectos europeos de investigación sobre la accidentalidad urbana	
 Hungría	X	
 Italia	Polstrada.servizio@interno.it	
 Luxemburgo	X	
 Países Bajos	Se desconoce	
 Suecia		
 Eslovenia	X	
 Alemania		
 Polonia		X GAMBIT 2005. Programa nacional para la seguridad vial.

Ítem22: ¿En su país se han desarrollado acciones para la mejora de la calidad, fiabilidad o procedimientos de gestión de los datos de accidentes de tráfico urbanos?

País	Ítem22: ¿En su país se han desarrollado acciones para la mejora de la calidad, fiabilidad o procedimientos de gestión de los datos de accidentes de tráfico urbanos?	
	No	Si
 Bélgica		Entrada única Control de calidad completo Control de calidad a partir de la entrada de los datos
 República Checa		Sí, no lo conozco.
 Estonia	No	
 Grecia	Sí	Sí
 Hungría	No	
 Italia		
 Luxemburgo		No, pero se han llevado a cabo.
 Países Bajos		Sí, Las provincias y el gobierno cooperan. También hay una agencia nacional para la regulación del tráfico. Todos trabajan conjuntamente. También hay iniciativas regionales y locales.
 Suecia		Sí. En la STRADA se recoge la información basándose en varios criterios.
 Eslovenia	No	
 Alemania		Sí. Actualmente, las 16 regiones federales de Alemania están desarrollando el proceso de minimizar los hechos que son necesarios. Los 16 Ministerios del Interior lo están intentando sin tener que reducir la calidad.
 Polonia		Sí, se han realizado modificaciones al programa SEWIK.

Ítem23: ¿Qué considera negativo o que podría mejorarse en relación con el almacenamiento, el manejo y el análisis de los datos de los accidentes de tráfico urbanos en su país?

País	Ítem23: ¿Qué considera negativo o que podría mejorarse en relación con el almacenamiento, el manejo y el análisis de los datos de los accidentes de tráfico urbanos en su país?
 Bélgica	- Mejora en la entrada de las localizaciones de los AT para poder representar los AT sobre mapa de una manera satisfactoria y poder determinar más fácilmente los puntos negros de la red de carreteras. - Información sobre las víctimas mortales a los 30 días: esta información es transmitida al INS por las autoridades judiciales y el INS se la pasa a la DSB. Sería más conveniente obtener estas informaciones directamente: las zonas de policía informarían a la DSB con un atestado cuando una víctima de un AT de tráfico muere a los 30 días.
 República Checa	-
 Estonia	
 Grecia	Los datos de AT (detallados) no son disponibles para el público. No se realiza ningún análisis real de los puntos dónde suceden los accidentes.
 Hungría	No existe una base de datos distinta para los AT en las administraciones locales.
 Italia	-
 Luxemburgo	Esperar a que la pregunta 22 se realice.
 Países Bajos	Uno de los aspectos más negativos es sobre la recogida uniformizada de los datos. Las autoridades están trabajando para mejorar este aspecto. Los sistemas locales no han sido diseñados para hacerlo.
 Suecia	El sistema STRADA ha sido diseñado para minimizar la duplicación del trabajo y los costes de la administración pública. Parte del trabajo es considerar los requisitos legales de las leyes sobre datos y seguridad y por lo tanto aclarar cómo la información de la policía y de los centros médicos pueden ser desarrollados y coordinados y cómo la coordinación se puede llevar a cabo con otros sistemas de información o estadísticos nacionales e internacionales. Los aspectos relativos a la seguridad y a la integridad tienen que ser considerados y varios grupos de usuarios deberían poder acceder a la información que necesitan. Los simples accidentes de peatones deberían ser introducidos en el sistema.
 Eslovenia	-
 Alemania	En ciudades con un número importante de bicicletas, es relevante describir la posición correcta de los conductores y de los ciclistas en el momento del AT. Hay una gran diferencia entre los carriles para las bicicletas en la carretera y los que se encuentran cerca de la parte peatonal.
 Polonia	Se tendría que considerar la posibilidad de establecer una institución que se ocupara de recoger, procesar y analizar los datos de accidentes de tráfico. Los análisis y los pronósticos sobre las condiciones de la seguridad vial obtenidos en dicha institución podrían ser utilizados para su desarrollo.

Ítem24: Buenas prácticas para el manejo, almacenamiento y análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos.

País	Ítem24: Buenas prácticas para el manejo, almacenamiento y análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos.
 Bélgica	- Acoplamiento del formulario estadístico y del atestado en un mismo sistema informático: las zonas de policía no pueden clausurar su atestado (cuando una de las zonas de policía interviene en un accidente, tiene la obligación de completar el atestado) sin rellenar las secciones del formulario estadístico. - Almacenamiento de datos de tráfico en un almacén de datos con estructura única, lo que facilita la creación de informes y el acoplamiento con otros datos.
 República Checa	-
 Estonia	Contacto: Mr.Dago Antov. Traffic inquiry office Stratum: dax@stratum.ee
 Grecia	Las buenas prácticas que han sido realizadas en Grecia son estudios específicos llevados a cabo por consultores en relación con el análisis de cada AT. La propuesta de llevar a cabo acciones y medidas específicas para obtener resultados inmediatos fue la mejor propuesta.
 Hungría	
 Italia	-
 Luxemburgo	-
 Países Bajos	Uno de los aspectos más destacable es el sistema de la gestión del incidente. Ha sido diseñado para las autopistas pero se puede utilizar en las carreteras rurales. El sistema (www.incidentmanagement.nl) explica lo que los servicios de emergencia tienen que hacer y quien es responsable para cada tarea. Todos los agentes de policía, pero también los enfermeros de las ambulancias y los bomberos reciben la formación sobre la gestión del incidente.
 Suecia	Las contramedidas de reducción del tráfico son una caja de herramientas exitosa para crear un entorno seguro. Un informe se preocupa ante todo de destacar los efectos de estas contramedidas. El informe describe también el nivel de aceptación que ha crecido entre las autoridades, los planificadores y los ciudadanos. Además, se ha hecho una comparación entre las metas y los objetivos que se establecieron para la seguridad vial, así como los efectos que las contramedidas de reducción del tráfico habían producido. Las contramedidas de reducción del tráfico son una de las muchas herramientas para poder controlar el tráfico en las ciudades. El objetivo es contribuir a crear un sistema de tráfico que sostenga el desarrollo de la ciudad, proporcionando una buena accesibilidad y contrarrestando los efectos negativos del tráfico. En la primavera del 2004, la SALAR (Asociación Sueca de las Autoridades locales y Regiones) publicó un informe: “Efectos positivos gracias a las contramedidas de reducción del tráfico en Goteborg”. El objetivo principal de este informe era demostrar ejemplos concretos de la experiencia, así como los resultados que se habían conseguido en Goteborg, facilitándolos a interesados. El informe puede ser considerado como un complemento al informe SALAR: “Efectos positivos gracias a las contramedidas de reducción del tráfico”. Es importante leer los dos informes.
 Eslovenia	-
 Alemania	Es muy importante describir las causas del accidente de tráfico. Además se tendría que añadir un borrador de símbolos pequeños que describieran las situaciones normales.
 Polonia	Cada accidente mortal está analizado por la Unidad de Policía del Distrito además de los trámites de base. Tienen en cuenta un tramo de 2,5 km de carretera a partir del lugar del accidente, incluyendo todas las circunstancias que podrían haber influenciado el accidente. Durante un periodo de 3 años, los AT ocurridos en ese mismo lugar son comparados. Una vez preparadas las conclusiones estadísticas, este material se envía a la unidad de policía local correspondiente para añadir los detalles de los AT. Para terminar, las conclusiones y los requisitos se mandan a la institución encargada de la seguridad vial, con el fin de efectuar modificaciones en la infraestructura de la carretera para mejorar la seguridad.

4.1.2. Resultados de la Segunda Encuesta Europea SAU

Ítem 4. ¿Su ciudad dispone de unidades especializadas en tráfico? (es decir, que atiende exclusivamente cuestiones relativas al tráfico y a la seguridad vial: gestión de la circulación, accidentes de tráfico, etc.)

País	Ítem 4. ¿Su ciudad dispone de unidades especializadas en tráfico? (es decir, que atiende exclusivamente cuestiones relativas al tráfico y a la seguridad vial: gestión de la circulación, accidentes de tráfico, etc.)	
	Unidades especializadas en tráfico	Sugerencias, aportaciones
 Bélgica	Sí	
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	Sí	
 República Checa	Sí	
 Estonia	Sí	
 Hungría	Sí	
 Alemania	Sí	
 Lituania	Sí	
 Luxemburgo	Sí	
 Rumanía	Sí	
 Eslovaquia	Sí	
 Eslovenia	No	
 Suiza	Sí	
 Reino Unido	Sí	

Ítem 5. Se define como accidente de tráfico a “aquel accidente en el que al menos hay un vehículo implicado en movimiento en una vía pública o en una vía privada en la que el público tiene derecho al acceso y en el que, al menos, una persona muere o resulta herida”. ¿Esta definición es la que se utiliza en su ciudad?

País	Ítem 5. Se define como accidente de tráfico a “aquel accidente en el que al menos hay un vehículo implicado en movimiento en una vía pública o en una vía privada en la que el público tiene derecho al acceso y en el que, al menos, una persona muere o resulta herida”. ¿Esta definición es la que se utiliza en su ciudad?	
	Se ajusta a la definición de accidente	Diferencias en la definición
 Bélgica	Sí	Se diferencia el accidente mortal.
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	No	Misma definición pero con los daños materiales
 República Checa	Sí	Un accidente de tráfico es un evento en la carretera (accidente, colisión) que ocurre o fue iniciado en la calzada y que provoca un fallecimiento, un herido o bien unos daños materiales.
 Estonia	Sí	
 Hungría	Sí	
 Alemania	No	
 Lituania	Sí	
 Luxemburgo	No	También incluimos los accidentes sin herido y los vehículos no motorizados.
 Rumanía	Sí	También incluimos los accidentes con daños materiales.
 Eslovaquia	No	También incluimos los accidentes con daños materiales.
 Eslovenia	Sí	
 Suiza	Sí	Hablamos de accidente de tráfico cuando hay algún herido o fallecido debido a un accidente de vehículos en suelo público, y también cuando hay daños materiales. Se excluye la acción premeditada.
 Reino Unido	No	Utilizamos la definición de Stats 20.

Ítem 6. Se registra algún otro tipo de suceso

País	Ítem 6. Se registra algún otro tipo de suceso	
	Se registra algún otro tipo de suceso	Qué suceso
 Bélgica	Sí	Colisiones
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	No	Misma definición pero con los daños materiales
 República Checa	Sí	Todas las infracciones
 Estonia	No	
 Hungría	Sí	Los accidentes sin heridos
 Alemania	No	
 Lituania	No	
 Luxemburgo	Sí	También incluimos los accidentes sin herido y los vehículos no motorizados.
 Rumanía	Sí	También incluimos los accidentes con daños materiales.
 Eslovaquia	Sí	
 Eslovenia	Sí	También incluimos los accidentes con daños materiales.
 Suiza	Sí	Hablamos de accidente de tráfico cuando hay algún herido o fallecido debido a un accidente de vehículos en suelo público, y también cuando hay daños materiales. Se excluye la acción premeditada.
 Reino Unido	No	

Ítem 7-8. ¿Se registran estos datos?

País	Ítem 7-8. ¿Se registran estos datos?	
	Accidentes con víctimas	Accidentes sólo daños materiales
 Bélgica	Sí	Sí
 Bulgaria	No contesta	No contesta
 Chipre	Sí	Sí
 República Checa	Sí	Sí
 Estonia	Sí	No
 Hungría	Sí	No contesta
 Alemania	No contesta	No contesta
 Lituania	No contesta	No contesta
 Luxemburgo	No contesta	No contesta
 Rumanía	Sí	Sí
 Eslovaquia	No contesta	No contesta
 Eslovenia	Sí	Sí
 Suiza	Sí	Sí
 Reino Unido	Sí	No

Ítem 9. ¿Quién recoge los datos de accidentes de tráfico en su ciudad?

País	Ítem 9. ¿Quién recoge los datos de accidentes de tráfico en su ciudad?	
	Quién recoge los datos de accidentes	Otra policía
 Bélgica	Policía local	La nacional y un servicio federal de movilidad
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	Policía nacional o federal	Con la ayuda de la policía regional
 República Checa	Policía nacional o federal	
 Estonia	Policía de región	
 Hungría	Policía local	Policía regional
 Alemania	Policía local	
 Lituania	Policía local	
 Luxemburgo	Policía nacional o federal	
 Rumanía	Policía de región Policía nacional o federal	
 Eslovaquia	Policía nacional o federal	
 Eslovenia	Policía nacional o federal	
 Suiza	La policía local	La policía cantonal
 Reino Unido	No	

Ítem 10. ¿La policía que recoge los accidentes de tráfico urbano tiene competencia sobre las vías interurbanas que pertenecen a su ciudad?

País	Ítem 10. ¿La policía que recoge los accidentes de tráfico urbano tiene competencia sobre las vías interurbanas que pertenecen a su ciudad?	
	Sí	No
 Bélgica	X	
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	X	
 República Checa	X	
 Estonia	X	
 Hungría	X	
 Alemania	X	
 Lituania		X
 Luxemburgo	X	
 Rumanía	X	
 Eslovaquia	X	
 Eslovenia	X	
 Suiza	X	X
 Reino Unido	X	

Ítem 11. A nivel europeo, se considera víctima de accidente de tráfico a toda persona que muere o resulta herida en un accidente de tráfico. El fallecido por accidente de tráfico es toda aquella persona que muere en el accidente o en los 30 días siguientes a consecuencia del mismo. En su ciudad ¿a qué heridos se les considera graves?

País	Ítem 11. A nivel europeo, se considera víctima de accidente de tráfico a toda persona que muere o resulta herida en un accidente de tráfico. El fallecido por accidente de tráfico es toda aquella persona que muere en el accidente o en los 30 días siguientes a consecuencia del mismo. En su ciudad ¿a qué heridos se les considera graves?
	Definición de herido grave
 Bélgica	Los que se quedan más de tres días en el hospital. Los que se quedan más de una noche en el hospital.
 Bulgaria	No contesta.
 Chipre	A los heridos graves.
 República Checa	El nivel de gravedad está determinado por el parte médico.
 Estonia	En Estonia no tenemos una definición especial para los heridos graves. Una persona herida es una persona que necesita asistencia médica.
 Hungría	Cuando las heridas siguen después de 8 días.
 Alemania	No contesta.
 Lituania	Sólo utilizamos la definición "persona herida en accidente de tráfico". Los niveles de lesión no se pueden utilizar en la base de datos.
 Luxemburgo	Los que se quedan en el hospital más de 24 horas.
 Rumanía	Es una persona que ha perdido el sentido o que uno de sus órganos haya parado sus funciones, que tenga una enfermedad mental o física, fracturas, cortes, rasgones graves, u otros, y una persona que esté en el hospital durante más de 30 días.
 Eslovaquia	Una persona herida gravemente es una persona que necesita tratamiento durante más de 7 días. Fallecido= fallecimiento a las 24 horas.
 Eslovenia	Tenemos clasificadores de heridas.
 Suiza	Personas hospitalizadas durante más de 24 horas.
 Reino Unido	Definición de Stats 20.

Ítem 12. ¿Se realiza algún seguimiento de las víctimas graves de accidentes?

País	Ítem 12. ¿Se realiza algún seguimiento de las víctimas graves de accidentes?	
	Seguimiento	Cómo se realiza
 Bélgica	Sí, a 30 días, Otro seguimiento, No	Si hay un fallecimiento la policía debe ser informada. Con un cuestionario que rellena el médico.
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	Sí, a 30 días	
 República Checa	Sí, a 24 horas Otro tipo	Y a 30 días Lo hace la policía estatal
 Estonia	No	
 Hungría	Sí, a 24 horas	Y después de 30 días, se realiza otro y si el estado ha cambiado, se modifica (por ejemplo, el fallecimiento de un herido grave).
 Alemania	Sí, a 24 horas	
 Lituania	No	
 Luxemburgo	Sí, a 24 horas	
 Rumanía	Sí, a 30 días	En cuanto la unidad médica manda el informe al fiscal, el fiscal se lo manda a la Policía de Tráfico.
 Eslovaquia	Sí, a 30 días	
 Eslovenia	Sí, a 30 días	
 Suiza	Sí, a 24 horas Sí, a 30 días	Y a 30 días
 Reino Unido	Sí, a 24 horas	

Ítem 15. ¿La policía encargada del registro de los datos de accidentes ha recibido formación específica para realizar su trabajo? ¿De qué tipo?

País	Ítem 15. ¿La policía encargada del registro de los datos de accidentes ha recibido formación específica para realizar su trabajo? ¿De qué tipo?				
	Formación	Cumplimentación de cuestionarios	Investigación de accidentes	Reconstrucción de accidentes	Otra formación
 Bélgica	Sí No				
 Bulgaria	No contesta				
 Chipre	Sí	X	X	X	
 República Checa	Sí	X	X	X	Formación con experiencia práctica
 Estonia	No	X	X	X	
 Hungría	No				
 Alemania	Sí		X	X	
 Lituania	No	X			
 Luxemburgo	Sí	X	X	X	Programa “Rolleimetric” para los accidentes mortales
 Rumanía	Sí	X	X	X	
 Eslovaquia	Sí	X	X		
 Eslovenia	Sí	X	X	X	
 Suiza	Sí	X			Escuela de policía. Investigación y reconstrucción de accidentes pero no para los agentes que recogen datos.
 Reino Unido	Sí				Formación por departamentos.

Ítem 16. ¿Existe un cuestionario de cumplimentación obligatoria a nivel nacional?

País	Ítem 16. ¿Existe un cuestionario de cumplimentación obligatoria a nivel nacional?			
	Cuestionario nacional	Mortal	Grave	Leve
 Bélgica	Sí No	Siempre	Siempre	Siempre
 Bulgaria	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Chipre	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 República Checa	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Estonia	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Hungría	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Alemania	No			
 Lituania	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Luxemburgo	Sí	Siempre	Nunca	Nunca
 Rumanía	Sí Se desconoce	Siempre	Siempre	Siempre
 Eslovaquia	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Eslovenia	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Suiza	Sí No	Siempre	Siempre	Siempre
 Reino Unido	Sí	Siempre	Siempre	Casi siempre

Ítem 20. ¿Existe algún cuestionario de accidentes de tráfico local diferente del estatal?

País	Ítem 20. ¿Existe algún cuestionario de accidentes de tráfico local diferente del estatal?			
	Cuestionario local	Mortal	Grave	Leve
 Bélgica	Sí No	Siempre	Siempre	Siempre
 Bulgaria	No			
 Chipre	No			
 República Checa	No			
 Estonia	No			
 Hungría	Sí	Siempre	Siempre	Siempre
 Alemania	No			
 Lituania	No			
 Luxemburgo	No			
 Rumanía	No			
 Eslovaquia	No			
 Eslovenia	No			
 Suiza	Sí No	Siempre	Siempre	Siempre
 Reino Unido	No			

Ítem 24. ¿Existe algún otro cuestionario para el registro de accidentes de tráfico con alguna característica específica?

País	Ítem 24. ¿Existe algún otro cuestionario para el registro de accidentes de tráfico con alguna característica específica?			
	Cuestionario específico	Accidentes sólo daños materiales	Accidentes por alcohol	Accidentes mortales
 Bélgica	No			
 Bulgaria	Sí	Sí		
 Chipre	No			
 República Checa	No			
 Estonia	No			
 Hungría	Sí	Sí	Sí	
 Alemania	Sí	Sí		
 Lituania	No			
 Luxemburgo	Sí	Sí		
 Rumanía	Sí	Sí		
 Eslovaquia	No			
 Eslovenia	No			
 Suiza	Sí No		Sí	
 Reino Unido	No			

Ítem 25. A la hora de recoger la información de un accidente, en el lugar del mismo se utiliza (señálese todas las casillas que procedan):

País	Ítem 25. A la hora de recoger la información de un accidente, en el lugar del mismo, se utiliza (señálese todas las casillas que procedan):			
	Formulario propio en papel desarrollado para tal fin	Toma de notas libremente	Introducción de datos directamente a un portátil	Directamente en el formulario del cuestionario estadístico nacional
 Bélgica	Sí	Sí		
 Bulgaria	Sí	Sí		
 Chipre	No			Sí
 República Checa	Sí	Sí	Sí	Sí
 Estonia	Sí			
 Hungría	Sí		Sí	Sí
 Alemania	Sí	Sí		
 Lituania	Sí			
 Luxemburgo	No	Sí		
 Rumanía	Sí			Sí
 Eslovaquia	Sí		Sí	
 Eslovenia	Sí	Sí		
 Suiza	No	Sí	Sí	Sí
 Reino Unido	Sí			Sí

Ítem 26. La información recogida de los datos de accidentes de tráfico, ¿se introduce en alguna base de datos informática?

País	Ítem 26. La información recogida de los datos de accidentes de tráfico, ¿se introduce en alguna base de datos informática?		
	No, se archiva en papel	Sí, en la base de datos nacional/ estatal	Sí, en la base de datos regional/ departamental
 Bélgica	Sí	Sí	
 Bulgaria			Sí
 Chipre		Sí	
 República Checa		Sí	
 Estonia		Sí	
 Hungría		Sí	
 Alemania		Sí	
 Lituania		Sí	
 Luxemburgo		Sí	
 Rumanía		Sí	
 Eslovaquia		Sí	
 Eslovenia		Sí	
 Suiza		Sí	Sí
 Reino Unido		Sí	Sí

Ítem 27. ¿Quién introduce esta información?

País	Ítem 27. ¿Quién introduce esta información?		
	El propio policía	El personal administrativo/ no policial	Otro (especificado)
 Bélgica	Sí		Se rellena automáticamente al cumplimentar el acta
 Bulgaria	Sí		
 Chipre			Personal policial
 República Checa	Sí		
 Estonia	Sí		
 Hungría	Sí		
 Alemania			Sí
 Lituania			El agente responsable del caso
 Luxemburgo	Sí		
 Rumanía	Sí	Sí	
 Eslovaquia	Sí		
 Eslovenia		Sí	
 Suiza	Sí	Sí	Y el personal administrativo
 Reino Unido		Sí	

Ítem 28. A nivel municipal, ¿la información procedente de los accidentes de tráfico recibe algún tipo de tratamiento estadístico (elaboración de tablas resumen, gráficas, etc.)?

País	Ítem 28. A nivel municipal, ¿la información procedente de los accidentes de tráfico recibe algún tipo de tratamiento estadístico (elaboración de tablas resumen, gráficas, etc.)?		
	No	No, sólo se realizan recuentos	Sí, se elaboran informes técnicos o anuarios
 Bélgica		X	X
 Bulgaria			X
 Chipre			X
 República Checa			X
 Estonia	X		
 Hungría			X
 Alemania			X
 Lituania			X
 Luxemburgo		X	
 Rumanía			X
 Eslovaquia			X
 Eslovenia			X
 Suiza			X
 Reino Unido			X

Ítem 29. ¿Existe algún procedimiento para controlar la calidad y fiabilidad de los datos de accidentes?

País	Ítem 29. ¿Existe algún procedimiento para controlar la calidad y fiabilidad de los datos de accidentes?		
	No	Sí	¿Qué procedimiento?
 Bélgica	X		
 Bulgaria		X	Control formal de los datos de accidentes
 Chipre		X	Las entradas de datos están controladas por agentes con experiencia
 República Checa		X	Hay varios procedimientos. Se hacen por lo menos unos mil controles lógicos por ordenador. Lo hacen los jefes de policía.
 Estonia		X	
 Hungría		X	Lo controlan a nivel municipal y regional.
 Alemania		X	
 Lituania		X	Todos los datos de accidentes de tráfico deben ser verificados por un alto oficial de alto rango.
 Luxemburgo	X		
 Rumanía	X	X	
 Eslovaquia		X	Con un software.
 Eslovenia	X		
 Suiza	X	X	Estamos pensando en controlar la fiabilidad de nuestros datos con los datos de hospitales. Todos los informes son controlados por unos ejecutivos antes de difundirlos.
 Reino Unido		X	Validación por parte de una agencia externa de estadísticas.

Ítem 30-35. Valore de 0 a 10 (desde en completo desacuerdo a completamente de acuerdo, pudiendo utilizar los valores intermedios) en qué medida estaría de acuerdo con las siguientes afirmaciones a nivel local o municipal:

País	Ítem 30-35. Valore de 0 a 10 (desde en completo desacuerdo a completamente de acuerdo, pudiendo utilizar los valores intermedios) en qué medida estaría de acuerdo con las siguientes afirmaciones a nivel local o municipal:					
	30	31	32	33	34	35
 Bélgica	4,3	4	8,3	5	5	0,6
 Bulgaria	1	1	9	5	10	0
 Chipre	0	1	10	10		0
 República Checa	5	4	8,5	5	0	3,5
 Estonia	4	1	9	7		0
 Hungría	0	0	8	8	8	0
 Alemania	0	1	9	2	0	4
 Lituania	5	3	10	4	4	1
 Luxemburgo	7	2	8	8		0
 Rumanía	6	0,5	8,5	5	5	0
 Eslovaquia	0	7	9	3	0	0
 Eslovenia	3	3	8	8		0
 Suiza	3	3	9	9	5	2
 Reino Unido	2	0	9	10		0
 España						

Ítem 36. ¿Considera que sería viable hacer un seguimiento a 30 días de los accidentes graves con el fin de saber con exactitud el número de muertos?

País	Ítem 36. ¿Considera que sería viable hacer un seguimiento a 30 días de los accidentes graves con el fin de saber con exactitud el número de muertos?		
	Sí	No	Descripción
 Bélgica	X		El agente debe contactar con la víctima o el hospital a los 30 días. Gracias a la Federación de Seguros que tiene los datos de sus clientes. Gracias a los hospitales que realizan el seguimiento de las víctimas.
 Bulgaria	X		Desde hace 30 años aplicamos la definición uniforme del fallecido en un accidente de tráfico: fallecimiento a los 30 días después del accidente.
 Chipre	X		Lo hacemos y no hay ninguna dificultad.
 República Checa	X		Lo hacemos desde el principio porque es necesario para evaluar la accidentalidad y para comparar con otros países. Preguntándonoselo a los hospitales y médicos.
 Estonia	X		Tenemos un sistema de trabajo, donde los hospitales deben comunicar a la policía todos los casos en los que ocurre un fallecimiento (debido al accidente) a los 30 días del accidente de tráfico. Después, el policía introduce los datos en la base de datos.
 Hungría	X		Lo estamos haciendo pero no podemos estar seguros de que la muerte ha sido provocada por el accidente y no por un error médico. El fallecimiento puede ocurrir después de los 30 días. Lo que significa que las estadísticas no son exactas, pero mejor ello que nada.
 Alemania	X		
 Lituania	X		El equipo médico tiene la obligación de informar a la policía cuando hay un fallecimiento. No perdemos ningún dato en estos casos.
 Luxemburgo		X	El tiempo necesario para hacerlo es demasiado alto.
 Rumanía	X		Siendo informado inmediatamente por la unidad médica cuando un paciente fallece.
 Eslovaquia	X		Lo estamos haciendo con modificaciones importantes en el cuestionario.
 Eslovenia	X		Lo hacemos con la ayuda de los médicos. Nos informan del estado de las víctimas durante los 30 días después del accidente.
 Suiza	X		La comisaría nos avisa cuando una persona fallece después de un accidente de tráfico, o el hospital. En Zurich, el agente a cargo de un accidente hace un seguimiento a 30 días y si la víctima fallece, lo introduce en la base de datos. El departamento la controla y lo se lo comunica a Estadísticas.
 Reino Unido	X		Ya lo hacemos.

Ítem 37. Describa los problemas fundamentales del actual sistema de registro de datos de accidentes que utiliza en su ciudad.

País	Ítem 37. Describa los problemas fundamentales del actual sistema de registro de datos de accidentes que utiliza en su ciudad.
	Descripción de los problemas actuales
 Bélgica	El plazo para redactar el accidente es de 3 meses (es demasiado). Ningún problema, el sistema (ISCP) es fiable. No hay.
 Bulgaria	Desde hace 30 años aplicamos la definición uniforme del fallecido en un accidente de tráfico: fallecimiento a los 30 días después del accidente.
 Chipre	Se nos pide demasiada información y el cuestionario es demasiado complicado.
 República Checa	No lo sé. Es el trabajo de la policía nacional. No tenemos ningún problema porque nuestro sistema es muy sofisticado y de muy buena calidad.
 Estonia	Tenemos problemas para indicar el lugar del accidente. Utilizando coordenadas GPS de manera más activa y precisa, la situación está mejorando.
 Hungría	
 Alemania	
 Lituania	No existen definiciones para los niveles de lesión (leve, grave...)
 Luxemburgo	
 Rumanía	
 Eslovaquia	Recoger todos los datos nos hace perder demasiado tiempo.
 Eslovenia	El mayor problema es indicar con exactitud el lugar exacto del accidente. No utilizamos ningún GPS con lo cual la información podría no ser exacta del todo.
 Suiza	El número de accidentes desconocidos es muy alto en el caso de los accidentes con bicicletas, peatones y otros vehículos lentos. Queremos corregir esto con los datos de los hospitales. Pesadez del sistema debido a las estadísticas.
 Reino Unido	Para que los datos sean estadísticamente correctos, hay que esperar 2 o 3 meses.

Ítem 38. Describa las ideas o aspectos nuevos que convendría incorporar para mejorar el actual sistema.

País	Ítem 38. Describa las ideas o aspectos nuevos que convendría incorporar para mejorar el actual sistema.
	Ideas o aspectos nuevos a incorporar
 Bélgica	Tener un formulario básico que permita no tener que esperar que el acta esté acabada para obtener elementos. Una mejor análisis de las causas del accidente como la velocidad, el alcohol y las drogas, los problemas en relación con la infraestructura... La policía tendría así datos objetivos para orientar sus intervenciones.
 Bulgaria	
 Chipre	Una comisión debería identificar las informaciones más básicas y valiosas necesarias y diseñar un cuestionario apropiado que utilice las tecnologías actuales.
 República Checa	Más material técnico (ordenadores, portátiles). No lo sé.
 Estonia	Estamos desarrollando un nuevo sistema de gestión de datos basado en los mapas electrónicos. Esto ayudaría a los policías para tener una mejor visión general de los eventos.
 Hungría	Utilizando un GPS para localizar el lugar del accidente mucho mejor. O Galileo, si disponible por fin.
 Alemania	
 Lituania	No existen definiciones para los niveles de lesión (leve, grave...)
 Luxemburgo	
 Rumanía	Ninguno.
 Eslovaquia	Que rellenar el cuestionario en papel sea más fácil.
 Eslovenia	Utilizar un GPS.
 Suiza	Con los datos de los hospitales, con los datos de las aseguradoras y utilizando un portátil o un PDA en el lugar del accidente. Poder insertar fotos en los informes. Introducir los datos directamente en un pc en el lugar del accidente.
 Reino Unido	

Ítem 39. Describa los elementos del actual sistema en su localidad que considera destacable o de especial utilidad, tanto a nivel de gestión de datos como de explotación.

País	Ítem 39. Describa los elementos del actual sistema en su localidad que considera destacable o de especial utilidad, tanto a nivel de gestión de datos como de explotación.
	Elementos destacables de los actuales sistemas
 Bélgica	El nuevo programa cartográfico: interesante para gestionar y explotar los datos. En Bélgica, tenemos una recogida automatizada de los datos que se hace al introducir el atestado en el programa informático. Así, tenemos un barómetro de la seguridad vial que se envía cada mes a cada zona de policía con los heridos en cada territorio. Con lo cual conocemos con cierta fiabilidad el número de accidentes pero no su localización. Esta se tiene que buscar en el sistema local y es muy engorroso.
 Bulgaria	
 Chipre	El consejo de la Policía de Tráfico tiene un acceso directo a los datos y es muy útil para planificar. Procesamos los datos rápidamente y sencillamente para mandar los resultados y el feedback a las primeras líneas lo antes posible.
 República Checa	Tenemos un sistema nacional unificado para la elaboración y la documentación de los accidentes de tráfico gracias a la informática, oficinas móviles y una distribución electrónica de los datos.
 Estonia	
 Hungría	Es fiable. Las búsquedas son fáciles de realizar, se pueden hacer análisis, agrupaciones, tablas, gráficos...
 Alemania	
 Lituania	Los datos de AT recogen información sobre 3 puntos importantes: vehículo, persona y el lugar. Vehículo: matrícula, tipo, categoría, lugar de destino, póliza, daños,...Persona: DNI, género, edad, tipo de usuario de la carretera, experiencia en la conducción, permiso de conducir, bajo la influencia de alcohol/drogas, culpable, herido, fallecido,... Lugar: nombre, tipo, categoría de la carretera, calidad de la superficie.
 Luxemburgo	
 Rumanía	
 Eslovaquia	El sistema es compatible para todo el país. Las compañías de seguros lo pueden utilizar. Todos los policías, gracias a una contraseña lo pueden utilizar. En un futuro, será compatible con otros programas de la policía.
 Eslovenia	
 Suiza	Se utiliza una aplicación informática potente para recoger y analizar los datos. Una característica importante de esta aplicación es la visualización gráfica de los accidentes en un mapa, gracias a la funcionalidad de GIS. Utilizamos los datos para las estadísticas generales, los puntos conflictivos, las campañas de prevención, etc. Localización y frecuencia de los accidentes analizados.
 Reino Unido	

2. Interpretación de los resultados

Una vez presentadas tablas que recogen la información obtenida en las Encuestas Europeas, a continuación, se realiza una interpretación de los resultados, incluyendo además información relativa a la Encuesta CUAAS llevada a cabo en España. Los resultados se estructuran por apartados teniendo en cuenta los factores que pueden influir en la calidad de los sistemas de registro, gestión, almacenamiento y análisis de datos de accidentes de tráfico.

4.2.1. Definición de accidente de tráfico

La definición de accidente de tráfico origina divergencias entre los países europeos, lo que en ciertas ocasiones, no permite una comparación precisa de la accidentalidad entre países.

El criterio más utilizado para definir un accidente de tráfico es la definición de la OMS: “accidente de tráfico es aquel en el que al menos hay un vehículo implicado en movimiento en una vía pública o en una vía privada en la que el público tiene derecho al acceso y en el que, al menos, una persona muere o resulta herida”.

Sin embargo Alemania, Luxemburgo y Reino Unido responden que la definición de accidente de tráfico en su país no se corresponde con la definición de la OMS. Por ejemplo, la definición utilizada por el Reino Unido que aparece reflejada en el STAT 20 hace referencia a “todos los accidentes ocurridos en la vía con heridos o fallecidos y que sean notificados a la policía dentro de los 30 días posteriores al accidente, estén involucrados uno o más vehículos”.

Bélgica, Chipre, República Checa, Eslovaquia, Estonia, Hungría, Lituania, Rumanía, Eslovenia, Suiza y España sí que adoptan esta definición, aunque en ocasiones se aprecian matizaciones sobre la incorporación de los accidentes con sólo daños materiales.

Algunos países como Noruega, Bélgica, Italia, Austria y Francia anteriormente registraban accidentes con daños materiales. En la actualidad estos accidentes ya no se registran.

En la Tabla 4-1 se resume toda la información obtenida sobre las definiciones actuales utilizadas en cada uno de los países europeos. En color

amarillo se resalta la información obtenida a partir de las encuestas. En resto de información pertenece al estudio del Estado del Arte (Deliverable I).

	VIA PUB.	MOV.	VICTIMAS	MATERIAL	OBSERVACIONES
Bélgica	*	*	*		Se diferencia el accidente mortal Excluye los suicidios
Bulgaria					
Chipre	*	*	*	*	
República Checa	*	*	*	*	Daños materiales cuando superan cierto coste Para el estadístico solo con víctimas.
Estonia	*	*	*		
Hungría	*	*	*	*	Accidente fortuito y no intencionado
Alemania	*	*	*	*	En daños materiales, vehículo remolcado Excluye los suicidios Accidentes causados por alcohol
Lituania	*	*	*		
Luxemburgo	*	*	*	*	Incluye vehículos no motorizados No descarta la muerte natural
Rumanía	*	*	*	*	
Slovakia	*	*	*	*	
Slovenia	*	*	*	*	
Suiza	*	*	*	*	Excluye la acción premeditada
Reino Unido	*		*		Definición STATS-20 - Sea o no motorizado - Movimiento o no - Hasta 30 días para la notificación - Incluye "Royal Parks" y pasos a nivel - Se excluye muerte natural y suicidio
España	*	*	*	*	Estadísticamente solo con víctimas
Francia	*	*	*		Excluye los suicidios y acción premeditada y catástrofes naturales
Grecia	*	*	*		
Italia	*	*	*		El vehículo ha de estar circulando
Países Bajos	*	*	*	*	A nivel estadístico no se incluyen los leves. No hay definición exacta de leves. Excluye los suicidios Todos si la Policía está involucrada. El protocolo y la cantidad de información varía en función de situación.
Finlandia	*	*	*		No se incluyen los leves. No hay definición exacta de leves.

	VIA PUB.	MOV.	VICTIMAS	MATERIAL	OBSERVACIONES
Austria	*	*			Excluye los suicidios
Dinamarca	*	*			Excluye los suicidios
Noruega	*	*			
Polonia					Registra todos los accidentes sin importar las consecuencias
Portugal	*	*			Excluye los suicidios
Suecia	*	*			No descarta la muerte natural Estadísticamente sólo con víctimas. Daños materiales para aseguradoras y juicios.

Tabla 4-1. Criterios normativos para determinar qué accidentes de tráfico deben ser incluidos en los registros estadísticos. En sombreado los que se aplican. Con asterisco* los requisitos que se deben cumplir obligatoriamente para que el accidente sea registrado.

4.2.2. Criterio de herido grave y seguimiento a 30 días

a) Criterio de herido grave

La gravedad de las lesiones sufridas en los accidentes de tráfico afecta al registro de la información sobre el accidente.

En primer lugar, los países encuestados ponen de manifiesto que:

- Cuando el accidente es mortal el cuestionario estadístico de accidentes se cumplimenta y envía siempre.
- Cuando el accidente es grave algunos municipios encuestados confiesan que no lo cumplimentan nunca.
- Este porcentaje de municipios que no cumplimentan el cuestionario es aún mayor cuando los accidentes son leves.

Este procedimiento varía en función de distintas cuestiones para cada país, municipio o región. Los aspectos más determinantes para el registro exhaustivo de los accidentes de tráfico son:

- Los recursos económicos y técnicos disponibles.
- La cantidad de accidentes a registrar.
- La Formación del personal técnico.
- Los contenidos del cuestionario estadístico y su complejidad.

- La posibilidad de trabajar con aplicaciones o sistemas informáticos adecuados.
- Las circunstancias de la cumplimentación de la información.

Un factor a tener en cuenta es la utilización de distintos criterios para considerar la gravedad en cada uno de los países europeos. Los dos criterios más utilizados son:

- El criterio de hospitalización.
- El tipo y la gravedad de las lesiones.

El uso de los criterios de hospitalización dificulta la comparación de la información que aporta cada uno de los países, además también existen una serie de problemas que dificultan la objetividad de esta información. A continuación se enumeran los principales problemas que afectan a los criterios de hospitalización para determinar la gravedad de las víctimas de accidentes de tráfico:

- El tiempo de traslado al centro sanitario.
- Los recursos disponibles (camas en hospital, médicos, ambulancias).
- La hospitalización diferenciada del ingreso. El tiempo de estancia en urgencias puede ser o no ser contabilizado.
- El traslado a otro hospital.
- En muchas ocasiones la relación policial/médica no es adecuada y es difícil conocer la información detalladamente.
- En el caso de España, por ejemplo, este criterio es distinto del que se utiliza a nivel judicial. Esto crea incertidumbre a los agentes.

Por lo tanto, a pesar de que la definición de la OMS sobre criterios de gravedad no se utiliza dada su compleja utilización, es posible que éste sea el método más adecuado junto con la posibilidad de preguntar a la unidad asistencial o médica encargada de atender a las víctimas del accidente.

En la Tabla 4-2 se recoge toda la información sobre los diferentes criterios utilizados por cada uno de los países europeos, para definir al herido grave como consecuencia de un accidente de tráfico.

	Criterio de herido grave
Bélgica	Criterio de hospitalización 1 día 3 días Hospitalización superior a 24 horas o fallecido después de 30 días.
Bulgaria	
Chipre	Criterio de lesiones Incapacidad superior a 25 horas.
República Checa	Criterio de lesiones: Parte médico
Estonia	Herido: persona que necesita asistencia Herido grave: No existe definición específica
Hungría	Ingreso hospitalario o lesiones que impliquen tratamiento superior a 8 días
Alemania	Ingreso superior a 24 horas o fallecido después de 30 días
Lituania	Sólo utilizan la definición de "persona herida". Los niveles de lesión no se diferencian.
Luxemburgo	Ingreso superior a 24 horas
Rumanía	Lesiones: Es una persona que ha perdido el sentido o que uno de sus órganos haya parado sus funciones, que tenga una enfermedad mental o física, fracturas, cortes, rasgones graves, u otros, o una persona que esté en el hospital durante más de 30 días.
Slovakia	Necesita tratamiento durante más de 7 días.
Slovenia	Lesiones: Disponen de clasificadores de heridas. Ingreso hospitalario superior a 24 horas.
Suiza	Hospitalización superior a 24 horas.
Reino Unido	STATS 20. Criterios del STATS 20. Presenta sólo una tabla de ejemplos: Fractura Lesión interna Cortes severos Quemaduras (exceptuando fricción) Aplastamiento (crushing) Conmoción cerebral (concussion) Shok severo general que requiera tratamiento hospitalario Ingreso en el hospital inmediatamente o después. Fallece a causa del accidente a los 30 días o más.
España	Hospitalización superior a 24 horas o fallecidos después de 30 días.
Francia	Hospitalización superior a 6 días
Grecia	Varios criterios: Ingreso hospitalario superior a 24 horas Fallecidos después de 30 días Clasificación de la OMS
Italia	No se diferencian heridos graves y leves
Países Bajos	Ingreso hospitalario. Fallecido superior a 30 días.
Finlandia	No se diferencian heridos graves y leves.
Austria	Distintos criterios: - Lesión que supone deterioro para la salud e incapacidad para trabajar superior a 24 horas u - Hospitalización superior a 7 días o - Fallecido después de 30 días.
Dinamarca	Lesiones (OMS). Se consideran lesiones graves las fracturas, conmociones cerebrales, lesiones internas, laceraciones y cortes severos, estados de shock en general que requieran tratamiento médico y cualquier otra lesión que implique internamiento en un hospital. Fallecidos después de 30 días
Letonia	Ingreso hospitalario superior a 24 horas
Malta	Lesiones graves
Noruega	Ingresos hospitalarios superiores a 24 horas. Lesiones que provocan incapacidad grave o permanente Fallecidos después de 30 días

	Criterio de herido grave
Polonia	Ingreso hospitalario superior a 7 días o Lesiones graves
Portugal	Ingreso hospitalario superior a 24 horas
Suecia	Ingreso hospitalario

Tabla 4-2. Criterios normativos para determinar qué víctimas de accidentes de tráfico deben ser incluidas en los registros estadísticos, así como su categorización. En color amarillo se resalta la información obtenida directamente de las encuestas.

b) Seguimiento a 30 días de los heridos graves:

Todos los países que han contestado la encuesta SAU (Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Estonia, Hungría, Alemania, Lituania, Luxemburgo, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia, Suiza, Reino Unido) realizan un seguimiento a 30 días de los heridos graves a excepción de Luxemburgo, el cual indica que no disponen de tiempo suficiente para llevar a cabo esta tarea.

Desde Eslovaquia se informa que aunque se realiza el seguimiento, en muchas ocasiones, es necesario modificar la información registrada en el cuestionario.

A partir de la información obtenida sobre los países que realizan este seguimiento, los métodos más utilizados para realizar el seguimiento a las víctimas consisten en:

- - El agente debe contactar con la víctima o familiares.
- - El agente debe contactar con el hospital.
- - El hospital tiene la obligación de informar a la Policía en el caso de que ocurra un fallecimiento.
- - El hospital realiza el seguimiento de las víctimas.
- - Los seguros comparten la información con la policía.

Seguimiento a 30 días de los heridos graves		
País	Seguimiento policial	Descripción
 Bélgica	Sí, a 30 días	El agente debe contactar con la víctima o el hospital a los 30 días. Gracias a la Federación de Seguros que tiene los datos de sus clientes. Gracias a los hospitales que realizan el seguimiento de las víctimas.
 Bulgaria	Sí	Desde hace 30 años aplicamos la definición uniforme del fallecido en un accidente de tráfico: fallecimiento a los 30 días después del accidente.
 Chipre	Sí, a 30 días	Lo hacemos y no hay ninguna dificultad.
 República Checa	Sí, a 24 horas y 30 días	Lo hacemos desde el principio porque es necesario para evaluar la accidentalidad y para comparar con otros países. Preguntádoselo a los hospitales y médicos. Lo hace la policía estatal.
 Estonia	No	Tenemos un sistema de trabajo, donde los hospitales deben comunicar a la policía todos los casos en los que ocurre un fallecimiento (debido al accidente) a los 30 días del accidente de tráfico. Después, el policía introduce los datos en la base de datos.
 Hungría	Sí, a 24 horas y 30 días	Lo estamos haciendo pero no podemos estar seguros de que la muerte ha sido provocada por el accidente y no por un error médico. El fallecimiento puede ocurrir después de los 30 días. Lo que significa que las estadísticas no son exactas, pero mejor que nada.
 Alemania	Sí, a 24 horas	Y posteriormente se obtiene la información.
 Lituania	No	El equipo médico tiene la obligación de informar a la policía cuando hay un fallecimiento. No perdemos ningún dato en estos casos.
 Luxemburgo	No, a 24 horas	El tiempo necesario para hacerlo es demasiado alto.
 Rumanía	Sí, a 30 días	Siendo informado inmediatamente por la unidad médica cuando un paciente fallece.
 Eslovaquia	Sí, a 30 días	Lo estamos haciendo con modificaciones importantes en el cuestionario.
 Eslovenia	Sí, a 30 días	Lo hacemos con la ayuda de los médicos. Nos informan del estado de las víctimas durante los 30 días después del accidente.
 Suiza	Sí, a 24 horas y a 30 días	La comisaría nos avisa cuando una persona fallece después de un accidente de tráfico, o el hospital. El agente a cargo de un accidente hace un seguimiento a 30 días y si la víctima fallece, lo introduce en la base de datos. El departamento la controla y lo se lo comunica a Estadísticas.
 Reino Unido	Sí, a 24 horas	Ya lo hacemos.
 España	No, a 24 horas	Factores de corrección
 Holanda	Sí	
 Suecia	Sí	STRADA
 Francia	Sí	
 Portugal	No, a 24 horas	Factores de corrección

Tabla 4-3. Seguimiento de la evolución de las víctimas graves.

Por el contrario, conocemos que en España y Portugal no se lleva a cabo este seguimiento. En la encuesta española se ha decidido preguntar sobre este tema y conocer la viabilidad de realizar este seguimiento por parte de los policías municipales.

Este ítem se divide en dos partes. En primer lugar, consta de una pregunta cerrada con tres posibilidades de respuestas (sí, no, no contesta). Tras contestar a esta primera cuestión, se pregunta a los agentes “como creen que es posible, o no, el seguimiento a treinta de los heridos graves”.

El 74% de los municipios encuestados opina que sí es viable hacer el seguimiento. El 13,5% opina que no. El 12,5% no contesta.

Tras responder a la primera parte de la pregunta, en el apartado siguiente, correspondiente a las respuestas abiertas, se plantean propuestas sobre la posibilidad de realizar un seguimiento de los heridos graves a treinta días.

El análisis del texto revela que, las respuestas de las distintas policías entrevistadas, pueden agruparse en varias categorías o soluciones (es preceptivo asumir que, en ocasiones, en cada una de las respuestas se propone más de una solución para realizar un seguimiento adecuado de las víctimas graves).

Las categorías identificadas son las siguientes:

- ✓ Protocolo de coordinación con los centros sanitarios
- ✓ Control por organismo central/ bases de datos centralizadas
- ✓ Contacto directo con familiares y víctimas
- ✓ Más recursos para crear departamentos especializados
- ✓ Otras propuestas

Por otro lado, se explica porqué no es viable realizar un seguimiento de los heridos. Sin embargo, nos encontramos que las negaciones de los agentes muestran contenidos similares a los expuestos por los agentes que opinan que ‘sí’ es posible realizar el seguimiento.

- ✗ Es imposible realizar un seguimiento debido a la falta de recursos humanos y/o materiales.
- ✗ Falta de coordinación con los centros hospitalarios.
- ✗ No resulta útil debido a la baja tasa de accidentes.
- ✗ Otras respuestas no relacionadas.

Fundamentalmente su negativa hace referencia a la falta de recursos humanos y a la ineficacia de hacer este seguimiento porque son localidades muy pequeñas.

4.2.3. Actuación policial, competencias y gestión de accidentes de tráfico

Prácticamente la totalidad de países que contestan a las encuestas indican que en sus ciudades disponen de unidades especializadas en tráfico (es decir, que atienden exclusivamente cuestiones relativas al tráfico y a la seguridad vial). La Policía encargada de la accidentalidad en zonas urbanas, generalmente no depende del ayuntamiento del municipio, a excepción de Estonia, Luxemburgo, Polonia y España.

La mayor parte de policías que se encargan de accidentes en zona urbana tienen competencias en las carreteras que pertenecen al municipio, aunque no en las autopistas.

Las policías de República Checa, Estonia, Suecia, Eslovenia, Luxemburgo y Polonia tienen competencias en zona urbana y carretera, debido a que son cuerpos policiales únicos a nivel estatal o regional.

En España, Bélgica, Alemania, Hungría, Países Bajos y Francia, los cuerpos policiales en carretera son distintos a los que actúan en zona urbana.

Es habitual la coexistencia de varios cuerpos policiales, en la mayoría de las ocasiones con ámbitos de actuación distintos y en otros, como en el caso de Italia, compartido. La disparidad de competencias y distribuciones territoriales de las diferentes policías hace muy difícil su comparación.

País	Quién recoge los datos de accidentes	Otra policía
 Bélgica	Policía local	La nacional y un servicio federal de movilidad
 Bulgaria	No contesta	
 Chipre	Policía nacional o federal	Con la ayuda de la policía regional
 República Checa	Policía nacional o federal	
 Estonia	Policía de región	
 Hungría	Policía local	Policía regional
 Alemania	Policía local	Der Polizeipräsident in Berlin
 Lituania	Policía local	
 Luxemburgo	Policía nacional o federal	
 Rumanía	Policía de región	Policía nacional o federal
 Eslovaquia	Policía nacional o federal	
 Eslovenia	Policía regional	
 Suiza	Policía local	La policía cantonal
 Reino Unido	Policía Local	
 España	Policía Local	Guardia Civil de Tráfico Policías autonómicas
 Holanda	Policía de región	KLPD (nacional)
 ITALIA	Policía Polstrada	Carabinieri
 Grecia	Policía Local	
 Polonia	Policía de región	Jefatura de Policía (país) Policía de Distrito (regional) Policía Local (ciudades)
 Suecia	Policía local	De región
 Francia	Policía Nacional	Gendarmería

Tabla 4-4. Policía encargada de recoger la información de los accidentes de tráfico urbanos por países.

Las encuestas recibidas muestran divergencias en este punto, lo cual indica que en muchas ocasiones dentro de un mismo país, dependiendo de la administración, municipio o región las competencias son distintas.

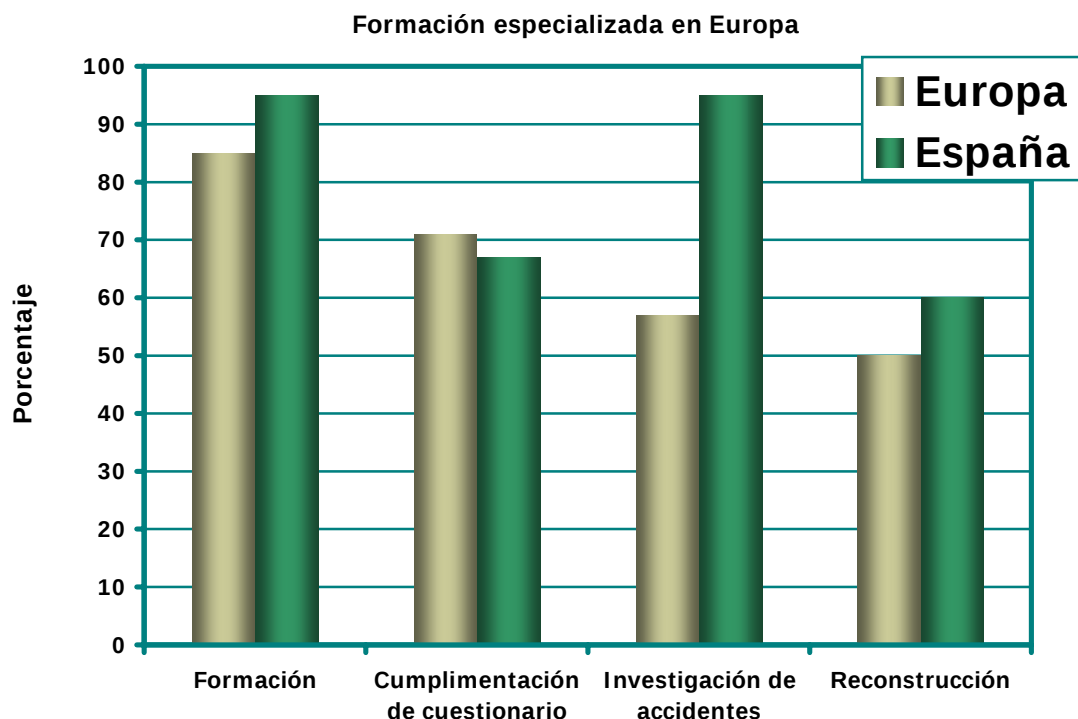
4.2.4. Formación Policial

La formación de los agentes encargados de recoger la información estadística de los accidentes de tráfico es un factor muy importante que influye en la calidad de los datos. Por tanto, a partir del estudio de encuestas se ha pretendido conocer con mayor profundidad el nivel de formación recibida por los agentes encargados de estas tareas. Según la información recibida por las policías y organismos encuestados, algunos municipios de Hungría y Bélgica informan que hay policía encargada del registro de los datos de accidentes que no ha recibido formación específica.

En el resto de países sí que se ha recibido algún tipo de información, aunque ésta varía en su forma y contenidos. Por ejemplo, en la República Checa se proporciona formación con experiencia práctica y en Suiza y Reino Unido forman a los departamentos en función de la labor que desempeñan (ejemplo: Suiza forma a sus agentes que recogen datos únicamente en cumplimentación de cuestionarios).

En España, según la Encuesta CUAAS, el 50% de las policías recibe formación sobre la cumplimentación de cuestionarios estadísticos. El 43% de los agentes recibe formación sobre el cuestionario oficial de la Dirección General de Tráfico (DGT). Los resultados de la Encuesta española concluyen que el tamaño de la población es un factor determinante en la formación de los agentes.

En la Gráfica 4.1 se comparan los resultados obtenidos en la Encuesta Europea (SAU) frente a la Encuesta Española (CUAAS). La menor formación en cuestionarios estadísticos en España respecto a la Encuesta SAU, puede deberse al tamaño de las poblaciones que responden a la Encuesta, puesto que el tamaño medio de las poblaciones europeas encuestadas es superior al de las poblaciones españolas.



Gráfica 4.1. Distribución porcentual de la formación especializada recibida. Se comparan los resultados obtenidos en la Encuesta Europea (SAU) y en la Encuesta Española (CUAAS).

4.2.5. Documentación en la recogida de datos de accidentes

Los documentos utilizados para la recogida de los datos son el punto de partida para obtener una información detallada y adecuada sobre lo que ha ocurrido en el accidente. En numerosas ocasiones, el policía encargado de recoger la información del accidente se encuentra con la necesidad de cumplimentar multitud de documentos que, además, no son los más adecuados para poder llevar a cabo el correcto estudio estadístico del accidente.

En este apartado se recoge información sobre el número de documentos que debe cumplimentar cada agente cuando ocurre un accidente y si existen diferencias entre los accidentes ocurridos en zona urbana y carretera.

Según la información obtenida, no existen diferencias entre los documentos que genera un accidente en carretera o en zona urbana en ninguno de los países encuestados a excepción de Alemania. Sin embargo, hay que tener en cuenta que:

- Las necesidades de información urbanas son distintas a las de carretera.
- Las características de gestión son distintas y más diversas.
- Los recursos disponibles en los municipios no siempre son suficientes.

A excepción de Suecia, Alemania y Estonia, todos los países deben cumplimentar varios documentos para recopilar toda la información del accidente.

País	¿Podría indicar los documentos que genera la “Policía” en su país cuando se gestiona un accidente de tráfico con víctimas?			
	Documento 1	Documento 2	Documento 3	Documento 4
 Bélgica	X	X		
 República Checa	X	X	X	X
 Estonia	X			
 Grecia	X	X	X	X
 Hungría	X	X		
 Italia	X	X	X	
 Luxemburgo	X	X	X	X
 Holanda	X	X		
 Suecia	X			
 Eslovenia	X	X	X	
 Alemania	X			
 Polonia	X	X	X	
 España	X	X	X	
 Reino Unido	X	X		

Tabla 4-5. Número de documentos que se cumplimentan en un accidente por país

Además, la coexistencia de diferentes cuerpos policiales encargados de recoger la información sobre accidentes de tráfico hace necesario el establecimiento de procedimientos estandarizados para la recogida, gestión y explotación o análisis de los datos de accidentalidad. Por consiguiente, uno de los factores a tener en cuenta para mejorar la calidad de la gestión de la información es la simplificación y la unificación de documentos para la recogida de los datos sobre los accidentes de tráfico.

4.2.6. Cuestionario estadístico de accidentes

En todos los países existe un cuestionario estadístico de cumplimentación obligatoria a nivel nacional (En Alemania se integra dentro del sistema informático).

El cuestionario estadístico es el mismo para todos los accidentes con víctimas (leves, graves o mortales), a excepción de Luxemburgo que dispone de un cuestionario estadístico único para accidentes mortales. Esto es así a pesar de que:

- En los accidentes leves se dispone de menos tiempo para la intervención.
- La formación de los agentes que atienden estos accidentes suele ser menor.
- El proceso de investigación es muy inferior al que se lleva a cabo para accidentes de gravedad superior.
- En numerosas ocasiones la Policía no está presente en el accidente.

Además del cuestionario estadístico oficial, algunos países informan de la existencia de cuestionarios locales de accidentes de tráfico que también se deben cumplimentar en el caso de accidentes con víctimas (Bélgica, Hungría, Suiza, España).

En algunos países se registran accidentes especiales independientemente de su gravedad. Por ejemplo, accidentes con implicación de alcohol en Alemania, o accidentes con implicación policial en Países Bajos.

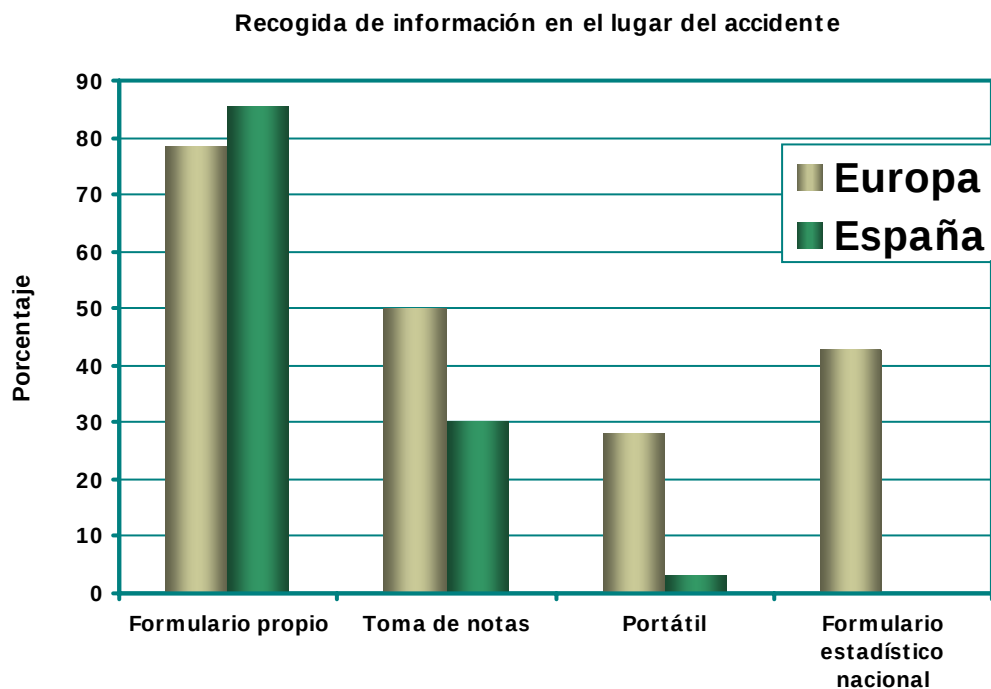
4.2.7. Recogida de información en el lugar del accidente

Conocer qué metodología se utiliza para recoger los datos del accidente en el lugar donde ocurre, es otro de los objetivos planteados a partir del estudio de encuestas llevado a cabo. Así, en las encuestas se ha preguntado qué tipo de metodología (o metodologías) se utiliza para recoger la información en el lugar del accidente. Las opciones planteadas han sido:

- Formulario propio en papel desarrollado para tal fin.
- Toma de notas libremente.
- Introducción de datos directamente a un portátil.
- Directamente en el formulario del cuestionario estadístico nacional.

A diferencia de lo que ocurre en España, en países como Chipre, República Checa, Hungría, Rumanía, Suiza, Suecia y Reino Unido recogen la información directamente en el cuestionario estadístico nacional.

En Alemania, República Checa, Hungría, Eslovaquia, Suecia y Suiza, se introducen los datos directamente a un portátil en el mismo lugar del accidente. En España, esta metodología es utilizada por el 3,1% de los municipios encuestados.



Gráfica 4.2. Metodología utilizada para la recogida de información en el lugar del accidente. Comparativa entre la Encuesta Europea y la Encuesta Española.

4.2.8. Introducción y envío de la documentación estadística

La documentación estadística recogida por los diferentes cuerpos policiales encargados del registro de los accidentes de tráfico, según se recoge en la encuesta, en todos los países se cumplimenta y envía a uno o varios organismos centrales (Base de datos nacional, Institutos científicos, Servicio Nacional de Estadísticas, Oficina central de Policía, Consejo Nacional de Seguridad Vial, Dirección General de Carreteras...).

Sin embargo, existen diferencias entre los países con relación a los métodos utilizados para la cumplimentación y envío de la información estadística. Incluso dentro de un mismo país, este sistema varía dependiendo del municipio o región. Cada vez son más los países que utilizan sistemas informáticos para la cumplimentación y envío de estos datos.

En España, Polonia, Países Bajos y Grecia todavía se cumplimenta y se envía la información estadística al organismo central en formato papel, aunque en España, actualmente se está trabajando para crear un sistema que pueda ser utilizado a nivel nacional. Además, regiones como Cataluña o País Vasco que tienen competencias propias en materia de tráfico, independientemente del Estado, ya utilizan sistemas informatizados.

En Italia, Bélgica, Luxemburgo, Eslovenia y Hungría la información se recoge en sistemas informáticos propios y posteriormente se exporta la información a las bases de datos de nivel nacional o regional.

Por último, en Suecia, Reino Unido, Alemania, Hungría y Polonia utilizan sistemas creados a nivel nacional para que sean utilizados por todas las policías encargadas de la gestión de los accidentes de tráfico.

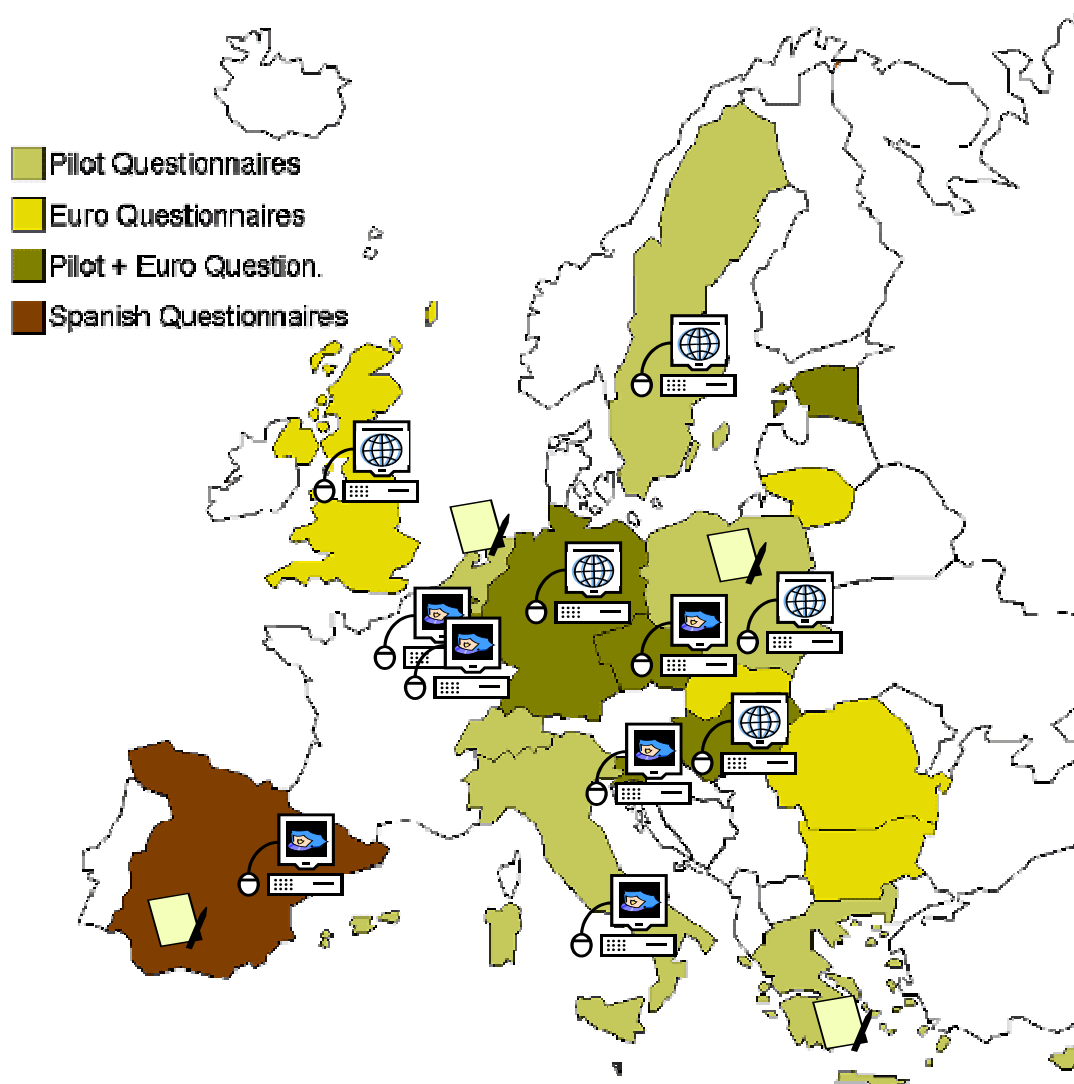


Ilustración 4-1. Representación gráfica de los sistemas utilizados para el envío de la información a los organismos centrales. Se distingue entre el envío en formato papel, el uso de sistemas informáticos policiales propios y el uso de sistemas informáticos de uso a nivel nacional.

4.2.9. Aplicaciones informáticas

Las herramientas informáticas son una herramienta básica para analizar la información obtenida sobre la casuística de los accidentes de tráfico. En ocasiones, la falta de recursos es un factor determinante para que la propia policía pueda llevar a cabo análisis de la información que ha recogido sobre los accidentes ocurridos en su municipio o región. Por tanto, es más que deseable que los organismos centrales de cada región o país creen sistemas informáticos que faciliten esta tarea, de tal modo, que la propia policía pueda acceder fácilmente a las estadísticas sobre la accidentalidad en su ámbito de actuación.

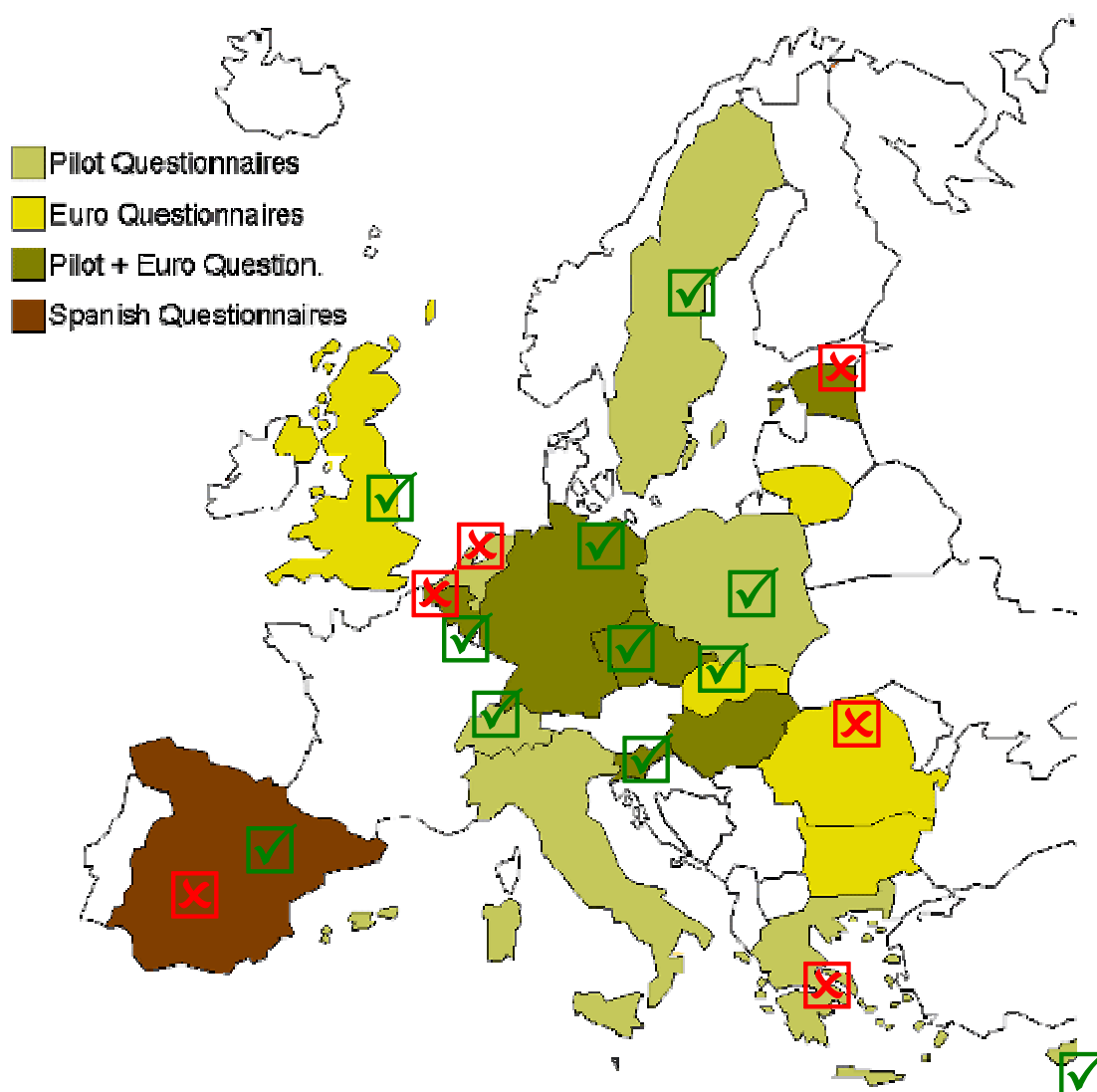


Ilustración 4-2. Mapa ilustrativo de los países que disponen o no de programas informáticos de gestión/análisis proporcionados por el organismo regional/central.

En España, Estonia, Hungría, Grecia, Bélgica y Países Bajos los organismos centrales no disponen de un sistema informático que facilitar a los municipios para que puedan realizar estadísticas. Por el contrario, en Suecia, Reino Unido, Alemania, Luxemburgo, Suiza, Eslovenia, República Checa, Polonia, Eslovaquia y Chipre si que se dispone de este tipo de programas informáticos.

4.2.10. Tratamiento estadístico a nivel local

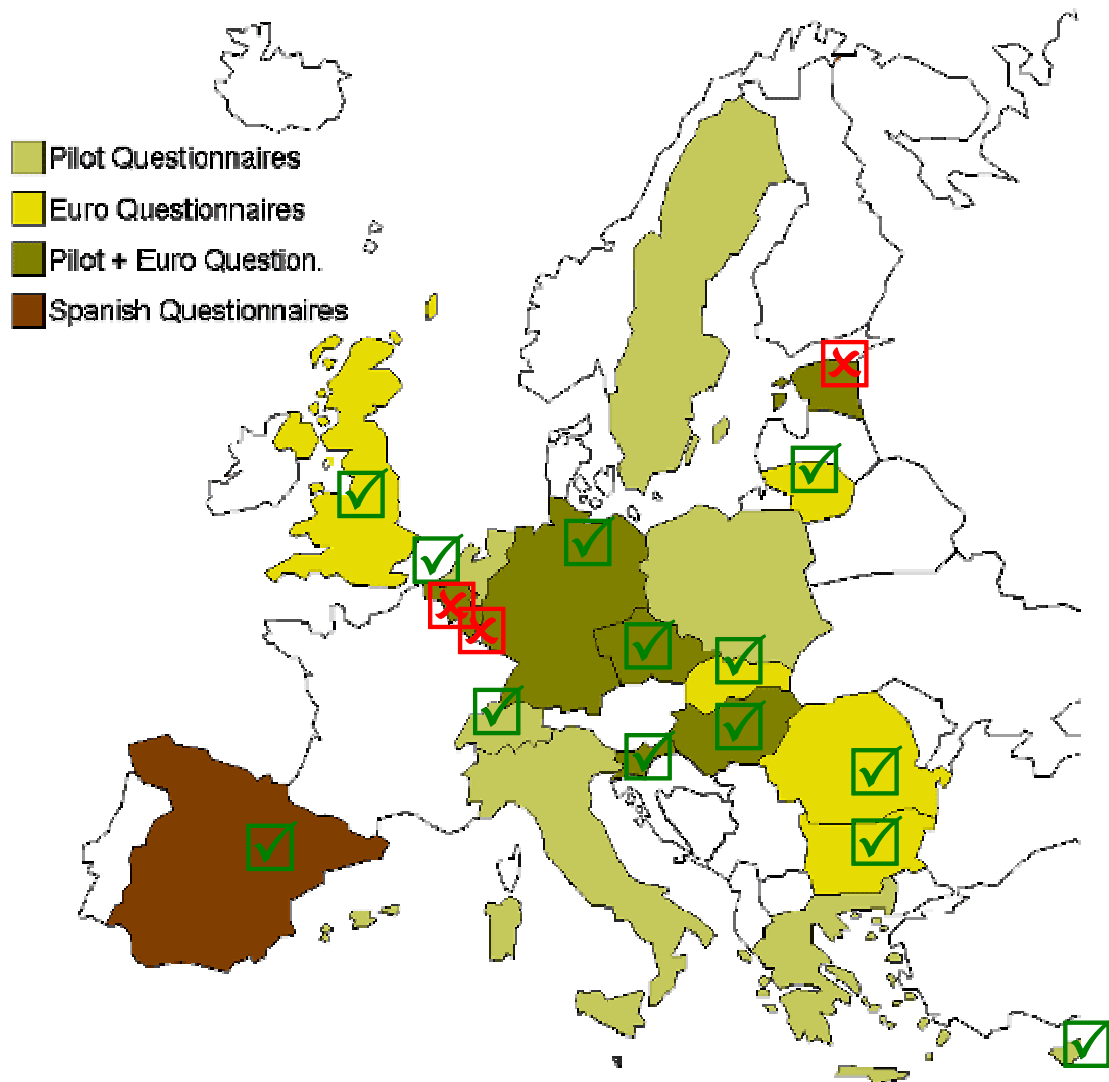


Ilustración 4-3. Mapa ilustrativo de los países o regiones donde se realiza análisis estadístico a nivel local.

El tratamiento estadístico a nivel local permite a la policía conocer las características fundamentales de la accidentalidad que se produce en su ámbito de actuación (ciudad/ región). Este hecho permite actuar sobre los factores que influyen en la accidentalidad, por ejemplo, sobre determinadas zonas donde se

registra un mayor número de accidentes, llevar a cabo un mayor control policial en las horas o días donde se producen más accidentes...

En Luxemburgo, Estonia y determinadas regiones de Bélgica, no se realiza tratamiento estadístico de los datos a nivel local. Por el contrario, en España, Reino Unido, Alemania, Lituania, Suiza, República Checa, Eslovaquia, Hungría Eslovenia, Rumanía, Bulgaria, Chipre y Bélgica sí que se trata la información.

4.2.11. Valoración de los sistemas de registro de accidentes

En las encuestas se incluyen una serie de ítems que solicitan a los encuestados que valoren de 0 a 10 unas afirmaciones relacionadas con la recogida, gestión, tratamiento y análisis de datos de accidentes de tráfico. En la Tabla 4-6 se recogen todas las puntuaciones obtenidas para cada uno de estos ítems por países.

La primera afirmación correspondiente al Ítem 30 de la Segunda Encuesta Europea dice así: “La información recogida durante la actuación policial sobre los accidentes, sólo sirve para identificar al culpable”. Luxemburgo, Rumanía, Lituania y República Checa son los países que mayores puntuaciones otorgan a esta afirmación. Por el contrario, Alemania, Chipre, Hungría y Eslovaquia consideran que la actuación policial va mucho más allá de la mera identificación de los culpables.

El segundo enunciado valorado es (ítem 31): “La información recogida por el cuestionario estadístico de accidentes oficial tiene sólo una función burocrática”. La opinión general de los países encuestados es que la información recogida es valiosa. Los países que consideran más burocrático su cuestionario oficial son Eslovaquia y España. En el lado opuesto encontramos a Reino Unido y Hungría, que consideran que su cuestionario no tiene función burocrática.

La tercera frase puntuada correspondiente al ítem 32 es: “Las estadísticas que se obtienen sobre los accidentes son útiles para orientar las acciones policiales en seguridad vial”. Todos los países consideran muy útiles las estadísticas para orientar acciones de seguridad vial. Es la afirmación mejora valorada.

La cuarta afirmación es (ítem 33): “La cumplimentación del actual cuestionario estadístico de accidentes oficial supone un trabajo extra en el que merece la pena invertir tiempo”. Reino Unido, Suiza y Chipre son los países que consideran que el cuestionario estadístico es un trabajo extra, aunque vale la pena su cumplimentación. Por el contrario, en Alemania y Eslovaquia no consideran que cumplimentar el cuestionario sea un trabajo extra.

País	Ítem 30	Ítem 31	Ítem 32	Ítem 33	Ítem 34	Ítem 35
Bélgica	4,3	4	8,3	5	5	0,6
Bulgaria	1	1	9	5	10	0
Chipre	0	1	10	10		0
República Checa	5	4	8,5	5	0	3,5
Estonia	4	1	9	7		0
Hungría	0	0	8	8	8	0
Alemania	0	1,5	9	2	0	4
Lituania	5	3	10	4	4	1
Luxemburgo	7	2	8	8		0
Rumanía	6	0,5	8,5	5	5	0
Eslovaquia	0	7	9	3	0	0
Eslovenia	3	3	8	8		0
Suiza	3	3	9	9	5	2
Reino Unido	2	0	9	10		0
España	3,2	4,5	8,2	7	7,4	5,6
Media Europea	2,9	2,3	8,7	6,4	4,4	1,5

Tabla 4-6. Tabla comparativa de las puntuaciones medias obtenidas por países en los ítems de valoración (ítems 30 a 35). Los recuadros en rojo remarcan las puntuaciones más elevadas, mientras que los cuadros azules hacen referencia a las puntuaciones inferiores.

En la valoración del ítem 34: “La cumplimentación del cuestionario propio/municipal/local (en el caso de existir) de accidentes supone un trabajo extra en el que merece la pena invertir tiempo”; Bulgaria, Hungría y España, son los países que más valoran la cumplimentación de los cuestionarios locales, aunque suponga un trabajo extra.

Por último, sobre el enunciado (ítem 35): “En general, las estadísticas son útiles, pero la policía no tiene acceso a ellas”, los países que consideran limitado el acceso a las estadísticas elaboradas por organismos centrales, con unas puntuaciones en torno a 5, son España y Alemania.

4.2.12. Problemas en los actuales sistemas de registro

En general, los problemas enumerados por los países encuestados en relación con los sistemas de registro que utilizan actualmente hacen referencia recurrentemente a las siguientes cuestiones:

- Exceso de información para las estadísticas. (Under-reporting & under-recording).
- Plazo elevado para cerrar un accidente (2-3 meses).
- Exceso de tiempo para cumplimentar la documentación.
- Necesidad de recursos informáticos y técnicos.
- No se disponen de medios electrónicos (pda/portátil) para recoger los datos de los accidentes directamente en el lugar del accidente.
- Procedimientos de trabajo y coordinación.
- Discrepancias en el criterio de gravedad de las lesiones.
- Problemas en el registro de fallecidos a 30 días.
- Complejidad del cuestionario. (Under-recording).
- Información no ajustada a las necesidades urbanas y a las nuevas tecnologías.
- Aún no se dispone de sistemas de posicionamiento para localizar el accidente.
- Existe un número elevado de accidentes desconocidos (bicicletas, peatones, vehículos lentos). (Under-reporting).
- No existe integración entre los datos policiales y otras fuentes.

4.2.13. Elementos destacables de los sistemas

Cuando se solicita que se enumeren los elementos más destacables de los sistemas de registro de datos de accidentes, mayoritariamente se coincide en que los aspectos más destacables y deseables son:

- La integración de toda la documentación sobre el accidente de tráfico.
- La posibilidad de llevar a cabo estadísticas y disponer permanentemente de la información.
- Compartir información con otras instituciones.
- La creación de archivos de intercambio de información estándar.
- Conseguir la descripción del tipo y de las causas del accidente mediante la utilización de imágenes.
- La realización de comparativas de accidentes ocurridos en un mismo escenario.

4.2.14. Control de calidad y acciones de mejora

Según los datos obtenidos en las encuestas, en 3 de cada 4 países encuestados se están desarrollando acciones para la mejora de la calidad de sus sistemas de registro, gestión y análisis de datos de accidentes de tráfico. Estas acciones están en la línea de:

- Realizar un control formal de los datos de accidentes.
- Puesta en marcha y mejora de aplicaciones informáticas, inclusión de cartografía.
- Formación sobre gestión del accidente y experiencia de los agentes.
- Utilización de filtros informáticos para el control de los datos.
- Verificación de los datos por un superior.
- Validación de los datos por una agencia externa de estadística.
- Cooperación entre iniciativas regionales, locales y nacionales.
- Creación de una única entrada de datos de accidentes.

- Establecimiento de criterios estandarizados en la recogida de la información.
- Reducción de información en los cuestionarios, primando la calidad sobre la cantidad.
- Realización de comparativas con datos de accidentes de otras organizaciones.

Estas iniciativas puestas en marcha por parte de la mayoría de los países encuestados implica un conocimiento del problema de la calidad de la información y la disposición de llevar a cabo estrategias para un incremento de la misma. Asimismo también muestra la voluntad de intentar solucionar los problemas actuales para mejorar los sistemas de registro.

5. Conclusiones

El estudio de Encuestas realizado refleja las notables diferencias existentes entre los diferentes países encuestados, así como dentro de un mismo país, con relación a la gestión del tráfico, la formación específica en materia de tráfico y seguridad vial de los agentes, los procedimientos utilizados para el registro, la gestión y el análisis de la información y los recursos materiales disponibles (material, cuestionarios, programas y herramientas informáticas...).

La información recogida en la encuesta desvela la existencia de una serie de deficiencias en los actuales sistemas de registro de accidentalidad urbana. Los resultados obtenidos se encuentran en consonancia con los observados en otras investigaciones realizadas a nivel internacional y en diversas directrices publicadas por la Comisión Europea. Concretamente, el EC White Paper – European Transport Policy for 2010 _ Time to Decide (EC 2001), plantea el objetivo de la mejora sustancial de los actuales sistemas de registro de datos de accidentes en la UE, así como el Road Safety Action Programme (RSAP) (2003) elaborado por la Comisión Europea, enfatiza la existencia de importantes deficiencias estructurales en los registros de accidentes de tráfico a nivel de la UE, proponiendo distintas líneas de acción de mejora.

Estas iniciativas de organismos internacionales referidas al estudio y establecimiento de prioridades, recomendaciones y directrices en relación a los sistemas de registro de datos de accidentes de tráfico van a resultar más o menos eficaces en la medida que sean adecuadamente trasladadas a los distintos países. En concreto, a las distintas administraciones responsables de la recogida y gestión de los datos, ya que en última instancia son cada administración nacional y las distintas administraciones regionales y locales las responsables del proceso de registro, gestión y análisis de los datos, sobre las cuales se sustenta todo lo demás.

Las principales deficiencias encontradas pueden ser resumidas en:

- La falta de recursos humanos y técnicos disponibles para la cumplimentación de los documentos propios de un accidente.
- La inexistencia de herramientas informáticas adecuadas para la recogida y el análisis de la información.
- La carencia de procedimientos de trabajo y la imposibilidad de mantener una mayor coordinación entre diferentes organismos.
- La complejidad de los sistemas informáticos y la existencia de incompatibilidad entre registros.
- La falta de disponibilidad, accesibilidad y calidad de datos complementarios que enriquezcan la investigación de los accidentes de tráfico.
- La falta de calidad de los datos de accidentes de tráfico (under-recording, datos faltantes y fiabilidad de la información), así como la ausencia de registro de un número importante de accidentes en zonas urbanas (Under-reporting).
- La existencia de problemas en la cumplimentación del cuestionario estadístico actual.
- La orientación de la recogida de datos de accidentes hacia la resolución administrativa y judicial del accidente, infravalorando su utilización para fines de investigación, con el objetivo de llevar a cabo actuaciones en materia de prevención a posteriori.

El punto de partida para una eficiente gestión de la información procedente de los accidentes de tráfico es la correcta cumplimentación del cuestionario estadístico de accidentes de tráfico, así como el posterior trabajo con los datos obtenidos, que deben cumplir con unos criterios mínimos de calidad. Por tanto, a continuación, se detallan los factores que intervienen y determinan los problemas actuales identificados en la calidad de los datos y en los cuestionarios estadísticos de accidentes.

Problemas en la calidad de los datos

El problema de la falta de representatividad de los datos es, probablemente, uno de los más habituales en todos los registros estadísticos de datos de accidentes. Los datos policiales, en general, sólo representan un porcentaje de los accidentes y víctimas reales, porcentaje que resulta ciertamente difícil de especificar.

Evidentemente, es imposible conocer el número exacto de accidentes de tráfico. En la práctica, la policía hace acto de presencia sólo en una parte de los accidentes de tráfico, por lo que los restantes no se ven reflejados en las estadísticas policiales. Más aún, la presencia policial en un accidente de tráfico determinado no implica siempre necesariamente que se cumplimente un parte estadístico de accidente. El grado de representatividad de las estadísticas policiales es difícil de determinar y varía a lo largo del tiempo, de un país a otro y dentro de un mismo país, en especial cuando son distintos cuerpos policiales los responsables de cumplimentar los cuestionarios estadísticos.

Además, es lógico que haya problemas de falta de información en los datos de accidentes de tráfico dadas las complejas y difíciles circunstancias en las que se lleva a cabo la toma de datos en la escena del accidente. El cuestionario estadístico normalmente contempla una gran cantidad de información, mucha de la cual en ocasiones es difícil de precisar con exactitud o incluso obtener. A esto habría que sumarle otros aspectos relativos al proceso, como puede ser la complejidad del cuestionario, la valoración que se hace de la importancia de su cumplimentación, la formación de las personas responsables de la tarea, la cantidad de transcripciones que se realizan de la información y la necesidad de realizar otros trámites administrativos de carácter más urgente, tales como las diligencias, atestado y, en su caso, informe técnico.

Además de los problemas de registro que hacen referencia a la cantidad de accidentes registrados (under-reporting), existe otra serie de problemas respecto a la fidelidad de la información recogida, la exactitud y los datos faltantes, que representan graves limitaciones en la exhaustividad y calidad de los datos (under-recording and missing data). Los más habituales son: Under-recording, errores de no respuesta, sesgos (sistemáticamente incorrecto),

errores de medida o de respuesta, errores (errores aleatorios) y errores de codificación o introducción de datos.

Los errores y los sesgos son debidos a la falta de recursos, las circunstancias de cumplimentación, la complejidad del cuestionario de accidentes, la complejidad de los contenidos, la valoración que realizan los agentes sobre el parte de accidentes, la formación de las personas responsables de la tarea, las múltiples transcripciones de la información y la presencia de trámites administrativos de mayor urgencia.

Problemas propios de los cuestionarios estadísticos

El cuestionario estadístico se suele cumplimentar a posteriori a partir de otros documentos que contienen información sobre el accidente.

En muchos casos, el agente que atiende el accidente en el lugar del suceso es distinto al que cumplimenta el cuestionario estadístico y es una persona que no ha estado en la escena del accidente. Esta persona lleva a cabo la tarea mediante las informaciones contenidas en el informe y con las anotaciones del agente que ha intervenido en el accidente.

Los cuestionarios oficiales, suelen estar planteados como un documento que implica una introducción manual de los datos y no establece filtros y sistemas de chequeo y control automático que mejoren el procedimiento de gestión y calidad de la información, salvo contadas excepciones.

En cuanto a los contenidos de información, una crítica habitual de los responsables municipales es que el cuestionario oficial no contempla las características propias y las necesidades particulares de información de las zonas urbanas.

Por otra parte, los cuestionarios y sistemas que no han sido actualizados recientemente, no contemplan información actualizada acerca de los nuevos elementos y tecnologías que han pasado a formar parte del sistema de tráfico e infraestructura vial.

Además, actualmente resulta imposible realizar una unión de los registros policiales con otras bases de datos, a excepción de la base de datos STRADA que es utilizada actualmente en Suecia y que integra conjuntamente los registros policiales y sanitarios.

Tal y como están diseñados en la actualidad los cuestionarios estadísticos y los procedimientos de gestión de la información, la mayoría de los cuerpos policiales municipales no tienen acceso directo a la información que cumplimentan en el parte estadístico nacional para su explotación estadística, lo cual influye en que lo consideren un trabajo adicional de poca utilidad.

La duplicidad de tareas es un problema constante y recurrente debido a la costosa cumplimentación del cuestionario estadístico, ya que se trata de un informe que se suma al resto de documentos, repitiendo mucha de la información. Exceptuando Suecia y Alemania, el resto de países deben cumplimentar más de un documento por accidente. Resulta habitual encontrarnos con países que cumplimentan hasta cuatro documentos por accidente.

Por otro lado, los resultados de las explotaciones de los datos realizadas por los organismos oficiales suelen presentarse con un importante retraso y, en ocasiones, a un nivel de agregación tal que comporta la pérdida de su utilidad para los responsables de la recopilación en el ámbito local. Esto conlleva que las administraciones locales lleven un registro de datos paralelo para uso propio, acentuando la duplicidad de tareas y la sobrecarga de trabajo reseñados anteriormente.

Toda esta problemática planteada en torno al cuestionario, hace que en algunos países no se valore lo suficiente la cumplimentación de los datos estadísticos de accidentalidad como el material indicado para realizar investigación científica de los accidentes de tráfico.

Sin embargo, es necesario que se entienda que la relación entre el análisis de accidentalidad y la implantación de medidas para reducir los accidentes es mucho más eficiente a escala local que nacional, por lo que la implicación de las policías locales es esencial para mejorar la seguridad vial.

Por último, se observa como a nivel local, algunas administraciones y cuerpos policiales urbanos implicados en la mejora de la seguridad vial en sus municipios han creado sus propios sistemas de registro, análisis de datos y procedimientos de trabajo, con el objetivo de tratar de superar estas limitaciones.

En resumen, la calidad, complejidad y utilidad de los sistemas de recogida, introducción y almacenamiento de los datos de accidentes de tráfico desde el punto de vista del análisis estadístico depende en gran medida de:

- Los recursos económicos y técnicos disponibles.
- La cantidad de accidentes a registrar.
- Los desarrollos tecnológicos en relación con los sistemas de gestión de datos.
- La existencia de posibilidades de explotación estadística.
- Un personal técnico adecuado.
- Disponibilidad de aplicaciones o sistemas informáticos orientados al análisis de información y datos de accidentes.
- Integración de la información, evitando la duplicidad de tareas y la utilización de distintos formatos.
- La funcionalidad de la explotación para identificar los retos de seguridad.
- La posibilidad de utilización de herramientas de dimensión espacial. Aplicación SIG (visualización espacial).
- La utilización de módulos de análisis estadístico.
- Establecimiento de procedimientos de intercambio de datos.
- Estudio de tendencias y cálculo de distintos indicadores de seguridad.
- La obtención de datos complementarios relativos a las características de las infraestructuras y el entorno urbano.
- La personalización de las aplicaciones utilizadas cuando son de tipo comercial.

Por tanto, un sistema ideal de introducción y envío de la información implicaría un programa propio policial que:

- Permita realizar las distintas gestiones evitando la duplicación en la introducción de la información.

- Que contenga un archivo de intercambio único para todas las policías con el organismo central.
- Que permita enviar los datos electrónicamente y en el mínimo plazo.

Y a cambio, la administración central debería:

- Permitir el acceso a los datos por parte de las Policías que los envían.
- Permitir la comparación entre municipios de tamaños similares.
- Facilitar la obtención de listados en función de las necesidades urbanas.

Para finalizar, cabe mencionar el intento constante que se está llevando a cabo en la mayoría de los países para incrementar la calidad de sus sistemas. Según los datos obtenidos en la encuesta, 3 de cada 4 países encuestados han desarrollado acciones para la mejora de la calidad de sus sistemas de registro, gestión y análisis de los accidentes de tráfico. Este hecho implica un conocimiento del problema de la calidad de la información y la disposición de llevar a cabo estrategias para un incremento de la misma.

Anexo 1: Modelos de Encuesta

1. Encuesta Española (CUAAS)



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

OBSERVATORIO NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL

Encuesta sobre gestión de datos de accidentes de tráfico en zona urbana

Desde la Dirección General de Tráfico se está impulsando la elaboración de un Plan de Seguridad Urbana Tipo que, entre otras cuestiones, abordará la mejora del actual sistema de registro de accidentes.

El conocimiento de la realidad municipal, respecto de la situación actual de los sistemas de registro, seguimiento y análisis de la accidentalidad, es imprescindible para poder desarrollar y consensuar entre todos las estrategias de mejora más adecuadas.

Para ello se ha diseñado esta encuesta, en colaboración con el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, que constituirá el punto de partida para desarrollar herramientas de aplicación en el ámbito local que mejoren los actuales procedimientos de trabajo y optimicen los recursos disponibles para el registro de información sobre accidentalidad.

La encuesta, que le rogamos sea respondida con la mayor sinceridad y fidelidad, debería preferentemente ser cumplimentada por el responsable de la gestión de datos de accidentes de tráfico que conozca en detalle los procesos que se llevan a cabo.

Al dorso encontrará las instrucciones de cumplimentación del cuestionario, así como el contacto que se le ofrece en caso de duda.

Muchas gracias por su colaboración.

❖ Instrucciones de cumplimentación

- ❖ Las cuestiones con distintas alternativas se responderán marcando con una cruz la alternativa correcta. En aquellas cuestiones en las que pueda señalarse más de una alternativa, quedará especificado en el enunciado de la cuestión.
- ❖ En la medida de lo posible no debe dejarse ninguna cuestión sin contestar. Si en una pregunta, ninguna de las alternativas de respuesta se ajusta a la situación de su municipio, anote cual es la situación y por qué ninguna de las alternativas es correcta.
- ❖ La encuesta debería de cumplimentarse en la medida de lo posible con letra clara.

❖ Consejos y ayuda para la cumplimentación

Para cumplimentar esta encuesta conviene tener en cuenta lo siguiente:

1. Aunque la encuesta no es anónima, se ruega se cumpla con la mayor sinceridad y fidelidad, puesto que de sus resultados depende que podamos conocer con precisión el estado del tema para plantear propuestas de mejora que ayuden a resolver los problemas reales.
2. Para resolver dudas respecto a la cumplimentación de la encuesta se puede consultar a María Teresa Tormo del INTRAS (teléfono: 96.339.38.80 o email: m.teresa.tormo@uv.es).

❖ ¿Dónde se envía la encuesta una vez cumplimentada?

Una vez cumplimentada la encuesta, debe enviarse junto a la documentación que se adjunte, a la siguiente dirección:

Universidad de Valencia
Instituto de Tráfico y Seguridad Vial
C/ Hugo de Moncada N° 4
46010 Valencia

Att. María Teresa Tormo

1. Descripción

1.1. Identificación

001 Nombre completo del municipio:

002 Código INE del municipio:

003 Nombre de la provincia:

004 Código de la provincia:

1.2. Accidentalidad

 Aproximadamente, ¿cuántas víctimas y accidentes se han producido en su municipio en el último año? (Indique el año al que hacen referencia los datos).

		Año
005	Nº de fallecidos	
006	Nº de heridos graves	
007	Nº de heridos leves	
008	Accidentes con algún herido o muerto	
009	Accidentes con sólo daños materiales	

■ ¿Cuántos accidentes con víctimas (con algún herido o muerto), de los siguientes tipos han tenido lugar en su municipio en el último año? (Indique el año al que hacen referencia los datos).

		Año
010	Salidas de vía con colisión	
011	Salidas de vía sin colisión	
012	Alcances	
013	Colisiones frontales, frontolaterales, laterales o múltiples	
014	Colisiones de vehículos contra obstáculos	
015	Atropellos	
016	Otro tipo: (especificar)	

1.3. Datos de los efectivos policiales y gestión del tráfico

017 Número de efectivos policiales

018 ¿Dispone de efectivos dedicados en exclusiva a tráfico?

☐ No

☐ Sí, número

019 ¿Dispone de efectivos o unidades dedicadas exclusivamente a la realización de atestados de accidentes de tráfico?

☐ No

☐ Sí, número

020 ¿Dispone de efectivos o unidades que realicen tratamiento estadístico de los accidentes de tráfico?

☐ No

☐ Sí, número

1.4. Formación específica

021 Los agentes de Policía Local, ¿han recibido en alguna ocasión formación en materia de cumplimentación de cuestionarios estadísticos de accidentes? (señálese todas las casillas que procedan).

☐ No

☐ Sí, sobre cuestionarios propios

☐ Sí, sobre el cuestionario de la DGT

☐ Sí, sobre otro tipo de cuestionario. Especificar:

022 ¿Quién ha promovido la formación en materia de cumplimentación de cuestionarios estadísticos de accidentes? (señálese todas las casillas que procedan).

☐ El Ayuntamiento o la Jefatura del Cuerpo

☐ El Centro Regional de Formación de Policías Locales

☐ La Jefatura Provincial de Tráfico / DGT

☐ Las Comunidades Autónomas

☐ Otros. Especificar:

023 ¿Han recibido en alguna ocasión cursos en materia de investigación de accidentes? (señálese todas las casillas que procedan).

☐ Sí, promovidos por la Jefatura del Cuerpo

☐ Sí, promovidos por el Centro Regional de Formación de Policías Locales

☐ Sí, promovidos por la Jefatura Provincial de Tráfico/ ATGC

☐ Sí, promovidos por otros

☐ No

024 ¿Algún agente del cuerpo policial ha participado en los últimos 3 años en algún curso específico sobre cómo elaborar los atestados por accidente de circulación y/o informes técnicos?

☐ No

☐ Sí, número de agentes

025 ¿Algún agente del cuerpo policial ha participado en los últimos 3 años en algún curso sobre investigación de accidentes?

☐ No

☐ Sí, número de agentes

026 ¿Algún agente del cuerpo policial ha participado en los últimos 3 años en algún curso sobre reconstrucción de accidentes?

☐ No

☐ Sí, número de agentes

■ Valore de 0 a 10 (desde en completo desacuerdo a completamente de acuerdo, pudiendo utilizar los valores intermedios) en que medida está de acuerdo con lo siguiente:

027 Sería necesario la realización de cursos de formación sobre accidentología en general para todos los efectivos que atienden accidentes:

012345678910

028 Sería necesario la realización de algún curso de formación sobre investigación de accidentes para algún grupo especializado:

012345678910

029 Sería necesario la realización de algún curso de formación sobre reconstrucción de accidentes para algún grupo especializado:

012345678910

030 Sería necesario la realización de algún curso de formación sobre la cumplimentación de los cuestionarios de accidentes para los efectivos que realizan esta labor:

012345678910

1.5. Procedimientos (registro, gestión, análisis,...)

■ La policía acude al lugar de ocurrencia cuando se produce un accidente:

	Siempre	Casi Siempre	A Veces	Casi nunca	Nunca
031 Con heridos graves y/o muertos:	☐	☐	☐	☐	☐
032 Con heridos leves:	☐	☐	☐	☐	☐
033 Con sólo daños materiales:	☐	☐	☐	☐	☐

034 Los documentos generados a partir de un accidente con heridos graves y/o muertos son (señálese todas las casillas que procedan):

- ☐ Atestado
- ☐ Parte Interno sin remisión al juzgado
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación con Víctimas de la DGT
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación Propio en papel
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación Propio informatizado
- ☐ No generamos ningún documento asociado al accidente de circulación

035 Los documentos generados a partir de un accidente con heridos leves son (señálese todas las casillas que procedan):

- ☐ Atestado
- ☐ Parte Interno sin remisión al juzgado
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación con Víctimas de la DGT
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación Propio en papel
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación Propio informatizado
- ☐ No generamos ningún documento asociado al accidente de circulación

036 Los documentos generados a partir de un accidente de circulación con sólo daños materiales son (señálese todas las casillas que procedan):

- ☐ Parte Interno sin remisión al juzgado
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación **con sólo daños materiales** de la DGT
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación Propio en papel
- ☐ Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación Propio informatizado
- ☐ No generamos ningún documento asociado al accidente de circulación

037 A la hora de recoger la información de un accidente, **en el lugar del mismo**, se utiliza (señálese todas las casillas que procedan):

- ☐ Un formulario propio en papel que se ha desarrollado para tal fin por parte de la policía
- ☐ Cada policía toma notas libremente que una vez en las dependencias policiales la formaliza en un documento
- ☐ Se introducen los datos directamente en un ordenador portátil dispuesto para tal fin
- ☐ Se introducen los datos directamente en una PDA dispuesta para tal fin
- ☐ Directamente el formulario del cuestionario estadístico de accidentes de la DGT

038 El Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación **con víctimas** de la DGT lo cumplimentan:

- ☐ No lo conocemos (pase a la pregunta '041')
- ☐ Lo conocemos, pero no lo rellenamos nunca (pase a la pregunta '041')
- ☐ Sí, lo conocemos y lo rellenamos. (Rellene la información que se pide en el siguiente cuadro)
- ☐ Sí, se cumplimenta automáticamente por un programa informático que extrae la información solicitada del resto de documentos propios del accidente. (Rellene la información que se pide en el siguiente cuadro)

		Casi Siempre/	Casi Siempre/	A Veces/	Casi nunca/	Nunca
Cuando hay algún muerto, se cumplimenta :	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cuando hay algún herido grave, se cumplimenta:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cuando solo hay heridos leves, se cumplimenta:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cuando son accidentes de daños materiales:	☐	☐	☐	☐	☐	☐

039 En caso de que SI rellenen el Cuestionario Estadístico de Accidente de Circulación con víctimas de la DGT:

- ☐ Lo rellenamos, pero por problemas de gestión de documentos algunos se quedan sin enviar
- ☐ Enviamos todos los cuestionarios que rellenamos

040 En caso de que SI rellenen el Cuestionario Estadístico de Accidente de Circulación con víctimas de la DGT:

- ☐ Nos sirve como soporte para alimentar una base de datos propia de Accidentes de Tráfico de nuestra ciudad
- ☐ Lo rellenamos con el objeto de enviarlo a la Jefatura de Tráfico, sin sernos de utilidad la información que en él cumplimentamos.

041 ¿Tienen diseñado algún protocolo o procedimiento de control de documentación de accidentes de tráfico?

- ☐ Sí, mediante un procedimiento establecido para controlar la falta de datos y recabarla con posterioridad
- ☐ Sí, los controla un mando superior
- ☐ No

042 ¿Existe un plan de calidad en su organización que contemple los procesos de investigación y documentación de accidentes?

- ☐ Sí, para todo el proceso, de forma periódica, con certificado
- ☐ Sí, para todo el proceso, de forma periódica, sin certificado
- ☐ Sí, sólo para el proceso de toma de datos, cuando se detectan problemas, con certificado
- ☐ Sí, sólo para el proceso de toma de datos, cuando se detectan problemas, sin certificado
- ☐ No

043 ¿Dispone de un Departamento de Proceso de Datos o Informática en el ámbito de los accidentes?

- ☐ Sí, pero centralizado para todo el Ayuntamiento
- ☐ Sí, especializado para la Policía Local
- ☐ No

1.6. Recursos (materiales, cuestionarios, programas,...)

044 A la hora de elaborar los informes técnicos y atestados, se utiliza:

- ☐ Un software propio que se ha desarrollado para tal fin por parte de la policía
- ☐ Cada policía o agente utiliza programas ofimáticos de uso general
- ☐ No se utiliza ningún programa general ni software

045 ¿Utilizan software especializado específico para llevar a cabo reconstrucciones de accidentes?

☐ No

☐ Sí

En caso afirmativo indicar cual:

(PC Crash, Reconstructor,...)

046 ¿Utilizan herramientas informáticas para la introducción y almacenamiento de los datos estadísticos de los accidentes?

- ☐ Sí, un programa específico facilitado por la administración autonómica, regional (u otras entidades no estatales)
- ☐ Sí, un programa comercial de carácter general en el que se integran otras gestiones que realiza la policía y/o el ayuntamiento
- ☐ Sí, un programa de desarrollo propio de carácter general en el que se integran otras gestiones que realiza la policía y/o el ayuntamiento
- ☐ Sí, un programa comercial específico para tal fin
- ☐ Sí, un programa de elaboración propia específico para tal fin
- ☐ Sólo herramientas ofimáticas tipo bases de datos (p.e. Access)
- ☐ Sólo herramientas ofimáticas tipo hojas de cálculo (p.e. Excel)
- ☐ No

047 ¿Utiliza herramientas informáticas para la explotación y análisis estadístico de los datos de accidentalidad? (señálese todas las casillas que procedan):

- ☐ Sí, un paquete estadístico (SPSS, EpiInfo...)
- ☐ Sí, un programa de elaboración propia
- ☐ Sólo herramientas ofimáticas tipo hojas de cálculo (p.e. Excel)
- ☐ Access
- ☐ No, sólo calculadora y métodos más tradicionales
- ☐ No tratamos estadísticamente los datos de accidentes de tráfico que ocurren en nuestra población

048 ¿Las herramientas informáticas utilizadas para la introducción o explotación de datos incorporan algún sistema de información geográfica (SIG) para ubicar o posicionar los accidentes sobre el plano de la ciudad?

- ☐ Utilizamos un SIG para posicionar los accidentes pero no se realiza ningún estudio posterior para determinar las zonas conflictivas, puntos negros...
- ☐ Utilizamos un SIG para posicionar los accidentes y determinar las zonas conflictivas, puntos negros...
- ☐ No utilizamos ningún SIG

2. Evaluación

■ Valore de 0 a 10 (desde en completo desacuerdo a completamente de acuerdo, pudiendo utilizar los valores intermedios) en que medida estaría de acuerdo con las siguientes afirmaciones a nivel local o municipal:

049 En general, la información recogida durante la actuación policial sobre los accidentes, solo sirve para identificar al culpable:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

050 La información recogida en el cuestionario estadístico de accidentes de la DGT tiene solo una función burocrática:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

051 Las estadísticas que se obtienen sobre los accidentes son útiles para orientar las acciones policiales en seguridad vial:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

052 La cumplimentación del actual cuestionario de accidentes de la DGT supone un trabajo extra en el que merece la pena invertir tiempo:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

053 La cumplimentación del cuestionario PROPIO de accidentes supone un trabajo extra en el que merece la pena invertir tiempo:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

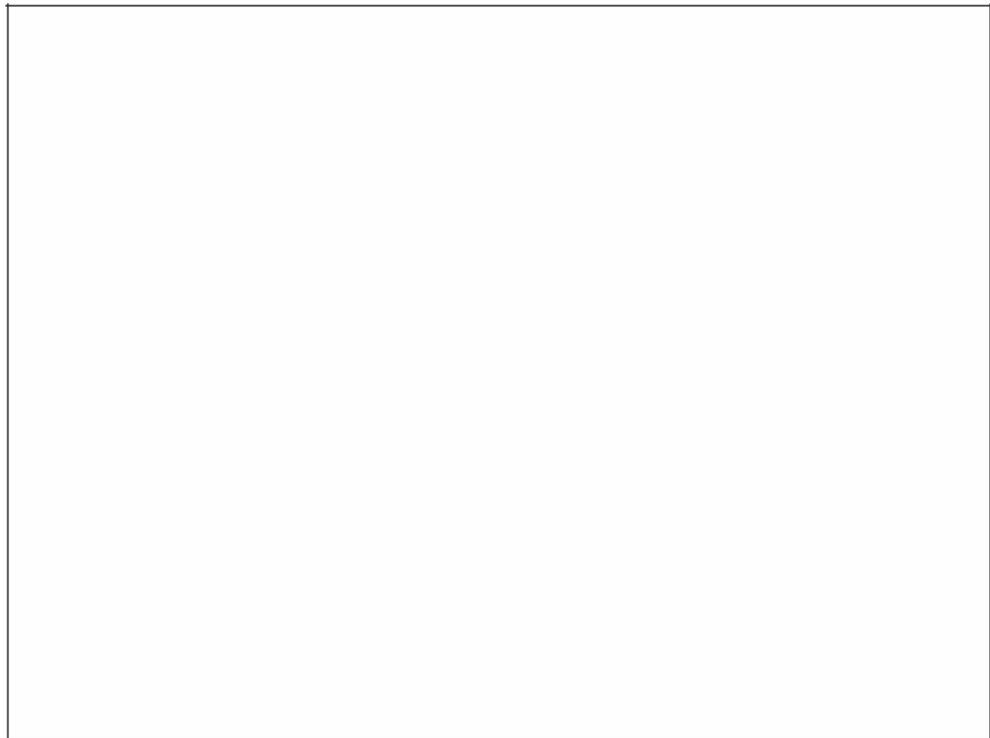
054 En general, aunque las estadísticas sean útiles, la policía no tiene acceso a ellas:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

055 ¿Considera que sería viable hacer un seguimiento a 30 días de los accidentes graves con el fin de saber con exactitud el número de muertos?

☐ Si

Describa cómo propondría hacerlo



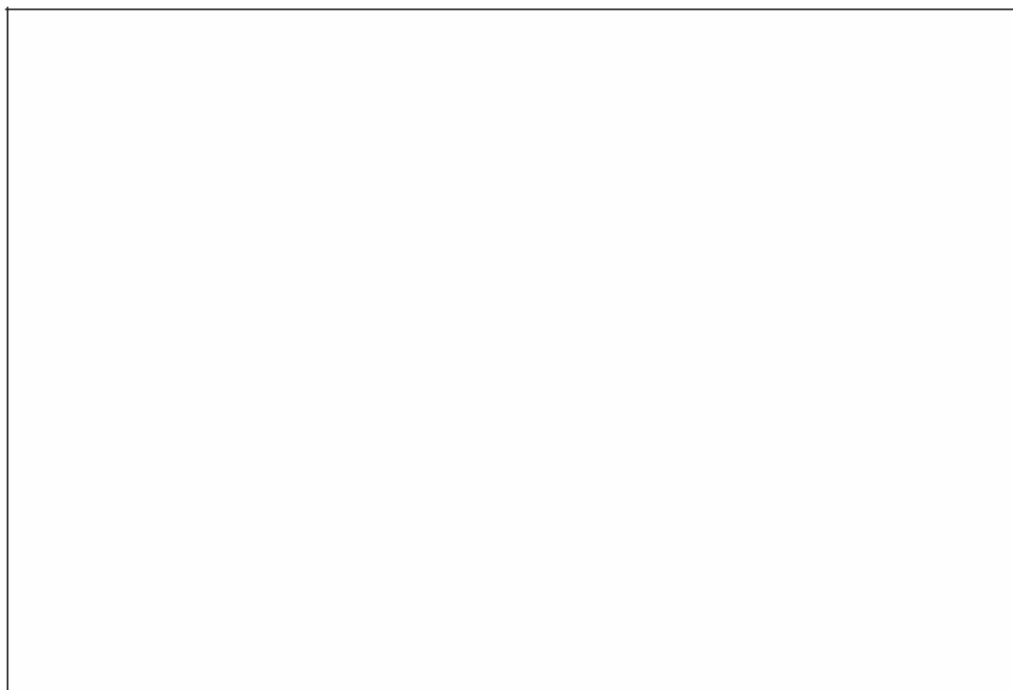
☐ No

Describe por qué no sería viable

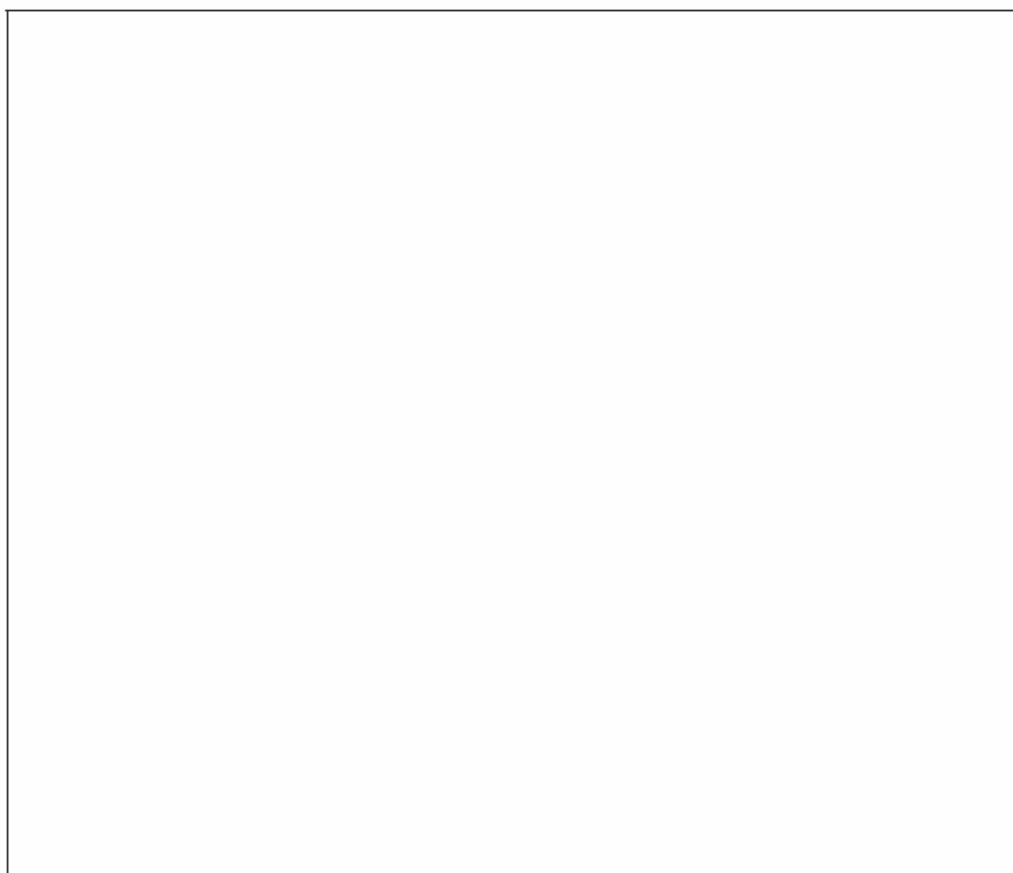


- 056** Describa los problemas fundamentales del actual sistema de registro de datos de accidentes (aspectos que no se hayan cuestionado previamente) que utiliza en su municipio.

- 057** Describa las ideas o aspectos nuevos que convendría incorporar para mejorar el actual sistema.



058 Describa los elementos del actual sistema en su localidad que considera destacable o de especial utilidad, tanto a nivel de gestión de datos como de explotación.



3. Denuncias y actuaciones de prevención de accidentes

059 ¿Cuántas denuncias de tráfico en total se realizan en su ciudad anualmente? (Indique el año al que hacen referencia los datos).

Nº total de denuncias en el año

060 Específicamente de las siguientes infracciones, ¿cuántas denuncias aproximadamente se realizan en su ciudad anualmente? (indique el año al que hacen referencia los datos).

		Año:
060	Denuncias por exceso de velocidad	
061	Denuncias por no utilización de casco	
062	Denuncias por no uso de cinturón de seguridad	
063	Denuncias por no respetar semáforo	
064	Denuncias por no respetar paso de peatones	
065	Denuncias por aparcamiento indebido encima de la acera	
066	Denuncias por aparcamiento indebido fuera de la acera	
067	Denuncias por alcoholemia	

068 ¿Realiza regularmente controles de velocidad en la red urbana?

☐ No

☐ Sí, nº de horas/año de uso del radar en el año

069 ¿Realiza regularmente controles de alcoholemia en la red urbana?

☐ No

☐ Sí, nº de horas/año de uso de control en el año

070 ¿Ha realizado algún seguimiento del uso del casco y cinturón de seguridad?

☐ No

☐ Sí

■ En el caso de responder 'sí' a la pregunta anterior, señale:

		Datos referentes al año:
071	% de uso del casco	
072	% de uso del cinturón de seguridad	

■ Valore de 0 ('nada') a 10 ('mucho'), en qué medida **influyen**, según su opinión, los siguientes aspectos en la ocurrencia de **accidentes de tráfico** en su municipio:

073 Falta de respeto por las normas de tráfico:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

074 Parque de vehículos anticuado:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

075 Insuficiencia de efectivos policiales:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

076 Falta de especialización y formación en los efectivos policiales:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

077 Necesidad de un mayor control policial:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

078 Estado deficiente de las vías:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

079 Carencia o insuficiencia de semáforos:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

080 Señalización deficiente, inadecuada o insuficiente:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

46

- 081** Orografía o climatología especialmente singular:
012345678910
- 082** Excesiva circulación de transporte pesado o de mercancías dentro del municipio:
012345678910
- 083** Excesivo tráfico en general para las características del municipio:
012345678910
- 084** Falta de formación y educación vial de los ciudadanos:
012345678910
- 085** Falta de acciones o campañas de concienciación sobre la seguridad vial:
012345678910
- 086** Insuficiente dureza en el contenido de las sanciones:
012345678910
- 087** Necesidad de una mayor frecuencia en la aplicación de medidas sancionadoras:
012345678910

4. Documentación

Con el fin de completar la información de la encuesta, resultaría de especial interés que nos adjuntara una copia de la documentación o formularios de que dispongan relacionados con los temas que se describen a continuación, o incluso de otros temas que considere puedan sernos útiles.

1. Modelos de cuestionario en papel de distinto tipo relacionados con los datos que se recogen en los accidentes (tanto los que se remiten a otras instancias como los internos).
2. Descripciones y/o manuales de programas informáticos utilizados (podría ser interesante también modelo de output o impresiones de pantalla, o incluso el diccionario de datos de la base de datos).
3. Modelos o ejemplos de tablas y gráficos estadísticos que se utilizan.
4. Modelos o ejemplos de informes sobre accidentalidad (inclusive de planes de seguridad vial).
5. Manuales de procedimiento y de formación en registro e investigación de accidentes.
6. Existencia de planes de remodelación, de calidad.

7. Existencia de procesos estandarizados formalizados (planes de calidad) de intervención en accidentes y su documentación (ISO, FQM y certificaciones relacionadas con la investigación y documentación de accidentes).
8. Otros.

5. Datos de contacto

Nombre y apellidos de la persona que cumplimenta la encuesta:

Cargo:

Teléfono de contacto:

e-mail:

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

2. Encuesta Europea Previa (Contactos)



† **SAU. Sistemas de Accidentalidad Urbana: Cuestionario Europeo de Recogida y Análisis de Datos de Accidentes de Tráfico Urbanos: Situación actual.**

La reducción del 50% en los muertos producidos por accidentes de tráfico para el 2010, planteada por la UE, supone la participación activa de todos los agentes responsables de la seguridad vial en Europa.

El 'Cuestionario europeo de recogida y análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos en Europa', se desarrolla en el marco del proyecto SAU: *Urban Accident Analysis Systems* (www.uv.es/sau), dentro del programa de fomento de I+D de la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea (Proyecto TREN-03-ST-S07.30828), elaborado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS).

El objetivo de este proyecto es el diseño, validación, discusión y difusión, en el ámbito europeo, de buenas prácticas para la recogida, gestión y análisis de datos de accidentes de tráfico en ámbitos urbanos. El resultado final previsto consiste, fundamentalmente, en disponer de una guía aplicable en el ámbito europeo de recomendaciones o 'buenas prácticas' para la implementación / mejora de los sistemas de registro, análisis y seguimiento de la accidentalidad por tráfico en ámbitos urbanos. Con la difusión de esta guía se pretende contribuir al desarrollo de herramientas de ámbito local que ayuden a dar respuestas y soluciones, desde un conocimiento más fiable y preciso, a la problemática de la accidentalidad urbana, lugar donde en la actualidad se concentran el mayor número de accidentes en los países de la UE y que constituye un objetivo prioritario en la política de Seguridad Vial de la UE.

La presente acción, tiene como objetivo general obtener una aproximación a la situación y práctica actual de los sistemas de registro y seguimiento de la accidentalidad a nivel urbano a través de la aplicación y estudio de una encuesta realizada a una muestra representativa de ciudades europeas. Esta encuesta constituirá el punto de partida para plantear y poder desarrollar y consensuar estrategias de mejora más adecuadas, que mejoren los actuales procedimientos de trabajo y optimicen los recursos disponibles para el registro de información sobre accidentalidad urbana.

La información recabada hace referencia a toda una serie de cuestiones especialmente diseñadas para el diagnóstico de la situación actual de los procedimientos policiales, sistemas y recursos, nivel de informatización, valoración de la calidad de la recogida de información y análisis de los datos de accidentes de tráfico, así como posibles demandas de información o carencias de los actuales sistemas de recogida de datos de los cuestionarios de accidentes de tráfico.

Por tanto, la encuesta SAU va dirigida a los cuerpos policiales que tienen competencias sobre los accidentes urbanos en los distintos países europeos.

Sin embargo, antes de enviar esta encuesta para su cumplimentación a las autoridades locales, se hace necesario:

1. que nos comuniquen si el procedimiento que hemos elegido para llevar a cabo la distribución de la encuesta a los agentes policiales encargados de la gestión de los accidentes de tráfico urbano, es el adecuado y en caso de no serlo, cual sería la alternativa.
2. conocer unas características básicas en cuanto a la gestión de los accidentes de tráfico urbanos en cada país, con el fin de evitar confusiones en los términos de tráfico utilizados y en los métodos de gestión.

Para llevar a cabo esta tarea, hemos preparado un pequeño cuestionario, cuya cumplimentación nos será de gran ayuda para tener un conocimiento inicial, siendo punto esencial para la determinación del diseño y contenidos de la encuesta SAU.

Así pues, le solicitamos su colaboración en la cumplimentación de la información que encontrará a partir de la siguiente página. Sería muy positivo poder disponer de esta información antes del próximo mes de octubre, por cuestión de plazos de realización del proyecto.

Muchas gracias por su colaboración.

INFORMACIÓN BÁSICA PARA LA ELABORACIÓN DE LA ENCUESTA SAU EN SU PAÍS

DEFINICIONES a tener en cuenta para la cumplimentación de la encuesta:

ACCIDENTE DE TRÁFICO URBANO: A efectos de la encuesta, se considera un accidente de tráfico urbano aquel que está localizado dentro del casco urbano de una ciudad, el cual incluye fundamentalmente calles, urbanizaciones y vías residenciales. No incluye vías interurbanas.

CIUDAD: A efectos de la encuesta se considera una ciudad a: una población grande de más de 5000 habitantes, los cuales se concentran generalmente en edificaciones colectivas y en altura, y se dedican fundamentalmente a actividades de los sectores secundario y terciario (industria, comercio y servicios), es decir, se dedican principalmente a actividades no agrícolas. Se considerará como ciudad el casco urbano, quedando fuera de esta definición las vías interurbanas entre poblaciones o municipios.

POLICÍA: A efectos de cumplimentación de la encuesta, cuando se utilice el término "Policía" éste hará referencia al cuerpo o cuerpos de fuerza y seguridad, pública o privada, con competencia en la atención de los accidentes de tráfico, recogida de información e investigación de los mismos, cuyo ámbito de actuación incluye el casco urbano de una ciudad.

- 01** Indique por favor el nombre de la policía, agentes, otras entidades no sanitarias, etc. que tienen competencia sobre la atención y recogida de datos de accidentes de tráfico urbanos (ocurridos dentro del casco urbano de una ciudad):

Si desea realizar alguna aclaración respecto a este punto, por favor indíquelo a continuación:

--

02 En una misma ciudad ¿pueden actuar distintas “policías” que compartan la competencia de los accidentes de tráfico?

- ☐ Sí, a menudo
- ☐ Sí, en alguna ocasión aunque no es lo habitual
- ☐ No

En el caso de que sí, ¿en qué condiciones? ¿Cómo se diferencia su actuación?

03 La misma “policía” que se encarga de gestionar los accidentes de tráfico en ciudad ¿tiene competencia sobre accidentes en carretera?

- ☐ Sí ☐ No ☐ A veces ☐ A menudo

Si desea realizar alguna aclaración respecto a este punto, por favor indíquelo a continuación:

04 ¿Cada ciudad tiene su propia “policía” encargada de atender los accidentes de tráfico urbanos?

- ☐ Sí, la policía es propia de cada ciudad
- ☐ La policía atiende los accidentes urbanos de un conjunto de ciudades
- ☐ Sí, la policía es propia de cada ciudad, excepto en las ciudades más pequeñas. Señale a partir de cuántos habitantes suele existir policía propia en una ciudad:

- ☐ No, es la Policía de la Región la que se encarga de atender los accidentes de tráfico urbanos
- ☐ No, es otra Policía. Por favor indique cual:

Si desea realizar alguna aclaración respecto a este punto, por favor indíquelo a continuación:

- 05** ¿Utilizar el término "policía" para hacer referencia a los agentes de la Ley con competencia en accidentes de tráfico, es correcto en su país o deberíamos utilizar otro término?

☐ Sí, es correcto

☐ No, indique el término

- 06** ¿Qué personas/organismos/departamentos toman las decisiones en materia de política urbana de tráfico, en las ciudades?

07 En cuanto a la gestión de los accidentes de tráfico en la ciudad, ¿La Policía depende del Ayuntamiento?

☐ Sí

☐ No

En caso de no depender del Ayuntamiento, por favor, indique de quién depende y cómo se organiza con el Ayuntamiento en cuanto a la gestión y política del tráfico, así como a través de qué mecanismos se comunica con el Ayuntamiento.

08 ¿La Policía comparte la competencia de accidentes de tráfico con otras labores derivadas de las competencias municipales?

☐ No

☐ Sí

- 09** La Encuesta SAU va dirigida a las “policías” que tienen competencia sobre los accidentes de tráfico urbanos en cada país. Dicha encuesta debería preferentemente ser cumplimentada por el responsable de la gestión de datos de accidentes de tráfico urbanos, que conozca en detalle los procesos que se llevan a cabo.

En este caso, el procedimiento pensado para que la encuesta SAU llegue a la persona indicada, es el envío de la encuesta a una muestra de Ayuntamientos de su país, para que desde el Ayuntamiento de la ciudad la entregue a la Policía con competencias sobre los accidentes de Tráfico dentro de dicha ciudad. ¿Piensa que esta alternativa es la correcta según las características de su país o debería tomarse una opción distinta?

- ☐ Sí, es correcta
- ☐ No, es probable que el ayuntamiento no facilite la encuesta a la

Por favor indique a continuación cómo lo haría:

- 10** ¿Dónde podríamos encontrar las direcciones postales de los contactos/ayuntamientos de su país a los que enviar la encuesta SAU para que la cumplimenten?

- 11** ¿Podríamos tener acceso a emails de “policía” con competencia en accidentes de tráfico urbanos, o emails de Ayuntamientos con el objetivo de distribuir más ampliamente la encuesta?

- 12** En España, La “Policía” genera hasta cinco documentos cuando se gestiona un accidente de tráfico con víctimas. ¿Podría indicarnos los documentos que genera la “Policía” en su país cuando se gestiona un accidente de tráfico con víctimas (con heridos leves, graves o mortales), así como el objetivo de cada documento y a quién va destinado?

DOCUMENTO-1

OBJETIVO

DESTINO

DOCUMENTO-2

OBJETIVO

DESTINO

DOCUMENTO-3

OBJETIVO

DESTINO

DOCUMENTO-4

OBJETIVO

DESTINO

DOCUMENTO-5

OBJETIVO

DESTINO

DOCUMENTO-6

OBJETIVO

DESTINO

OTROS DOCUMENTOS

OBJETIVO

DESTINO

13 ¿Existen diferencias entre los documentos que genera un accidente en carretera y un accidente producido en ciudad?

☐ No

☐ Sí

En caso afirmativo, haga una breve descripción:

14 En caso de utilizar un "cuestionario para las estadísticas de accidentes nacional", por favor, indique cómo se denomina y qué nombre deberíamos utilizar en la encuesta SAU para que los agentes lo reconozcan.

15 ¿Existen distintos "cuestionarios para las estadísticas de accidentes nacionales" dependiendo de si el accidente ocurre en carretera o en ciudad?

☐ No

☐ Sí

En caso afirmativo, haga una breve descripción:

16 ¿Para qué accidentes se cumplimenta este “cuestionario para las estadísticas de accidentes nacionales”?

- ☐ Accidentes mortales (con alguna víctima mortal)
- ☐ Accidentes graves (con al menos una víctima grave)
- ☐ Accidentes leves (con al menos una víctima leve)
- ☐ Accidentes con sólo daños materiales
- ☐ Accidentes especiales. Indique sus características:

17 ¿Existen distintos “cuestionarios para las estadísticas de accidentes nacionales” dependiendo de si el accidente es mortal, grave o leve?

☐ No

☐ Sí

En caso afirmativo, haga una breve descripción:

18 Indique el organismo al que se envía la información relativa a los accidentes de tráfico urbanos para el estudio estadístico de los accidentes de tráfico a nivel nacional:

19 ¿Cuál es el método principalmente utilizado para la cumplimentación y el envío de la información estadística de los accidentes urbanos con víctimas?

- ☐ Cumplimentación en papel y envío en papel de un "cuestionario para las estadísticas nacionales"
- ☐ A partir de los datos de un formulario propio o de una base de datos informática, se cumplimenta en papel un "cuestionario para las estadísticas nacionales" y se envía
- ☐ El programa informático utilizado por la Policía, de forma automática cumplimenta los datos de un "cuestionario para las estadísticas nacionales" que posteriormente se envía electrónicamente
- ☐ Existe un programa informático nacional/regional en el cual se introducen los datos estadísticos y se envían para la realización de las estadísticas nacionales de accidentes de tráfico
- ☐ Otro, indicar:

Si desea realizar alguna aclaración respecto a este punto, por favor indíquelo a continuación:

20 ¿En su país se ha realizado o se utiliza algún programa informático específico de gestión/análisis de datos de accidentes de tráfico desde el gobierno o algún organismo central?

☐ No

☐ Sí

En caso afirmativo, haga una breve descripción:

21 ¿Su país ha participado en algún Proyecto Europeo relacionado con la accidentalidad en ciudades?

☐ No

☐ Sí

En caso afirmativo, haga una breve descripción:

22 ¿En su país se han desarrollado acciones para la mejora de la calidad, fiabilidad o procedimientos de gestión de los datos de accidentes de tráfico urbanos?

☐ No ☐ Sí

Si responde afirmativamente, por favor, haga una breve descripción:

23 ¿Qué considera negativo o que podría mejorarse en relación con el almacenamiento, el manejo y el análisis de los datos de los accidentes de tráfico urbanos en su país?

24 Una de las cosas más importantes que nos interesa conocer son las buenas prácticas que deberían o podrían considerarse para el manejo, almacenamiento y análisis de los datos de la accidentalidad urbana. Partiendo de lo realizado en su país y lo que conoce en esta línea, ¿Podría citar algunas buenas prácticas?

En este apartado puede extenderse todo lo que considere.

Sugerencias a tener en cuenta para la encuesta SAU:

Documentación

Con el fin de completar la información de la encuesta, resultaría de especial interés que nos adjuntara una copia de los modelos de cuestionarios en papel que se utilizan para recoger la información de los accidentes, especialmente aquella documentación que se utiliza para el tratamiento estadístico. Por otro lado, si es posible sería importante disponer también de información acerca de los programas informáticos utilizados.

De igual modo si considera relevante incluir otro tipo de documentación, incluya la que usted piense que pueda ser de interés.

Datos de contacto

Nombre y apellidos de la persona que cumplimenta la encuesta:

Cargo:

Teléfono de contacto:

e-mail:

Resolución de dudas y envío del cuestionario:

Una vez cumplimentado el cuestionario, este debe enviarse al correo electrónico: jean.pace@uv.es

Si tiene alguna duda sobre el cuestionario por favor no dude en enviarnos un correo electrónico a la dirección anterior o llamar al siguiente número de teléfono: +34 963393880, Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) y preguntar por: Jean-François Pace.

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

3. Segunda Encuesta Europea (SAU)



SAU. Sistemas de Accidentalidad Urbana: Cuestionario Europeo de Recogida y Análisis de Datos de Accidentes de Tráfico Urbano: Situación Actual.

La reducción del 50% de los fallecidos por accidente de tráfico para el 2010, planteada por la Unión Europea, supone la participación activa de todos los agentes responsables de la seguridad vial en Europa.

El Cuestionario europeo de recogida y análisis de datos de accidentes de tráfico urbanos en Europa se desarrolla en el marco del proyecto SAU: Urban Analysis Systems (www.uv.es/sau), dentro del programa de fomento I+D de la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea (Proyecto TREN-03-ST-S07.30828), elaborado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València (INTRAS).

El objetivo de este proyecto es el diseño, validación, discusión y difusión, en el ámbito europeo, de buenas prácticas para la recogida, gestión y análisis de datos de accidentes de tráfico en ámbitos urbanos. El resultado final previsto consiste, fundamentalmente, en disponer de una guía aplicable en el ámbito europeo de recomendaciones o "buenas prácticas" para la implementación/mejora de los sistemas de registro, análisis y seguimiento de la accidentalidad por tráfico en ámbitos urbanos.

El objetivo general de la presente acción consiste en obtener una aproximación a la situación y práctica actual de los sistemas de registro y seguimiento de la accidentalidad a nivel urbano a través de la aplicación y estudio de una encuesta realizada a una muestra representativa de ciudades europeas. Esta encuesta constituirá el punto de partida para plantear y poder desarrollar estrategias de mejora de los actuales sistemas de registro.

La información solicitada hace referencia a toda una serie de cuestiones especialmente diseñadas para el diagnóstico de la situación actual de los procedimientos policiales: sistemas y recursos, nivel de informatización, valoración de la calidad de la información y análisis de los datos de accidentes de tráfico, así como de las posibles demandas de información o carencias de los actuales sistemas de recogida de datos de los accidentes de tráfico.

Por tanto, la encuesta SAU va dirigida a los cuerpos policiales que tienen competencia sobre los accidentes urbanos en los distintos países europeos. La participación en el estudio, mediante la cumplimentación del cuestionario, es voluntaria.

Si desea participar en el proyecto, le rogamos que rellene con la mayor sinceridad y fidelidad posible el cuestionario adjunto.

- Debe cumplimentar y remitir la encuesta antes del 20 de abril de 2007.

Para agradecer su colaboración:

- Los resultados del estudio se le enviarán en formato electrónico y en papel.
- Su institución figurará como participante/colaborador del proyecto europeo SAU.
- Si desea que se incorpore un link desde la web del proyecto a la web de su institución, indíquelo.

En el caso de que no le sea posible participar, le agradeceríamos que nos lo comunicara con la mayor brevedad posible para que podamos contactar con otro posible participante de su país. Además le incluiremos en una lista para que se le envíen los resultados del estudio.

Si tiene dudas acerca del estudio de investigación, puede contactar con nosotros en el teléfono 0034 963393880 o en el correo electrónico jean.pace@uv.es

Muchas gracias por su colaboración

❖ ***Normas de cumplimentación***

- ❖ Las cuestiones con distintas alternativas se responderán marcando con una cruz la alternativa correcta. En aquellas cuestiones en las que pueda señalarse más de una alternativa, quedará especificado en el enunciado de la cuestión.
- ❖ En la medida de lo posible no debe dejarse ninguna cuestión sin contestar. Si en una pregunta, ninguna de las alternativas de respuesta se ajusta a la situación de su municipio, anote cuál es la situación y por qué ninguna de las alternativas es correcta.
- ❖ La encuesta debería de cumplimentarse en la medida de lo posible con letra clara.

❖ ***Consejos y ayuda para la cumplimentación***

Para cumplimentar esta encuesta conviene tener en cuenta lo siguiente:

1. Aunque la encuesta no es anónima, se ruega se cumpla con la mayor sinceridad y fidelidad posible, puesto que de sus resultados depende que podamos conocer con precisión el estado del tema para plantear propuestas de mejora que ayuden a resolver los problemas reales.
2. Para resolver dudas respecto a la cumplimentación de la encuesta se puede consultar a Jean-François Pace (teléfono: 0034 963 393 880 o email: jean.pace@uv.es).

❖ ***¿Dónde se envía la encuesta una vez cumplimentada?***

Una vez cumplimentada la encuesta, debe enviarse junto a la documentación que se adjunte, por correo electrónico (jean.pace@uv.es) o por correo postal a la siguiente dirección:

**Instituto de Tráfico y Seguridad Vial
Universidad de Valencia
C/ Hugo de Moncada N° 4
46010 Valencia**

1. Características descriptivas

001 Nombre completo del municipio:

002 Tamaño del municipio

- ☐ Menor de 5000 habitantes
- ☐ Entre 5000-10.000 habitantes
- ☐ Entre 10.000-50.000 habitantes
- ☐ Entre 50.000-100.000 habitantes
- ☐ Más de 100.000 habitantes

003 Número de agentes/unidades de policía

2. Accidentalidad

004 ¿Su ciudad dispone de unidades especializadas en tráfico? (es decir, que atiende exclusivamente cuestiones relativas al tráfico y a la seguridad vial: gestión de la circulación, accidentes de tráfico, etc.)

- ☐ Si
- ☐ No

■ Se define el accidente de tráfico a "aquel accidente en el que al menos hay un vehículo implicado en movimiento en una vía pública o en una vía privada en la que el público tiene derecho al acceso y en el que, al menos, una persona muere o resulta herida".

005 ¿Esta definición es la que se utiliza en su ciudad?

- ☐ Si
- ☐ No, existen algunas diferencias. (Por ejemplo: Incluimos vehículos que no van a motor, como las bicicletas, no se consideran los incidentes con un solo vehículo implicado, etc.)

006 ¿Se registra algún otro tipo de suceso como accidente de tráfico?

☐ *Si*

☐ *No ¿Cuál?*

007 Aproximadamente, ¿cuántos accidentes de la siguiente gravedad han tenido lugar en su municipio en el último año? (Indique el año al que hacen referencia los datos).

		Año	¿Se registran estos datos?
007	Accidentes con víctimas		Si/No
008	Accidentes con sólo daños materiales		Si/No

009 ¿Quién recoge los datos de accidentes de tráfico en su ciudad?

☐ *La policía local (pertenece a su ciudad)*

☐ *La policía de región*

☐ *La policía nacional o federal*

☐ *Otra. ¿Quién?*

--

010 ¿La policía que recoge los accidentes de tráfico urbano tiene competencia sobre las vías interurbanas que pertenecen a su ciudad?

☐ *Si*

☐ *No*

011 A nivel europeo, se considera víctima de accidente de tráfico a toda persona que muere o resulta herida en un accidente de tráfico. El fallecido por accidente de tráfico es toda aquella persona que muere en el accidente o en los 30 días siguientes a consecuencia del mismo.

011 En su ciudad ¿a qué heridos se les considera graves?

012 Se realiza algún seguimiento de las víctimas graves de accidentes

- ☐ No
☐ Si, a 24 horas
☐ Si, a 30 días
☐ Otro tipo

¿Cómo se realiza?

013 Aproximadamente, ¿cuántas víctimas se han producido en su ciudad en el último año? (Indique el año al que hacen referencia los datos).

		Año
013	Número de víctimas	
014	Número de fallecidos	

3. Formación específica de la policía

015 ¿La policía encargada del registro de los datos de accidentes ha recibido formación específica para realizar su trabajo?

- ☐ No
☐ Si ¿De qué tipo?

Cumplimentación de cuestionarios de registro de accidentes de tráfico

Investigación de accidentes

Reconstrucción de accidentes

Otros:

4. Cumplimentación de cuestionarios de accidentes

016 ¿Existe un cuestionario de cumplimentación obligatoria a nivel nacional?

- ☐ *Se desconoce*
☐ *No*
☐ *Si*

017 ¿Cuándo se cumplimenta?

		Casi		Casi	
		Siempre/	Siempre/	A Veces/	nunca/ Nunca
017 Cuando hay algún muerto, se cumplimenta	☐	☐	☐	☐	☐
018 Cuando hay algún herido grave, se cumplimenta:	☐	☐	☐	☐	☐
019 Cuando solo hay heridos leves, se cumplimenta:	☐	☐	☐	☐	☐

020 ¿Existe un cuestionario de accidentes de tráfico local diferente del estatal?

- ☐ *Se desconoce*
☐ *No*
☐ *Si*

021 ¿Cuándo se cumplimenta, si es que existe, el cuestionario local de accidentes?

		Casi		Casi	
		Siempre/	Siempre/	A Veces/	nunca/ Nunca
021 Cuando hay algún muerto, se cumplimenta	☐	☐	☐	☐	☐
022 Cuando hay algún herido grave, se cumplimenta:	☐	☐	☐	☐	☐
023 Cuando solo hay heridos leves, se cumplimenta:	☐	☐	☐	☐	☐

024 ¿Existe algún otro cuestionario para el registro de accidentes con alguna característica específica?

- ☐ *Se desconoce*
- ☐ *No*
- ☐ *Si, para accidentes de tráfico con daños materiales*
- ☐ *Si, para los accidentes causados por el alcohol*
- ☐ *Si, para accidentes mortales*
- ☐ *Si, otros*

(Por favor, adjuntar un ejemplar de cada uno)

025 A la hora de recoger la información de un accidente, **en el lugar del mismo**, se utiliza (señálese todas las casillas que procedan):

- ☐ *Un formulario propio en papel que se ha desarrollado para tal fin por parte de la policía*
- ☐ *Cada policía toma notas libremente que una vez en las dependencias policiales la formaliza en un documento*
- ☐ *Se introducen los datos directamente en un ordenador portátil dispuesto para tal fin*
- ☐ *Se introducen los datos directamente en una PDA dispuesta para tal fin*
- ☐ *Directamente el formulario del cuestionario estadístico de accidentes nacional (si es que existe)*

026 La información recogida de los datos de accidentes de tráfico, ¿se introduce en alguna base de datos informática?

- ☐ *No, se archiva en papel*
- ☐ *Si, en la base de datos nacional/estatal*
- ☐ *Si, en la base de datos regional/departamental*

027 ¿Quién introduce esta información?

- ☐ *El propio policía*
- ☐ *Personal administrativo/ no policial*
- ☐ *Otro:*

028 A nivel municipal, ¿la información procedente de los accidentes de tráfico recibe algún tipo de tratamiento estadístico (elaboración de tablas resumen, gráficas, etc.)?

- ☐ *No*
- ☐ *No, sólo se realizan recuentos*
- ☐ *Si, se elaboran informes técnicos o anuarios.*

029 ¿Existe algún procedimiento para controlar la calidad y fiabilidad de los datos de accidentes?

☐ No

☐ Si. Indique cuáles son estos procedimientos

5. Evaluación

■ Valore de 0 a 10 (desde en completo desacuerdo a completamente de acuerdo, pudiendo utilizar los valores intermedios) en qué medida estaría de acuerdo con las siguientes afirmaciones a nivel local o municipal:

030 En general, la información recogida durante la actuación policial sobre los accidentes, solo sirve para identificar al culpable:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

031 La información recogida en el cuestionario estadístico de accidentes oficial tiene sólo una función burocrática:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

032 Las estadísticas que se obtienen sobre los accidentes son útiles para orientar las acciones policiales en seguridad vial:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

033 La cumplimentación del actual cuestionario de accidentes oficial supone un trabajo extra en el que merece la pena invertir tiempo:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

034 La cumplimentación del cuestionario PROPIO/municipal/local (en el caso de existir) de accidentes supone un trabajo extra en el que merece la pena invertir tiempo:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

035 En general, aunque las estadísticas sean útiles, la policía no tiene acceso a ellas:

0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

○ Si

[illegible]

☐ No

[illegible]

[illegible][illegible]

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

6. Documentación

Con el fin de completar la información de la encuesta, resultaría de especial interés que nos adjuntara una copia de la documentación o formularios de que dispongan relacionados con los temas que se describen a continuación, o incluso de otros temas que considere puedan sernos útiles.

1. Modelos de cuestionario en papel de distinto tipo relacionados con los datos que se recogen en los accidentes (tanto los que se remiten a otras instancias como los internos).
2. Descripciones y/o manuales de programas informáticos utilizados (podría ser interesante también modelo de output o impresiones de pantalla, o incluso el diccionario de datos de la base de datos).
3. Modelos o ejemplos de tablas y gráficos estadísticos que se utilizan.
4. Modelos o ejemplos de informes sobre accidentalidad (inclusive de planes de seguridad vial).
5. Manuales de procedimiento y de formación en registro e investigación de accidentes.
6. Existencia de planes de remodelación, de calidad.
7. Existencia de procesos estandarizados formalizados (planes de calidad) de intervención en accidentes y su documentación (ISO, FQM y certificaciones relacionadas con la investigación y documentación de accidentes).
8. Otros.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Anexo 2: Tabla de municipios encuestados

1. Contactos

En este apartado queremos agradecer la colaboración prestada por las personas que desinteresadamente han contestado a la primera encuesta europea, y que se detallan a continuación:

Persona de contacto	Institución
Srta. Wendy De Weser	Policía Federal (Belgium)
Sr. Röhrig	Policía de Berlín (Germany)
Sr. Sirje Lilleorg	Estonian Road Administration (Estonia)
Sr. Fergal Trace	Nacional Roads Authority (Ireland)
Sr. Jos Sinner	Policía (The Netherlands)
Sra. Eva Csapó	Hungarian Central Statistical Office (Hungary)
Sr. Peter Holló	Institute for Transport Sciences (Hungary)
Sra. Alicja Fonzychowska	Road and Safety Association (Poland)
Sr. Lekander	Vagverket (Sweden)
Sra. Eng	Instituto SIKa (Sweden)
Sr. Zichella	Policía (Italy)
Sr. Mikulik Jan Tecl	CDV (Czech Republic)
Sr. Petru Branzas	Universidad de Cluj-Napoca (Romania)
Sra. Mylonas Sr. Stelios Efstathiadis	Road Safety Institute (Greece)
Sr. Petros Evgenikos	Nacional Technical University of Athens (Greece)

2. Muestra de la Segunda Encuesta Europea

Policía	Ciudad-Región	País
Bundespolizei Wien	1010 Wien	Austria
Motorisierte Verkehrsgruppe	2700 Wiener Neustadt	Austria
Gerhard KARL - Stadtplanung Linz	4041 Linz	Austria
Bundespolizei Wels	4600 Wels	Austria
Police	5020 Salzburg	Austria
Stadtmagistrat Innsbruck (Verkehrsrechts)	6010 Innsbruck	Austria
Stadtpolizei	6900 Bregenz	Austria
Stadtpolizei	8010 Graz	Austria
Judenburg-Bezirkspolizeikommando	8750 Judenburg	Austria
Judenburg-Bezirkspolizeikommando	8750 Judenburg	Austria
Alexander Sadila	9020 Klagenfurt	Austria
Bundespolizei Villach Verkehrsamt	9500 Villach	Austria
Bezirkspolizeikommando	9900 Lienz	Austria
Bezirkspolizeikommando	9900 Lienz	Austria
Police	Judenburg	Austria
Police	Lienz	Austria
Police	5500 DINANT	Belgium
Police	1030 Bruxelles	Belgium
Police	1040 Bruxelles	Belgium
Police	1050 Bruxelles	Belgium
Commissariat Central De Saint-Gilles	1060 Bruxelles	Belgium
Commissariat Central d'Anderlecht	1070 Bruxelles	Belgium
Police	1070 Bruxelles	Belgium
Police (Division Principale)	1080 Bruxelles	Belgium
Police (Division De Koekelberg)	1081 Bruxelles	Belgium
Police	1082 Bruxelles	Belgium
Police	1083 Bruxelles	Belgium
Police (Division De Jette)	1090 Bruxelles	Belgium
Police	1150 Bruxelles	Belgium
Police	1180 Bruxelles	Belgium
Commissariat Central De Forest	1190 Bruxelles	Belgium
Police	1200 Bruxelles	Belgium
Police	1210 Bruxelles	Belgium
Verkeerspolitie	2000 Antwerpen	Belgium
Police Locale	2220 HEIST-OP-DEN-BERG	Belgium
Local Police	3200 Aarschot	Belgium
Police Locale	3200 Aarschot	Belgium
Police Locale	3500 HASSELT	Belgium
Local Police	3580 Beringen	Belgium
Police Locale	3580 Beringen	Belgium
Police Locale	3600 GENK	Belgium
Police Locale	3680 MAASEIK	Belgium
Police Locale	3740 Bilzen	Belgium
COMMISSAIRE CHRISTIAN BEAUPERE	4020 LIEGE	Belgium
Police Locale	4300 WAREMME	Belgium
Police Locale	4800 VERVIERS	Belgium
COMMISSAIRE FRANCINE BIOT	6000 CHARLEROI	Belgium
Police Locale	6220 FLEURUS	Belgium
Local Police	6600 Bastogne	Belgium
Police Locale	6600 Bastogne	Belgium

Police Locale	6900 MARCHE-EN-FAMENNE	Belgium
COMMISSAIRE MARC GARIN	7000 MONS	Belgium
Police Locale	7700 MOUSCRON	Belgium
Verkeersdienst	8000 Brugge	Belgium
Police Locale	8600 DIKSMUIDE	Belgium
Police Locale	8630 VEURNE	Belgium
Police Locale	8900 IEPER	Belgium
Commissaris Dominique Van Den Eeckhaut	9000 Gent	Belgium
Police Locale	9300 AALST	Belgium
Police Locale	Aalst	Belgium
Police Locale	Bilzen	Belgium
Police Locale	Diksmuide	Belgium
Police Locale	Genk	Belgium
Police Locale	Hasselt	Belgium
Police Locale	Heist-Op-Den-Berg	Belgium
Police Locale	Ieper	Belgium
Police Locale	Maaseik	Belgium
Police Locale	Verviers	Belgium
Police Locale	Veurne	Belgium
Rousse PD	7000 Rousse	Bulgaria
Bourgas PD	Bourgas	Bulgaria
Balchik PD	Dobrich	Bulgaria
Municipality Haskovo	Haskovo 6300	Bulgaria
Office Of The Governor Of Kyustendil	Kyustendil 2500	Bulgaria
Sofia Municipal Directorate Of The Interior	Sofia	Bulgaria
Varna PD	Varna	Bulgaria
Traffic Department	1478 Nicosia	Cyprus
Nicosia's Town Hall	1500 Nicosia	Cyprus
Mayor's Office	3036 Limassol	Cyprus
Larnaca Municipality	6300 Larnaca	Cyprus
Mestská Policie Plzen	304 29 Plzen	Czech Republic
Mestská Policie	460 01 Liberec 4	Czech Republic
Reditelství Městské Policie Ostrava	702 00 Ostrava	Czech Republic
Mestská Policie (Reditelství)	Brno	Czech Republic
Mestská Policie	Hradec Králové	Czech Republic
Martin NOVOTN°	Olomouc	Czech Republic
Policejní Prezidium CR	Praha 7	Czech Republic
Politivagten Local Police	1570 København V	Denmark
Station City	1700 København V	Denmark
Østerbro Local Police	2100 København Ø	Denmark
Nørrebro Local Police	2200 København N	Denmark
Station Amager	2300 København S	Denmark
Station Bellahøj	2700 Brønshøj	Denmark
Deputy Mayor Erik Simonsen	5000 Odense C	Denmark
Kolding Kommune	6000 Kolding	Denmark
Esbjerg Police	6700 Esbjerg	Denmark
Århus Politistation	8000 Århus	Denmark
Randers Politistation	8900 Randers	Denmark
Aalborg Police Station	9100 Aalborg	Denmark
Danish National Police	DK-1780 Copenhagen V	Denmark
Tallinna Linnavalitsus	15199 Tallinn	Estonia
Tallinna Linnavalitsus	15199 Tallinn	Estonia
Narva Linnavalitsus	20308 Narva	Estonia

Kohtla-Järve Linnavalitsus	30395 Kohtla-Järve	Estonia
Tartu Linnavalitsus	50089 Tartu	Estonia
Pärnu Linnavalitsus	80098 Pärnu	Estonia
Helsingin Kihlakunnan Poliisilaitos	00130 HELSINKI	Finland
Lahden Kihlakunnan Poliisilaitos	15101 LAHTI	Finland
Turun Kihlakunnan Poliisilaitos	20101 TURKU	Finland
Tampere Kihlakunnan Poliisilaitos	33500 Tampere	Finland
Oulun Kihlakunnan Poliisilaitos	90100 OULU	Finland
Imatra Kihlakunnan Poliisilaitos	Imatra	Finland
Kuopio Kihlakunnan Poliisilaitos	Kuopio	Finland
Nokia Kihlakunnan Poliisilaitos	Nokia	Finland
Pori Kihlakunnan Poliisilaitos	Pori	Finland
Police Municipale	06000 Nice	France
M. Jean-Claude Gaudin	13233 Marseille Cedex	France
Commissariat Central	31200 Toulouse	France
Michel Petit	33000 Bordeaux	France
Centre Opérationnel De La Police Municipale	59033 Lille	France
M. Bertrand Delanoë	75004 Paris	France
Police Municipale (Henri Pardini)	84000 Avignon	France
Police Municipale	Montelimar	France
Gérard Collonb		France
Polizeidirektion Dresden	01067 Dresden	Germany
Polizeidirektion Leipzig	04107 Leipzig – Zentrum	Germany
Der Polizeipräsident	12101 Berlin	Germany
Polizei Hamburg - Verkehrsdirektion	22761 Hamburg	Germany
Polizei Bremen - Bereitschaftspolizei/Sondereinsatz	28201 Bremen	Germany
Polizeidirektion Hannover	30453 Hannover	Germany
Polizeipräsidium Düsseldorf	40219 Düsseldorf	Germany
Polizeipräsidium Dortmund	44139 Dortmund	Germany
Polizeipräsidium Essen	45131 Essen	Germany
Polizeipräsidium Duisburg	47053 Duisburg	Germany
Polizeipräsidium Frankfurt Am Main	60322 Frankfurt Am Main	Germany
Polizeipräsidium Stuttgart	70191 Stuttgart	Germany
Polizeipräsidium München	80333 München	Germany
Polizeipräsidium Berlin	Berlin	Germany
MAGNISSIAS POLICE DIRECTORATE	38221 Volos	Greece
Larissa Police Headquarters	41110 Larissa	Greece
THESSALONIKI General Police Directorate	54626 - Thessaloniki	Greece
HERAKLION POLICE DIRECTORATE	70014 - Hersonisso	Greece
Hellenic Police Guards Union Of Attica	P.C 11527 - Athens	Greece
Rendorseg	1139 Budapest	Hungary
Miskolc Police Station	3525 Miskolc	Hungary
Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala	4026 Debrecen	Hungary
Szabó Csilla	6720 Szeged	Hungary
Tasnádi, Péter	7621 Pécs	Hungary
Municipality Of Gyor	9021 Gyor	Hungary
1st District Police Department	Budapest	Hungary
Warvasovszky Tihamér	Szekesfehervar	Hungary
Garda Station	Cork	Ireland
Garda Traffic Corps	Dublin 2	Ireland
Mill Street Garda (Police) Station	Galway	Ireland
City Hall	Limerick City	Ireland
Dipartimento Della Pubblica Sicurezza	00149 - Roma (RM)	Italy

SEZIONE POLIZIA STRADALE ROMA	00149 - Roma (RM)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE TORINO	10121 - Torino (TO)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE GENOVA	16145 - Genova (GE)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE MILANO	20155 - Milano (MI)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE FIRENZE	50133 - Firenze (FI)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE NAPOLI	80137 - Napoli (NA)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE PALERMO	90129 - Palermo (PA)	Italy
SEZIONE POLIZIA STRADALE CATANIA	95100 - Catania (CT)	Italy
Daugavpils PRPP	Daugavpils, LV-5402	Latvia
State FRS Headquarters	LV-1515 Riga	Latvia
General Police Commisariate Of Vilnius City	2009 Vilnius	Lithuania
General Police Commisariat Of Kaunas City	3000 Kaunas	Lithuania
Police Commisariat Of Marijampole	4520 Marijampole	Lithuania
Police Commisariat Of Alytus City And District	4580 Alytus	Lithuania
General Police Commisariat Of Panevezys City	5300 Panevezys	Lithuania
General Police Commisariat Of Siauliai City	5400 Siauliai	Lithuania
Police Commisariat Of Klaipeda	91274 Klaipeda	Lithuania
Police Department Under MI	Vilnius	Lithuania
Police Grand-Ducale	L-2957 Luxembourg	Luxembourg
Direction Générale De La Police - Direction Des Opérations Et De La Prévention	2957 Luxembourg	Luxembourg
Centre d'Intervention Principal Esch-Sur-Alzette	B.P. 199 L-4002 Esch-Sur-Alzette	Luxembourg
Commissariat De Proximité De Dudelange	L - 3401 Dudelange	Luxembourg
Police Nationale	Luxembourg	Luxembourg
Police Locale	Bikirkara	Malta
Police Locale	Sliema	Malta
Police Locale	Valletta	Malta
Paul Borg Olivier	VLT 11 Valletta	Malta
Sentrum Politistasjon (Oslo)	0032 Oslo	Norway
Fredrikstad Politistasjon	1601 Fredrikstad	Norway
Søndre Buskerud Politidistrikt	3001 Drammen	Norway
Stavanger Politistasjon	4001 Stavanger	Norway
Kristiansand Politistasjon	4605 Kristiansand S	Norway
Bergen Politikammer	5804 Bergen	Norway
Politihuset I Trondheim	7005 Trondheim	Norway
Police	50-036 Wroclaw	Poland
Dyrektor Mariusz Prasek	61-623 Poznan	Poland
Komendy Wojewódzkiej Policji W Lodzi	94-109 Łódź	Poland
Stare Miasto (City Centre) Police Station	Kraków	Poland
General Police Headquarters	Warszawa	Poland
Policia Regional De La Provincia De Wielkopolska	Wielkopolska	Poland
Policia Judicial De Porto	Porto	Portugal
Policia Municipal De Lisboa	1070-045 Lisboa	Portugal
Policia Judicial De Coimbra	Coimbra	Portugal
Policia Judicial De Faro	Faro	Portugal
Policia Municipal De Lisboa	Lisboa	Portugal
Brigada Politiei Rutiere	030655 Bucuresti	Romania
Sectia Nr. 25 Pentru Transport Urban	030655 Bucuresti	Romania
IGPR - Directia Politiei Rutiere	050141 Bucuresti	Romania
Sectia De Politie Transporturi	060274 Bucuresti	Romania
POLITIA MUNICIPALA ARAD	317161 Arad	Romania
POLITII MUNICIPALE CLUJ-NAPOCA	407341 Cluj-Napoca	Romania

POLITII MUNICIPALE BRASOV	507246 Brasov	Romania
POLITII MUNICIPALE BACAU	607005 Bacau	Romania
POLITII MUNICIPALE IASI	707061 Iasi	Romania
POLITII MUNICIPALE GALATI	807116 Galati	Romania
POLITIA MUNICIPALA BRAILA	810126 Braila	Romania
POLITII MUNICIPALE CONSTANTA	907005 Constanta	Romania
POLÍCIA ZILINA	010 75 Zilina	Slovak Republic
Mestská Polícia	01001 Zilina	Slovak Republic
POLÍCIA KOSICE	041 02 Kosice	Slovak Republic
OR PZ Kosice I.	041 02 Kosice	Slovak Republic
OR PZ Kosice II.	043 96 Kosice	Slovak Republic
POLÍCIA PRESOV	080 01 Presov	Slovak Republic
Mestská Polícia	080 68 Presov	Slovak Republic
OR PZ Presov	081 08 Presov	Slovak Republic
OR PZ Bratislava I.	812 13 Bratislava	Slovak Republic
POLÍCIA BRATISLAVA	812 28 Bratislava	Slovak Republic
OR PZ Bratislava II.	827 49 Bratislava	Slovak Republic
OR PZ Bratislava III.	832 56 Bratislava	Slovak Republic
OR PZ Bratislava IV.	844 22 Bratislava	Slovak Republic
OR PZ Bratislava V.	852 42 Bratislava	Slovak Republic
OR PZ Trnava	917 01 Trnava	Slovak Republic
POLÍCIA TRNAVA	917 02 Trnava	Slovak Republic
POLÍCIA NITRA	950 08 Nitra	Slovak Republic
OR PZ Nitra	950 08 Nitra	Slovak Republic
Police Directorate Ljubljana	1000 Ljubljana	Slovenia
Maribor Police Station	2000 Maribor	Slovenia
Kranj Police Station	Kranj	Slovenia
Centre Police Station	Ljubljana	Slovenia
Polisstationen På Porslinsgatan I Malmö	205 90 Malmö.	Sweden
Närpolisområde Avestachef: Mikael Gustafsson	774 24 Avesta	Sweden
Närpolisområde Borlänge F Chef: Erik Gatu	781 24 Borlänge	Sweden
Södermalms Polisstation	106 75 Stockholm	Sweden
Stockholm County Police	106 75 Stockholm	Sweden
Norrmalms Polisstation	107 75 Stockholm	Sweden
Polisstationen I Ystad	271 00 Ystad	Sweden
Polisen I Halmstad	301 10 Halmstad	Sweden
Polismyndigheten I Västra Götaland Ernst Fontells Plats Box 429	401 26 GÖTEBORG	Sweden
	542 22 Mariestad	Sweden
	651 05 Karlstad	Sweden
Myndighetens	701 18 ÖREBRO	Sweden
	750 03 Uppsala	Sweden
Närpolisområde Falunchef: Peter Karlsson	791 29 Falun	Sweden
	Stockholm	Sweden
Police De Lausanne	1002 Lausanne	Switzerland
Police De Genève	1205 Genève	Switzerland
Police De Genève	1227 Acacias	Switzerland
Stadtpolizei	3011 Bern	Switzerland
Verkehrssicherheit	4415 Lausen	Switzerland
Stadtpolizei	6002 Luzern	Switzerland
Dicastero Polizia Comunale	6900 Lugano	Switzerland
Stadtpolizei Zürich	8021 Zürich	Switzerland
Stadtpolizei	8402 Winterthur	Switzerland

Stadtpolizei	9001 St.Gallen	Switzerland
Politie Amsterdam	1000 CG Amsterdam	The Netherlands
Vreemdelingenpolitie Amsterdam	1066 VH Amsterdam 0900 8844	The Netherlands
Vreemdelingenpolitie Rotterdam	3000 LD Rotterdam 0900 8844	The Netherlands
NPA	Postbus 1201, 7301 BL, Apeldoorn	The Netherlands
Police Academy		The Netherlands
Police Headquarters Lloyd House Colmore Circus	B4 6NQ Birmingham	United Kingdom
Bristol CT Police Department	Bristol CT 06010	United Kingdom
Strandtown Police Station	BT4 3BQ Belfast	United Kingdom
Strathclyde Police Headquarters	G2 4JS Glasgow	United Kingdom
London Police Department	KY 40741 London	United Kingdom
Merseyside Police HQ	L69 1JD Liverpool	United Kingdom
Greater Manchester Police	M16 0RE Manchester	United Kingdom
Millbank Police Station	NE33 1RR	United Kingdom
Nottinghamshire Police	NG5 8PP Nottingham	United Kingdom
SHEFFIELD POLICE STATION (Sergeant Keith Benton)	S1 2BP Sheffield	United Kingdom
West Yorkshire Police Headquarters	Wakefield	United Kingdom

Referencias Bibliográficas

- CARE (2006) CARE-Glossary. European Commission/Directorate General Energy and Transport. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/care_glossary.pdf
<http://www.cfsr.be/Docs/Groups/CFSR%20GT%20Statistiques%20DEF.pdf>
- CHISVERT, M. (2000). *Calidad y representatividad de los datos de accidentes de tráfico: Revisión, estudio del caso español y desarrollo de propuestas para la mejora de los sistemas de recogida y tratamiento de la información sobre accidentalidad*. Tesis Doctoral. Universitat de València., Estudi General. Valencia.
- CHISVERT, M., MONTEAGUDO, M.J. & PASTOR, G. (1998). *Aspectos y problemas metodológicos en la investigación estadística de los accidentes de tráfico: recogida y tratamiento de la información y análisis estadístico*. II Congreso Iberoamericano de Psicología: Congreso Sectorial de Psicología del Tráfico y Seguridad Vial, Madrid, 13-17 de Julio de 1998.
- COM(1997) 131 final (1997). Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. *Promoting road safety in the EU*. The programme for 1997-2001.
- COM(1997)238 final (1997). Report from the Commission on progress with the project and its future prospects CARE. *Community Database on Road Traffic Accidents*. Council Decision of 30 November 1993 (93/704/EC).
- COM(2000) 125 final. (2000) Communication from the Commission to the Council, the European committee of the regions - *Priorities in EU - road safety progress report and ranking of actions*.
- COM(2003) 311 final (2003) Salvar 20 000 vidas en nuestras carreteras. Una responsabilidad compartida. Programa de acción europeo de seguridad vial
- COSTA, J. & ARNAU, J. (1989). Els sistemes d'informació en els accidents de trànsit. Bancs de dades a Catalunya. En: Gerència de Seguretat Vial (Eds.) *Els Accidents de Trànsit a Catalunya*. Generalitat de Catalunya. Departament de Governació.
- DE MOL, J., BOETS, S. (2003) Optimisation of Traffic Accident Statistics (intermediary report). Interim Report. Belgian Public Planning Service Science Policy. Brussels. http://www.belspo.be/belspo/home/publ/pub_ostc/CP/CP39_en.pdf
- DENCO, Università di Brescia, INRETS, TRL & Aristotle University of Thessaloniki (2000). *The DUMAS Project. Developing Urban Management and Safety*. WP-4. *Accident Investigation*.
- DFT (2005) Instructions for the Completion of Road Accident Reports (Stats20). <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesqbar/stats20instructionsforthecom5094>
- DFT (2006a) Review of Road Accident Statistics. National Statistics Quality Review Series. Report No.45. <http://www.statistics.gov.uk/about/data/methodology/quality/reviews/downloads/NSQR45.pdf>

- DFT (2006b) Under-reporting of Road Casualties-Phase 1. Road Safety Research Report n°.69. Department for Transport. London.
<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme5/underreportingofroadcasualti4788>
- DGT (2005) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.
http://www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/Plan_Acciones_Estrategicas_Claves_2005_2008.pdf
- DGT (2007) Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana. Guía de apoyo para la actuación local. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.
http://www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/Plan_Tipo_de_Seguridad_Vial_Urban_2007.pdf
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (1997). *A strategic road safety plan for the European Union*. European Transport Safety Council. Bruxelles.
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (1999). *Exposure data for travel risk assessment: Current practice and future needs in the UE*. European Transport Safety Council. Bruxelles
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (2000a). *EU transport casualty databases: Current status and future needs*. European Transport Safety Council. Bruxelles.
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (2000b). *Transport accident investigation in the European Union*. European Transport Safety Council. Bruselas.
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. (2001). *EU Transport accident, incident and casualty databases : current status and future needs*. Bruxelles.
- FRANTZESKAKIS, J., YANNIS, G. & HANDANOS, J. (2000) *The potential of accident analysis systems for the evaluation of road safety measures in Europe*. Proceedings of the XIII ICTCT Workshop "Evaluation, validation, implementation of measures to improve transport safety", Corfu, pp. 45-57. <http://www.ictct.org/workshops/00-Corfu/Yannis.pdf>
- GOBIERNO DE NAVARRA (2006) Estrategia Navarra de Seguridad Vial (2005-2012).
http://www.dgt.es/dgt_informa/observatorio_seguridad_vial/seguridad_vial_ccaa/nv_estrategia_sv.pdf
- GOBIERNO VASCO (2003) Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV (2003-2006).
http://www.trafikoak.net/dinamikoak/planak/1_es_archivo.pdf
- GOVERNMENT STATISTICAL SERVICE (2005) STATS21 (Scottish Edition): Procedures for Submitting Road Accident Data to the Scottish Executive.
<http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/933/0031792.doc>
- INTRAS (2005) *Estudio de los datos de incidencias y vehículos implicados*. Proyecto Segura III: Factores de Seguridad en Autopista. Informe técnico.
- IRTAD (1994). *Underreporting of road traffic accidents recorded by the police, at the international level*. Special report, OECD, Paris
- IRTAD (1996). *Follow-up of traffic victims during the 30 days period after the accident*.

Special report, OECD, Paris

IRTAD (1997). *Methods and necessity of exposure data in relation to accident and injury statistics*. Special report, OECD, Paris

KOORNSTRA, M. J. (1995). Current statistical tools, systems and bodies concerned with safety and accident statistics. En OECD (Ed.) Seminar Proceedings. International Road Traffic and Accident Databases. 11-13 septiembre. Helsinki, Finlandia.

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2007) Le programme d'action de l'observatoire.

http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/IMG/rtf/prog_action-2.rtf

PARLAMENTO EUROPEO (2001) *Textos aprobados en la sesión del jueves 18 de enero de 2001*.

SAFETYNET (2006) *Database Transparency – Deliverable D4.2*.

http://www.erso.eu/safetynet/fixed/WP4/sn_inrets_D4%202_final_03_02_06.pdf

SERVEI CATALÀ DE TRANSIT (2005) Plan de Seguridad Vial (2005-2007). Generalitat de Catalunya.

http://www.dgt.es/dgt_informa/observatorio_seguridad_vial/seguridad_vial_ccaa/ct_plan_catalan_sv_2005_2007.pdf

SCOTTISH GOVERNMENT STATISTICAL SERVICE (2005) Procedures for Submitting Road Accident Data to the Scottish Executive. STATS21. Scottish Edition

STATISTICS FINLAND (2006) Tieliikenneonnettomuudet 2005: Vägtrafikolyckor (Road Traffic Accidents). Official Statistics of Finland. Helsinki.

http://www.liikenneturva.fi/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2005.pdf

SWOV (2000). *Data Sources in Road Safety Research In the Netherlands*.

<http://www.swov.nl/en/kennisbank/gegevens/index.html>

TRL, INRETS, SWOV, Danish Road directorate, DENCO, Università di Brescia, BAST, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Transport Research Centre & Aristotle University of Thessaloniki (2000). *The DUMAS Project: Developing Urban Management and Safety. Research Report*.

TRL, INRETS, SWOV, Danish Road directorate, DENCO, Università di Brescia, BAST, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Transport Research Centre & Aristotle University of Thessaloniki (2000). *The DUMAS Project: Developing Urban Management and Safety. WP-1. Existing experience*.

VALERO, P. (1999) *Proyecto docente: Proceso de datos en Psicología*. Facultad de Psicología. Universidad de Valencia

VALERO, P. & YOUNG, F. (2000) *ViSta: The visual statistics system. Missing data analysis*. Technical report. LC. Thurstone Psychometric Laboratory. North Carolina University – INTRAS (Univ. de Valencia). <http://www.uv.es/valerop>

XUNTA DE GALICIA (2006) Plan de Seguridade Viaria de Galicia (2006-2010). http://www.dgt.es/dgt_informa/observatorio_seguridad_vial/Plan_de_Seguridad_Galicia2006-2010.pdf

YANNIS, G. & EVGENIKOS, P. (2006) *Work Package 1: CARE Accident Data*. Paper presented to Safetynet Conference. Prague.

Mas información sobre el proyecto SAU en:

<http://www.uv.es/sau/>