

PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2017-2026





“Una gran ciudad no es aquella que tiene autopistas, sino una donde un niño en un triciclo o en una bicicleta puede ir seguro a cualquier lado; cada detalle de una ciudad debe reflejar que los seres humanos son sagrados y que son iguales. En los últimos 80 años hemos construido ciudades orientadas más a la movilidad de los vehículos, que a la felicidad de los niños. En Bogotá, nuestra meta es tener una ciudad para los niños; una ciudad que es buena para un niño, será buena para cualquier persona.”

Enrique Peñalosa

Queremos que Bogotá sea una ciudad caminable y pedaleable, con el sistema de transporte público como eje de la movilidad y con calles más seguras. Creemos firmemente que ninguna muerte en el tránsito es aceptable y por eso adoptamos la Visión Cero como el primer paso para abordar la seguridad vial con una mirada diferente.

Proteger la vida de todos los usuarios de la vía es una premisa de ciudad. Enfocándonos en infraestructura, control y educación, buscamos la seguridad de los usuarios más vulnerables, como el peatón, el ciclista y el motociclista, actor vulnerable para quien diseñamos un plan de seguridad vial. Además, estamos priorizando la cultura ciudadana para incidir en el cambio de comportamientos en la vía y trabajamos con víctimas de los siniestros viales, brindándoles herramientas para sobrellevar las consecuencias de los siniestros.

Porque creemos que la seguridad vial se debe manejar como una práctica ética de corresponsabilidad, trabajamos con el sector privado para dar mayor impacto y sostenibilidad a nuestras acciones. Nuestro compromiso continúa; con el apoyo de las instituciones distritales y privadas, y la colaboración de la ciudadanía, seguiremos salvando vidas en el tránsito.

Juan Pablo Bocarejo





Prólogo

Bogotá es una ciudad líder en movilidad sostenible, seguida por otras ciudades de la región y por muchas más en el mundo: es una ciudad icónica. Además de estar 2.600 metros más cerca de las estrellas, Bogotá se ha convertido en una ciudad que se reta a ser más equitativa, más democrática, a tener una movilidad sostenible de la mejor calidad. Más del 75% de los viajes son a pie, en bicicleta o en bus. Bogotá tiene un reparto modal sostenible y para seguir con su progreso, la ciudad tiene un reto muy especial y es garantizar una movilidad sostenible y segura.

La ciudad cuenta con todas las herramientas para avanzar en sus objetivos -muy buenos datos, inversiones en infraestructura para peatones, usuarios de bicicleta y de transporte público, modernización de su sistema de semáforos, y sobre todo liderazgo público, privado y de la sociedad civil, además de un equipo técnico comprometido a proteger cada una de las vidas en la ciudad-.

Por esto, es muy afortunado el cambio a la Visión Cero como base del Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclistas 2017-2026 (Decreto 813 de 2017). Esta visión reconoce que somos falibles -cometemos errores- y somos vulnerables -tenemos baja resistencia al impacto-. En la Visión Cero, la gestión de velocidad ocupa un lugar preponderante. No sólo es un factor de riesgo en sí misma, sino que multiplica el efecto negativo de otros factores, como el consumo de alcohol, la falta de cinturón de seguridad, el uso inapropiado de casco para motociclistas, la falta de respeto a semáforo en rojo o pare, o el cruce de calles por puntos no designados, entre otros.

Para el Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles socio de la Iniciativa Global Bloomberg de Seguridad Vial (BIGRS por su sigla en inglés), es muy grato acompañar a la Secretaría de Movilidad de Bogotá, D.C. en el desarrollo de esta política pública para salvar vidas y reducir heridas graves, especialmente las de los más vulnerables. Confiamos en que las acciones aquí establecidas contribuyan en el proceso ejemplar que avanza la ciudad, y fundamenten una perspectiva de largo plazo. Estaremos muy atentos a acompañar la implementación de las acciones, en compañía de otros socios BIGRS. Agradecemos el generoso apoyo de Filantropías Bloomberg en este esfuerzo.

Darío Hidalgo

Director de Transporte Integrado

Claudia Adriaola-Steil

Directora de Salud Pública y Seguridad Vial

Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles

<http://wrirosscities.org/>





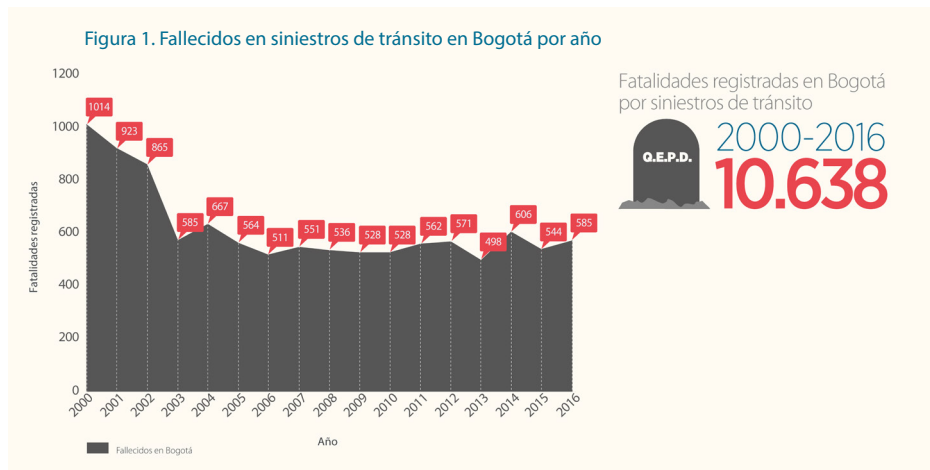
INTRODUCCIÓN

La seguridad vial se ha convertido en una problemática global. Anualmente 1,25 millones de personas en el mundo pierden la vida en las vías y el 90% de estas muertes son registradas en países de ingresos medios y bajos. En Bogotá, el número de víctimas de siniestros viales ha oscilado entre 500 y 600 víctimas fatales por año en los últimos 10 años, es decir que a pesar de las acciones encaminadas a abordar esta problemática, no se ha logrado reducir sustancialmente el número de víctimas.

En 2010 las Naciones Unidas proclamó el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020) con el fin de estabilizar y reducir el número de víctimas de siniestros viales. Por otra parte, los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS), en los ejes Salud y bienestar, y de Ciudades y comunidades sostenibles, junto con la Nueva agenda urbana, resaltan la necesidad de integrar la seguridad vial en los procesos de planificación y gestión del desarrollo urbano, y de reducir el número de muertos y heridos en siniestros de tránsito, proporcionando sistemas de transporte seguros y sostenibles.

Con el fin de mejorar la seguridad vial, en 2010 Bogotá desarrolló el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), una hoja de ruta que permite definir y coordinar las acciones entre entidades públicas y privadas con el propósito de lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves. Sin embargo, luego de hacer un seguimiento al PDSV y a la ejecución de sus programas, se identificó la necesidad de ajustar su estructura y definir nuevos lineamientos a través de la reformulación de iniciativas y acciones efectivas que respondieran al llamado de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros organismos internacionales acerca de la gravedad que la siniestralidad vial representa en la salud pública.

Este ajuste corresponde principalmente a la adopción de la Visión Cero como política distrital, movidos por la necesidad de generar un cambio ante la constante histórica en el número de fatalidades y heridos víctimas de siniestros viales.



Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM

VISIÓN CERO

La Visión Cero es una iniciativa que le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales. Esta iniciativa que se basa en el hecho que como humanos cometemos errores, establece que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable y considera que el sistema vial debe protegernos a cada instante.

La Visión Cero difiere del pensamiento tradicional en seguridad vial en varios aspectos:

Pensamiento tradicional	Visión Cero
Se centra en todos los choques	Se centra en fatalidades y lesiones graves
El comportamiento humano debe ser perfecto	Integra el error humano al diseño
Responsabilidad individual (cae sobre los usuarios viales)	Responsabilidad compartida (desde el diseño, operación, uso, control)
Debemos obligar a la industria	Podemos estimular a la industria
Salvar vidas es costoso	Salvar vidas es costo-efectivo

Tabla 1. Pensamiento tradicional vs. Visión Cero. Fuente: C.Wass, Semana de la Seguridad Vial, 2015 (basado en Vision Zero Initiative).

La Visión Cero acepta que el ser humano comete errores, es frágil, y que los elementos del sistema vial son los que condicionan un comportamiento seguro. Por esta razón, la Visión Cero atribuye la responsabilidad de los siniestros viales a las partes involucradas en la planeación, el diseño y la operación del sistema de transporte pues todos son responsables de un desempeño seguro. Además, la Visión Cero integra acciones, metas y programas bajo un mismo fin considerando que para la sociedad el costo económico de las muertes y los heridos graves es mayor al que se puede llegar a invertir protegiéndolas.



Ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables.

VISIÓN CERO BOGOTÁ



Principios de la Visión Cero

Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles: la mayoría de colisiones en el tránsito son prevenibles, por esta razón no se consideran accidentes sino siniestros. Las decisiones políticas, acciones, programas y actores clave (los encargados del diseño, construcción y operación de las vías) tienen un gran impacto en la seguridad vial. La seguridad vial es una responsabilidad compartida y sus políticas deben estar integradas con otros objetivos de sostenibilidad ambiental, social, económica, de salud pública y calidad de vida, para lograr reducir el número de víctimas de siniestros viales.

El sistema de transporte debe ser seguro: como en otro tipo de transporte (por ejemplo, el sistema de transporte aéreo), el sistema de transporte vial debe dar prioridad a la vida humana y la salud desde su planeación, diseño, operación y mantenimiento; la seguridad vial debe ser intrínseca al sistema de transporte. El sistema de transporte debe operar de manera segura velando por la vida y salud de todos sus usuarios por encima de la capacidad del mismo, garantizando su protección y seguridad sin importar el modo de transporte, género, edad ni condición física o socioeconómica.

Cometer errores es de humanos: los posibles errores deben ser tenidos en cuenta en el proceso de planeación, diseño y operación de un sistema de transporte y deben mitigarse por medio de infraestructura. Es importante priorizar acciones enfocadas al desarrollo de infraestructura segura que mitigue posibles conflictos y otros elementos antes de intentar influenciar el comportamiento individual.

A mayor velocidad, mayor es la gravedad del siniestro: la velocidad tiene un impacto directo en la seguridad vial, pues incrementa las probabilidades de estar involucrado en un siniestro y aumenta la gravedad de las consecuencias del mismo, ya que la fuerza del impacto influye directamente en el cuerpo humano. La velocidad de las vías debe determinarse según el contexto, función y vulnerabilidad de los usuarios, es decir que una vía comercial con alto flujo peatonal no puede tener las mismas características y velocidades de diseño que una vía en una zona rural. Este principio incorpora el hecho de que el cuerpo humano es vulnerable a lesiones.

Bogotá privilegia el desarrollo sostenible y considera a la seguridad vial como un aspecto fundamental del sistema de movilidad. La ciudad adopta la Visión Cero a través de diferentes políticas, programas y acciones, reconociendo que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que éste proporciona no está determinada por la velocidad como principal elemento.

PRINCIPIOS

El Plan Distrital de Seguridad Vial se estructuró y desarrolló de acuerdo con los siguientes principios: respeto a la dignidad humana, responsabilidad, participación ciudadana, eficacia, eficiencia, colaboración, cooperación y coordinación institucional, gestión de datos, tecnología e innovación.

Cooperación y coordinación institucional: involucrar a actores públicos y privados en el desarrollo del Plan para tener continuidad a largo plazo.

Gestión de datos: contar con datos de calidad que permitan tomar decisiones al sector público y sean accesibles a los ciudadanos.

Tecnología e innovación: promover el uso de la tecnología para ejercer control efectivo.



DIAGNÓSTICO

Bogotá, por ser la capital del país, es una urbe que concentra la mayoría de sectores y es atractiva por su oferta laboral e inmobiliaria. La ciudad aporta 24% al PIB del país y concentra el 16,4% de la población nacional; la tendencia mundial establece que el 80% de la población mundial se concentrará en las urbes para el 2050.

Figura 2. Datos de Bogotá

Población



Crecimiento poblacional

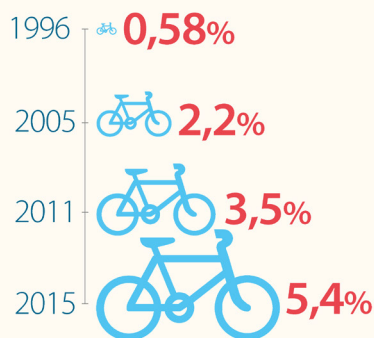


(DANE, 2017)

Área



Uso de la bicicleta



Bicycle Account, 2015.

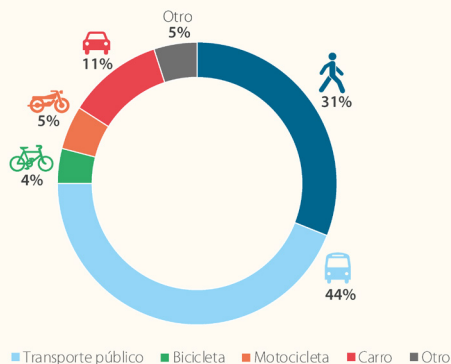
Parque automotor



SDM. Registro Distrital Automotor RDA, 2016

Fuente: Centro WRI Ross, 2017.

Figura 3. Distribución modal, Bogotá 2015



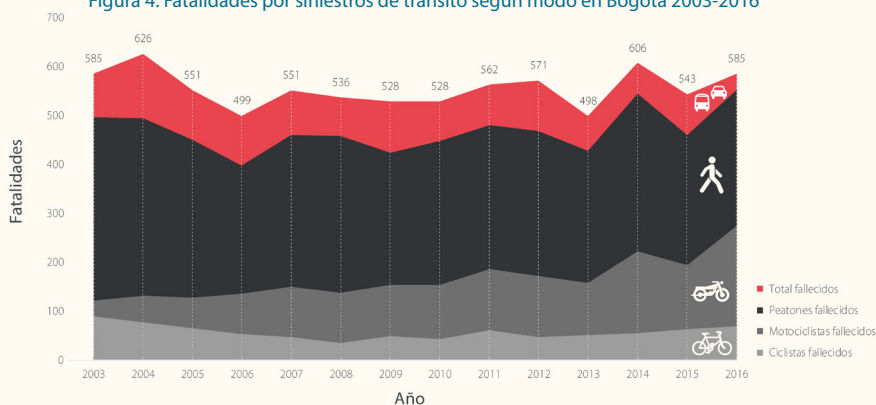
Fuente: WRI Ross Center, 2017 con datos de SDM

En Bogotá se realizan cerca de 12 millones de viajes al día. De éstos, el 31% de los viajes se realizan a pie, el 44% en transporte público (TPC/SITP: 23%, TransMilenio: 14%, alimentador: 2%, taxis: 5%, transporte intermunicipal: 0,5%), el 4% en bicicleta, el 5% en moto, el 11% en automóvil y un 5% en otro tipo de transporte (ilegal: 1%, transporte especial: 3%, otros: 1%). (Encuesta de Movilidad de 2015).

Siniestralidad vial en Bogotá

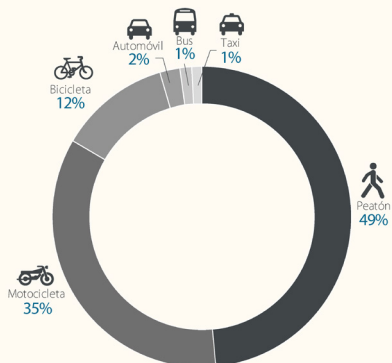
En el 2016, se registraron 15.008 heridos y 585 muertos. Analizando el histórico se observa que esta es la segunda cifra más alta en los últimos diez años.

Figura 4. Fatalidades por siniestros de tránsito según modo en Bogotá 2003-2016



Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM

Figura 5. Víctimas fatales según modo, Bogotá 2016

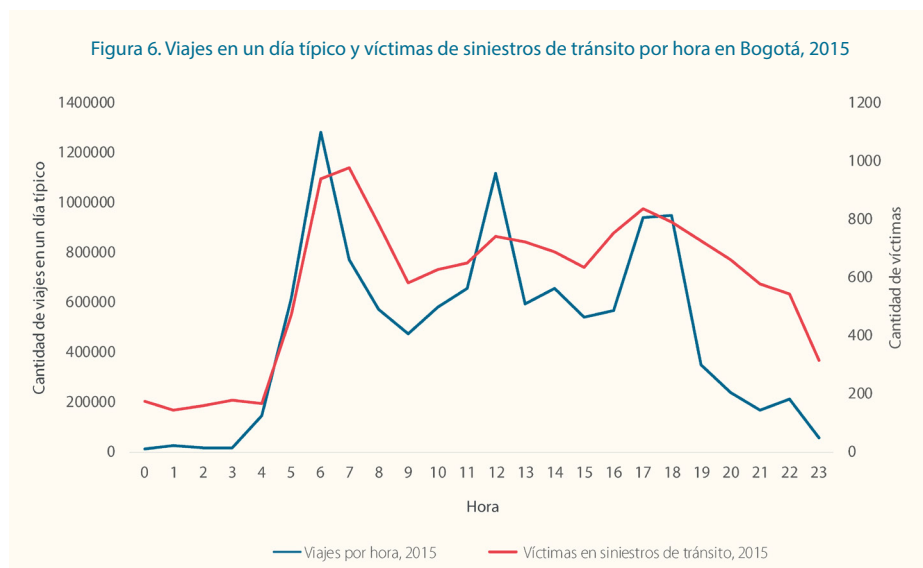


Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM

El 96% de las víctimas fatales fueron usuarios vulnerables de la vía (49% peatones, 35% motociclistas y 12% ciclistas). El 60% de las víctimas y el 72% de los fallecidos se reportaron en las vías arteriales de la ciudad.

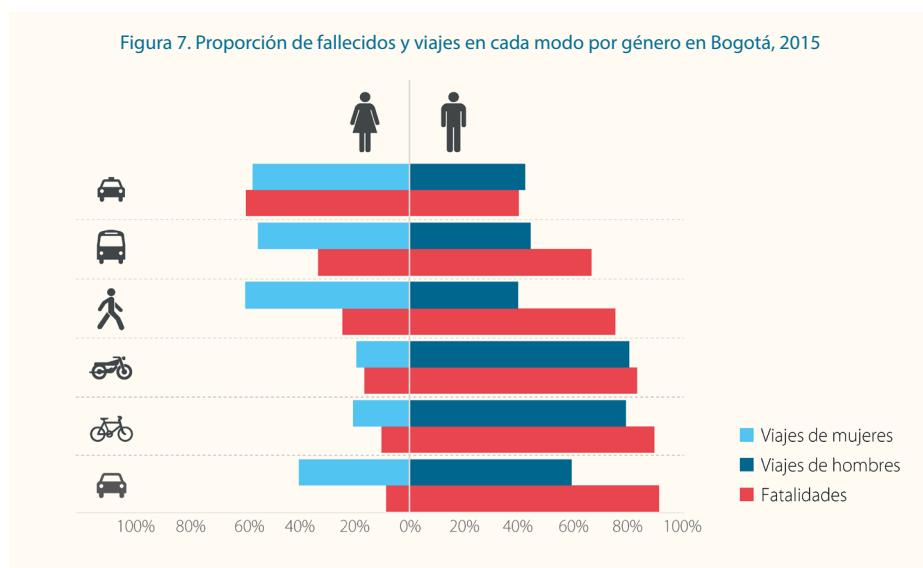
Entre 2005 y 2016 no ha habido un cambio significativo en el número de fallecidos. Sin embargo, las fatalidades de motociclistas aumentaron sustancialmente durante este periodo.

Por otro lado, los picos en el número de víctimas de siniestros de tránsito se presentan durante las mismas horas en las que más se realizan viajes. Sin embargo, en horas valle se tiene mayor riesgo de ser víctima de un siniestro dado que durante estas horas aumentan las velocidades vehiculares. Estas horas coinciden con un aumento en la velocidad promedio de la ciudad (Centro WRI Ross, 2017).



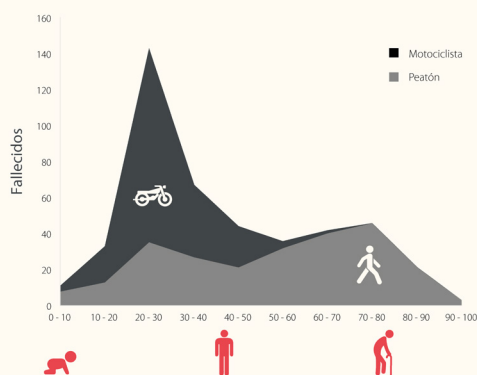
Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM 2015

El 77% de las fatalidades reportadas en 2015 corresponden a personas de sexo masculino a pesar de que los hombres solo realizan el 48% de los viajes. A continuación, se puede observar que, en todos los modos menos taxi, la proporción de fallecidos hombres es mayor a la proporción de viajes que son realizados.



Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM 2015

Figura 8. Edad de peatones y motociclistas fallecidos en Bogotá, 2016



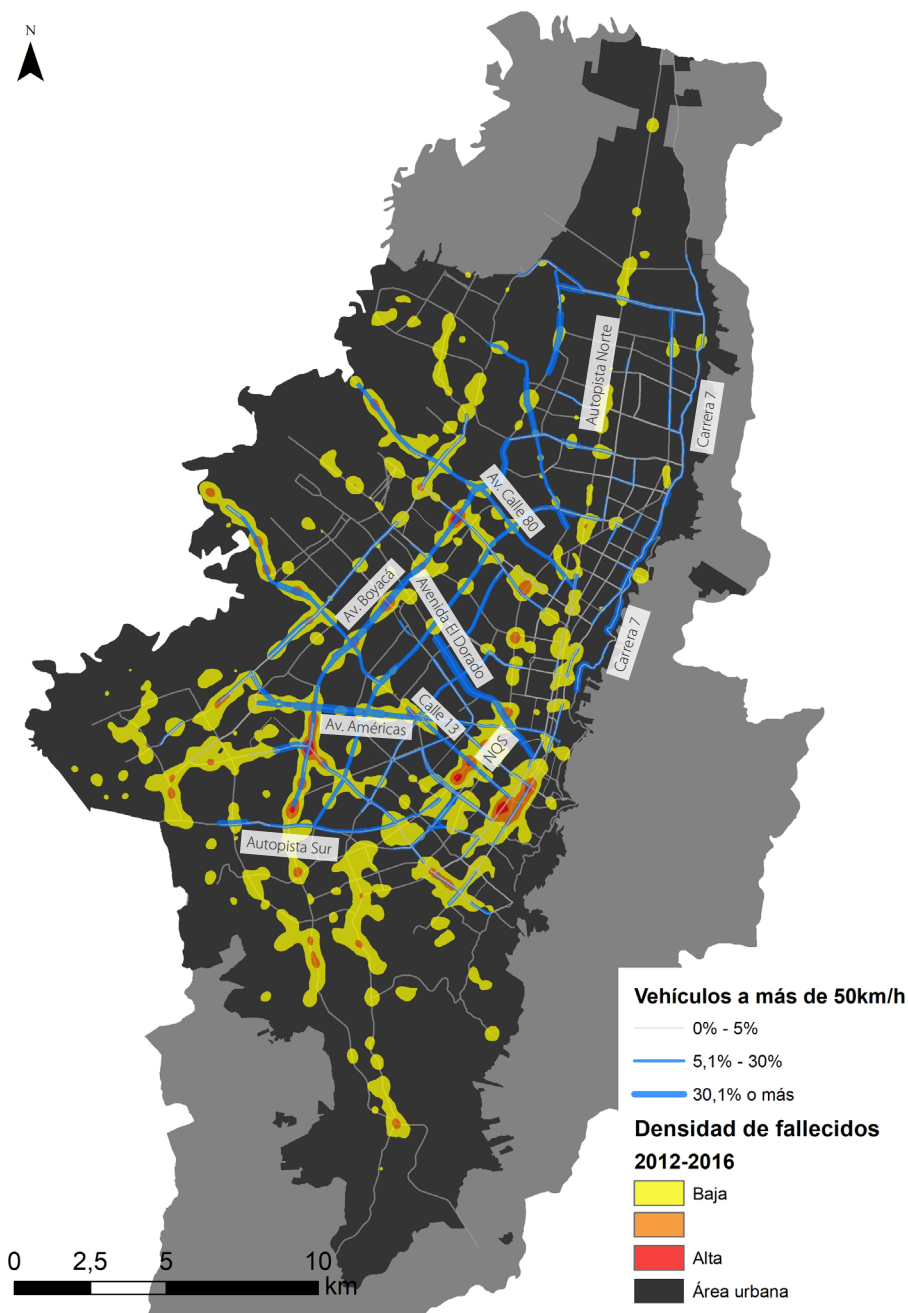
Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM

En cuanto a la edad de los fallecidos de los dos modos con mayor cantidad de fatalidades reportadas, se puede observar que la mayoría de víctimas fueron motociclistas entre 20 y 40 años y peatones de más de 40 años.

En la Figura 9 se pueden observar los puntos con mayor concentración de fatalidades en Bogotá entre 2012 y 2016, donde la velocidad es una de las variables que puede estar determinando esta distribución. Los corredores con mayor concentración de puntos negros son la Carrera 10, la Av. Boyacá, la Carrera 30, la Av. Caracas, la Av. de las Américas y la Calle 13.



Figura 9. Puntos con alta concentración de fallecidos y velocidad en corredores arteriales 2012-2016

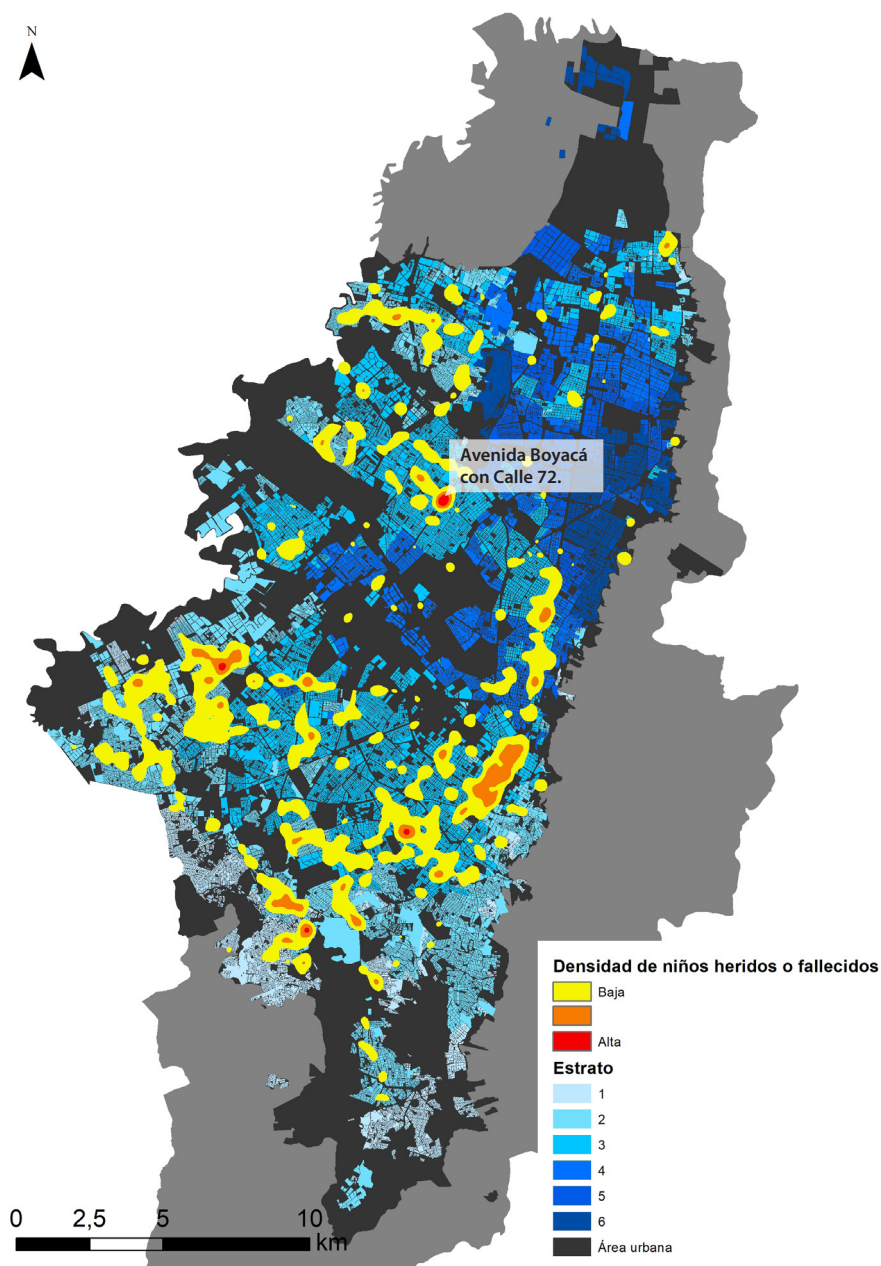


Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM

El siguiente mapa ilustra la distribución de víctimas menores de edad (heridos graves o fallecidos) y los estratos socioeconómicos. La mayoría de puntos con alta concentración de víctimas menores de edad se encuentran

ubicados en zonas de estratos bajos o en vías arteriales. El punto de la ciudad con mayor concentración de víctimas menores de edad se encuentra ubicado en la Avenida Boyacá con Calle 72.

Figura 10. Puntos con alta concentración de menores de edad fallecidos o heridos graves y estratos socioeconómicos, 2012-2016



Fuente: Centro WRI Ross, 2017 con datos de SDM

EJES, PROGRAMAS Y ACCIONES

El Plan se construyó con la participación de la comunidad, funcionarios públicos de entidades distritales y nacionales y expertos, quienes establecieron los principales programas y acciones a desarrollar. Los resultados fueron validados con la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de su implementación, cumplimiento y seguimiento.

Objetivo

Reducir a diez años un 35% del total de muertes y heridos graves por siniestros graves en Bogotá, lo que equivale al 3.5% anual.

Para lograr el objetivo se propone trabajar en políticas, programas y acciones relacionados con los siguientes ejes:

- Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial.
- Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial.
- Eje 3: Víctimas.
- Eje 4: Infraestructura segura.
- Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

Institucionalidad y gestión de la seguridad

vial: las instituciones públicas y privadas, la academia, las empresas y la sociedad civil, juegan un papel protagónico en la implementación y sostenibilidad del Plan. El objetivo de este eje es fortalecer las instituciones distritales y generar acciones conjuntas.

Actores de la vía, comunicación y cultura vial:

la cultura vial tiene como finalidad el cuidado de la vida, conocimiento de los factores de riesgo y el respeto de las normas, y las medidas institucionales incluyen informar y formar a la ciudadanía en seguridad vial y movilidad.

Este nuevo enfoque requiere de una interacción constante con las comunidades por medio de diversos espacios de formación y comunicación, que garanticen de manera integral la participación ciudadana y la toma de medidas conjuntas en beneficio de todos los actores viales.

Víctimas: este eje busca hacer más ágil la atención de las víctimas, y de este modo salvar vidas, en el marco de la política de Visión Cero. La experiencia de las víctimas es muy importante para estudiar los problemas y mejorar las condiciones de atención y rápida respuesta ante siniestros.

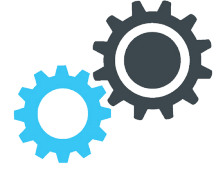
Figura 11. Ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026



Infraestructura segura: de acuerdo con la política de Visión Cero adoptada en Bogotá, las medidas en torno a la infraestructura son prioritarias. Por ello, el Distrito da prioridad a la vida de los usuarios, promoviendo intervenciones y cambios en la infraestructura para gestionar las velocidades de circulación, bajo los principios de calles completas, diseños más seguros y el programa de gestión de la velocidad.

Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos: este eje tiene por objeto fortalecer el control a comportamientos y factores de riesgo, ofrecer condiciones más seguras en las vías a través de la información al usuario y favorecer la investigación de siniestros viales. Así mismo, privilegia la tecnología y la innovación, y la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte – SIT - para la seguridad vial.





Eje 1. Institucionalidad y gestión de la seguridad vial

1. Generación de capacidades al interior de las instituciones distritales comprometidas con la seguridad vial:

Generar un nuevo lenguaje en materia de seguridad vial incorporando la Visión Cero en la capacidad técnica del recurso humano de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), el Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, el Terminal de Transporte S.A., Transmilenio S.A., la Secretaría Distrital de Salud y la Secretaría de Educación del Distrito. A través de los planes de formación de cada institución, donde se brinde capacitación a sus colaboradores en temas que apoyen los objetivos, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial, de acuerdo con las funciones misionales de cada entidad.

La Secretaría Distrital de Salud enfocará sus programas de capacitación hacia la atención a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales), atención pre hospitalaria y otras que se identifiquen como pertinentes a esta entidad. La Secretaría de Educación del Distrito impartirá capacitaciones en pedagogía en seguridad vial, en inspección y regulación del transporte escolar, y otras que se identifiquen como pertinentes; es decir, cada una de las entidades estará a cargo del diseño e implementación de sus programas de capacitación. Sin embargo, la SDM definirá los lineamientos de la capacitación, con relación a los objetivos, alcance y finalidad del Plan Distrital de Seguridad Vial.

Acciones concretas de este programa:

- Establecer el enfoque seguro en todas las acciones del recurso humano para adelantar la política de Visión Cero.
- Transferir conocimiento de la SDM en la política de Visión Cero a las entidades públicas y privadas líderes en temas de ciudad.
- Fortalecer la capacidad técnica al interior de la SDM.

2. La seguridad vial como prioridad en la agenda pública:

Promover el trabajo conjunto con las entidades a nivel local, distrital y nacional con el fin de fortalecer y dar sostenibilidad a las medidas, con la generación de sinergias administrativas para generar mayor impacto en las acciones de seguridad vial que redundan en un mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Acciones concretas de este programa:

- Impulsar el trabajo conjunto con el Gobierno Nacional representado en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y la Protección Social, la Dirección de Tránsito y Transporte –DITRA de la Policía Nacional y la Policía de Tránsito y Transporte de Bogotá.
- Participar en la formulación de propuestas técnicas y normativas a nivel Nacional para incidir en la mejora de la seguridad vial.
- Crear una red de instituciones educativas para la seguridad vial.
- Acordar metas a desarrollar en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial como mecanismo para la implementación y el seguimiento del PDSV.
- Mantener el tema de seguridad vial como prioridad en la agenda del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.
- Generar un espacio interinstitucional de trabajo conjunto con las entidades del Distrito.

3. Datos para la seguridad vial:

Promover una política de captura, manejo y calidad de datos obtenidos para el análisis de la accidentalidad vial. Así como generar una política de datos abiertos de seguridad vial para consulta de la ciudadanía en general.

Acciones concretas de este programa:

- Mejorar la calidad de los datos a través de la tecnología, la captura de la información y el



procesamiento de los datos, manteniendo la compatibilidad con el Sistema Nacional de Datos.

- Incorporar herramientas de *big data* para el análisis de la accidentalidad vial.
- Generar canales para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la accidentalidad vial.
- Tener a disposición de la ciudadanía herramientas virtuales para la seguridad vial.
- Generar un acuerdo con los organismos de salud para conocer y utilizar la información estadística de las víctimas en accidentes de tránsito (sinistros viales).
- Desarrollar una metodología de seguimiento periódica para conocer los costos por accidentes de tránsito (sinistros viales).

4. Guías, manuales técnicos y normativa local bajo el enfoque de Visión Cero:

Elaborar y revisar los instrumentos de política pública de carácter distrital relacionados con los manuales y guías del espacio público, de diseño vial, de dispositivos de control y señalización, entre otros, para verificar que el componente de seguridad vial haga parte integral de toda acción o proyecto que se desarrolle en la ciudad.

Acciones concretas de este programa:

- Incluir en el Manual Distrital de Espacio Público criterios de seguridad vial que garanticen una infraestructura segura.
- Publicar y reglamentar la Guía de Auditorías de Seguridad Vial Urbanas.

5. Redes y aliados:

Involucrar y comprometer a aliados del sector privado y la academia, para desarrollar acciones conjuntas que beneficien a sus entidades, así como a las comunidades en las que operan, bajo principios de responsabilidad social empresarial y valor compartido.

Acciones concretas de este programa:

- Generar una estrategia de redes empresariales encaminada a fortalecer el conocimiento y la gestión en seguridad vial.
- Realizar alianzas con la academia y centros de investigación.
- Promover la cooperación de aliados internacionales en materia de seguridad vial.
- Hacer seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV avalados por la Secretaría de Movilidad y enmarcados en la normativa vigente.

6. Análisis de accidentes de tránsito (sinistros viales):

Convocar a las entidades del sector para generar sinergias en temas de investigación y análisis detallado de los accidentes de tránsito (sinistros viales).

Acciones concretas de este programa:

- Generar investigaciones que permitan analizar las causas de los accidentes de tránsito (sinistros viales) y así prevenir eventos futuros.

7. Fortalecimiento de la normativa local en torno a la seguridad vial:

Generar las herramientas legales de política pública que permitan generar control efectivo a usuarios y corregir comportamientos.

Acciones concretas de este programa:

- Presentar propuestas por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en temas de normativa local para mejorar la seguridad vial en temas como: eco-conducción, velocidad, sistemas de retención infantil, Planes de Manejo de Tránsito y Auditorías de Seguridad Vial, entre otros.



Eje 2. Actores de la vía, comunicación y cultura vial

1. Plan de Seguridad Vial del Motociclista - PSVM:

Conjunto de acciones a desarrollar, como resultado de un trabajo participativo entre los motociclistas y demás actores que contribuyen a la seguridad vial de este usuario.

Acciones concretas de este programa:

- Desarrollar el Plan de Seguridad Vial del Motociclista dentro de la estrategia de seguridad vial del Distrito y disponer los recursos técnicos y financieros para su implementación.

2. Usuarios informados:

Permitir que la ciudadanía conozca las diferentes medidas e intervenciones institucionales en seguridad vial que tienen como finalidad la protección de la vida.

Acciones concretas de este programa:

- Comunicar de manera continua los avances en el Plan Distrital de Seguridad Vial por cada una de las instituciones involucradas y evaluar su resultado.
- Dar a conocer datos de siniestralidad vial para generar información, impacto y compromiso en la ciudadanía.

3. Cambio comportamental:

Generar campañas masivas y formar a ciudadanos en materia de seguridad vial.

Acciones concretas de este programa:

- Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas a factores de riesgo.
- Formar en seguridad vial, a través de acciones pedagógicas, a los diferentes usuarios de la vía, empresas de transporte e instituciones educativas.
- Fortalecer el programa de Promotores Escolares en Seguridad Vial – PESVI, en instituciones educativas públicas y privadas.

- Diseñar estrategias lúdico-pedagógicas de seguridad vial en diferentes escenarios y evaluar su impacto.
- Hacer seguimiento a los asistentes al curso de infractores e identificar reincidencias.
- Diseñar e implementar un curso especial para infractores reincidentes.

4. Estrategia de capacitación a conductores en seguridad vial y en eco-conducción:

Formar a conductores con el fin de promover buenas prácticas orientadas a la seguridad vial y a la disminución de las emisiones contaminantes.

Acciones concretas de este programa:

- Generar escenarios de capacitación dirigidos a todos los conductores de empresas de transporte de carga, transporte público individual, transporte público del SITP, transporte especial, escoltas, empresas de distribución, y evaluar su efectividad.
- Difundir buenas prácticas en eco-conducción y seguridad vial.





Nuestro esfuerzo en el tránsito es aceptable
todavía hay víctimas

VOLUTA
MEJOR
MADRID



Eje 3. Víctimas

1. Seguimiento y control de ambulancias:

Reforzar por parte de la Secretaría Distrital de Salud el seguimiento a la prestación del servicio de las ambulancias habilitadas en Bogotá, hacer más eficiente su operación y ejercer mayor control, garantizando que estos vehículos sean utilizados exclusivamente para los fines de salud establecidos.

Acciones concretas de este programa:

- Generar un mecanismo de control para la asignación de ambulancias para atender accidentes de tránsito (siniestros viales).
- Inventariar el estado de habilitación de las ambulancias.
- Diseñar e implementar un programa de control de atención a víctimas.

2. Atención a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales):

Generar los lineamientos para que la ciudad cuente con un sistema de orientación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

Acciones concretas de este programa:

- Definir los lineamientos de orientación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales) para la ciudad.
- Promover la participación de asociaciones de víctimas.

3. Fortalecimiento de la atención de víctimas a nivel pre-hospitalario:

Agilizar el proceso de atención a las víctimas en accidentes de tránsito (siniestros viales) especialmente durante los minutos siguientes al acontecimiento del hecho, en el marco de la hora dorada (los 60 minutos posteriores a un siniestro en los que la víctima debe recibir atención médica a la mayor brevedad posible para aumentar las posibilidades de salvar a la víctima).

Acciones concretas de este programa:

- Coordinar con las autoridades de salud una adecuada y rápida atención a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
- Analizar los antecedentes y revisar la viabilidad de reactivar el programa de médicos en motocicleta permitiendo tiempos menores de respuesta y de apoyo a las víctimas, luego de la ocurrencia del accidente de tránsito (siniestro vial).

4. Protocolo para la circulación de vehículos de emergencia en carriles exclusivos del Sistema TransMilenio:

Emitir protocolos para que los vehículos de emergencia puedan utilizar la infraestructura vial de los carriles exclusivos, garantizando la oportunidad en el ingreso, la seguridad de los usuarios del sistema y de quienes hacen uso del carril, así como el respeto por las normas del sistema de transporte.

Acciones concretas de este programa:

- Generar el protocolo para el uso del carril exclusivo del sistema TransMilenio por parte de vehículos de emergencia, las actividades de capacitación y socialización asociadas, y su puesta en marcha.

5. Obligatoriedad del programa del primer respondiente en colegios, conductores del SITP, conductores vehículos de emergencia:

Capacitar en los conocimientos básicos que se deben tener en cuenta para responder adecuadamente como primer contacto ante una urgencia o emergencia, mientras los servicios de salud llegan al lugar de los hechos.

Acciones concretas de este programa:

- Garantizar el desarrollo de este programa en el marco del Acuerdo 633 de diciembre de 2015 "Por el cual se fortalece el sistema

distrital de gestión de riesgo, en promoción y prevención de las emergencias y desastres con la participación de la comunidad y funcionarios del Distrito debidamente capacitados en primer respondiente.”

- Trabajar con docentes o acompañantes de ruta de instituciones educativas para la multiplicación del programa, a través de la capacitación virtual.
- Capacitar en este programa a conductores del SITP.
- Promover que algunos lugares estratégicos en la ciudad (centros comerciales, grandes superficies, universidades, etc.) cuenten con personal capacitado para ser primeros respondientes en accidentes de tránsito (siniestros viales).

6. Convenios e intercambio de experiencias entre entidades de emergencia:

Definir un programa anual de intercambio de buenas prácticas entre las entidades vinculadas a la atención de accidentes de tránsito (siniestros viales), y trabajo conjunto coordinado.

Acciones concretas de este programa:

- Llevar a la práctica uno o más intercambios de experiencias de organismos de emergencia que atienden accidentes de tránsito (siniestros viales).

7. Seguimiento a las víctimas y relatos de experiencias:

Los relatos de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales) son testimonios que pueden originar cambios comportamentales en las personas, preparar a los cuerpos de atención de emergencias, y mejorar las redes de atención de emergencias y los protocolos de atención a víctimas.

Acciones concretas de este programa:

- Incorporar la experiencia de las víctimas en la prevención de eventos futuros.
- Llevar a cabo una estrategia de comunicaciones sobre la experiencia de víctimas.





Eje 4. Infraestructura segura

1. Programa de Gestión de la Velocidad - PGV:

Enfocar acciones orientadas a entender, diferenciar y regularizar las velocidades de acuerdo con las características de las zonas y las tipologías viales en la ciudad.

Acciones concretas de este programa:

- Elaborar e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad - PGV.

2. Tratamiento de puntos críticos:

Identificar, analizar e implementar mejoras en puntos críticos, de tramos o de intersecciones existentes. En el marco del PGV enfocar las intervenciones en los puntos críticos de la infraestructura considerados por la alta siniestralidad vial, como estrategia de mayor impacto en la reducción de los accidentes de tránsito (siniestros viales) y su severidad. Dentro de este programa, se integran medidas para pacificar el tránsito.

Acciones concretas de este programa:

- Conformar un equipo profesional en la SDM que desarrolle el proceso de tratamiento de puntos críticos e inspecciones en vía.
- Identificar los puntos o tramos críticos en la red vial, y proponer mejoras para pacificar el tránsito por localidad, para mejorar la seguridad vial.
- Implementar mejoras en infraestructura en diferentes intersecciones viales de la ciudad.
- Generar intervenciones de calles completas con la participación de la comunidad, y espacios adecuados para el disfrute (recuperación de plazas, barrios seguros, zonas comerciales, restaurantes, y esparcimiento).
- Diseñar e implementar una estrategia de regulación de velocidad en las zonas con afluencia de peatones. Se priorizarán todas las zonas para pacificar el tránsito alrededor de instituciones educativas y zonas donde permanecen personas mayores, a saber:

Centros día, Centros noche y Centros de protección.

- Mejorar la visibilidad en los puntos críticos a través de iluminación, reubicación de señales o de semáforos, la poda de árboles y demás acciones preventivas.
- Realizar estudios de análisis de conflictos, como insumo para la toma de decisiones.

3. Programa de Auditorías de Seguridad Vial – ASV:

Garantizar las condiciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial y de transporte para generar condiciones seguras de movilidad a todos los usuarios.

Acciones concretas de este programa:

- Formar auditores de seguridad vial, generando capacidad institucional en el Distrito.
- Realizar auditorías de seguridad vial a los proyectos viales a partir de la etapa de diseño, construcción y operación, una vez la SDM adopte la Guía de Auditorías de Seguridad Vial Urbanas.
- Realizar inspecciones de seguridad vial a paraderos.
- Aportar en la definición de la localización de futuros paraderos y en la reubicación de paraderos de transporte público existentes, con criterios de seguridad vial y lo establecido en el Manual Distrital de Espacio Público una vez éste sea adoptado.
- Garantizar que las intersecciones semaforizadas cuenten con las condiciones adecuadas para el tránsito de usuarios vulnerables.

4. Herramienta de reporte de daños en la infraestructura y en la señalización:

Contar con un mecanismo ágil para conocer e intervenir oportunamente la infraestructura e incentivar la participación ciudadana.

Acciones concretas de este programa:

- Desarrollar el sistema de reporte de huecos y evidenciar oportunidades de mejora de la señalización horizontal y vertical de la infraestructura.
- Incorporar la seguridad vial como criterio prioritario en el modelo de mantenimiento vial y en la priorización de intervenciones viales a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial.

5. Componente de seguridad vial en la ejecución de obras:

Garantizar que las intervenciones de obra en el espacio público (afectaciones que impliquen reducción de capacidad peatonal, de ciclo usuarios y vehicular en vías arteriales e intermedias) incluyan condiciones de seguridad vial.

Acciones concretas de este programa:

- Generar el procedimiento de control en la

entrega de las obras de empresas de servicios públicos en coordinación con el comité operativo de obras de infraestructura de servicios públicos del Distrito Capital.

- Definir e implementar acciones encaminadas a brindar protección al personal de limpieza de las vías: señales reflectivas, conos y elementos de protección necesarios.

6. Recorridos seguros hacia las instituciones educativas:

Garantizar las condiciones de movilidad segura de los estudiantes desde y hacia las instituciones educativas.

Acciones concretas de este programa:

- Identificar y promover caminos seguros a pie y en bicicleta para las comunidades educativas.
- Promover mejoras en las condiciones de movilidad de las rutas de transporte escolar.





Eje 5. Control para la seguridad vial, tecnología y vehículos

1. Control para la seguridad vial:

La SDM, junto con la Policía de Tránsito de Bogotá, generarán mecanismos de control y promoverán el uso de herramientas tecnológicas para reducir comportamientos generadores de riesgo.

Acciones concretas de este programa:

- Fortalecer la estrategia de control de velocidad.
- Instalar medios automáticos para el control de la velocidad de acuerdo con la normatividad nacional vigente o la que la modifique y la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.
- Fortalecer la estrategia de control de embriaguez.
- Identificar los comportamientos generadores de riesgo que más contribuyen al aumento de cifras de morbi-mortalidad y fortalecer las acciones de control.

2. Tecnologías para la seguridad vial:

Adoptar el uso de medios tecnológicos para captura y análisis de la información.

Acciones concretas de este programa:

- Crear el sistema de registro de la velocidad promedio de los principales corredores de la ciudad.
- Generar acciones automatizadas hacia la seguridad vial a partir del programa de detección electrónica de infracciones del Centro de Gestión de Tráfico.
- Usar los medios y herramientas tecnológicas, de acuerdo a la normatividad vigente, para ejercer la función de vigilancia y control para la seguridad vial.
- Adoptar semáforos inteligentes con sensor de demanda vehicular y módulos sonoros.
- Llevar a cabo el programa de revisión operativa de las intersecciones semaforizadas,

garantizando que dichas intersecciones contemplen los tiempos necesarios para evitar acumulación de peatones en los separadores.

3. Información para la seguridad vial:

Contar con sistemas de información que sean confiables, eficientes, seguros y de fácil uso para la ciudadanía, y que a su vez permitan captar información de calidad para el sector movilidad.

Acciones concretas de este programa:

- Generar alianzas con plataformas tecnológicas colaborativas para obtener información secundaria, por ejemplo, de viajes, accidentes viales (siniestros viales) y captura de datos en tiempo real.

4. Programa de vehículos seguros:

Propender por que los vehículos cumplan con estándares mínimos de seguridad vial, de acuerdo a la normatividad y la reglamentación vigente.

Acciones concretas de este programa:

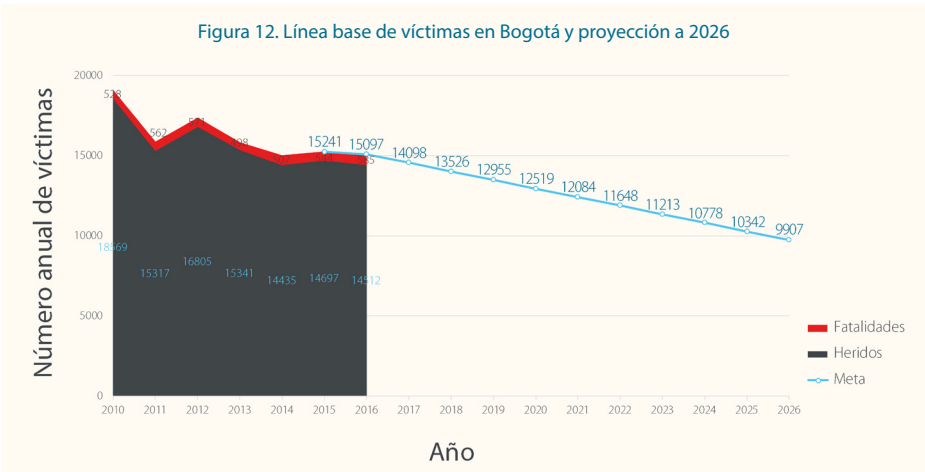
- Velar por que las empresas que les prestan servicio de transporte a las entidades del Distrito cuenten con Planes Estratégicos de Seguridad Vial aprobados por la SDM.
- Garantizar que los vehículos que conforman la flota de vehículos propios y contratados por el Distrito cuenten con sistemas mínimos de seguridad pasiva y activa: cinturones de seguridad, frenos ABS, revisiones técnico mecánicas, *airbags*, sistemas de geoposicionamiento, etc.
- Fortalecer el Plan de Ruta Pila para el control del transporte especial dedicado al transporte de estudiantes. Ampliar y mejorar sus indicadores para fortalecer los controles en materia de normatividad.

INDICADORES DE DESEMPEÑO

La coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Distrital de Seguridad Vial, estará a cargo de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 185 de 2012 o las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen.

Indicador meta

Reducir en 35% el número de víctimas fatales y heridos graves por siniestralidad vial en el período en los próximos 10 años, tomando como base el año 2015.



Fuente: SDM, 2017

Indicadores de gestión

Plan/Política	Fórmula	Meta 2026
Plan Distrital de Seguridad Vial	Porcentaje de avance del Plan.	100%
Programa de Gestión de la Velocidad	Porcentaje de avance del Programa.	100%
Plan de Movilidad Escolar	Número de colegios con PME avalado y con una visita de seguimiento.	Todas las instituciones educativas.
Plan de Seguridad vial del Motociclista	Porcentaje de avance del Plan.	100%
Plan Empresarial para la Seguridad vial	Número de empresas con PESV avalado y con una visita de seguimiento.	100% empresas con PESV avalado.

Plan/Política	Fórmula	Meta 2026
Política de eco-conducción	Definición de la política y de la estrategia de implementación.	Estrategia definida que cubra todas las empresas que operan en Bogotá: transporte público del SITP, empresas de carga, de distribución y mensajería, y los centros de enseñanza automovilística.

Indicadores de producto

Eje	Nombre del indicador	Fórmula
Institucionalidad y gestión de la seguridad vial	Visitas de seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.	Número de visitas de seguimiento de los PESV por año.
Institucionalidad y gestión de la seguridad vial	Estudios detallados de accidentes de tránsito (sinistros viales).	Número de estudios detallados de accidentes de tránsito (sinistros viales) por año.
Institucionalidad y gestión de la seguridad vial	Reglamentación para la seguridad vial.	Número de actos administrativos por año.
Infraestructura segura	Medidas integrales de seguridad vial para la pacificación del tránsito.	Número de medidas de pacificación del tránsito implementadas por año.
Infraestructura segura	Auditorías de seguridad vial en proyectos de ciudad.	Número de auditorías de seguridad vial por año.
Actores de la vía, comunicación y cultura vial	Formación de personas en temas relacionados con la seguridad vial.	Número de personas formadas al año.
Actores de la vía, comunicación y cultura vial	Formación de conductores en eco-conducción.	Número de conductores formados en eco-conducción por año.
Actores de la vía, comunicación y cultura vial	Campañas de seguridad vial.	Número de campañas al año.
Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos	Controles de velocidad.	Número de controles por año para el factor de exceso de velocidad.
Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos	Controles de embriaguez.	Número de controles por año para el factor de conducción bajo los efectos del alcohol.
Víctimas	Tiempo promedio de llegada de la ambulancia a auxiliar la víctima, por empresa de ambulancias.	Tiempo promedio por empresa / tiempo promedio de todas las empresas.
Víctimas	Tiempo promedio de llegada de la ambulancia al centro de salud, durante el transporte de la víctima, por empresa de ambulancias.	Tiempo promedio por empresa / tiempo promedio de todas las empresas.
Víctimas	Tiempo promedio de atención de la víctima a partir del momento de llegada al centro de salud, por centro de salud.	Tiempo promedio por centro de salud / tiempo promedio de todos los centros de salud.

Agradecemos al Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles, aliado de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global, quien apoyó en la construcción de este documento que se constituye como el resumen ejecutivo del Decreto 813 de 2017.





BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



VISIÓN CERO  **BOGOTÁ**





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

Secretaría Distrital de Movilidad

 Calle 13 # 37 - 35

 www.movilidadbogota.gov.co

 [secretariamovilidad](https://www.youtube.com/c/secretariamovilidad)

 [@SectorMovilidad](https://twitter.com/@SectorMovilidad)

 [/secretariamovilidadbogota](https://www.facebook.com/secretariamovilidadbogota)