

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

**PROYECTO DE INVERSIÓN 1004
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL**

PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016-2020”

SEGUNDO PILAR: DEMOCRACIA URBANA

PROGRAMA: MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS

**PROYECTO ESTRATEGICO:
146 - SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTOS PARA LA MOVILIDAD**

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

1. DIAGNÓSTICO

La seguridad vial es un tema prioritario para la Administración Distrital, para el país -como se ha establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia 2013-2021-, y para el mundo -según lo definido por la ONU a través de la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial emitieron el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015, en el cual se estima que para 2013¹ murieron 1.25 millones de personas por causa de accidentes de tránsito, y entre 20 y 50 millones más resultaron heridas. Estos datos sitúan a los accidentes de tránsito como la novena causa de fallecimientos y lesiones en el mundo. Se prevé que para 2020 los accidentes de tránsito se conviertan en la tercera causa de morbilidad en el mundo.

Asimismo, según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en Colombia, para 2014 los accidentes de tránsito fueron la segunda causa de mortalidad. El problema de la accidentalidad vial en el país es predominantemente urbano. De acuerdo con los datos recopilados para 2014, la tasa de mortalidad de Bogotá D.C. y Barranquilla es la más baja de Colombia (8,24 por cada 100.000 habitantes para ambas ciudades²). Sin embargo, se debe tener en cuenta que el Distrito Capital posee el 33% del parque automotor del país y el 16% de la población total.

Para 2015, en el Distrito Capital se reportaron 31.340 siniestros viales, que causaron 14.697 víctimas lesionadas y 543 víctimas fatales, el 49% de dichas fatalidades correspondió a peatones. En los primeros cuatro meses de 2016, se reportaron 10.281 siniestros viales, causando 4.655 víctimas lesionadas y 180 víctimas fatales, el 50% de estas muertes corresponde a actores viales en condición de peatón.

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) considera los siniestros de tránsito como la suma de factores predeterminados y evitables, que se pueden abreviar en tres aspectos básicos: el factor humano, los vehículos/equipos y el entorno, que deben ser tratados de forma integral. Es importante hacer énfasis en la localización de los eventos, para actuar sobre los sectores más críticos de accidentalidad.

En el contexto actual, y siguiendo los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial, la accidentalidad vial es vista como un fenómeno que debe ser atacado desde distintos frentes. Se requiere de la coordinación interinstitucional y del reconocimiento que los accidentes de tránsito son prevenibles y no ocurren por azar.

¹ El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015 presenta datos consolidados de 2013.

² Forensis 2014, página 380, INMLCF

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

La población afectada son todos los habitantes que se movilizan en Bogotá D.C., incluida la población que visita a la ciudad y permanece en ella por un determinado periodo de tiempo.

COMPONENTE	DESCRIPCIÓN
POBLACIÓN AFECTADA 2016	7.980.001
CARACTERÍSTICAS	Peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de los medios de transporte público y privado. Población de todas las edades y género Población de todos los sectores: escolar, empresarial público y privado, residencial, comercial, industrial
ÁMBITO TERRITORIAL	Bogotá D.C.
POBLACIÓN OBJETIVO	Habitantes y población flotante

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas

2. JUSTIFICACIÓN

Existe un imperativo ético de no tener víctimas mortales y lesiones graves en accidentes de tránsito, frente a lo cual la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas estableció entre los objetivos de Desarrollo Sostenible la reducción de muertes y lesiones en accidentes de tránsito en 50% para 2020, a través de la promulgación de la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011–2020³. Colombia se unió a la iniciativa y al compromiso mundial.

Mejorar la seguridad vial requiere la aplicación de estrategias que consideren desde temas de infraestructura vial hasta temas comportamentales y de cultura ciudadana, tal como está expuesto en el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2019 Bogotá Mejor para Todos (PDD)⁴. En cumplimiento de las funciones de la SDM de “Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital” y “Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial”, se asignó entre otras funciones de la entonces Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito (ahora Oficina de Seguridad Vial) : “Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito”. En este sentido, se han enfocado esfuerzos tanto a realizar acciones puntuales en educación y prevención, así como a realizar intervenciones en ingeniería. Se han promovido medidas de gestión de tránsito y tráfico calmado para la

³Proyecto Plan de Desarrollo 2016-2019 Bogotá Mejor para Todos. Página 179

⁴<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/> Nota descriptiva No.358 Octubre de 2015

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

movilidad segura de los ciudadanos, desde la prevención y el ejercicio de la corresponsabilidad como actores viales.

Desde el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Decreto 190 de 2004, en el artículo 163 se plantea como uno de los objetivos del Sistema de Movilidad: *“Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad mediante una señalización correcta y una norma técnica de diseño de cruces entre ciclorrutas, la red peatonal y la vehicular...”*, lo cual es acogido integralmente en el Plan Maestro de Movilidad (PMM).

En términos de seguridad vial, el artículo 66 del PMM define las directrices para la formulación de un Plan de Seguridad Vial, y en el artículo 68 se definen los proyectos de seguridad vial a desarrollar, los cuales fueron concretados con la adopción del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), Decreto 397 de 2010. De esta manera, la prioridad del peatón, la promoción del transporte no motorizado, el transporte público y el uso de modos alternativos de transporte, que también establece el PMM, contribuyen con el objetivo de lograr una movilidad sostenible.

El proyecto de inversión “Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial” brinda especial relevancia en generar y ofrecer estrategias integrales en seguridad vial a los ciudadanos, que incluyan los factores mencionados en el diagnóstico, y está articulado con el PMM, el POT, el PDSV y el PDD.

Las estrategias implementadas desde la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), a través del proyecto de inversión, responden plenamente en su diseño a las orientaciones y principios que han sido formulados desde el PMM, precisados funcionalmente por el estatuto organizacional de la SDM y retomados en forma ampliada y concisa en el PDD como parte de los planteamientos sectoriales que han sido formulados por la SDM para orientar las intervenciones desde las diferentes dependencias y entidades de la ciudad.

3. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

3.1. OBJETIVO GENERAL

Generar políticas en seguridad vial y tránsito encaminadas a reducir y a eliminar la siniestralidad vial en Bogotá.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Ajustar el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), incorporando estrategias en el marco de la Visión Cero, como política distrital de seguridad vial a corto, mediano y largo plazo

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

2. Promover la investigación en seguridad vial con el objeto de mejorar el entendimiento de las situaciones de riesgo que se presentan en la vía., generando acciones mejor adaptadas y efectivas que repercutan en una mínima frecuencia y severidad de los eventos viales.
3. Diseñar y poner en marcha estrategias integrales de seguridad vial en puntos y tramos críticos de accidentalidad vial.
4. Ejecutar acciones pedagógicas de formación que promuevan comportamientos de protección y autoprotección de los diferentes actores viales.
5. Realizar campañas preventivas dirigidas a todos actores de la vía, orientadas hacia la adopción de comportamientos seguros, hacia el cumplimiento de la norma, y hacia la participación activa de la ciudadanía.
6. Implementar el Plan Distrital de Seguridad Vial para Motociclistas, que se constituye en una política y un plan de acción en el corto, mediano y largo plazo para reducir los eventos de tránsito que involucran a estos actores.
7. Adoptar medidas de mitigación, para favorecer las condiciones de una movilidad segura, a través de la revisión de estudios de tránsito del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) e Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).
8. Velar por las condiciones seguras en la vía durante la ejecución de las obras, mediante la revisión y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) de alta interferencia.
9. Revisar los planes estratégicos de seguridad Vial de empresas cuya operación se limita a Bogotá, y realizar las visitas posteriores de control con el fin de verificar su implementación.
10. Promover la política de eco-conducción como una estrategia para aportar a una conducción más segura por parte de quienes conducen vehículo de transporte público colectivo e individual, vehículos de transporte de carga y distribución de mercancías, y vehículos particulares, incluida la motocicleta.
11. Promover el Plan de Movilidad Escolar en las instituciones educativas del Distrito y en las instituciones privadas, a través de una actuación integral de seguridad vial

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

12. Aunar esfuerzos en el fortalecimiento institucional del distrito y su alineación con los entes de ámbito nacional, para que la gestión en materia de seguridad vial sea coordinada y se logren mejores resultados en beneficio de la ciudad.
13. Generar alianzas estratégicas con la Academia y con el sector privado, desde la perspectiva en la que la seguridad vial requiere de una participación activa de todos, además de la gestión que le compete al gobierno.

4. PLANTEAMIENTO Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

La estrategia de seguridad vial a llevar a cabo el proyecto de inversión “Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial”, contiene los siguientes componentes:



Fuente: DSVCT

4.1. Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV)

A partir del seguimiento a la ejecución del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV, se ha identificado la necesidad de ajustar su estructura y definir lineamientos de largo plazo a través de la reformulación de los programas y acciones efectivas que conduzcan a proteger

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

la vida y a garantizar la seguridad de los ciudadanos, acorde con el planteamiento establecido en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Mejor para Todos.

Adicionalmente el proceso de ajuste del Plan Distrital de Seguridad Vial responde al llamado a la consciencia que ha despertado la Organización Mundial de la Salud y otros organismos internacionales acerca de la gravedad que la accidentalidad vial representa en la salud pública. En este sentido, se evidencia la necesidad de modificar el Decreto 397 de 2010 con el propósito de 1) acoger los lineamientos de la Asamblea General de las Naciones Unidas en la formulación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, 2) alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia (PNSV), y 3) introducir la política de Visión Cero en la ciudad para el escenario 2016-2026. Con el ajuste del Plan Distrital de Seguridad Vial se proyecta:

- Construir una visión consensuada de las acciones a realizar
- Proporcionar un marco para la acción
- Definir las responsabilidades institucionales y los mecanismos de coordinación
- Comprometer la participación de distintos interesados y responsables de la seguridad vial
- Monitorear el progreso y la eficacia de las estrategias que se adopten

Dentro del PDSV ajustado se contemplan las diferentes acciones que comprenden la estrategia de seguridad vial propuesta por la oficina de Seguridad Vial.

El ajuste del Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá adopta como política distrital de corto, mediano y largo plazo la Visión Cero para Bogotá. Con este enfoque se privilegia la seguridad del peatón y la educación de la velocidad, a través del diseño y de la intervención de la infraestructura. El objeto es construir un entorno seguro que perdone los errores que cometemos los humanos, para que la severidad de los eventos viales no supere la tolerancia al impacto del cuerpo humano. *(Meta asociada: Actualizar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial)*

4.2. Información de siniestralidad vial e investigación

La información de eventos viales que maneja la SDM proviene de la plataforma SIGAT II, de la Policía de Tránsito de Bogotá, donde se registra la información recolectada en campo por los agentes de policía encargados de atender los hechos en vía y que se registra en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito de acuerdo con lo estipulado en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte, “Por la cual se adopta el nuevo informe Policial de Accidentes de tránsito (IPAT) y se dictan otras disposiciones”. La Entidad cuenta con información de accidentalidad vial amplia que es susceptible de mejorarse a través de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

tecnologías de captura y procesamiento. También, la prevención de eventos viales debe trabajarse de manera coordinada con las diferentes instituciones a nivel distrital, por lo que es importante unificar los datos entre estas entidades, con el fin de lograr la mejora de la seguridad vial y la reducción de los siniestros viales y sus consecuencias.

A partir de dicha información se realizan los análisis de accidentalidad que se complementan con la ubicación espacial de los eventos mediante la georreferenciación que se realiza en la Oficina de Información Sectorial de la entidad. A este enfoque se agregan metodologías como mapas de riesgo y análisis de concentraciones de eventos por medio de mapas de calor.

La información obtenida sirve como insumo base para realizar investigación sobre siniestralidad vial, que es de vital importancia para comprender el proceso que desencadena un evento de tránsito. La investigación se orienta hacia los diferentes usuarios u actores y los factores de riesgo que intervienen en la ocurrencia de los eventos viales. El conocimiento nuevo que se adquiera resultado de la investigación lleva a producir diversas formas de intervención frente al fenómeno de la accidentalidad, así como a formular nuevos procesos que procuren una adecuada recolección de datos in situ.

Según lo expuesto anteriormente se da prioridad a la investigación, organización y gestión de datos, y hacia el análisis y modelamiento de los problemas de seguridad vial, con el fin de establecer sus causas, efectos e impactos, creando un espacio intra e interinstitucional sostenible para la formulación de políticas, la gestión, el diseño y puesta en marcha de estrategias y programas para la mitigación, reducción y prevención de la accidentalidad vial en la ciudad de Bogotá.

La función de “efectuar el manejo adecuado, confiable y oportuno de la información relevante para soportar los procesos de prevención e intervención en seguridad vial” dada por el Decreto 567 de 2006, da pie a la necesidad de contar, formar y fortalecer un equipo humano interdisciplinario con formación, habilidades y herramientas adecuadas que permita llevar a cabo los procesos necesarios para la investigación y generación de información técnica que permitan la toma de decisiones y formulación de estrategias de que permitan reducir de la ocurrencia de siniestros de tráfico y su severidad. *(Metas asociadas: Actualizar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial, Realizar 3 campañas macro de seguridad vial).*

4.3. Estrategias integrales en puntos y tramos críticos de siniestralidad vial

Como una de las estrategias para reducir la accidentalidad desde el componente de Infraestructura, se requiere una intervención integral en cumplimiento de los objetivos del

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

programa Mejor Movilidad para Todos establecidos en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Mejor para Todos 2016-2020, que se enfoque en:

- Reducción de la velocidad en proximidades de las intersecciones.
- Reducción de conflictos mejorando el diseño geométrico.
- Mejoramiento de las distancias de visibilidad de los peatones por parte de los conductores.
- Selección de dispositivos efectivos para la regulación y control de tránsito.
- Reducción del tiempo de la exposición de los peatones a factores de riesgo.
- Generación de espacio público accesible, que permita e incentive el uso de la infraestructura para el disfrute y seguridad peatonal, especialmente de usuarios en condición de movilidad reducida
- Integración de espacios manera segura a los actores de la vía.

La implementación de medidas de gestión se basa en la necesidad de generar espacios seguros en las vías del Distrito y de ofrecer zonas en las que todos los actores viales puedan interactuar sin exponer su integridad por causa de excesos de velocidad o maniobras inseguras. En tal sentido y teniendo en cuenta que el comportamiento humano muchas veces se define por las características encontradas en el entorno, es necesario crear y modificar el entorno en sí, adoptando e implementado medidas y elementos que ofrezcan a los usuarios de las vías la claridad y seguridad suficiente para su movilidad segura.

A su vez el enfoque de las soluciones de infraestructura segura, se enmarcan en la estrategia “Visión Cero”, que establece que ninguna muerte prematura es aceptable, de forma que la vida humana debe ser la máxima prioridad, por encima de la movilidad y otros objetivos de los sistemas viales y de transporte. Esta política reconoce que los errores humanos son inevitables, por lo cual los diseñadores viales deben considerarlos como parte del proceso de planeación.

Con el fin de generar los espacios seguros en mención, se implementan las medidas de gestión en coordinación con la Dirección de Control y Vigilancia, mediante las cuales se materializan cambios en la infraestructura existente utilizando dispositivos y elementos de señalización, que combinados e implementados de manera correcta generan reducciones de velocidad, espacios más amplios para los peatones, integración segura de actores viales y en general condiciones y niveles de seguridad vial adecuados para las vías urbanas.

El procedimiento desarrollado para la aplicación de esta estrategia da inicio con la detección de la necesidad de intervención ya sea por estadísticas de accidentalidad vial, características del entorno y condiciones geométricas de las vías que puedan llegar a configurarse como riesgosas. También se pueden identificar zonas de mayor riesgo y

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

conflictos que requieren de una medida de infraestructura, siguiendo metodologías directas en campo como la técnica de análisis de conflictos.

El paso siguiente es la determinación de los dispositivos que se implementarán, para lo cual, además del conocimiento de los elementos existentes en la literatura y normativa colombiana, es de suma importancia el análisis realizado por el profesional a cargo de la medida, quien con base en la experiencia y conocimiento de las características de movilidad de la zona objeto de estudio determina las medidas más adecuadas para los usuarios de las vías.

Con el fin de conocer la efectividad de las medidas implementadas, se lleva a cabo el monitoreo constante sobre el punto objeto de intervención, y se establecen indicadores que ofrezcan a la SDM las herramientas necesarias para conocer los resultados finales de la medida, así como su impacto general en la operación del tránsito y aún más importante en la seguridad e integridad de las personas.

Por otra parte, con el fin de fortalecer las características de seguridad vial de todos los proyectos viales en el Distrito se integra como herramienta clave la realización de Auditorías de Seguridad Vial en todas sus etapas de ejecución (diseño, construcción y operación). Por medio de las Auditorías se identifican las condiciones potenciales de riesgo y que afectan la seguridad vial de todos y cada uno de los actores viales.

Con base en las evidencias levantadas en la etapa de análisis se realizan las recomendaciones y requerimientos necesarios para la operación segura de las vías; en este sentido es de suma importancia tener en cuenta que todos los proyectos viales en etapa de diseño deben ser auditados, con el fin de garantizar una construcción de vías seguras e idóneas para el tránsito de los distintos actores viales. La Auditoría en etapa de construcción es dinámica, puesto que responde a las necesidades de la obra durante su ejecución, el propósito es generar el menor impacto posible por causa de la obra a la operación del tránsito, con el fin de mantener condiciones de seguridad vial adecuadas en cualquier momento. La Auditoría en etapa de operación es coherente con la ejecución de las medidas de gestión, ya que se analiza la operación actual de los tramos viales con el fin de determinar riesgos potenciales y posteriormente la generación de diseño de medidas de pacificación del tránsito

Los componentes que influyen el nivel de seguridad en una vía y que se aconseja tener en cuenta son entre otros los siguientes:

- Infraestructura: Especificaciones de diseño, velocidad, corredores y bifurcaciones, intersecciones y canalizaciones, ciclo infraestructuras, medidas de gestión de tránsito

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- Tránsito y Transporte: Capacidad vial, dispositivos de control de tránsito, medios de transporte, estacionamientos
- Urbanismo, Entorno y Aspectos Socioeconómicos: Desarrollos urbanísticos, paisajismo, relaciones con la comunidad, infraestructuras peatonales, zonas laterales
- Comportamiento de los usuarios:
- Planes de manejo de tránsito, zona de trabajo en obras, preapertura.
- Normatividad relacionada.

Se propone implementar las Auditorías de Seguridad Vial Urbanas como una práctica obligatoria en las distintas etapas de los proyectos viales de la ciudad a partir de la implementación de las metodologías definidas en el Manual de Auditorías de Seguridad Vial Urbanas ASVU para Bogotá D.C. Con ello se pretende adoptar procedimientos detallados para la planeación y ejecución de las ASVU, así como el seguimiento a la implementación de las recomendaciones que se deriven de sus resultados a fin de garantizar mejores condiciones de seguridad vial para todos los usuarios de la infraestructura.

De este modo le corresponde a la Entidad, específicamente a la Oficina de Seguridad Vial, llevar a cabo las acciones necesarias para reglamentar la adopción del Manual de Auditorías de Seguridad Vial a nivel urbano, de obligatorio cumplimiento. *(Meta asociada: Realizar 52 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado)).*

4.4. Acciones pedagógicas dirigidas a toda la ciudadanía

La formación y la educación vial promovida por el grupo de pedagogía de la Oficina de Seguridad Vial lleva a cabo acciones educativas, iniciales y permanentes, con el objetivo de favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos. Así, la formación y la educación vial cuenta con cuatro características fundamentales, tales como:

- ✓ Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.
- ✓ Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.
- ✓ Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, la corresponsabilidad etc.
- ✓ Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

Se proyecta poner en marcha una estrategia pedagógica para ampliar y potenciar, en el largo plazo, un conjunto de capacidades de la población y los servidores públicos, para

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

interactuar entre sí, y con la ciudad, de forma crítica, solidaria y creativa, con el propósito de disminuir los siniestros en la vía. Para el logro de estos propósitos se requieren transformaciones culturales, incidiendo en los siguientes elementos del entramado cultural:

- Representaciones: cómo se percibe, imagina y siente a los otros actores y los diferentes contextos viales.
- Conocimientos: conjunto de habilidades y contenidos que generan un saber hacer en la vía y que permiten a las personas tomar decisiones frente a las situaciones cotidianas en el ejercicio de su movilidad.
- Comportamientos: conductas, formas de actuación de las personas en el ejercicio cotidiano de su movilidad.

Las acciones pedagógicas a desarrollar dentro del Proyecto de Inversión se enfocan en los siguientes aspectos:

1) Presencia y mensajes en vía

Estrategia enfocada a lugares asociados con factores de riesgo, altos índices de accidentalidad vial, sitios de gran afluencia de personas o espacios físicos con características especiales. Las actividades pedagógicas a desarrollar se complementan con ejercicios de control e intervención de la infraestructura, con el objeto de llevar a cabo una intervención integral.

2) Pedagogía en instituciones educativas

Las acciones pedagógicas en seguridad vial dirigidas a instituciones educativas públicas y privadas, tienen como objetivo brindar asesoría técnica en la implementación de estrategias que apunten al cumplimiento de las políticas reglamentadas en la Ley 1503 de 2011 referentes a la incursión de la temática de seguridad vial en el currículo de cada plantel. Las actividades a desarrollar se enfocan en la socialización de la Ley 1503 de 2011 y formación en seguridad vial y cultura ciudadana al personal directivo y docente en cada institución, la estrategia Plan Aula Mi Colegio-Mi Ciudad en la cual se realiza capacitación a niños, niñas y adolescentes de grado cero a grado once; como complemento a las actividades con estudiantes se lleva a cabo la capacitación de promotores escolares en seguridad vial (PESVI), proceso que busca formar grupos de estudiantes líderes de grados superiores que ejecuten acciones de promoción de la seguridad vial al interior de sus establecimientos educativos, entornos locales y/o comunitarios aledaños. En concordancia con lo anterior, se ejecutan acciones de formación a padres de familia puesto que desde el ámbito familiar es necesario incentivar comportamientos seguros en los menores; también se incluye a

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

conductores y monitoras de vehículos de transporte escolar como protagonistas de la movilidad de los estudiantes.

3) Formación en empresas de transporte

Dentro de las líneas de acción formativas en seguridad vial en el marco del proyecto de inversión, se cuenta con la capacitación en empresas de transporte, dirigida a personal administrativo, operativo y primordialmente a conductores (operadores) de vehículos. Dada la importancia de su rol, los transportadores deben contar con bases conceptuales para el ejercicio de su profesión, se busca cualificar éste oficio y generar acciones preventivas y correctivas de comportamientos inadecuados o riesgosos que redunden en el cuidado de la vida e integridad propia y de los demás actores viales cuando realicen su tránsito por el espacio público.

4) Actividades lúdicas y pedagógicas en entidades del Distrito

Las acciones implementadas por el equipo de arte y pedagogía a través del desarrollo de una estrategia basada en el teatro y actividades lúdicas, buscan irrumpir la cotidianidad en los espacios de intervención y generar un proceso de formación reflexivo fuera de lo convencional, que incentive en los participantes una toma de conciencia frente a su accionar en la vía y su tránsito por el espacio público independientemente del rol que asuman como actor vial.

5) Actividades en torno a los infractores

Las acciones pedagógicas dirigidas a infractores se presentan como una oportunidad de intervención para una población que requiere un proceso de concientización respecto a la responsabilidad que implica asumir situaciones de riesgo e irrespeto a las normas de tránsito; la formación para infractores se fundamenta en temáticas como el valor de la vida, autorregulación, corresponsabilidad, respeto a las normas de tránsito como medida de protección y cuidado de la vida, dejando de lado la connotación coercitiva y obligatoria que tiene éste aspecto. *(Meta Formar 800.000 personas en temas de seguridad vial)*

4.5. Estrategia comunicacional

La estrategia comunicacional es fundamental para la divulgación y el empoderamiento de valores útiles para una sociedad, y ofrece herramientas que, potenciadas de manera correcta, contribuyen a desarrollar estrategias de educación para la ciudadanía y prevención de la siniestralidad vial. El esfuerzo de este componente se centra en posicionar la seguridad

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

vial como una prioridad de la ciudad, divulgar las acciones de la entidad, e involucrar a la ciudadanía, incentivando su participación y despertando su interés.

La Oficina de Seguridad Vial, consciente de la necesidad de generar transformaciones culturales, requiere implementar estrategias comunicacionales que prioricen comportamientos riesgosos específicos como: la no prioridad en la vía al peatón y al ciclista, el exceso de velocidad, la movilización con distracciones, el respeto a las señales de tránsito, el adelantamiento por derecha, la conducción bajo los efectos del alcohol, entre otros. De acuerdo con el objetivo, se requiere de campañas que, a través de un ejercicio de ruptura de la cotidianidad, busquen la exploración de lenguajes innovadores con los que el rol del ciudadano sea activo y se encuentre en un proceso de aprendizaje permanente.

Los esfuerzos que se realizan para promover la seguridad vial en la ciudadanía a través del desarrollo de campañas comunicacionales internas y externas incluyen: la redacción de boletines, la organización de ruedas de prensa, el seguimiento y prestación de materiales inclusivos, la elaboración de piezas comunicacionales, la organización de eventos de conocimiento y divulgación de buenas prácticas, la gestión de alianzas con entidades públicas y privadas de orden nacionales e internacional, la difusión de información y de las medidas de gestión a través de medios masivos, así como la recopilación de insumos generados por el desarrollo misional de la DSVCT con el fin de adecuar contenidos para su visualización en redes sociales y la página web de la entidad. Toda la estrategia comunicacional se lleva a la práctica en coordinación con la Oficina Asesora de Comunicaciones de la SDM. *(Meta: Realizar 3 campañas macro de seguridad vial)*

4.6. Plan de seguridad Vial para motociclistas en Bogotá

La SDM como ente formulador de políticas distritales, a través de la Subsecretaría de Política Sectorial y más específicamente a través de la Oficina de Seguridad Vial ha llevado a cabo diferentes estrategias y acciones encaminadas a mejorar la seguridad del motociclista desde los tres componentes hombre, vehículo y entorno.

El motociclista es uno de los actores con mayor representación en la tasa de siniestralidad vial en Bogotá. Entre enero y abril de 2016 se presentaron 1.257 víctimas motociclistas no fatales (52 menos que en el año 2015 para el mismo periodo). Cada día se presentan aproximadamente 10 motociclistas heridos. Entre enero y abril de 2016 se presentaron 52 víctimas fatales motociclistas (22 más que en el año 2015 para el mismo periodo), lo correspondiente a aproximadamente una víctima fatal cada dos días.

Conocida esta situación se ha determinado la necesidad de elaborar un plan de seguridad vial para los motociclistas en Bogotá, que permita identificar y construir un plan de acción

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

estructurado para llevarse a cabo en el corto, mediano y largo plazo. Contar con un plan evita que se generen acciones aisladas cuyo impacto y sostenibilidad en el tiempo es menor. La construcción del plan de seguridad vial del motociclista demanda la participación de todos los actores, entidades y entes que de una u otra manera pueden contribuir a la seguridad del este actor.

Una vez se cuente con el plan se hará necesario poner en marcha las acciones que le correspondan al distrito e impulsar otras acciones de responsabilidad de otros entes que queden consignadas dentro del Plan. *(Meta elaborar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial motociclistas)*

4.7. Estudios de tránsito POT e IDU

La Oficina de Seguridad Vial es la dependencia encargada de revisar y emitir conceptos técnicos sobre los Estudios de Tránsito y Estudios de Demanda y Atención de Usuarios de que trata el Decreto 596 de 2007 (“Por el cual se señalan las reglas para la exigencia, realización y presentación de estudios de movilidad de desarrollos urbanísticos y arquitectónicos en el Distrito Capital”), radicados ante la Entidad. Asimismo, revisa y conceptúa sobre los Estudios de Tránsito y Análisis de Movilidad presentados para los diferentes proyectos de infraestructura pública que se desarrollan a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, dando cumplimiento al artículo 101 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, al artículo 187 del Decreto 190 de 2004 -Plan de Ordenamiento Territorial^[1] y al artículo 34 del Decreto 319 de 2006 - Plan Maestro de Movilidad.

Entre los proyectos urbanísticos de carácter privado que requieren estudio de tránsito se encuentran los Planes Parciales (de Desarrollo y de Renovación Urbana), Planes de Implantación, Planes de Regularización y Manejo de equipamientos dotacionales (hospitales, colegios, culto, cantones militares, cementerios, plazas de mercado, centros recreativos, etc.), estaciones de servicio, centros de diagnóstico automotor, parqueaderos públicos, etc.

De acuerdo con la normatividad vigente, estos instrumentos de gestión tienen como objetivo lograr que los proyectos de los equipamientos de escala metropolitana o urbana, de comercio metropolitano o urbano, y las grandes superficies comerciales, trasciendan el proyecto arquitectónico puntual y prevean el mejoramiento y articulación del espacio público, de las condiciones de acceso peatonal, de ciclousuarios y vehicular, entre otros aspectos, con el fin de salvaguardar el interés general y colectivo de los habitantes, y plasmar la estrategia territorial de la ciudad, garantizando la provisión de proyectos urbanos y arquitectónicos de calidad.

Dado el creciente número de proyectos de ciudad que requiere la presentación de este requisito para su aprobación, tal como el caso de los Planes de Implantación de usos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

comerciales y de servicios de escala metropolitana o urbana, se emiten conceptos técnicos favorables a la operación de proyectos para garantizar la ejecución por parte de la Administración Distrital del sistema de equipamientos dotacionales en ciertos sectores de la ciudad, en el marco del cumplimiento del Plan de Desarrollo Bogotá Mejor para Todos 2016-2019.

Entre estos, se destacan los proyectos de infraestructura vial y espacio público adelantados por el Instituto de Desarrollo Urbano, tales como el plan de obras del acuerdo de valorización, cupo de endeudamiento, troncales de Fase III, y demás proyectos que se establezcan en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Mejor Para Todos 2016-2019.

Respecto a los Estudios de Tránsito, se emite concepto técnico sobre los siguientes aspectos que deben contener:

- Análisis general de capacidad y nivel de servicio para la red vial de la zona de influencia.
- Cuantificar y analizar los volúmenes vehiculares totales esperados sobre los accesos y salidas del proyecto; realizar el cálculo de la longitud de colas en sus accesos, determinar del número de parqueaderos que requiere el proyecto.
- Análisis del conflicto peatón – vehículo en los accesos.
- Prever las medidas necesarias para mitigar los impactos generados por el proyecto y garantizar que no afecten de manera negativa significativa la accesibilidad y movilidad del tráfico vehicular, peatonal y de ciclistas usuarios del área de influencia del proyecto.
- Determinar sitios críticos para la operación del tránsito y plantear alternativas de solución de estos, dando respuesta a los requerimientos de la demanda y garantizando condiciones de operación seguras y eficientes en el plan o proyecto.
- Análisis, mediante la utilización de herramientas de modelación de transporte y tránsito (Vissim, Visum, Transmodeler, Transcad, EMME/3, Lisa, TSIS, Synchro, entre otros) los efectos generales del proyecto sobre la red vial involucrada para la situación del año base y las estimaciones de demanda futura, considerando los proyectos establecidos en el POT para cada escenario.
- Garantizar que la operación del proyecto no producirá colas de vehículos sobre la vía pública, que la demanda atraída y generada será atendida al interior del predio y que no se afectará de manera considerable y negativa las condiciones de accesibilidad y movilidad del tráfico peatonal, de ciclistas usuarios y vehicular de la zona de influencia del proyecto.
- El proceso de aprobación de cualquier estudio de tránsito, exige la aplicación de estrategias para promover la seguridad vial y garantizar la accesibilidad a los usuarios en el entorno del proyecto, así como dar cumplimiento a la Política Pública de Discapacidad (Decreto 470 de 2007). Dentro de las estrategias, está el análisis del comportamiento del tránsito realizado sobre el área de influencia del estudio, verificando la correcta

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

aplicación de las herramientas de modelación de tránsito en los estudios presentados por los Consultores.

Respecto a la modelación del tránsito requerida para realizar los Análisis de Movilidad en sectores de la ciudad:

- Con base en la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad, se busca evaluar el comportamiento del crecimiento de la ciudad en función entre otras variables de la disponibilidad de suelo urbano desarrollable, la densificación del uso del suelo, las proyecciones y tendencias de crecimiento de la población de acuerdo al último censo DANE y analizar la situación actual del sector transporte, para realizar proyecciones a mediano plazo y verificar el impacto de cambios en la infraestructura vial, sobre el sistema de transporte Distrital.
- Determinar en términos de capacidad y niveles de servicio, el impacto del modelo de crecimiento sobre su infraestructura vial y de transporte para los escenarios de corto (5 años), mediano (5-10 años) años y largo plazo (>10 años).
- Generación y calibración de las matrices de viajes del transporte particular, transporte público y transporte de carga.
- Aplicación de herramientas de software para tránsito y planeación del transporte que permitan la evaluación de redes multimodales bajo diferentes escenarios y para evaluar la demanda del transporte y su incidencia sobre la red vial actual y futura.
- Elaboración de una matriz ajustada, garantizando que ésta represente de una forma adecuada las condiciones de la demanda en materia ambiental en la ciudad.

Como parte de las medidas para la mitigación de impactos generados por el proyecto, pueden surgir compromisos a cargo de los responsables del desarrollo urbanístico, tales como:

- Generación de nueva infraestructura (andenes, continuidad de paso para usuarios en condición de movilidad reducida, alamedas, carriles perimetrales al interior del proyecto, construcción de vías en el área de influencia del proyecto, etc.)
- Construcción de medidas de tráfico calmado o pacificación del tránsito, como pasos pompeyanos, miniglorietas, carriles de circulación restringida, reductores de velocidad, etc.
- Instalación de equipos de control de tráfico como semáforos con módulos peatonales
- Instalación y suministro de señalización vertical y horizontal
- Instalación de cámaras para detección electrónica de infracciones
- Seguimiento y operación del proyecto una vez entre en funcionamiento

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Durante la ejecución de la fase de estudios y diseños de proyectos de infraestructura vial a cargo de la Administración Distrital, se coordina un acompañamiento de parte de la SDM, para la revisión de las propuestas analizadas en los Estudios de Tránsito, verificando que las alternativas de diseño evaluadas presenten los mejores resultados frente a las condiciones de movilidad que brinde el proyecto. No solo en términos de mejorar la movilidad de vehículos particulares, sino en condiciones de capacidad y nivel de servicio para la movilidad de peatones y ciclo-usuarios, y transporte público acorde con Visión de Ciudad planteada en el Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Mejor para Todos.

Frente a la etapa de construcción de los proyectos de infraestructura vial y de espacio público, se solicita al Instituto de Desarrollo Urbano que desarrolle las evaluaciones y acciones pertinentes para identificar y mitigar los impactos generados por las condiciones de operación de los nuevos proyectos, de forma tal que se garantice que la infraestructura construida opere en adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial. En el proceso de aprobación de obras públicas en la ciudad, se cuenta con la implementación de procesos y procedimientos que fortalezcan la actividad de seguimiento de las obras, brindando condiciones de seguridad vial a los usuarios de la infraestructura.

(Meta: Atender el 100% de los Estudios Técnicos en los tiempos establecidos por la Ley (Estudios de Tránsito - Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad))

4.8. Planes de Manejo de Tránsito de alta interferencia (PMT)

Teniendo en cuenta que algunos factores causales de la accidentalidad vial son atribuibles al entorno, para el caso específico en ejecución de obras, lo relacionado con la señalización, el aislamiento de las zonas de obras y la presencia obstáculos en la vía como material, escombros o maquinaria y que dentro de las competencias asignadas mediante Decreto Distrital 567 de 2006, la SDM tiene como

función realizar la revisión, aprobación y seguimiento de los planes de manejo de tránsito (PMT)⁵. Es imperante que la entidad se fortalezca en éste proceso que hace parte del proyecto de inversión, ya que es necesario garantizar en todo momento la seguridad vial y la práctica normal de los hábitos de los usuarios de la infraestructura vial en Bogotá D.C., con el propósito de conservar o mejorar la calidad de vida de los mismos.

⁵ Un plan de manejo de tránsito (PMT) es una propuesta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar el impacto generado a las condiciones habituales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, pasajeros y conductores), por la ejecución de trabajos que alteren la circulación en vías públicas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

A partir de lo anterior, es necesario:

- Atender las solicitudes semanalmente según el tipo de obra (Reporte Consolidado de Obras de Infraestructura [COI] y Reporte Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos [COOS]) y el grado de complejidad, cumpliendo a cabalidad con los tiempos de revisión establecidos en los conceptos técnicos y procedimientos internos de la entidad.
- Revisar, evaluar y emitir concepto (autorizado o no autorizado) a los PMT para obras de servicios públicos y de infraestructura vial que afectan la movilidad en la malla vial arterial de la ciudad, dentro de los cuales se incluyen los PMT de obras privadas y públicas en el Distrito que generan alto impacto tanto en la etapa constructiva como en operación.
- Realizar el seguimiento a los frentes de obra de alto impacto autorizados, con la finalidad de realizar el diagnóstico y evaluación en cuanto a movilidad, accesibilidad y seguridad vial del área de influencia definida en el PMT.
- Realizar el seguimiento al cumplimiento del parámetro de accidentalidad establecido en el apéndice de *“especificaciones para el plan de manejo de tránsito, señalización y desvíos”*, inherente a los contratos del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) para construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, de ciclousuarios y vehicular, a partir de las siguientes actividades:
 - Establecer la línea base de éste parámetro dentro de un PMT general por parte del contratista, con información de accidentalidad suministrada por la SDM de los últimos tres (3) años, el cual será aprobado por esta entidad.
 - Realizar un informe de seguimiento mensual en el cual se incluya el parámetro de accidentalidad por parte del contratista, con base en los reportes oficiales suministrados por la Policía de Tránsito.
 - Efectuar la calificación del contratista por parte de la interventoría, en lo referido al parámetro de accidentalidad.
 - Verificar el informe de seguimiento mensual por parte de la SDM, con el fin de localizar puntos de accidentalidad en el área de influencia de la obra, en especial lo referido a fatalidades en eventos viales, y plantear de manera conjunta con el IDU, Contratista e Interventoría propuestas de mitigación.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- Atender requerimientos e inquietudes relacionados con la problemática generada en torno a los PMT.
- Contar con un aplicativo de georreferenciación de los PMT autorizados, con la finalidad de brindar información veraz a los ciudadanos.

(Meta: Atender el 100% de los Estudios Técnicos en los tiempos establecidos por la Ley (Estudios de Tránsito - Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad))

4.9. Planes estratégicos de seguridad Vial (PESV)

Le corresponde a la Oficina de Seguridad Vial la revisión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) de aquellas empresas que operen dentro del perímetro urbano y según lo establecido en la normatividad vigente: Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011, Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013, Resolución 1565 del 6 de junio de 2014 y la Resolución 1231 del 5 de abril de 2016. Los PESV generan un compromiso y una participación del sector empresarial, público y privado, en el objetivo principal perseguido: reducir la siniestralidad vial.

Las organizaciones deben definir las siguientes líneas de acción en la implementación del plan estratégico de seguridad vial. Las líneas de acción son;

- Fortalecimiento de la Gestión Institucional
- Comportamiento Humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a víctimas

La SDM, en una primera medida, debe orientar a las empresas en la formulación de su PESV y resaltar su finalidad como un instrumento que beneficia el desempeño de la empresa u organización. En segunda medida revisa y avala los PESV de empresas cuya operación se limita a Bogotá. En tercera y última medida, verifica la implementación del PESV mediante auditorias en el sitio y seguimiento de acciones e indicadores, para poder emitir concepto de aprobación.

(Meta: Atender el 100% de los Estudios Técnicos en los tiempos establecidos por la Ley (Estudios de Tránsito - Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad))

4.10. Política de eco-conducción

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

El acuerdo 472 de 2011 (agosto 30) *"Por medio del cual se establecen los lineamientos de la política pública de conducción ecológica para Bogotá, D.C. El Concejo de Bogotá, Distrito Capital, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en los numerales 1º y 7º del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993"*, establece los lineamientos de la política pública en eco-conducción para la ciudad de Bogotá D.C. La política pública de eco-conducción busca implementar estrategias enfocadas en la sensibilización del conductor y su comportamiento, tanto en la forma de conducir como en las responsabilidades de mantener su vehículo en buenas condiciones mecánicas.

En el marco del acuerdo 472 del 30 de agosto de 2011, la conferida en el artículo 3 *"La Secretaría de Movilidad será la encargada de formular la política pública de Conducción Ecológica – Eco-conducción - con arreglo a los siguientes lineamientos:*

- A.** *"...Integralidad. Para la estructuración y ejecución de la política derivada del presente Acuerdo se articulará la acción de las diferentes entidades y políticas del Distrito relativas a la materia..."*
- B.** *"...Difusión, sensibilización y pedagogía. La política contará con una estrategia de difusión y sensibilización de las buenas prácticas de Conducción Ecológica o Eco conducción..."*
- C.** *"...Desarrollo sostenible. La política derivada del presente Acuerdo estará orientada a satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y garantizar los derechos de las generaciones futuras, mediante la reducción de las emisiones por fuentes móviles y de los niveles de ruido..."*
- D.** *"...Corresponsabilidad y concurrencia. La política de Conducción Ecológica estará dirigida a fortalecer las capacidades y la responsabilidad compartida de los usuarios del transporte privado y público, así como de los peatones y ciudadanía que utilice medios de transporte alternativos..."*
- E.** *"...Monitoreo y evaluación. La política de Conducción Ecológica contará con una metodología de monitoreo y evaluación que permita identificar el impacto, desarrollo y adecuaciones en su implementación..."*

Teniendo la responsabilidad de generar la política pública en eco-conducción, la SDM en ejercicio de las funciones asignadas, y consciente de la accidentalidad vial y contaminación de la ciudad, necesita la capacitación de un grupo de personas idóneas para difundir luego las estrategias que permiten mejorar los hábitos de conducción a conductores de servicio público y privado.

Es preciso tener en cuenta que la accidentalidad y contaminación de la ciudad se genera en un alto porcentaje debido a la falta de conocimiento del conductor en el aprovechamiento y utilización del vehículo. La tecnología automotriz avanza día a día en mejora de los componentes del automóvil, es la actualización del operario sobre estos nuevos cambios,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

que le permitirá realizar una conducción más segura y eficiente, utilizando las innovaciones para cambiar los hábitos de conducción.

De manera específica, la accidentalidad es identificada por el alto crecimiento del parque automotor, se hace necesario crear conciencia en la utilización del automóvil ya que es el medio de transporte tanto de personas, animales y cosas más económica y eficiente que se ha creado y este hace parte del desarrollo de un país, es por este desarrollo que se hace importante profesionalizar a los operarios de estas máquinas, ofreciéndoles formación que les permita cambiar sus hábitos y tengan conocimientos de las nuevas tecnologías y como sacarle su máximo provecho.

El Registro Distrital Automotor de Bogotá, según las matriculas inscritas a 30 de abril de 2016, es de 2.176.299 vehículos, esto sin contar los vehículos que ruedan en la ciudad que no fueron matriculados en Bogotá D.C. Adicional al crecimiento constante del parque automotor de la ciudad, se suma que alrededor del 90% de los eventos viales suceden por causas atribuidas al comportamiento de los conductores. En la ciudad ocurren en promedio 34.000 eventos viales anuales que generan alrededor de 550 víctimas fatales, afectando principalmente a usuarios vulnerables de la vía como peatones y motociclistas.

Se hace necesario crear la política pública en cabecera por la Secretaría de Movilidad en eco-conducción el cual nos permite reducir los siguientes aspectos:

- Disminuir el número de colisiones y mejorar la movilidad
- Reducir las emisiones contaminantes generadas por el uso del vehículo
- Disminuir costos de mantenimiento
- Reducir costo de combustible

La eco-conducción va encaminada a la reducción de la accidentalidad, por que hace que el conductor este más pendiente en su manejo, sea prudente, no transite a altas velocidades, tenga un mantenimiento adecuado del vehículo, mantenga su espaciamiento entre vehículos, no realicen prácticas inadecuadas en sus frenadas, aprovechamiento de la inercia, frenar con anticipación, prever los riesgos, planificar sus rutas, no andar con pesos adicionales los cuales le dificultan su frenada, que el conductor tenga una concentración al volante, entre otras. *(Meta: Capacitar a 3.100 conductores en eco-conducción).*

4.11. Plan de Movilidad Escolar

La población en edad escolar en Bogotá, de acuerdo con informe realizado por la Secretaría de Educación del Distrito en 2014, con datos suministrados por el DANE y la SDP indica un

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

número cercano a 1.500.000 mil niños entre los 5 y 16 años de edad que se encuentran en edad escolar.

Por su parte la Secretaría de Educación del Distrito cuenta con cerca de 2.170 establecimientos educativos entre colegios privados (77%), distritales (16%), privado con matrícula contratada (6%) y distrital con Concesión (1%), que atienden cerca de 1.000.000 de estudiantes en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y media, de los cuales tan solo para el 16% que representa el número de los colegios Distritales se ofrece por parte del distrito el servicio de transporte con 1237 rutas aparte de los subsidios de transporte que se asignan a estudiantes para cubrir los costos del transporte de ida y regreso al colegio.

Este panorama de movilidad escolar en donde se convierte en uno de los principales motivos de viaje de los cerca de 14.625.180 viajes que se realizan a diario en Bogotá, según cifras de la encuesta de movilidad, resaltan la importancia de orientar los esfuerzos dirigidos a esta población vulnerable del sistema de movilidad de la ciudad.

Conocidos los datos totales de accidentalidad en la ciudad de Bogotá durante el primer trimestre de 2016 (enero, febrero, marzo), frente al impacto que se registra en el grupo etario de personas de entre 0 y 17 años, se registran 3.274 siniestros viales, de los cuales 376 fueron menores de 18 años, representando el 11.5% de los lesionados. En el grupo etario de 0 a 5 años se registraron 72 heridos en eventos viales, es decir, 19.1% de los lesionados menores de edad. En la franja de 6 a diez 10 años, fueron reportados 94 lesionados en eventos viales, 25% del total de lesionados. En cuanto a los menores de edad entre 11 a 17 años, la cifra de lesionados fue de 210, es decir, el 55.9% del total.

Es así como se adelantó por parte de la Secretaria de Movilidad el diagnóstico y formulación del Plan de Movilidad Escolar, adoptado mediante el decreto 594 de 2015 y que se convierte en una estrategia que pretende mejorar las condiciones de movilidad escolar y seguridad vial a través de políticas, programas y proyectos orientados al cumplimiento de éste objetivo.

El decreto 594 Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar, establece los lineamientos y define los instrumentos de planeación para la implementación del plan a partir de la coordinación interinstitucional con la Secretaría de Educación del Distrito a través de la conformación de una Mesa de Trabajo del Plan de Movilidad Escolar adscrita a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial conformada por el Decreto Distrital 185 de 2012, instancia encargada de articular y coordinar la implementación de este tipo de estrategias y proyectos en el Distrito Capital. Le corresponde a la Oficina de Seguridad Vial la planeación y la implementación del Plan de Movilidad Escolar en las instituciones educativas de la ciudad. *(Metas: Formar 800.000 personas en temas de seguridad vial, 52 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado)*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

4.12. Fortalecimiento institucional

Para aunar los esfuerzos de la Administración Distrital en el logro de la meta de reducción de la accidentalidad vial, se requiere la coordinación entre las diversas instituciones que hacen parte de la estrategia planteada en el Proyecto de Inversión, así como contar con un mayor número y constante capacitación de los profesionales que atienden los temas de seguridad vial en las entidades del sector movilidad.

En este sentido, para participar en la modificación e implementación del PDSV, se convoca a varias entidades distritales, entre las que se encuentran: la SDM, Secretaría de Gobierno, Secretaría de Educación Distrital, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Planeación, Policía Metropolitana, Dirección de Atención de Emergencias, el Instituto de Desarrollo Urbano, Transmilenio S.A., Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Secretaría de Hacienda, entre otras, que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial.

El enfoque de las soluciones de infraestructura segura, deben estar basados en la Visión Cero, bajo la premisa que ninguna muerte prematura es aceptable, de forma que la vida humana debe ser la máxima prioridad, por encima de la movilidad y otros objetivos de los sistemas viales y de transporte. Esta política reconoce que los errores humanos son inevitables, por lo cual los diseñadores viales deben considerarlos como parte del proceso de planeación. Para articular la Visión Cero en las políticas de planeación y diseño de la ciudad, es necesario concebir que la infraestructura vial y de transporte debe contar con criterios de diseño de infraestructura segura, introduciendo el concepto de vías perdonadoras en entornos urbanos que induzcan a comportamientos seguros y adecuados por parte de los ciudadanos.

Como parte de las metas en la provisión de calles y vías completas, contempladas en el Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Mejor para Todos, es imperativo que se adelanten revisiones de los proyectos de diseño de infraestructura con base en la Actualización del Manual de Auditorías de Seguridad Vial actualmente en proceso de edición. Esta acción fortalecerá el trabajo conjunto SDM-IDU-Alcaldías locales.

El trabajo coordinado con la Secretaría de Salud es de vital importancia con el ánimo de mejorar la atención de las víctimas luego de una colisión en vía.

De igual forma, durante el periodo enero a abril de 2016, los vehículos del SITP resultaron involucrados en 1.830 eventos de tránsito, equivalentes al 18% del total (10.261) de la ciudad, sea hace prioritario impulsar un trabajo coordinado con TRANSMILENIO S.A. para reducir los índices de accidentalidad vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

(Metas asociadas: Realizar 52 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado, Realizar 3 campañas macro de seguridad vial)

4.13. Alianzas estratégicas

La generación de alianzas estratégicas de trabajo con los diferentes actores que confluyen en la ciudad y la participación activa en eventos dedicados a la seguridad vial, son de vital importancia para la sostenibilidad y multiplicación de las acciones que se adelanten desde la Entidad. Los comportamientos inadecuados que ocurren en torno a la movilidad demandan estrategias direccionadas que promuevan la corresponsabilidad de todos, tanto en el problema como en la solución. Así, las alianzas buscan generar confianza, solidaridad, tolerancia, compromisos y acciones que tiendan a la transformación en las dinámicas sociales frente al sistema de movilidad, lo anterior teniendo en cuenta los diferentes roles que interactúan y modifican la movilidad, desde el sector educación, sector empresarial, la academia, sector público y otros.

De igual manera las alianzas permiten la consecución de acciones eficientes y eficaces para la reducción de la siniestralidad vial al rescatar y agrupar las potencialidades de diferentes actores. Dentro de estas alianzas se resalta la participación de la Academia y se incluye también la gestión de cooperación internacional, la cual, a través de diferentes recursos y de sus distintas modalidades permite la reducción de curvas de aprendizaje al identificar experiencias previas de gestión, control, comunicación y educación que pueden fortalecer y complementar las acciones que se adelantan.

(Metas asociadas: Realizar 52 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado, Actualizar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial)

5. METAS FÍSICAS DEL PROYECTO

Código y descripción de metas	ANUALIZACIÓN				
	2016	2017	2018	2019	2020
1 - Actualizar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial	80	20	0	0	0
3 - Realizar 52 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado).	7	17	14	14	0
4 - Formar 600.000 personas en temas de seguridad vial	55381	135730	189795	221982	7112
5 - Realizar 9 campañas macro de seguridad vial	1	3	4	3	1
6 - Atender el 100% de los Estudios Técnicos (estudios de Tránsito - Planes de Manejo de	100	100	100	100	0

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Código y descripción de metas	ANUALIZACIÓN				
	2016	2017	2018	2019	2020
Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad)					
7 - Elaborar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial para motociclistas	70	30	0	0	0
8 - Formar 4.500 conductores de todo tipo de vehículos en eco-conducción.	0	383	2890	1227	0
9 - Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento de la seguridad vial del transporte público en convenio con Transmilenio	100	0	0	0	0
10 - Realizar el 100% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T., relacionados con el componente de seguridad vial.	0	60	40	0	0
11 - Implementar el 30 % del Plan Distrital de Seguridad Vial	0	0	15	12	3
12 - Implementar el 30 % del Plan Distrital de Seguridad Vial para Motociclistas	0	0	12	18	0
13 - Realizar el 100 % del pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas	0	0	0	100	100

6. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

PROYECTO DE INVERSIÓN		2016	2017	2018	2019	2020
1004	IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL	24,132	16,889	16,257	13,413	37,948

Millones de pesos corrientes

Fuente: Plan anual de adquisiciones. Con corte: 31 de diciembre de 2019

COMPONENTES	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Dotación	786	1,913	2,093	2,347	5,326	12,465
Recurso Humano	1,178	12,271	12,290	10,966	4,981	41,686
Investigación y estudios	3,249	2,705	1,874	100	27,641	35,569
Administración Institucional	18,919	0	0	0	0	18,919

Millones de pesos 2018

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

7. OTROS ASPECTOS

7.1. Iniciativa Bloomberg

En 2015, la Fundación Bloomberg Philanthropies seleccionó a la ciudad de Bogotá para formar parte de las estrategias a desarrollar dentro del Proyecto de Inversión estarán coordinadas con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (Bloomberg Initiative for Global Road Safety - BIGRS), un programa de cinco años cuyo objetivo apunta a reducir las muertes y lesiones por incidentes de tráfico en diez ciudades del mundo. La iniciativa aporta un grupo de 3 profesionales que se suma al equipo de base de la Entidad, y se encarga de la coordinación del trabajo con organizaciones aliadas de seguridad vial reconocida a nivel internacional para llevar a cabo las mejores prácticas en dicho ámbito. El liderazgo y enlace técnico en la ciudad es ejercido por la Oficina de Seguridad Vial de la SDM, y es allí donde se centra el trabajo con los sectores locales y nacionales de Planeación, Salud, Transporte e Infraestructura y Policía. Entre los aliados se encuentran Vital Strategies, EMBARQ - The World Resources Institute (WRI), Global Road Safety Partnership (GRSP), que hace parte de la Federación Internacional de la Cruz Roja, Johns Hopkins University - Bloomberg School of Public Health, National Association of City Transportation Officials (NACTO) y The World Bank Global Road Safety Facility (GRSF).

7.2. Normatividad

La normatividad relacionada con la inversión tanto del nivel Nacional, regional y Distrital se presenta a continuación:

- **La Constitución Política de 1991** que en su artículo segundo hace referencia a que las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades y para garantizar el cumplimiento de los deberes sociales del estado y de los particulares. Bajo este marco constitucional se han desarrollado varias normas jurídicas encaminadas a la protección y la seguridad en la movilidad (transporte y tránsito) de las personas. En los Artículos 11, 82, 88 entre otros, se establece que el estado es quien tiene el poder y la jurisdicción para definir los lineamientos políticos que la Constitución le obliga como directo responsable del mejoramiento permanente de la calidad de vida y de la seguridad de los ciudadanos.
- **Ley 105 de 1993**, establece dentro de los principios rectores del transporte varios fundamentales, entre ellos: la libre intervención del Estado, correspondiéndole al mismo la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas; la seguridad de las personas, que se constituye en una prioridad del sistema y del sector transporte. (Artículo 2 literales b y e). Así mismo la Ley 105, establece dentro de los principios del transporte público que éste debe garantizar la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

movilización de personas o cosas en buenas condiciones de seguridad. En el artículo 5 se le da la atribución al Ministerio de Transporte para que, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, defina las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

- **La Ley 336 de 1996**, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte contempla como uno de sus principales objetivos que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Artículo 2). En la mencionada Ley se encarga al Ministerio de Transporte de ejercer la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional, sobre las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de Transporte que ejercen las funciones de organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.
- **Ley 769 de agosto 6 de 2002**, *por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre*, se faculta al Ministerio de Transporte para elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de la piratería e ilegalidad” (parágrafo único artículo 4). Como se puede ver, se constituye en una política del orden nacional que se expande a los niveles inferiores y constituye el marco de acción en esta materia. Asimismo, el artículo 160 determina la destinación del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial. Por otro lado, el artículo 56 estipula la obligatoriedad de la formación en tránsito y seguridad vial en los diversos niveles de educación escolar (preescolar, primaria, básica secundaria y media vocacional).
- **El Plan Nacional de Seguridad Vial**, adoptado mediante **Resolución 4101 del 28 de diciembre de 2004**. Este plan establece que el mecanismo de planificación e intervención es el tratamiento de la accidentalidad bajo el concepto de riesgo, que considera los diferentes factores que contribuyen y que se clasifican desde la perspectiva de la amenaza y la vulnerabilidad. Su objetivo prioritario es establecer una política clara para el fortalecimiento de la seguridad vial en el país y promover los mecanismos que conduzcan a proteger la vida y garantizar la seguridad de los ciudadanos.
- **El Plan Maestro de Movilidad**. Adoptado mediante Decreto 369 de 2006, En él se define de manera prioritaria las directrices, fases, estrategias, instrumentos y actividades que debe contener el Plan Distrital de Seguridad Vial en su Título III “Del subsistema de Autorregulación y Control” Capítulo II “Plan de Seguridad Vial”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- **El Plan Distrital de Seguridad Vial**, adoptado mediante **Decreto 397 de 2010**, Este Plan tiene como objetivo Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.

El Plan Distrital de Seguridad Vial es la Política que contiene los programas y acciones prioritarias para reducir los niveles de accidentalidad y debe implementarse en el corto, mediano y largo plazo. Es la plataforma que permitirá a las autoridades impulsar y coordinar las intervenciones multidisciplinarias programadas por organismos públicos y privados para mejorar la movilidad de Bogotá.

El PDSV está organizado en seis ejes. Cada uno de estos ha sido diseñado para abordar un componente de la Seguridad Vial en el Distrito:

Ejes estructurales

- Fortalecimiento de la institucionalidad para la seguridad vial.
- Consolidación del sistema único de la información en seguridad vial.
- Formación y divulgación para la seguridad vial.
- Infraestructura para la movilidad segura.
- Protección a usuarios vulnerables.
- Movilidad con orden y responsabilidad.

La promoción de la movilidad segura como primera prioridad pretende cambiar la manera de enfocar la problemática de la movilidad en la Ciudad, es reordenar las actuaciones para hacer una mirada profunda a nuestra responsabilidad como peatón, ciclista, conductor o administrador, cualquiera que sea el rol. Es urgente y necesario tener conciencia de nuestra prioridad: la seguridad primero.

- **Ley 1503 de 2011** *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*

La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
 - b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
 - c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
 - d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
 - e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.
- **Decreto 2851 de 2013**, Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones"
 - **Decreto 190 de 2004, Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, Artículo 187.** *Estudios de tránsito (artículo 172 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 146 del Decreto 469 de 2003).* Todo proyecto de equipamiento y de comercio de escala metropolitana y urbana, deberá estar sustentado en un estudio de tránsito que contenga los análisis rigurosos de la situación con y sin proyecto y de los impactos que genera sobre la movilidad circundante inmediata y de las zonas de influencia. El estudio de tránsito deberá ser aprobado por la Secretaría de Tránsito de Bogotá o la entidad Distrital que haga sus veces.
 - **Decreto 1469 de 2010** *Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones.* Artículo 26. Construcción de edificaciones para usos de gran impacto. De conformidad con lo establecido por el artículo 101 de la Ley 769 de 2002, las nuevas edificaciones y las que se amplíen o adecuen para el desarrollo de usos comerciales, dotacionales, institucionales e industriales que generen modificaciones al sistema de tránsito que impacten negativamente la movilidad circundante y la de su zona de influencia, o se constituyan en un polo importante generador de viajes, deberán contar con un estudio de tránsito aprobado por la autoridad de tránsito competente, en el que se definan las medidas para prevenir o mitigar los citados impactos. Estos estudios solo son exigibles en aquellos municipios y distritos cuyos planes de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, hayan definido las escalas y condiciones en los que estos usos deben contar con el citado estudio, teniendo en cuenta los términos y procedimientos para tramitar su aprobación por parte de la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

autoridad de tránsito competente. Los estudios de tránsito serán exigibles por parte de los municipios y distritos en el momento de comenzar la ejecución de la obra autorizada en la licencia de construcción. Cuando de la aprobación del estudio resulten variaciones al proyecto arquitectónico se deberá tramitar la modificación a la licencia de construcción aprobada

- **El Decreto 319 de 2016 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital – Artículo 54 Obligaciones en movilidad, de la industria y comercio metropolitano y urbano.** El cargue y descargue en establecimientos que se clasifiquen bajo el uso industrial y comercial de escala metropolitana y urbana deberán darse dentro del mismo establecimiento conforme la normatividad vigente, y estará sujeto a la intervención de la Secretaría de Tránsito y Transporte, para tomar medidas que disminuyan el impacto sobre la movilidad del sector. Para las escalas metropolitana y urbana, deberá solicitarse la elaboración de estudios de demanda y atención de usuarios, que demuestren que el espacio para la atención de la demanda de acceso vehicular al inmueble o desarrollo garantiza la acumulación de vehículos dentro del predio y que su operación no produce colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda. Dichos estudios deberán ser revisados por el solicitante del permiso, a demanda de la Secretaría de Tránsito y Transporte, de manera tal que se garantice que con su funcionamiento no se producirán colas de vehículos sobre la vía pública en las horas de más alta demanda; siendo ello requisito fundamental para mantener vigente el permiso de operar dicho estacionamiento. Las mismas medidas serán aplicables a uso comercial vecinal y zonal, cuando genere algún tipo de impacto en la movilidad.
- **Decreto 596 de 2007** Por el cual se señalan las reglas para la exigencia, realización y presentación de estudios de movilidad de desarrollos urbanísticos y arquitectónicos en el Distrito Capital
- **Decreto 690 de 2013,** Por el medio del cual se establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones
- **Resolución 1565 de 2014,** Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **Resolución 1231 de 2016** Por el cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- **Decreto No. 185 de 2012**, por el cual se crea la Comisión Nacional Intersectorial de Seguridad Vial, instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.
- **Anual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte** en el capítulo V “Seguridad vial y medidas de gestión” se presentan los principales fundamentos conceptuales y lineamientos para la conceptualización del problema que facilitará posteriormente el proceso de la identificación de los tratamientos que pueden llegar a mitigar las características de la accidentalidad.

La educación y pedagogía en seguridad vial tienen la siguiente base normativa:

- **Decreto 468 de 1938.** El artículo 1 estipula que las universidades, los colegios de segunda enseñanza y las escuelas primarias oficiales y privadas tendrán la obligación de suministrar a los alumnos la enseñanza de las reglas de circulación y tránsito.
- **Ley 115 de 1994, Ley General de Educación.** Está establece los fines de la educación, los cuales propenden por la formación integral del colombiano en donde se incluyen las orientaciones en Educación en Tránsito y Seguridad Vial.
- **Directiva Número 13 de 2003**, expedida por el Ministerio de Educación Nacional, definió como propósito de la educación en tránsito y seguridad vial el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que permitan a los niños, niñas y jóvenes, ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, así como conocer y respetar las normas de tránsito y los derechos al espacio público de los demás. “Realizar un trabajo conjunto con las secretarías de tránsito... y crear un comité que involucre personal tanto del sector educativo, como de tránsito, con el propósito de diseñar y desarrollar estrategias pedagógicas que sean apropiadas por las instituciones educativas que ofrezcan educación preescolar, básica y media.”
- **Acuerdo Distrital 173 de 2005**, el cual establece el Sistema Distrital de Seguridad Escolar “SISDISE”, el cual está integrado por el conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones que permiten la puesta en marcha de los principios generales de seguridad orientados al sector escolar público y privado contenidos en el Acuerdo. En él se estipula que todas las instituciones educativas públicas y privadas de la Ciudad de Bogotá, conformarán su Comité de Seguridad Escolar con representación de cada uno de los estamentos de la comunidad educativa,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

de acuerdo con las instrucciones impartidas por el Sistema Distrital de Seguridad Escolar.

- **El Decreto 164 de 2007**, en el cual la Alcaldía Mayor adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C. Este Decreto “reglamenta acciones educativas que permiten la puesta en marcha de los principios generales de seguridad, orientados al sector escolar, a través de acciones formativas, organizadas, secuenciadas, periódicas, a ser incluidas con carácter obligatorio como proyectos pedagógicos transversales, en todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá, D.C., desde el Preescolar hasta el nivel de Educación Media” Estas cátedras se implementarán en todas las instituciones educativas de nivel público y privado, tanto de educación formal y no formal del Distrito Capital.

Es importante resaltar que las metas del proyecto de inversión se encuentran alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030-ODS, por cuanto a través de ellas se contribuye principalmente a los siguientes objetivos:

- Objetivo No. 3: *Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades – Acción 21: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo*, aportando con la meta 11- “Implementar el Plan Distrital de Seguridad Vial”, el cual incorpora estrategias en el marco de la Visión Cero, como política distrital de seguridad vial a corto, mediano y largo plazo.
- Objetivo No. 4: *“Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos” – Acción 35: Para 2030, garantizar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y la adopción de estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad entre los géneros, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y de la contribución de la cultura al desarrollo sostenible, entre otros medios*, aportando con la meta 4 - *Formar 600.000 personas en temas de seguridad vial*.
- Objetivo No. 5 *“Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas en su acción” No. 43 Velar por la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles de la adopción de decisiones en la vida política, económica y pública*, con la meta 4 - *Formar 600.000 personas en temas de seguridad vial*, en donde se involucra a las mujeres en conocimientos sobre la normativa, reglamentación, señalización vial, comportamientos,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

conductas, y valores individuales y colectivos, concientizando a las personas en realizar conductas apropiadas desde su rol de actor vial (peatón, motociclista, ciclista y pasajero, conductor), con el fin de reducir los siniestros viales en la ciudad.

Para llevar a cabo el registro de cuantas mujeres fueron formadas en las diferentes actividades de formación realizadas por el grupo de pedagogía. se diseñó un formato “reporte de datos cuantitativos”

- Objetivo No. 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. – Acción 92 Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad, aportando con la meta de 4 - Formar 600.000 personas en temas de seguridad vial.

Actualizaciones: a) De otra parte, y conforme a los lineamientos de las Secretarías Distritales de Hacienda y Planeación, el manejo de los pasivos exigibles para inversión se hará a través de los proyectos de inversión. En consecuencia, es preciso proceder con la creación de una meta proyecto que esté relacionada con el pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas.

b) (enero 11/19) A través de los decretos 672 del 22 de noviembre de 2018 “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”, Decreto 673 del 22 de noviembre de 2018 “Por medio del cual se modifica la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad” y la Resolución 236 del 13 de diciembre de 2018 “Por medio de la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad”, la Secretaría Distrital de Movilidad, adelantó el proceso de Rediseño Institucional para fortalecer la capacidad operativa de la Entidad. En consecuencia, se fortalecen funciones claves de la entidad como son: inteligencia para la movilidad, planeación de la movilidad, gestión de la movilidad, servicios a la ciudadanía, seguridad vial, cultura para la movilidad, gestión social y la gestión jurídica como soporte transversal de todos los procesos de la Entidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

8. DATOS DEL RESPONSABLE DEL PROYECTO

El proyecto de inversión estará bajo la responsabilidad de la Oficina de Seguridad Vial de la SDM. En el desarrollo de la ejecución del proyecto se interactúa con otros procesos al interior de la entidad como los estratégicos, misionales y de apoyo.

Nombre: Claudia Andrea Díaz Acosta
Cargo: Jefe oficina de seguridad vial
Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad

Firma:

Nombre: Sergio Eduardo Martínez Jaimes
Cargo: Subsecretario de Política de Movilidad
Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad

Firma:

Fecha de última actualización: 21 de febrero de 2020_Act TRIM IV_2019