

DECRETO N° 494 (26 de octubre de 2023)

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010 y los numerales 1 y 4 del artículo 38 del Decreto 1421 de 1993 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.

Que el inciso segundo del artículo 2 ídem establece que *“Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”*

Que el artículo 24 íbidem señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 ejusdem, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 2 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Que los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996, “*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*”, disponen que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”, define el término accidente de tránsito como “*evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho*”.

Que el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter Distrital, entre otros.

Que el parágrafo 1 del artículo 4 ibidem establece que el Ministerio de Transporte deberá 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.

Que el artículo 7 ejusdem modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público; sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio; y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

Que mediante el artículo 1 de la Ley 1702 de 2013 “*Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones*”, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como unidad administrativa especial, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 3 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Que el artículo 5 ídem define la Seguridad Vial como *“el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas”*.

Que el artículo 5 íbidem establece en la definición del Plan Nacional de Seguridad Vial que: *“(...) La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial”*.

Que en la Ley 2251 de 2022 *“Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban”* se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro.

Que el artículo 14 de la citada Ley contempla que las entidades territoriales incluidas las ciudades capitales deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria, en el marco de los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Que el Decreto Nacional 1430 de 2022 *“Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031”* entre sus considerandos indica que *“la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión “sinistro vial”, que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 4 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura”.

Que en el artículo 4 ídem determina que “*Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.*”

Que el actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.

Que mediante Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023 “*Por el cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos*” expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se emiten los lineamientos para la construcción de planes de gestión de velocidad.

Que en virtud de lo consagrado en el artículo 1 del Decreto Distrital 185 de 2012 “*Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial*”, dicha comisión es una 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.

Que el Decreto Distrital 813 de 2017 “*Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026*”, en su artículo 3 establece que “*El Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital se estructura con base en las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial vigente (Resolución 2273 de 2014), del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias, así como en el presente acto administrativo.*”

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 5 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Que el artículo 8 ídem fundamenta los ejes estructurales del Plan Distrital de Seguridad Vial en el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente para ese momento, es decir, la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte.

Que igualmente el Plan Distrital de Seguridad Vial tendrá una vigencia 2023-2032 dado que el desarrollo de los ejes, programas y acciones están contemplados para desarrollarse en el corto, mediano, largo plazo, o implementación continua, cubriendo la vigencia del actual Plan Nacional de Seguridad Vial y extendiendo a un año más para facilitar procesos de continuidad en la ejecución de acciones, así como la transición, empalme y armonización con el nuevo Plan que la nación establezca en su momento.

Que de acuerdo con los reportes de la Policía de Tránsito a través del Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito (SIGAT) y el análisis realizado por la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad de la información referida en el numeral 2.2. de la exposición de motivos con las cifras preliminares de siniestralidad, para el año 2022 dentro del total de víctimas fatales, alrededor del 95 % corresponden a usuarios vulnerables, por lo que es necesario continuar con la implementación de acciones que vayan dirigidas a reducir estos indicadores y proteger a estos actores viales.

Que según las cifras preliminares de siniestralidad reportadas en el SIGAT en el año 2022, el 44 % de las fatalidades en siniestros viales fueron usuarios de motos, el 37 % peatones y el 15 % ciclistas.

Que de la caracterización preliminar de siniestralidad efectuada por la Secretaría Distrital de Movilidad con base en la información registrada en el SIGAT, se evidencia que los usuarios de motos ocupan el primer lugar de víctimas mortales. Además, se identificó que las motos participaron en el 64 % de los eventos en los que se presentaron fatalidades en la ciudad.

Que en línea con el Enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, así como con la perspectiva internacional y nacional, el Plan Distrital de Seguridad Vial implica corresponder hacia un objetivo común y al compromiso de reducir en un 50 % las víctimas fallecidas, en este caso en los próximos 10 años, de acuerdo con lo expresado tanto en la Declaración de Estocolmo (2020), como por parte de la Organización de las Naciones Unidas

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 6 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

para la segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, que también se recoge en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Que con respecto a las víctimas lesionadas graves, actualmente la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) no cuenta con información que permita determinar el nivel de gravedad de las lesiones, ni las herramientas y estándares para la caracterización y el seguimiento de estas víctimas. Por lo tanto, es necesario que dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Plan, la SDM en articulación con las entidades pertinentes, establezca la metodología para identificar la línea base de lesionados graves y proyectar la meta de reducción.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad en cumplimiento del Decreto 813 de 2017 - Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 y del Acuerdo 761 de 2020 - Plan Distrital de Desarrollo 2020 – 2024 “*Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI*”, crea, implementa y opera el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales ORVI, en el que se informa y orienta de manera gratuita a las víctimas por siniestros viales y sus familiares, acerca de los procesos que pueden seguir en materia social, jurídica, psicológica y de formación tras un siniestro vial.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Oficina de Seguridad Vial elaboró el documento técnico de soporte denominado “*PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2023-2032*” con apoyo de la cooperación de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial, el cual se adopta con el presente decreto y hace parte integral del mismo.

Que el proyecto de Decreto y su correspondiente exposición de motivos fueron socializados con las entidades que integran la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, en la sesión No. 39 celebrada el día 20 de abril de 2023, como consta en el acta No 2 de 2023, en la cual no se presentaron objeciones respecto al contenido de los documentos, para avanzar en los trámites jurídicos necesarios para la adopción.

Que los programas y las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 7 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 del Decreto Nacional 1430 de 2022, se hace necesaria la actualización y ajuste armónico del actual Plan Distrital de Seguridad Vial, adoptado mediante Decreto Distrital 813 de 2017, de acuerdo con la gestión en las ocho áreas de acción estratégicas de la Seguridad Vial.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1

Ámbito de Aplicación, Régimen Aplicable, Objetivos y Definiciones

Artículo 1º.- Adopción. Adóptese el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá-PDSV, Distrito Capital, para la vigencia 2023 – 2032, contenido en el documento técnico de soporte “*Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032*” anexo, el cual hace parte integral del presente decreto.

Artículo 2º.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción de la ciudad de Bogotá, D.C., para todos los actores de carácter público y privado del ámbito distrital involucrados en el tema de seguridad vial.

Artículo 3º.- Régimen aplicable. El Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital se estructura con base en las disposiciones del Decreto Nacional 1430 de 2022 Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, del Plan Maestro de Movilidad o el instrumento de planeación de movilidad que haga sus veces y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias, así como lo dispuesto en el presente acto administrativo.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 8 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Artículo 4º.- Objetivo general del Plan. Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.

Artículo 5º.- Meta estratégica. La meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

Dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Decreto, la Secretaría Distrital de Movilidad en articulación con las entidades que sean pertinentes, establecerá la metodología para identificar la línea base de lesionados graves en siniestros viales y proyectar la meta de reducción correspondiente.

Artículo 6º.- Objetivos específicos. Son objetivos específicos del Plan:

1. **Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad.** Fortalecer la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas.
2. **Objetivo de comportamiento.** Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.
3. **Objetivo de corresponsabilidad.** Fortalecer la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

Artículo 7º. Principios. El Plan Distrital de Seguridad Vial se estructura y se desarrolla con base en los principios del enfoque de sistema seguro y tomando como referencia los siguientes principios para la gestión de la seguridad vial: coordinación, cooperación, eficiencia, evidencia, suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 9 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

TÍTULO II EJES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL

Capítulo 1

Eje 1: Velocidades seguras

Artículo 8º.- Programas y acciones del Eje 1: Velocidades seguras. Implementar y promover acciones que eviten el tránsito a velocidades inseguras (excesivas o inadecuadas) en el sistema de movilidad, y así, mitigar sus efectos negativos mediante medidas de gestión, control y monitoreo.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
1.1 Gestión de velocidades más seguras	1.1.1 Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad
	1.1.2 Innovar para la gestión de velocidades más seguras
1.2 Control y monitoreo de velocidades	1.2.1 Ampliar el control automático de velocidad en la malla vial arterial con cámaras salvavidas - SAST- fijas y móviles
	1.2.2. Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 2

Eje 2: Vehículos seguros

Artículo 9º.- Programas y acciones del Eje 2: Vehículos seguros. Formular acciones para promover la transición gradual hacia vehículos seguros y elementos de protección personal con estándares internacionales en el Distrito, para la protección tanto de la vida e integridad de los usuarios de los vehículos, como de las personas con las que los conductores de los

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 10 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

vehículos interactúan en las vías, especialmente las más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de la micromovilidad).

Se hace énfasis en la promoción de mejoras en los vehículos de grandes dimensiones, los cuales en las interacciones con usuarios vulnerables (por diferencia de masas) tienen alta probabilidad de resultados fatales o lesiones permanentes; en coherencia con lo anterior, también se prioriza la promoción de mejoras en vehículos tipo motocicleta y el uso de elementos de protección personal.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección para la seguridad vial.	2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito 2.1.2. Implementar incentivos y desincentivos a la circulación de vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito
2.2. Promoción de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación para la seguridad vial.	2.2.1. Dinamizar la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección personal en Bogotá D.C. 2.2.2. Comunicar y visibilizar alternativas de mercado en materia de vehículos, tecnología e innovación para la seguridad vial en Bogotá D.C.

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 3

Eje 3: Infraestructura vial segura

Artículo 10°.- Programas y acciones del Eje 3: Infraestructura vial segura. Promover acciones para el desarrollo de espacios públicos seguros para la movilidad de los actores viales vulnerables. Se priorizará la intervención de aquellas intersecciones, corredores o sectores con alta concentración de siniestralidad vial con víctimas, soportado en información actualizada. Se aplicarán lineamientos técnicos para el diseño y ajustes sobre la infraestructura vial, haciendo de la seguridad vial, uno de los factores determinantes en la toma de decisiones en la materia a nivel distrital.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 11 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
3.1 Gestión de la seguridad vial en la infraestructura	3.1.1 Implementar un plan de articulación intersectorial para la gestión de tramos, puntos y/o sectores críticos (priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial)
	3.1.2 Desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seguimiento (incluido PMTs de alto impacto)
3.2 Innovación para la infraestructura vial segura	3.2.1 Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 4

Eje 4: Cultura de Movilidad Segura

Artículo 11°.- Programas y acciones del Eje 4: Cultura de Movilidad Segura. Adopción de medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
4.1 Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías	4.1.1 Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial
	4.1.2 Promover conocimientos prácticos en seguridad vial

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 12 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

PROGRAMA	ACCIÓN
4.2 Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial	4.2.1 Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial
	4.2.2 Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 5

Eje 5: Cumplimiento de normas

Artículo 12°.- Programas y acciones del Eje 5: Cumplimiento de normas. Promover en la ciudad de Bogotá vías más seguras para todas las personas usuarias del Sistema de Movilidad, mediante el fortalecimiento del control sobre comportamientos de riesgo, como la conducción en embriaguez alcohólica y no alcohólica, cruce de semáforo en rojo, entre otros.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
5.1 Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados	5.1.1 Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá
	5.1.2 Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo
	5.1.3 Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)
5.2 Estrategia de control automático	5.2.1 Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST
5.3 Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica	5.3.1 Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez

Elaboración propia SDM

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 13 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Capítulo 6

Eje 6: Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales

Artículo 13º.- Programas y acciones del Eje 6: Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales. Mejorar la atención de siniestros viales tanto en la cadena de reacción del suceso como en la atención posterior a este. Los programas y acciones establecidos fortalecerán el seguimiento, control, mejoramiento y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de la ciudad, abarcando la asignación de ambulancias, los procesos de atención en salud a víctimas y los demás recursos de apoyo de las entidades competentes ante la ocurrencia de siniestros viales. En el ámbito ciudadano se continuará con la promoción en la formación de la población del Distrito en el programa del Primer Respondiente. Como nuevo objetivo se establecerán mecanismos para ampliar la información disponible de víctimas lesionadas y generar la clasificación de la gravedad de las lesiones por siniestros viales en Bogotá D.C. Finalmente, el plan garantiza la continua implementación y fortalecimiento de los lineamientos y servicios para la orientación a víctimas de siniestros viales.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
6.1 Fortalecimiento y control a la atención de siniestros viales.	6.1.1 Propender por mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales y los procesos de atención en salud a víctimas.
	6.1.2 Clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales para el Distrito y definir la línea base de víctimas lesionadas graves.
	6.1.3 Aumentar la población formada en Primer Respondiente.
	6.1.4 Armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales
6.2 Lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales en la Bogotá Cuidadora.	6.2.1 Implementar, retroalimentar y difundir los lineamientos para la orientación y servicios ofertados a víctimas de siniestros viales de la ciudad

Elaboración propia SDM

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 14 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Capítulo 7

Eje 7: Gobernanza

Artículo 14°.- Programas y acciones del Eje 7: Gobernanza. Generar mecanismos que propicien el fortalecimiento de la institucionalidad y la gestión de la seguridad vial, la formulación de normativa e instrumentos de planeación de orden distrital bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero, y el aporte a un modelo de gobernanza a nivel distrital y en el marco de integración regional, a través de acciones que promuevan el desarrollo de herramientas que faciliten la toma de decisiones, así como mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos, para favorecer el trabajo conjunto en la revisión, formulación, o desarrollo de estrategias, iniciativas y normativa que incidan en la mejora de la seguridad vial.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
7.1 Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial.	7.1.1 Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial
	7.1.2 Promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital como a nivel nacional e internacional
7.2 Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero.	7.2.1 Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital
7.3 Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región.	7.3.1 Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito
	7.3.2 Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional

Fuente: Elaboración propia SDM

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. **494** DE **26 OCT 2023** Pág. 15 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Capítulo 8

Eje 8: Gestión del conocimiento

Artículo 15º.- Programas y acciones del Eje 8: Gestión del conocimiento. Incrementar la calidad del conocimiento en torno a la problemática de siniestralidad vial con la finalidad de diagnosticar, formular, hacer seguimiento e implementar estrategias que mitiguen el riesgo, así como, comunicar a la población la magnitud de la problemática y las consecuencias en la sociedad.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
8.1 Gestión y obtención de información para una Bogotá integrada.	8.1.1 Mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el Sistema de Movilidad
	8.1.2 Intercambiar datos y ampliar las fuentes de información
8.2 Uso y transferencia de información para una Bogotá cuidadora	8.2.1 Difundir información de Siniestralidad Vial
	8.2.2 Investigar los factores de riesgo asociados a la Seguridad Vial
	8.2.3 Crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial

Fuente: Elaboración propia SDM

TÍTULO III DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16º. Coordinación y seguimiento. La coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, estará a cargo de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021 o las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen”.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 494 DE 26 OCT 2023 Pág. 16 de 16

“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

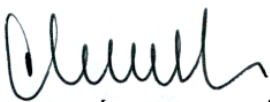
Artículo 17°. Costos y fuentes de financiación. Los programas y las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.

Artículo 18°. Vigencia y derogatorias. - El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Distrital y deroga el Decreto Distrital 813 de 2017.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los

26 OCT 2023


CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor


DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

Proyectó: Lissett Johana Arias Sosa - OSV
Andrea Viviana Zambrano Ávila - OSV
Claudia Lorena López Martínez - OSV
Juan Carlos Tovar Rincón - OSV
Olga Patricia Numpaque Gutiérrez - OSV
Andrés Mauricio Vargas - OSV
Cesar Manuel Mariño Ávila - OSV
Alberto Alejandro Cárdenas Mateus - OSV
Marleny Torres Pérez - OSV

Revisó: Natalia Cogollo Uyabán - Directora de Normatividad y Conceptos
Susana Morales Pinilla - Directora de Planeación de la Movilidad
Yudesly Rodríguez Duitama - Dirección de Normatividad y Conceptos
Fernanda Bautista - Subsecretaria de Política para la Movilidad

Aprobó: Óscar Julián Gómez Cortés - Subsecretario de Política para la Movilidad
Paulo Andrés Rincón Garay - Subsecretario de Gestión Jurídica
Dilson Javier Romero - Jefe de la Oficina de Seguridad Vial

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
“PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2023-2032”
CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO
Bogotá protege la vida en las vías

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

AC 13 N°. 37 - 35
Bogotá D.C., Colombia
www.movilidadbogota.gov.co

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

OSCAR JULIÁN GÓMEZ
Subsecretario de Política de Movilidad

DILSON JAVIER ROMERO
Jefe de Oficina de Seguridad Vial

Octubre de 2023

AC 13 No. 37
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Página 1 de 80



PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2023-2032 – DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE	
OFICINA DE SEGURIDAD VIAL	FECHA: OCTUBRE DE 2023

HOJA DE CONTROL DE REVISIONES Y MODIFICACIONES VERSIÓN 5

Responsabilidad	Nombres y Apellidos	Cargo y Dependencia	Firma en drive
Aprobó y Revisó	Dilson Javier Romero	Jefe Oficina de Seguridad vial	
Revisó	Giovanny Antonio Salcedo	Dirección de Planeación de la Movilidad	
Revisó	Fernanda Bautista	Subsecretaría de Política de Movilidad	
Elaboró	Andrea Viviana Zambrano Ávila	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Lisett Johana Arias Sosa	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Claudia Lorena López Martínez	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Juan Carlos Tovar Rincón	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Olga Patricia Numpaque Gutiérrez	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Andrés Mauricio Vargas Rincón	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	César Manuel Mariño Ávila	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Alberto Alejandro Cárdenas Mateus	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Marleny Torres Pérez	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	7
1.1. Contexto de la Política Pública para el abordaje de la Seguridad Vial	7
1.2. Principales logros del PDSV 2017-2026	13
1.3. ¿Por qué es necesario actualizar el PDSV 2017-2026?	19
1.4. Metodología de armonización y actualización del PDSV	21
2. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO	22
2.1. Siniestralidad vial	22
2.1.1. Generalidades	22
2.1.2. Actores viales vulnerables	26
2.2. Efectos de la Pandemia	31
3. FORMULACIÓN PDSV 2023-2032	34
3.1. Aspectos fundamentales	34
3.2. Componente estratégico	37
3.2.1. Objetivos	37
3.2.2. Meta estratégica	37
3.2.3. Relación entre objetivos, meta estratégica y ejes estratégicos	38
3.3. Componente de ejecución	39
3.3.1. Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad	39
3.3.2. Objetivo de comportamiento	49
3.3.3. Objetivo de corresponsabilidad	55
3.4. Componente de seguimiento y evaluación	65
3.4.1. Indicadores transversales	66
3.4.2. Indicadores por eje estratégico	67
3.5. Plan de acción PDSV 2023-2032	73
3.6. Costos y fuentes de financiación	73
3.6.1. Estimación de costos	73
3.6.2. Fuentes de financiación	74
3.6.3. Otras fuentes de financiación	75
3.7. Coordinación y seguimiento al PDSV	75
4. ANEXOS	76
GLOSARIO	77

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. El enfoque Sistema Seguro y las perspectivas tradicionales sobre la Seguridad Vial	10
Tabla 2. Fallecidos en siniestros viales 2022 por hora y día de la semana.	25
Tabla 3. Programas y acciones del Eje 1 - Velocidades Seguras	39
Tabla 4. Programas y acciones del Eje 2 - Vehículos seguros	43
Tabla 5. Programas y acciones del Eje 3 - Infraestructura Segura	47
Tabla 6. Programas y acciones del Eje 4 - Cultura de Movilidad Segura	48
Tabla 7. Programas y acciones del Eje 5 - Cumplimiento de Normas	52
Tabla 8. Programas y acciones del Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales	56
Tabla 9. Programas y acciones del Eje 7 - Gobernanza	59
Tabla 10. Programas y acciones del Eje 8 - Gestión del conocimiento	63
Tabla 11. Indicadores de resultado general del PDSV 2023-2032	67
Tabla 12. Indicadores por cada Eje del PDSV 2023-2032	68

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Áreas de intervención del Plan Nacional de Seguridad Vial	10
Figura 2. Principios de la Visión Cero PDSV 2017-2026	12
Figura 3. Ejes del PDSV 2017-2026	12
Figura 4. Principales logros de la política de Visión Cero 2017-2026	14
Figura 5. Evolución de víctimas fatales por siniestros viales en Bogotá (2016-2022)	15
Figura 6. Histórico de fallecidos por siniestros viales en Bogotá	23
Figura 7. Distribución de víctimas en siniestros viales.	23
Figura 8. Distribución de víctimas en siniestros viales por actor vial.	24
Figura 9. Fallecidos en siniestros viales por rango etario y sexo.	25
Figura 10. Matriz de interacción de víctimas fatales en siniestros viales.	26
Figura 11. Principales datos asociados a la mortalidad de usuarios de motocicleta en siniestros viales	27
Figura 12. Principales datos asociados a la mortalidad de peatones en siniestros viales	28
Figura 13. Principales datos asociados a la mortalidad de ciclistas en siniestros viales	29
Figura 14. Principales datos asociados a la mortalidad de niñas, niños y adolescentes en siniestros viales	30
Figura 15. Principales datos asociados a la mortalidad de adultos mayores en siniestros viales	31
Figura 16. Registro de motocicletas nuevas en Bogotá y municipios*	32
Figura 17. Componentes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032	36
Figura 18. Relación de objetivos con ejes estratégicos de acción	38
Figura 19. Estructura de componente de seguimiento y evaluación	66
Figura 20. Estructura de componente de seguimiento y evaluación (COP millones)	74

INTRODUCCIÓN

La siniestralidad vial en Bogotá D.C. ha dejado más de 11 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI. Aunque entre el 2000 y 2006 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2006 hasta 2018 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito ha tenido un comportamiento relativamente estable entre los 500 y los 614 muertos por año.

Entre 2016 y 2019 el total de muertes por siniestros viales disminuyó de forma sostenida hasta registrar por primera vez un número de fatalidades por debajo de 500 muertes anuales, sin embargo, una vez se superó la situación de pandemia¹, en 2022 el número de fatalidades sobrepasó nuevamente esta cifra con 536 muertes, exhibiendo un crecimiento sostenido que se concentró en los usuarios de motocicleta; lo anterior, asociado a la nueva dinámica de la movilidad post-pandemia, en la que hubo un incremento en el uso de la motocicleta como vehículo de transporte cotidiano y de mensajería.

Con el fin de afrontar los nuevos retos que se imponen en materia de siniestralidad vial en el Distrito y teniendo en cuenta que los instrumentos de política pública global y nacional se han actualizado para esta segunda década del siglo XXI, la Secretaría Distrital de Movilidad presenta en este documento las bases técnicas del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial *PDSV 2023-2032*:

CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO

Bogotá protege la vida en las vías

El PDSV 2023-2032 contiene los lineamientos y enmarca la hoja de ruta de la política pública de seguridad vial de Bogotá D.C., para orientar las acciones en los próximos 10 años, alineándose con las mejores prácticas internacionales contenidas en el *Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030*, así como con los preceptos del Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031.

- En el primer capítulo se presentan los antecedentes y justificación relacionados con el contexto de la gestión de la seguridad vial a nivel mundial, nacional y distrital, la síntesis de los principales logros, retos y oportunidades de mejora del PDSV 2017-2026, el marco conceptual del nuevo PDSV y la metodología de armonización y actualización que en conjunto ambientan el ejercicio de armonización y actualización del presente PDSV 2023-2032.
- En el segundo capítulo se presenta el diagnóstico de la seguridad vial en el Distrito, desde el punto de vista de las fatalidades por siniestros viales, con el fin de

¹ El comportamiento de la mortalidad decrece drásticamente en 2020 y se mantiene con cifras por debajo de los 500 fallecidos anuales hasta 2021, debido a comportamientos atípicos en la movilidad (decrecimiento de viajes y por ende menos exposición)

contextualizar la magnitud y características de la problemática. Así mismo, se describen los efectos que la post-pandemia ha tenido en la criticidad de la situación.

- En el tercer capítulo, se presenta la formulación del presente PDSV 2023-2032, los principios, objetivos, metas, ejes estratégicos, programas y acciones, así como los indicadores, costos de implementación y fuentes de financiación, el plan de trabajo y las instancias de coordinación y seguimiento.

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

1.1. Contexto de la Política Pública para el abordaje de la Seguridad Vial

- **Directrices mundiales²**

La siniestralidad vial es un asunto de salud pública que cobra la vida de cerca de 1,35 millones de personas cada año, cifra que representa una fatalidad cada 23 segundos, convirtiéndose en la octava causa de muerte en el mundo y en la primera causa de muerte para niñas, niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años³. Esta situación ha generado alertas a nivel mundial sobre la necesidad de implementar acciones efectivas en la reducción de fallecimientos y lesiones graves por siniestros viales en las distintas regiones.

En el contexto internacional, la seguridad vial ha sido una prioridad en la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, lo cual se refleja con los objetivos 3 y 11, en particular, las metas 3.6, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, y 11.2, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.

El compromiso a nivel mundial con la seguridad vial se reafirmó en la Declaración de la tercera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, organizada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en Estocolmo en febrero de 2020. En este último escenario se expresó la preocupación por la cifra de muertes y lesiones por siniestros viales que se consideran son prevenibles, se resaltó la responsabilidad compartida en la materia y, entre otras conclusiones, se reconocieron las lecciones aprendidas de la primera Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020:

Es necesario “(...) promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de sistema seguro y Visión Cero, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil, así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países (...)”⁴

Como resultado de esta conferencia los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, mediante la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, con el objetivo de

² Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial- 2021-2030

³ Global Status Report on Road Safety, World Health Organization, 2018

⁴<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

reducir, en al menos un 50%, las muertes y traumatismos derivados del tránsito en este periodo. Este Segundo Decenio de Acción está concebido como un nuevo Plan Mundial con medidas orientadoras que permitan alcanzar el objetivo trazado, y por ende es un modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales.

El Plan Mundial señala que es deber, tanto de los gobiernos, como del sector privado, las instituciones académicas, la sociedad civil, los donantes, las entidades de financiación y los Organismos de las Naciones Unidas, entre otros actores clave, ubicar a la seguridad vial como un propulsor decisivo del desarrollo sostenible y aplicar un Enfoque de Sistema Seguro, con el cual el acceso al transporte en sus distintas formas sea sostenible y seguro para todas las personas. Además, es necesario también que la seguridad vial se aborde como un componente integrado y no aislado de otros programas políticos, incluidos los que tienen que ver con la salud infantil, la acción climática, el género y la equidad.

De acuerdo con el Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2020-2030, un Sistema Seguro:

“

- *Anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;*
- *Incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;*
- *Alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad, a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;*
- *Persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones; y*
- *Actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.”*

Así mismo, el Plan Mundial propone medidas integrales para lograr un sistema seguro, las cuales están enfocadas en fomentar el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio, mejorar la seguridad de la infraestructura vial, garantizar la seguridad del vehículo, velar por el uso seguro de las vías y mejorar la respuesta tras las colisiones. De acuerdo con el Plan Mundial, la mejora de la seguridad vial requiere la aplicación eficaz del sistema de seguridad, para lo cual considera los siguientes requisitos:

- Financiación sostenible a largo plazo
- Marcos jurídicos que contribuyan a la seguridad vial
- Control adecuado de la velocidad

- Capacidades de los actores corresponsables de la seguridad vial
- Perspectiva de género en la planificación del transporte
- Adaptación de las tecnologías al sistema de seguridad.

• Política de Seguridad Vial en Colombia⁵

En Colombia desde 1993 la seguridad se instauró como una prioridad esencial del sector transporte a través de su especial consideración en leyes orientadoras de transporte⁶. Más adelante, en el 2002 la Ley 769 demandó la elaboración de un Plan Nacional de Seguridad Vial para formular acciones encaminadas a reducir la siniestralidad y ofrecer lineamientos para la elaboración de planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.

En el 2013 con la Ley 1702 se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial como organismo responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial y se construyó la primera versión de este instrumento con vigencia 2011-2016, que posteriormente en 2015 se actualizó en la versión 2011-2021. En línea con la política internacional en su momento, el PNSV 2011-2021 se concibió a través de 5 pilares estratégicos de actuación: Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Atención y Rehabilitación de Víctimas, Infraestructura Segura y Vehículos Seguros.

Una vez se cumple su vigencia, se observa que en este primer decenio de acción a nivel nacional no se alcanzaron las metas de reducción planteadas y se inicia la actualización del Plan, atendiendo a los consensos y orientaciones globales para fortalecer el marco de acción de la Política de Seguridad Vial del País. Por lo tanto, se elabora el PNSV 2022-2031, el cual incorpora por primera vez el Enfoque del Sistema Seguro y el Objetivo de Desarrollo Sostenible de reducir en un 50 % los fallecimientos derivados de la siniestralidad vial.

En el mismo año, el enfoque de Sistema Seguro se adopta en Colombia con la Ley 2251 de 2022, *"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban"*. La adopción del enfoque de Sistema Seguro con el PNSV 2022 - 2031 y con la citada Ley representa un cambio frente al abordaje tradicional de la seguridad vial en la Política Nacional de Seguridad Vial.

Las principales diferencias entre el abordaje tradicional de la seguridad vial y el enfoque de Sistema Seguro se relacionan en la siguiente tabla:

⁵ Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031

⁶ Artículo 2 Ley 105 de 1993 «Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones»; Artículo 2 Ley 336 de 1996 «Estatuto general del transporte»; Artículos 1 y 7 Ley 769 de 2002 «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones»; Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. Prosperidad para todos.

Tabla 1. El enfoque Sistema Seguro y las perspectivas tradicionales sobre la Seguridad Vial

Aspecto	Enfoque tradicional	Enfoque Sistema Seguro
El problema	Los siniestros viales	Víctimas fatales y heridos graves
El enfoque	Reactivo ante los siniestros	Proactivo y sistemático que identifica y gestiona los factores de riesgo o circunstancias determinantes de las lesiones.
La causa del problema	Comportamiento de los actores viales	La fragilidad y vulnerabilidad de los actores viales. La gestión de los riesgos y determinantes sociales. La falibilidad del ser humano.
El responsable del problema	El actor vial	Responsabilidad compartida entre diseñadores, implementadores del sistema, sector privado y actores viales
El objetivo	Prevenir y atender los siniestros viales	Cero víctimas fatales y cero heridos graves

Fuente: Tomado del PNSV 2022-2031 (con base en WRI, Sostenibilidad y Seguridad, p. 18, 2018)

Teniendo como referente este enfoque y las orientaciones del Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, el actual PNSV 2022-2031 orienta la reducción del número de víctimas fallecidas y lesionadas graves en siniestros viales a través de ocho áreas de acción, que se esquematizan y describen enseguida:

Figura 1. Áreas de intervención del Plan Nacional de Seguridad Vial



Fuente: Tomado del PNSV 2022-2031

- Las **velocidades seguras** se determinan y gestionan en función de las vías y las dinámicas de movilidad asociadas a estas, para evitar el tránsito de personas a velocidades excesivas (por encima de los límites establecidos) o inadecuadas (aquellas que, aunque dentro de los límites definidos son inseguras por las condiciones de movilidad imperantes en el entorno).
- Los **vehículos seguros** son aquellos equipados con condiciones de seguridad que reducen la probabilidad de ocurrencia de un siniestro (seguridad activa) o la gravedad de las consecuencias si este ocurre, tanto a sus ocupantes como a las personas fuera del vehículo (seguridad pasiva). Así mismo, son vehículos a los cuales se les aplican

pruebas integrales para verificar y garantizar el cumplimiento de las condiciones de seguridad a lo largo de su vida operativa.

- La **infraestructura vial segura** es la que proporciona a través de su diseño (geométrico y de señalización), orientaciones a las personas usuarias para tomar decisiones adecuadas. Favorece la visibilidad, ofrece indicaciones claras, evita cambios significativos en la velocidad y en las direcciones de conducción, son indulgentes con el error humano, es decir que sus características o elementos previenen los siniestros viales o mitigan las lesiones graves cuando estos ocurren. Además, favorecen el desempeño de tecnologías en la vía, en los vehículos y su intercomunicación.
- El **comportamiento seguro**, se refiere a la responsabilidad del ejercicio de la movilidad de las personas en las vías; está basado en el autocuidado, la conciencia social, el acato de las normas, el reconocimiento de la vulnerabilidad propia y de las personas que nos rodean en el contexto de la movilidad, especialmente de peatones, ciclistas y motociclistas. Requiere actitudes físicas y psicológicas adecuadas, habilidades en el ejercicio de la conducción, entre otras.
- El **cumplimiento de las normas de seguridad vial** para una movilidad segura incluye el conocimiento de los actores sobre las normas, una estructura organizacional con capacidad de vigilancia y control y la aplicación de sanciones efectivas frente al desacato.
- La **atención integral a víctimas** está orientada a reducir los impactos que genera la siniestralidad vial en las personas implicadas y en su núcleo familiar. Incluye la identificación y caracterización de víctimas, el establecimiento de protocolos de atención hospitalaria y psicológica, la gestión para el desarrollo de centros de acompañamiento, sistemas de monitoreo, programas de rehabilitación y reincorporación social y económica, el reconocimiento y en general la integralidad en la atención post siniestro.
- La **gobernanza** contempla el ejercicio del fortalecimiento institucional y la construcción de capacidad técnica, para la formulación, implementación y evaluación de acciones articuladas con todos los actores estratégicos y con el enfoque del sistema seguro, asignación, priorización y uso de los recursos públicos de forma efectiva, y expedición de reglamentación que provea marco a dichas acciones.
- Por último, la **gestión de conocimiento** tiene como fin crear y difundir datos e información que promueva la comprensión de la problemática, y movilice a los actores sociales al ejercicio de la corresponsabilidad. Incluye estándares de calidad de los datos para la toma de decisiones, análisis y visibilización de factores de riesgos, causas e impactos de la siniestralidad vial, vinculación de la academia en la investigación y formación de profesionales para el ejercicio de la seguridad vial, y evaluación de las acciones en torno a la mitigación de la problemática.⁷

⁷ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031. 2022.

• Seguridad Vial en el Distrito

Como pionera en la lucha contra los fallecimientos y las lesiones ocasionadas por el tránsito, mediante Decreto Distrital 813 de 2017, Bogotá adopta la Visión Cero con el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, en adelante PDSV 2017-2026, con el objetivo de disminuir drásticamente las muertes en las vías mediante acciones integrales de prevención, considerando los siguientes cuatro principios:

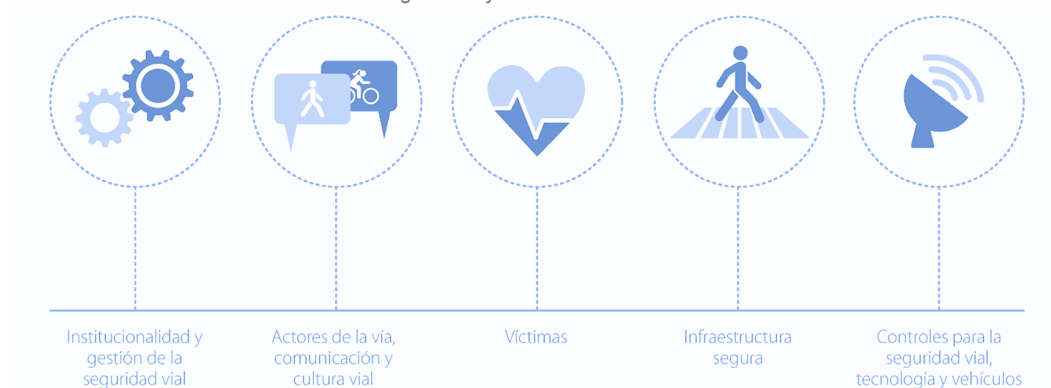
Figura 2. Principios de la Visión Cero PDSV 2017-2026



Fuente: Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026

El PDSV 2017-2026 establece 5 ejes de acción para lograr la meta de disminuir en un 35% el número de víctimas fallecidas y lesionados graves por siniestros viales en la vigencia del mismo. Estos ejes de acción se representan en la Figura 3 y se describen enseguida.

Figura 3. Ejes del PDSV 2017-2026



Fuente: Tomado del PDSV 2017-2026, Resumen Ejecutivo

- **Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial:** El objetivo de este eje es fortalecer las instituciones distritales y generar acciones conjuntas con las instituciones privadas, la academia, las empresas y la sociedad civil.

- **Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial:** Busca informar y formar a la ciudadanía en seguridad vial y movilidad, brindar conocimiento de factores de riesgo, respeto a las normas y sus acciones tienen como finalidad el cuidado de la vida.
- **Eje 3: Víctimas:** tiene como finalidad salvar vidas desde la agilidad en la atención de las víctimas.
- **Eje 4: Infraestructura segura:** Buscar la gestión de velocidades de circulación a través de intervenciones en la infraestructura es su principal objetivo.
- **Eje 5. Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos:** Sus objetivos incluyen el fortalecimiento del control en materia de seguridad vial, aumentar la información e investigación de siniestros viales, y fomentar la tecnología e innovación.

Adicionalmente, el PDSV 2017-2026 desarrolló un Plan de Seguridad Vial del Motociclista PDSVM, el cual se estructuró en concordancia con los ejes del Plan general del que se deriva.

Por otra parte, el Plan de Ordenamiento Territorial - POT (Decreto 555 de 2021) y la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, incorporan criterios de seguridad vial orientados a la consolidación de un Sistema de Movilidad Seguro, que preserve la vida de las personas usuarias.

1.2. Principales logros del PDSV 2017-2026

Con base en el seguimiento realizado en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial al PDSV 2017-2026, con corte del cuarto trimestre de 2022 se avanzó con un 55 % acumulado de implementación. Los registros de la gestión y seguimiento frente al PDSV están a disposición de todos los interesados en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad en el enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion. Los principales logros de la implementación del PDSV 2017-2026 se describen a continuación:

Figura 4. Principales logros de la política de Visión Cero 2017-2026

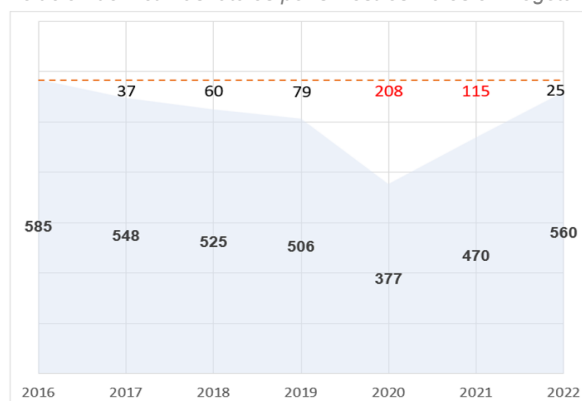


Fuente: Elaboración SDM

● Reducción de fallecidos por siniestros viales

Como resultado de la implementación del PDSV, desde el año 2017 al 2022 se salvaron 201 vidas. Como se puede observar en la Figura 5, el comportamiento anual de fallecidos en siniestros viales desde el año 2017 ha tenido una tendencia decreciente que ha logrado mantenerse hasta 2022, exceptuando en el análisis el 2020 y 2021 dadas las condiciones de movilidad atípicas que se presentaron en Bogotá producto de la pandemia. En 2022 aún con los cambios en las condiciones de movilidad que ha tenido la ciudad se salvaron 25 vidas en comparación con el año 2016, antes de la adopción de la política de Visión Cero en Bogotá. En 2022 la tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes fue de 6.79. Al comparar esta cifra con la tasa nacional de mortalidad para 2022 se tiene que el indicador de Bogotá es 56% menor al promedio nacional.

Figura 5. Evolución de víctimas fatales por siniestros viales en Bogotá (2016-2022)



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023 (Indicador tradicional)⁸

• Creación e Implementación del Programa de Gestión de Velocidad

A través del PDSV 2017-2026 se creó e implementó el Programa de Gestión de la Velocidad en el Distrito, como una apuesta pionera y ambiciosa en el abordaje multivariable de este factor de riesgo. Este comprende la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de las vías, incluyendo la presencia y densidad de actores viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para su cumplimiento.

La gestión de velocidad en la ciudad de Bogotá comenzó su implementación en el 2018, con la determinación del límite de velocidad de 50 km/h, inicialmente en 5 corredores principales de la ciudad y en forma gradual hasta extenderse a toda la ciudad, a través del Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021, convirtiéndolo a Bogotá en la primera ciudad del país en adoptar el límite de velocidad vehicular recomendado por la Organización Mundial de la Salud para zonas urbanas.

Desde el inicio de su implementación en octubre de 2018 hasta el 31 de marzo de 2023 se han logrado salvar 201 vidas en los corredores donde ha sido implementada la medida de reducción de límites de velocidad a 50km/hora, en comparación con el promedio de fallecidos que ocurrían cuando aún no se había implementado el Programa de Gestión de Velocidad.

• Creación e Implementación de la Red de Seguridad Vial

La Red de Seguridad Vial tiene como objetivo promover la colaboración interinstitucional mediante el intercambio, la visibilidad y la divulgación de las prácticas empresariales enfocadas en preservar la vida en las vías. Como uno de los principales logros, se destaca la participación de 1.673 empresas inscritas hasta el 31 de marzo de 2023 en la promoción de la seguridad vial en la ciudad.

⁸ Indicador tradicional: Todos los fallecimientos incluso los que ocurren después del estándar de conteo a 30 días

Otros logros destacados son los diferentes reconocimientos que se otorgan a las organizaciones que realizan buenas prácticas en seguridad vial. Entre estos, se encuentran:

- Los sellos de buenas prácticas reconocen a las empresas que llevan a cabo acciones en los diferentes enfoques de riesgo vial. Hasta la fecha, se han otorgado sellos a 209 empresas, de las cuales 44 tienen sello de oro, 146 tienen sello de plata y 19 tienen sello de bronce. En este sentido, las organizaciones han invertido más de \$25.000 millones y se han beneficiado más de 368.000 personas en este ámbito.
- Desde el 2019 se tiene el reconocimiento de Empresas Salvavidas en Moto, en el que se destaca aquellas que dentro de sus estrategias dotan de elementos de protección personal certificados a sus motorizados, realizan procesos de selección rigurosos para captar el mejor talento humano, establecer programas de formación en seguridad vial, eco conducción y primer respondiente, entre otros. Esto se hace para garantizar recorridos seguros en todas las modalidades ya sea misional, in itinere o deportivo, y durante estos años se han beneficiado más de 4.700 motociclistas.
- Finalmente, desde el 2022 se comenzó a reconocer a las organizaciones con operación en la ciudad de Bogotá que cumplen con más del 75 % del Plan Estratégico de Seguridad Vial. En total, 30 organizaciones han cumplido con este parámetro.

● **Creación e implementación del Programa Plazoletas Bogotá**

Desde 2019 la Secretaría Distrital de Movilidad con el apoyo de GDCI, aliado de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), lidera el diseño e implementación de proyectos integrales de movilidad y seguridad vial, a través de los cuales, haciendo uso de elementos de urbanismo táctico, se transforman espacios públicos para la generación de espacios de encuentro y permanencia, entornos seguros para la caminata y el uso de la bicicleta y otros que no requieran el uso de motor, mejorando así la conectividad de los modos activos, regulando el tránsito de vehículos y su operación a velocidades seguras.

Con estos proyectos, Bogotá suma 118 intersecciones mejoradas y 264 pasos peatonales con cebras, así como un total de 24.848 m² y 22.394 ml ejecutados de espacios públicos transformados, en las localidades de Usaquén, Chapinero, Kennedy, Rafael Uribe, Usme, Ciudad Bolívar y Barrios Unidos. El análisis de impacto en materia de mortalidad y morbilidad por siniestros viales refleja que en dichas plazoletas antes disminuyó un 69 % en la cantidad de personas lesionadas (pasó de 68 antes a 21 después de la intervención) lesionados menos) y en 50 % menos fallecidos (de 2 a 1 fallecido después de la intervención)⁹

● **Elaboración de la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas**

La SDM elaboró y publicó en 2018 esta Guía como un documento orientador para la evaluación de la seguridad de las vías urbanas e infraestructuras de transporte nuevas y

⁹ Para el monitoreo/seguimiento posterior a la intervención; se tuvo en cuenta el promedio de los dos años (completos) anteriores considerando que cada plazoleta tiene diferente año de implementación versus el promedio de los años completos después (excepto 2020).

existentes, para mitigar y resolver riesgos de ocurrencia de siniestros viales, proporcionando procedimientos técnicos para identificar, eliminar y mitiguen los riesgos de siniestralidad identificados en cada una de las etapas de un proyecto.

Está enfocada en el ámbito urbano de la ciudad de Bogotá, al servicio de las diferentes entidades del Distrito y organismos encargados del diseño, construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial de Bogotá D.C.; sus lineamientos son generales y están estructurados a partir de referencias internacionales avaladas en este tema.

- **Cámaras de fotodetección**

Para fortalecer los mecanismos de control como herramientas de disuasión y mitigación de factores de riesgo, además de propender por la seguridad vial de los diferentes actores viales, la eficiencia del tráfico y la prevención de siniestros, se promovió la adopción de acciones automatizadas hacia la seguridad vial mediante la detección electrónica de infracciones.

Estos dispositivos identifican de forma automática comportamientos prohibidos y detectan la placa trasera de los vehículos ante la comisión de infracciones como exceso de velocidad, cruce de semáforo en rojo, no contar con revisión técnico mecánica y SOAT, entre otras. Además, tienen la capacidad de clasificar los vehículos de acuerdo con su dimensión (motocicletas, automóviles y camiones), de realizar mediciones de volúmenes y velocidades promedio, lo cual es información empleada para la toma de decisiones enfocadas a preservar la vida de actores viales, como por ejemplo acciones de control en vía.

Actualmente, la ciudad cuenta con 93 puntos autorizados por el Ministerio de Transporte y 72 cámaras de fotodetección; teniendo en cuenta la disponibilidad de este tipo de cámaras, se realizó la instalación en puntos que se priorizaron por los niveles de siniestralidad y siguiendo los lineamientos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El 24 de julio de 2023, se publicó un artículo académico por parte de la Junta de Investigación de Transporte de la Academia Nacional de Ciencias. En este artículo se determinó que las cámaras de fotodetección se consideran una tecnología altamente confiable que aporta en la reducción de los costos sociales y económicos asociados con los siniestros de tránsito. El análisis hecho para Bogotá determinó que, la implementación de las cámaras de fotodetección han tenido un mayor efecto en evitar siniestros con víctimas fatales, por lo que en 2021 se redujo en un 0,12 personas fallecidas por kilómetro en corredores con límite de velocidad de 50 km/h y con cámaras de fotodetección. Entre las recomendaciones de la publicación académica, se resalta la importancia de hacer cumplir los límites de velocidad promedio a nivel de corredor usando tecnología automatizada de detección de velocidad en corredores arteriales, donde la pacificación del tráfico o la intervención policial a menudo no es viable. Adicionalmente, la publicación resalta que la importancia del cumplimiento de la velocidad media implica la instalación de cámaras en dos o más lugares a lo largo de un tramo vial, y no solo un dispositivo, ya que esto permite solo el control de la velocidad en un punto específico de la malla vial.

- **Transversalización de la visión cero en instrumentos de planeación**

Si bien desde la perspectiva de seguridad vial se cuenta con el PDSV como principal instrumento para la planeación de las acciones de seguridad vial, dada la necesidad de plantear estrategias para mitigar los efectos negativos de la siniestralidad de diferente naturaleza, se requiere que los criterios de seguridad vial se incorporen de forma integral en los instrumentos de planeación del Distrito para preservar vidas en la vía.

Uno de los principales logros del actual PDSV corresponde a la incorporación de criterios de seguridad vial en el Plan de Ordenamiento Territorial POT, especialmente en los sistemas estructurantes 1) Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro y 2) Sistema de Movilidad, desde donde se plantea la importancia tanto de transversalizar la seguridad vial en todos los instrumentos de planeación que se deriven, como de tener en cuenta los lineamientos técnicos de seguridad vial que se desarrollan desde la Secretaría Distrital de Movilidad.

En consecuencia y a partir de los lineamientos del POT y debido a los esfuerzos por potencializar y transversalizar la seguridad vial como criterio fundamental en la construcción de instrumentos de planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y el sector movilidad está impulsando la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, que corresponde a la actualización del Plan Maestro de Movilidad expedido en el año 2006.

- **Lineamientos técnicos de seguridad vial**

Desde la SDM se han definido 15 lineamientos técnicos en materia de seguridad vial (internos y externos), los cuales establecen los conceptos y recomendaciones que deben garantizarse en las acciones y proyectos que tengan relación con la seguridad vial en el Distrito, así:

- Lineamiento general de seguridad vial
- Lineamiento para la ejecución de auditorías e inspecciones de seguridad vial
- Lineamiento para la revisión, aprobación y seguimiento de PMTs
- Lineamiento para la estructuración de proyectos de infraestructura para ciclistas
- Lineamiento para el componente peatonal en los proyectos de infraestructura
- Lineamiento en materia de sistemas de contención vehicular
- Lineamiento para la ejecución de pruebas piloto
- Lineamiento para la regulación semafórica en intersecciones viales
- Lineamiento para el diseño e implementación de medidas de pacificación
- Lineamiento para la selección, evaluación y operación de rutas del sistema de transporte público (SITP) y para la ubicación y operación de paraderos del SITP
- Lineamiento para la circulación de los vehículos de transporte de carga y para la operación de las zonas de cargue y descargue de mercancías
- Lineamiento para la determinación de zonas prioritarias de intervención
- Lineamiento para el desarrollo de actividades requeridas para la mitigación/eliminación de problemáticas de seguridad vial localizadas

- Lineamiento para el seguimiento de las intervenciones a través del análisis de indicadores que permitan establecer su efectividad
- Lineamiento para el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana

- **Centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI**

Bogotá D.C. se convirtió en la primera ciudad de Colombia y la segunda en América Latina, en contar con un Centro de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales. En ORVI, se informa y orienta de manera gratuita a las víctimas por siniestros viales y sus familiares, acerca de los procesos que pueden seguir en materia social, jurídica, psicológica y de formación tras un incidente de tránsito. Este centro dispone de medios presenciales y virtuales para que las víctimas de siniestros viales y/o sus familiares puedan acceder al servicio.

Entre diciembre de 2020 y febrero de 2023, el centro de orientación a víctimas ha realizado 3.429 orientaciones a víctimas de siniestros viales en el distrito. También ha contribuido a visibilizar a las víctimas aunando esfuerzos con las asociaciones de víctimas, y a articular el trabajo del Distrito con otras entidades y organismos para enriquecer los conocimientos sobre las víctimas de siniestros viales y posibilidades de acción.

- **Análisis detallados de siniestros viales**

La Secretaría Distrital de Movilidad a través del proceso contractual concurso de méritos SDM-CMA-28-2022, adjudicó en el año 2022 el Contrato 20221460 de 2022. El objeto del contrato es analizar en detalle siniestros viales con fatalidades para identificar factores de riesgos involucrados en la siniestralidad vial de Bogotá.

El desarrollo de esta consultoría es pionera en el campo de la seguridad vial, debido a que es el primer contrato de carácter técnico que se realiza en Colombia que contempla análisis detallados de siniestros que permitirá tomar decisiones de intervención en aspectos de infraestructura, pedagogía y control, basados en los factores de riesgo identificados en cada análisis. A través de esta consultoría se realizaron 100 análisis detallados de siniestros viales con fatalidades.

1.3. ¿Por qué es necesario actualizar el PDSV 2017-2026?

Considerando la reciente elaboración y adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (en proceso), así como los nuevos retos en materia de movilidad y seguridad vial que se han impuesto tras la pandemia, desde el punto de vista técnico, este escenario ofrece la oportunidad de ampliar, actualizar y fortalecer actuaciones estratégicas que aporten a la Seguridad Vial a nivel Local, Distrital y Regional; al mismo tiempo, permite contribuir paralelamente a las metas y ambiciones de la escala nacional, con base en la nueva vigencia, estructura y enfoque del PNSV 2022-2031,

en observancia de las mejores prácticas y lineamientos globales plasmados en el Plan Mundial - Decenio de Acción para la seguridad vial 2020-2030.

A partir de un proceso de revisión adelantado por la Oficina de Seguridad Vial frente a las acciones e indicadores contemplados en el PDSV 2017-2026, como parte de los insumos iniciales por tener en cuenta para la construcción de la estructura del nuevo PDSV se identificaron las siguientes oportunidades de mejora:

En cuanto a las acciones se identificó que es necesario:

- Replantear o reformular acciones por dificultades en su implementación debido a cambios normativos, acceso a información y especificidad en su alcance.
- Eliminar o actualizar acciones que se completaron o que pueden ser actualizadas con acciones más eficientes.
- Unificar acciones afines para facilitar el proceso de seguimiento y focalizar esfuerzos.
- Integrar acciones del PDSV del motociclista para brindar un tratamiento transversal a todos los actores viales vulnerables que también requieren intervenciones integrales, incluyendo aquellos actores viales que tienen interacción con estos.

Con respecto al indicador meta “Disminuir los heridos graves y muertes en un 35% en los próximos 10 años, tomando como base el año 2015” surgen como necesidades o planteamientos:

- Actualizar metas de fallecidos teniendo en cuenta el contexto local y considerando los cambios que se generaron a nivel mundial por cuenta de la pandemia COVID-19.
- Revisar y modificar lo relacionado con la meta de lesionados graves, considerando que a la fecha en el país no se cuenta con una definición y con un establecimiento de este dato.
- Revisar y ajustar las metas planteadas en Bogotá, considerando el nuevo PNSV 2022-2031 y el contexto internacional de seguridad vial a raíz de la nueva década de acción.

Surgen también necesidades de ajuste de los indicadores de gestión, entre estos:

- Número de colegios con Planes de Movilidad Escolar avalado y con una visita de seguimiento: en 2017 se formuló la meta debido a que en ese momento existía la figura de aval para los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, sin embargo, hoy dicha figura de aval se derogó mediante el artículo 110 del Decreto con fuerza de ley 2106 de noviembre 22 de 2019. Actualmente se relaciona el número de Instituciones Educativas Distritales (IED) que aceptan el acompañamiento y seguimiento por parte de la SED y la SDM para que cada IED formule su PME.
- Porcentaje de avance del Programa de Gestión de la Velocidad (en adelante PGV): es clave su fortalecimiento considerando las lecciones aprendidas como pionera del diseño e implementación del mismo. Por otra parte, considerando la mención en la Ley 2251 de 2022, artículo 14 parágrafo 2, sobre tiempos de actualización de este tipo de instrumentos (2 años), debe integrarse este enfoque en su ejecución.

- Número de empresas con PESV avalado y con una visita de seguimiento: Actualmente según normatividad en ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Por lo anterior, solo se programa el seguimiento a la implementación de PESV a empresas u organizaciones.
- Política de eco-conducción: actualmente se encuentra definida como Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y buenas prácticas de mantenimiento – ECOS, la cual no está definida según cobertura a empresas que operan en Bogotá sino por acciones implementadas vs proyectadas. Por lo anterior, se identifica como una oportunidad para definir si se mantiene, se ajusta, o se elimina.
- Tiempos promedio de llegada de ambulancias a auxiliar las víctimas de siniestros viales y de traslado de ambulancias con víctimas al centro de salud: no se viene calculando; la información aportada a manera de reporte corresponde a los vehículos de emergencias que hacen parte del programa de atención prehospitalaria que pertenecen a las subredes integradas de servicios de salud, más no al total de ambulancias que prestan el servicio para la atención de las víctimas.
- Tiempo promedio de atención de la víctima a partir del momento de llegada al centro de salud, por centro de salud: desde el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias - CRUE de la Secretaría Distrital de Salud no se cuenta con la información para el cálculo del indicador, dado que sólo se cuenta con información hasta la recepción del paciente en la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS; el conocimiento del manejo y tiempos de atención de la víctima son propios de la IPS.

1.4. Metodología de armonización y actualización del PDSV

La metodología desarrollada para la armonización del PDSV 2017-2026 con el PNSV 2022-2031 consideró cuatro fases, las cuales se sintetizan a continuación.

- Fase 1. Identificación y convocatoria de actores relevantes, con el fin de adelantar un proceso estratégico, participativo, plural y abierto a diferentes voces y perspectivas.
- Fase 2. Análisis del actual PDSV en contraste con el nuevo PNSV, cuyo objetivo fue hacer un balance y revisión de la actual estructura del PDSV 2017-2026 en contraste con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 que proporciona el nuevo marco de la política pública de Colombia en la materia.
- Fase 3. Ideación y concertación de acciones del nuevo PDSV 2023-2032.
- Fase 4. Consolidación de resultados, socialización y aprobación.

La planeación y desarrollo de estas fases se presentan con detalle en el Anexo 1 Matriz de comparación PDSV 2017-2026 - PNSV 2022-2031, el Anexo 2 Metodología de armonización y memorias de talleres PDSV 2023-2032, y en los soportes y memorias de Socialización y aprobaciones PDSV 2023-2032: Anexo 3 - A Correos de socialización, Anexo 3 - B Acta No. 2 de 2023 - CISV y Anexo 3 - C Mesas de validación y aprobación SDM.

2. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO

2.1. Siniestralidad vial

2.1.1. Generalidades

El fenómeno de la siniestralidad vial ha dejado más de 11 mil víctimas fallecidas en lo que va del siglo XXI en el Distrito; si bien es destacable que entre el 2000 y 2006 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2006 hasta 2018 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito se ha mantenido entre los 500 y los 614 muertos.

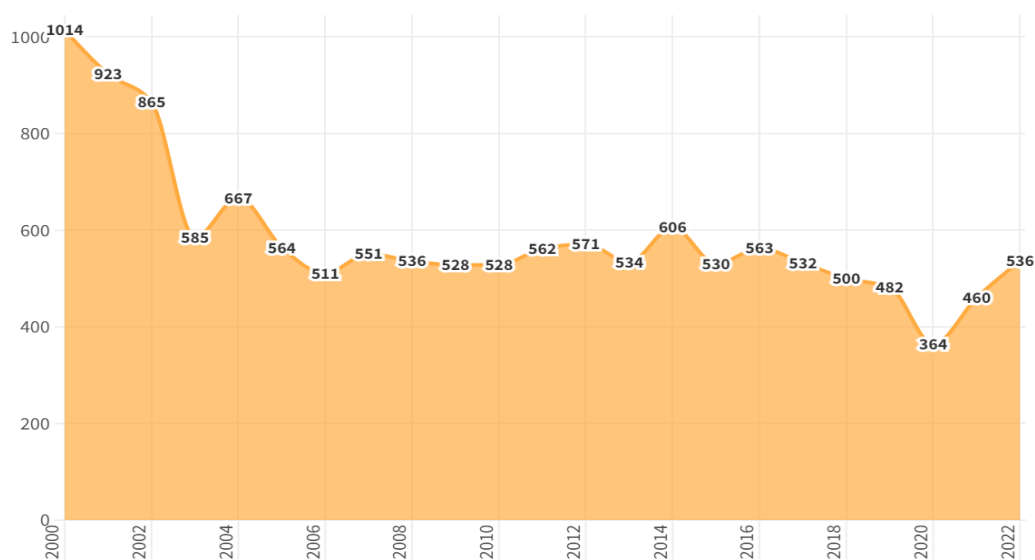
Cabe resaltar que Bogotá, entre 2016 y 2019, tuvo tres años consecutivos en los cuales se disminuyó el total de muertes por siniestros viales. En el 2019, se registró por primera vez un número de fatalidades inferior a 500.

Para 2020, y en el punto más fuerte de la pandemia del COVID-19, el número de fatalidades estuvo por debajo de las 400 muertes, lo cual puede ser explicado por las restricciones de movilidad en la ciudad. Para 2021 hubo un incremento en las fatalidades en comparación con 2020, no obstante, se sostuvo el logro del año 2019 al mantener la cifra de muertes por debajo de 500 víctimas.

En el año 2022 el número de fatalidades incrementó a 536, lo cual significó el regreso al escenario que se tenía en Bogotá antes de 2018, esta vez con una afectación predominante en los usuarios de motocicleta, lo cual coincide con el aumento de la movilización en esta tipología de vehículos y el uso de mensajería a causa de las restricciones durante los aislamientos preventivos.

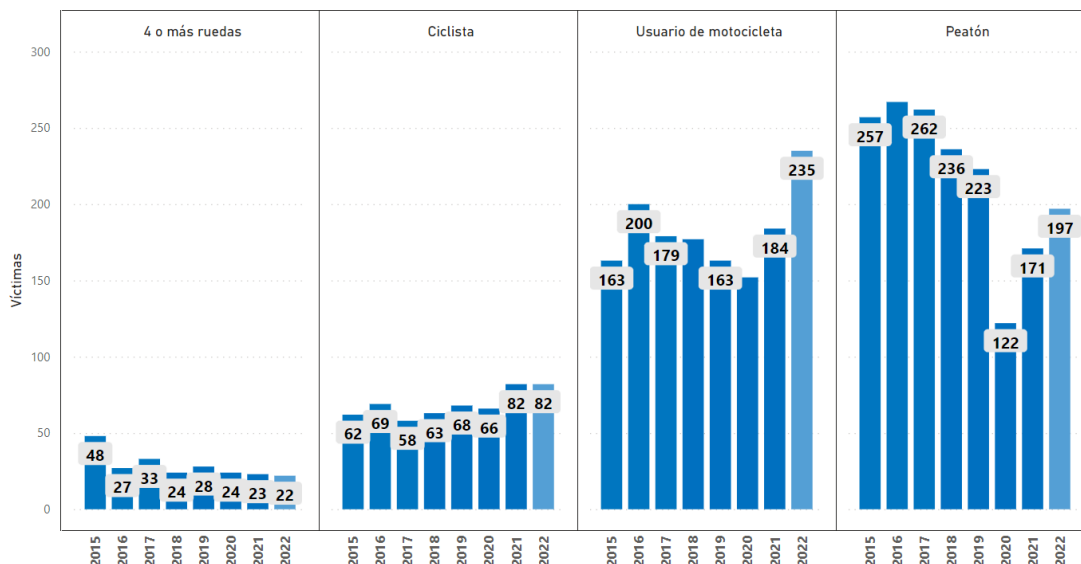
Mientras que en la Figura 6 se observa la evolución histórica de la siniestralidad vial previamente descrita en Bogotá, en la Figura 7 se evidencia cómo las dinámicas de movilidad que surgieron con ocasión de la pandemia pudieron haber impactado el cambio del peatón como principal afectado de fatalidades por siniestros viales hasta 2019 a los usuarios de motocicleta como los más afectados entre 2020 y 2022.

Figura 6. Histórico de fallecidos por siniestros viales en Bogotá



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT para los años 2015 a 2022 con estándar de muertes de 30 días, datos del Observatorio Nacional de Seguridad vial para los años 2009 a 2014 con estándar de muertes a 30 días y publicación Forense de Medicina Legal para los años 2000 a 2008.

Figura 7. Distribución de víctimas en siniestros viales.

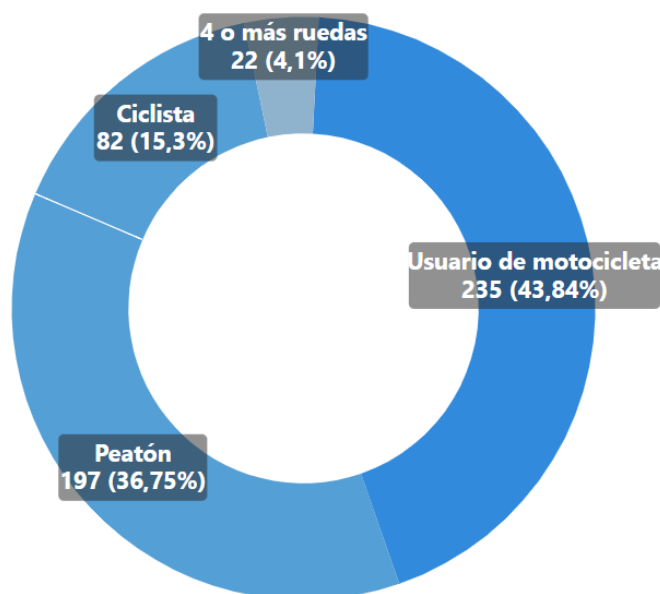


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

De esta forma, para el año 2022, en comparación con el 2019, Bogotá presentó un incremento de alrededor del 11% en el número de fatalidades, explicado fundamentalmente por dos

actores viales: los usuarios de motocicleta con un aumento del 44% de las fatalidades y los ciclistas con un incremento del 21%. Así las cosas, en el año 2022 dentro del total de víctimas fatales, alrededor del 95% corresponden a actores vulnerables distribuidos de la siguiente manera: el 44% ocupantes de motos, 37% peatones y el 15% ciclistas acorde a la Figura 8 Distribución de víctimas en siniestros viales por actor vial.

Figura 8. Distribución de víctimas en siniestros viales por actor vial.



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

En la Tabla 2. Fallecidos en siniestros viales 2022 por hora y día de la semana, se evidencia la distribución según el rango horario y el día de la semana. Al respecto, los sábados son los días con el mayor número de víctimas, seguido de los viernes y miércoles. Del mismo modo, los horarios con mayor número de víctimas son entre las 22:00 a 00:00 seguido de 06:00 a 08:00. El horario nocturno concentró el 53% de las fatalidades en especial las noches del viernes y sábado.

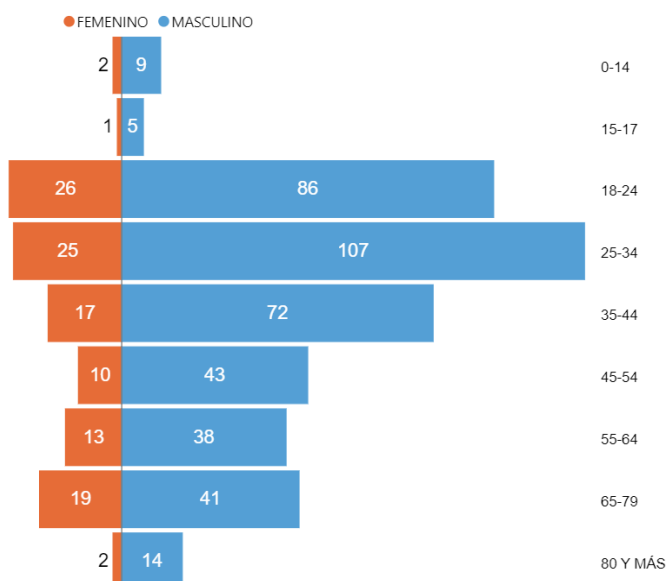
Tabla 2. Fallecidos en siniestros viales 2022 por hora y día de la semana.

Hora	1. Lunes	2. Martes	3. Miércoles	4. Jueves	5. Viernes	6. Sábado	7. Domingo	Total
00-02	5		4	7	3	9	4	32
02-04	1	3	1	2	6	15	9	37
04-06	4	5	7	10	8	8	11	53
06-08	10	8	9	8	11	7	5	58
08-10	5	8	5	6	5	7		36
10-12	3	8	7	2	8	3	5	36
12-14	8	7	8	9	5	12	2	51
14-16	2	8	6	6	4	2	4	32
16-18	10	3	8	3	7	2	5	38
18-20	12	6	6	4	10	12	6	56
20-22	4	7	10	6	5	12	4	48
22-00	6	6	8	11	13	11	4	59
Total	70	69	79	74	85	100	59	536

Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

Realizando la desagregación por grupo etario y sexo, se evidencia que la mayoría de las víctimas son de sexo masculino entre las edades de 18 a 44, que corresponden al 49% de las observaciones totales para el año 2022. Así mismo, la incidencia del sexo masculino como víctimas de siniestros viales es del 79% del total de las observaciones, cifra que genera alertas de intervención enfocadas en este grupo (Figura 9).

Figura 9. Fallecidos en siniestros viales por rango etario y sexo.



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

Finalmente, en la Figura 10. Matriz de interacción de víctimas fatales en siniestros viales, se muestran los actores que fallecieron y el actor contra el cual se dio la interacción que derivó en el suceso. En dicha matriz se observa que la interacción más riesgosa es la de un peatón con una motocicleta, seguida de los usuarios de motocicleta con vehículos de transporte de carga.

Figura 10. Matriz de interacción de víctimas fatales en siniestros viales.

											
	55	87	12	26	-	8	-	3	1	5	197
	39	7	53	29	43	8	8	4	4	1	196
	11	14	26	20	7	3	-	-	-	1	82
	6	2	11	9	9	1	-	1	-	-	39
	3	1	2	-	6	-	-	-	1	-	13
	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	3
	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	115	111	106	86	68	20	8	8	7	7	536

Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

En indicadores generales de siniestros viales, la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes para 2022 es de 6,79; de forma específica para actores viales vulnerables, peatón, usuarios de motocicletas y ciclistas, es de 6,48. En comparación con la tasa nacional de mortalidad para 2022, el indicador de Bogotá es 56% menor al promedio nacional, lo cual permite evidenciar resultados positivos y evaluar los esfuerzos de Bogotá en el contexto de una creciente problemática a nivel nacional.

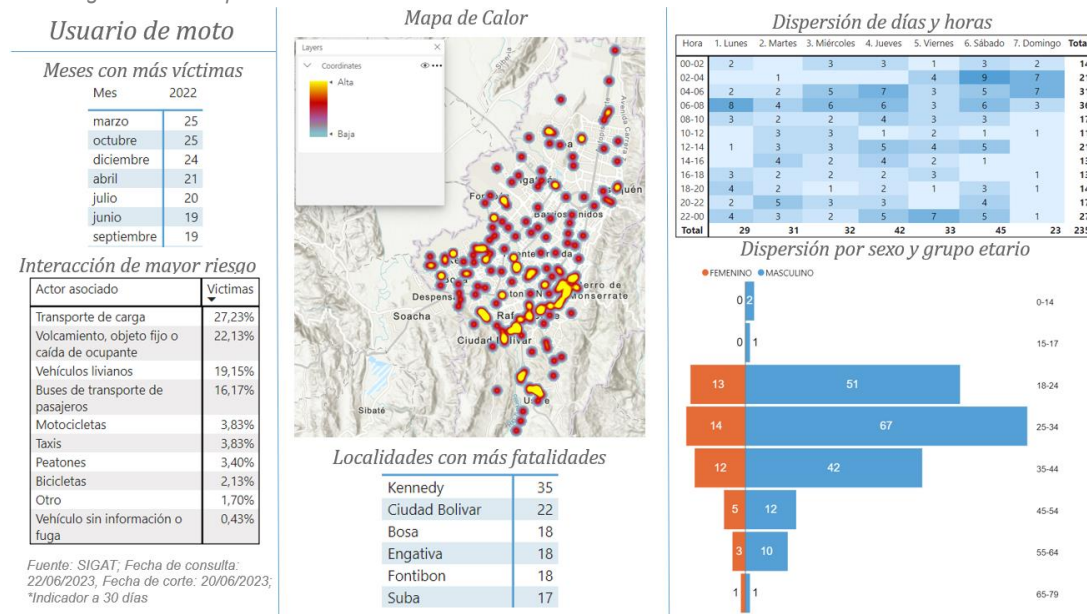
2.1.2. Actores viales vulnerables

A continuación se presentan las principales características de la mortalidad en siniestros viales de actores vulnerables de la movilidad en Bogotá D.C.

● Usuarios de motocicleta (conductor y pasajero)

Desde el año 2020 los usuarios de motocicleta son los que más mueren en siniestros viales en Bogotá D.C. Lo anterior en parte se debe al aumento acelerado en el uso de motocicletas, el cual se refleja en un incremento del 65% del registro de este tipo de vehículos en Bogotá y los municipios aledaños, y un 113% de expedición de licencias en el Distrito entre 2019 y 2022. Frente a esta problemática se observa la concentración de víctimas debido a interacciones de motocicletas con vehículos de mayor volumen y a volcamientos. Las víctimas se presentan en mayor medida en la localidad de Kennedy y la parte suroriental de Bogotá.

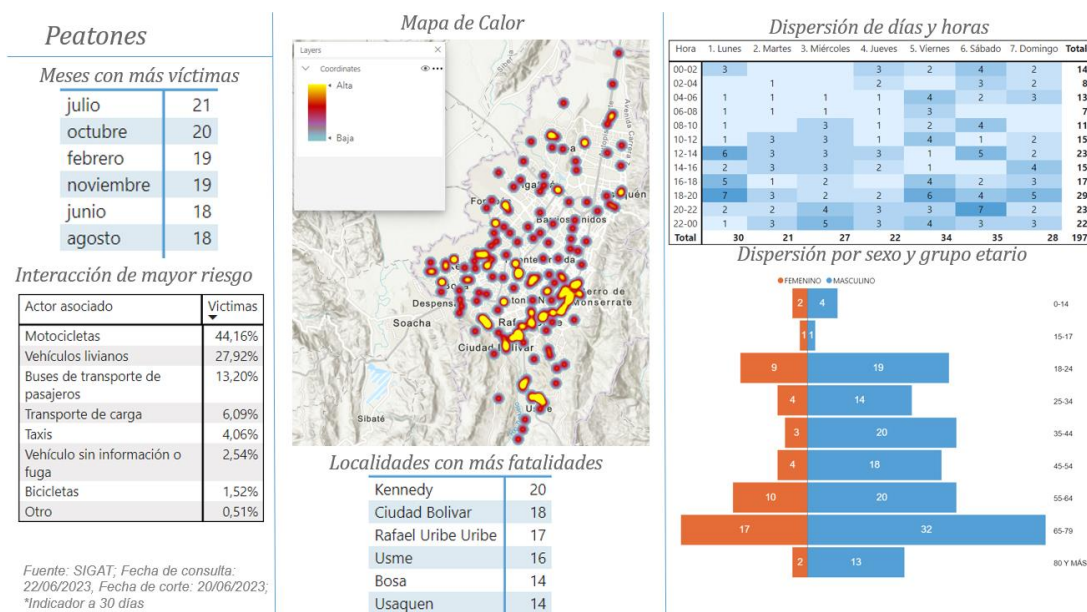
Figura 11. Principales datos asociados a la mortalidad de usuarios de motocicleta en siniestros viales



● Peatones

Los peatones tienen mayor exposición a participar en siniestros viales por ser el actor vial más predominante en Bogotá, lo cual, sumado a que en caso de un siniestro, sus cuerpos reciben de forma directa la energía liberada, hace que estos actores viales hagan parte de los más vulnerables. El análisis de las cifras evidencia que la materialización de siniestros que derivan en peatones fallecidos ocurre en mayor medida entre viernes y sábado en horario nocturno; la ubicación predominante de estos eventos se da en la zona suroriental de Bogotá y las interacciones fatales más frecuentes se presentan con motocicletas. Los peatones que más mueren en siniestros viales se ubican en edades de 65 a 79 años, lo cual genera una alerta frente a esta población.

Figura 12. Principales datos asociados a la mortalidad de peatones en siniestros viales

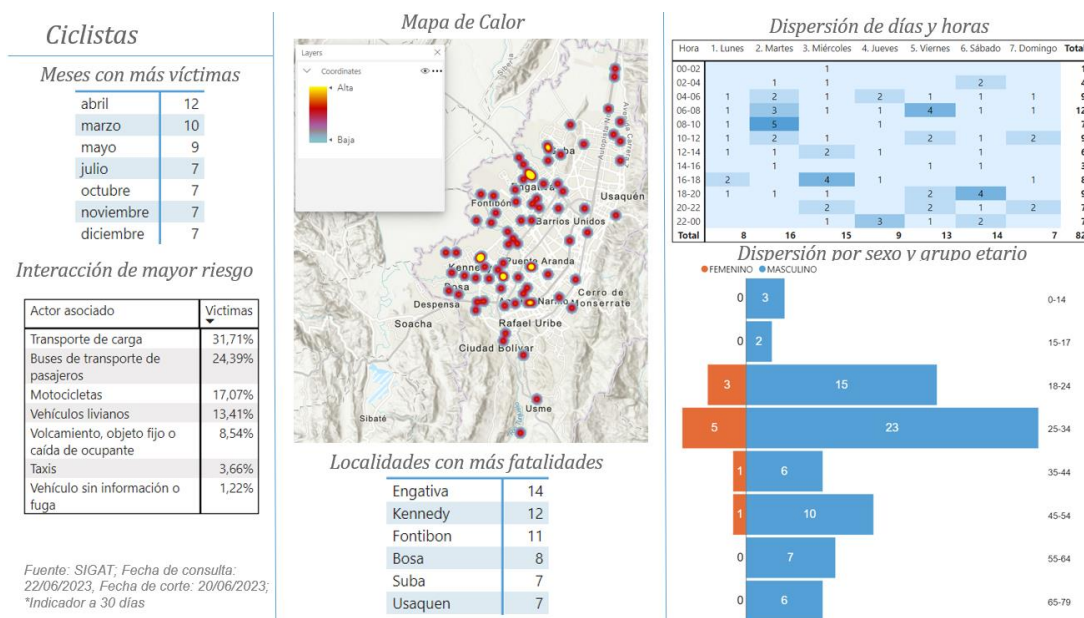


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

● Ciclistas

Como modo de transporte sostenible impulsado por la administración distrital a través del mejoramiento de la infraestructura para su operación, el uso de la bicicleta y por ende sus usuarios han aumentado. De ahí que exista un mayor nivel de exposición al riesgo, que se materializa especialmente en días y horarios asociados a la llegada y salida a lugares de trabajo, en particular martes y miércoles entre las 6 y 10 de la mañana y 4 a 8 de la noche. El grupo etario más afectado se ubica en edades entre 18 y 34 años y la interacción con vehículos de carga es la que más vidas de ciclistas cobra en siniestros vial en Bogotá.

Figura 13. Principales datos asociados a la mortalidad de ciclistas en siniestros viales

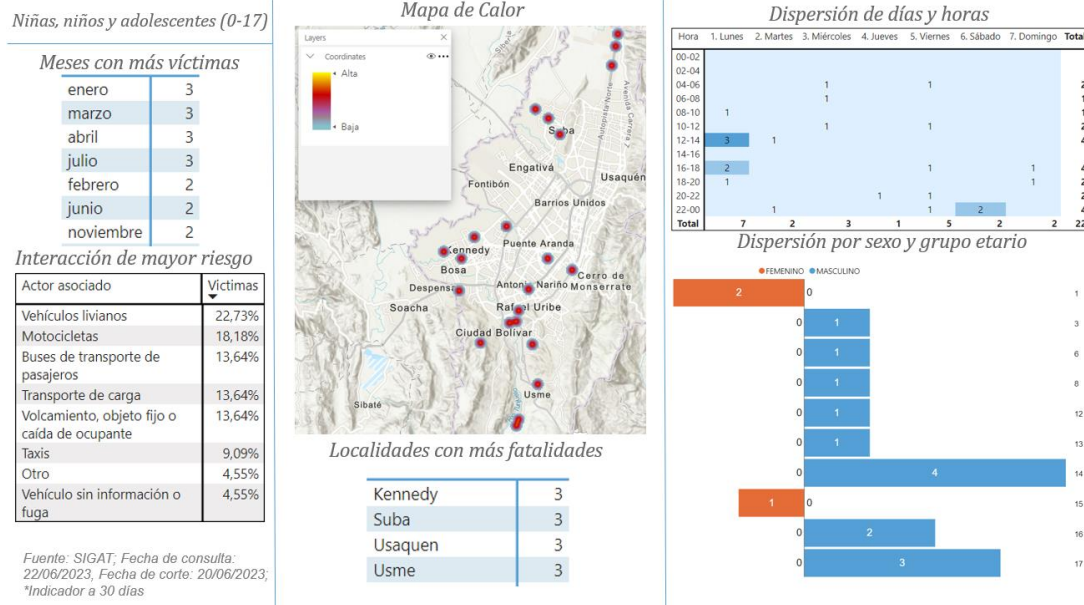


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 4/04/2023, Fecha de corte: 22/03/2023; *Indicador a 30 días

• Niñas, niños y adolescentes (0-17)

En el grupo de niñas, niños y adolescentes, se presenta una dispersión de las víctimas hacia las vías principales de la ciudad, y mayor número de víctimas en interacciones con vehículos livianos y motocicletas. El mayor número de víctimas se concentran entre los 14 a 17 años, edades en las cuales inician desplazamientos más independientes.

Figura 14. Principales datos asociados a la mortalidad de niñas, niños y adolescentes en siniestros viales

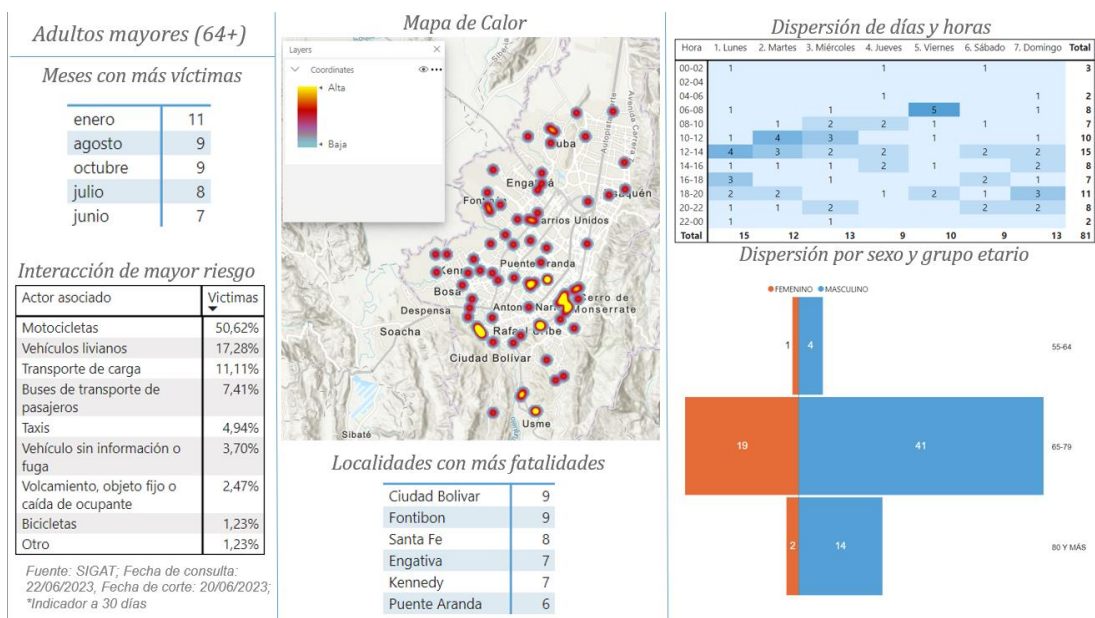


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 4/04/2023, Fecha de corte: 22/03/2023; *Indicador a 30 días

• Adultos mayores (64+)

La población mayor es un actor vulnerable de especial atención, dado que hay una reducción en la motricidad y capacidad de reacción. Su mayor interacción fatal es con motociclistas en horarios de 10 am a 2 pm los días lunes, en los sectores centro y surorientales de Bogotá.

Figura 15. Principales datos asociados a la mortalidad de adultos mayores en siniestros viales



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 4/04/2023, Fecha de corte: 22/03/2023; *Indicador a 30 días

2.2. Efectos de la Pandemia

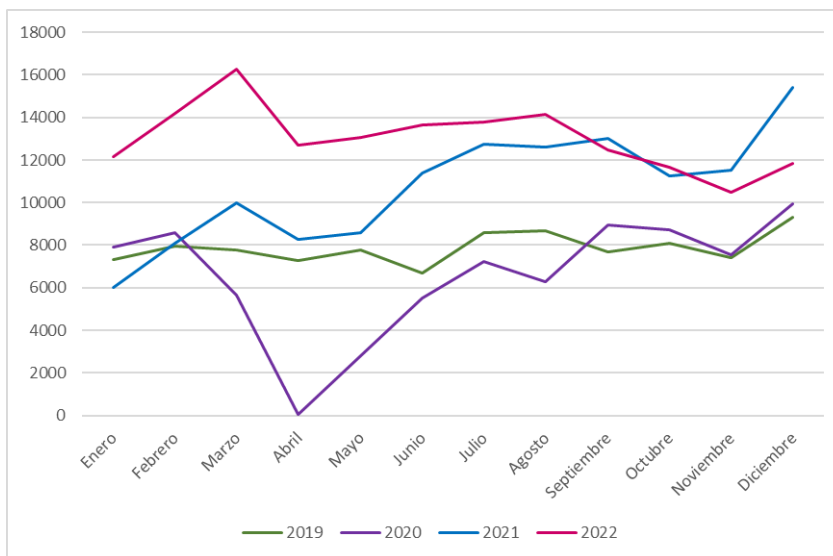
El comportamiento de la siniestralidad en 2019 (prepandemia) presentaba al peatón como el actor vial más vulnerable con una cifra de 223 peatones fallecidos en siniestros viales, por su parte los motociclistas presentaban 163 fallecidos; para 2022 este comportamiento se modificó ya que la población motociclista pasó a ser el actor vial más vulnerable, con un aumento en los fallecidos por siniestros viales del 44% en relación a la cifra presentada en 2019 (prepandemia).

Aunque los peatones fallecidos se redujeron en 12%, 5 de cada 10 peatones fallecieron en interacción con un motociclista. La siniestralidad y los fallecimientos de los usuarios de motocicleta obedece, entre otros, a casos de autolesión, volcamiento o caída del ocupante, pero especialmente en 2022 se presentó un incremento significativo de los casos de interacción con vehículos de gran tamaño como vehículos de carga y buses.

Estos acontecimientos pueden explicarse por movilizarse en exceso de velocidad, falta de experiencia en el manejo de la motocicleta, maniobras indebidas, como por ejemplo adelantar por derecha o maniobrar con zigzag, incremento de viajes de motocicletas en Bogotá, un mayor número de matrículas de motocicletas nuevas en los municipios aledaños, incremento de obras en la ciudad lo que implica mayor tránsito de vehículos de carga, entre otros.

- **Aumento exceso velocidad:** Con el apoyo de la cooperación Bloomberg, y de acuerdo con estudios observacionales de la Universidad Johns Hopkins, se evidencia que hay un mayor porcentaje de personas que exceden el límite de velocidad. La última medición realizada en 2022, determinó que el 39% de los vehículos excedían la velocidad; la situación resulta ser más preocupante en el caso de la población motociclista, ya que en la medición se identificó que el 57% de estos circulaban por encima de los límites de velocidad reglamentados, si lo comparamos con los registros pre-pandemia promedio 2017-2019, este valor se encontraba en 35%. Producto de los estudios observacionales, se emitieron una serie de recomendaciones para el Distrito, entre las que se incluyen el fortalecimiento del sistema de detección electrónica de exceso de velocidad e incrementar la fiscalización en corredores con límite de velocidad de 50 km/h y 30 km/h.
- **Incremento en el uso de motocicletas:** Según la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - Andemos Colombia, en Bogotá y sus 12 municipios vecinos, se ha incrementado en un 65% el número de registros de motocicletas nuevas entre enero y diciembre de 2022 (156.401) en comparación con el mismo periodo de 2019 (94.546). Siendo los municipios de Funza, Soacha, Madrid y Mosquera, donde se están presentando los mayores registros en la región.

Figura 16. Registro de motocicletas nuevas en Bogotá y municipios*



Fuente: Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - Andemos Colombia; Fecha consulta: 28/03/2023

*Incluye municipios vecinos: Cajicá, Chía, Facatativá, Zipaquirá, Mosquera, Madrid, Calera, El Rosal, Funza, Cota, Soacha, Sibaté.

Por otra parte, el registro de matrículas de motocicletas para los dos primeros meses del año 2023 respecto al mismo período de 2022 se redujo en 23%. Según cifras del

RUNT con corte a 31 de diciembre de 2022 Bogotá es la ciudad con el mayor número de motocicletas en el país (511.013).

Así mismo, según el Registro Distrital de Conductores (RDC) el número de expediciones de licencias de conducción para motos (A1/A2) en la ciudad, comparando el año 2022 Vs. 2019 (prepandemia), tuvo un incremento del 113%. Si se compara el año 2022 con el 2021 el incremento es del 27%.

De acuerdo con la información disponible por parte de esta Entidad, con corte de agosto de 2022, se ha recuperado el 92% de los viajes diarios en Bogotá, con respecto a febrero de 2020 (aún no se había declarado la emergencia sanitaria por Covid-19 en Colombia, la cual fue declarada en marzo 2020). Con base en lo anterior, se ha encontrado que la distribución modal en la ciudad ha cambiado: el transporte público redujo 24% de viajes BRT y los viajes en moto han aumentado aproximadamente en un 15%, lo anterior entre febrero de 2020 y agosto de 2022, siendo febrero 2020 el mes base para las estimaciones.

- **Mayor número de motociclistas noveles o sin experiencia:** Dentro de los análisis que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad, se encuentra la revisión de experticia de los motociclistas fallecidos, revisando la fecha de expedición de licencia de conducción de motocicleta por primera vez frente a la fecha de siniestro vial. Se encontró que en 2022 y 2023, 4 de cada 10 motociclistas fallecidos tenían menos de 2 años de haber expedido su licencia o no contaban con la licencia (no había expedido licencia de motocicleta). El 46% de los motociclistas fallecidos tenían entre 20 a 30 años de edad, de estos el 53% no tenían licencia de conducción o tenían menos de 2 años de haberla adquirido.
- **Frentes de Obras mediano y gran impacto:** Los frentes de obra han aumentado debido a la construcción de la Primera Línea Metro y otros proyectos estratégicos. Solo en 2023 se estima alcanzar 630 frentes de obra en toda Bogotá, los cuales generan un aumento en el número de vehículos de grandes dimensiones que circulan por la ciudad, en razón a la necesidad de transporte de materiales de construcción, equipos y maquinaria de obras y traslado de escombros, así como, alteraciones de las trayectorias habituales de las personas por los desvíos de los Planes de Manejo de Tránsito – PMTs. Esta situación, actualmente se relaciona con el fallecimiento de actores viales vulnerables en mayor medida con vehículos de gran tamaño.

3. FORMULACIÓN PDSV 2023-2032

CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO

Bogotá protege la vida en las vías

3.1. Aspectos fundamentales

El presente PDSV adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro¹⁰ dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística. Los principios que constituyen la base sobre la cual se diseña la política de Seguridad Vial adaptada al contexto Distrital¹¹ y sus acciones derivadas son los siguientes:

Principio 1. Los seres humanos cometen errores en el sistema de movilidad que no deben derivar en la pérdida de vida o la salud de las personas. La planeación, diseño, construcción, mantenimiento y operación de un sistema de transporte debe ser indulgente, buscando mitigar riesgos de siniestralidad vial, evitar interacciones peligrosas, influenciar decisiones seguras y proteger a las personas ante una equivocación. Bajo esta premisa, Bogotá mantiene su consideración en cuanto a que estos eventos se pueden prevenir y las consecuencias graves se pueden evitar, por lo cual las colisiones en el tránsito son consideradas “siniestros viales”.

Principio 2. El cuerpo humano es vulnerable, es decir que tiene capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial, razón por la cual la gestión de la velocidad se convierte en una herramienta clave para evitar estas circunstancias (a mayor velocidad, mayor posibilidad de ocurrencia de un siniestro y de la gravedad de las lesiones). Bogotá también considera la diferencia de masas como un factor de riesgo prioritario que requiere ser tratado para proteger a las personas usuarias del Sistema de Movilidad, en especial a las más vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de motocicleta, incluyendo modos emergentes como la micro-movilidad, con enfoque diferencial y énfasis en las niñas, niños, adolescentes, mujeres y adultos mayores.

¹⁰ El Enfoque del Sistema Seguro, que surge inicialmente en Suecia y los Países Bajos en la década de los 90 (Vision Zero - Visión Cero en Suecia, Sustainable Safety - Seguridad Sostenible en Países Bajos), ha aportado una forma integral de abordar la Seguridad Vial. Esto se ve reflejado en la posterior adaptación y/o adopción de sus preceptos en varios países y ciudades del mundo (Australia y Nueva Zelanda, los países de la Unión Europea y algunas ciudades de Estados Unidos); no obstante, aunque todos comparten la idea de que no es aceptable que las personas mueran o resulten gravemente lesionadas en los siniestros de tránsito, cada interpretación de lo que es un Sistema Seguro puede variar.

¹¹ Adaptado para Bogotá D.C a partir de diferentes fuentes: The Safe System Approach in action, OECD/ITF 2022; Australasian College of Road Safety Conference, 2011; The Worldwide Approach to Vision Zero, 2017 (Mendoza A, Wybourn C, Mendoza M, Cruz M, Juillard C & Dicker R, 2017); Sostenibilidad y seguridad WRI, 2018.

Principio 3. La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, la academia, los financiadores, la sociedad civil, entre otros actores, y sus políticas deben estar integradas y ser transversales a otros objetivos de sostenibilidad ambiental, social, económica, de salud pública y calidad de vida. Las personas que diseñan, construyen, mantienen, operan y usan las vías y los vehículos, así como aquellas que brindan cuidados después de los siniestros, entre otros, comparten la responsabilidad de actuar de tal forma que se eviten las lesiones graves o muertes derivadas de siniestros viales.

Principio 4. La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva, lo que implica evitar la adopción de una actitud reactiva basada en la acción postsiniestro, y por el contrario, identificar los factores de riesgo detonantes y contribuyentes a lesiones graves o fatalidades para tomar acciones preventivas enfocadas en su eliminación o mitigación, así como generar y mantener un compromiso de mejora continua con la finalidad de elevar la seguridad vial como un valor fundamental en la movilidad.

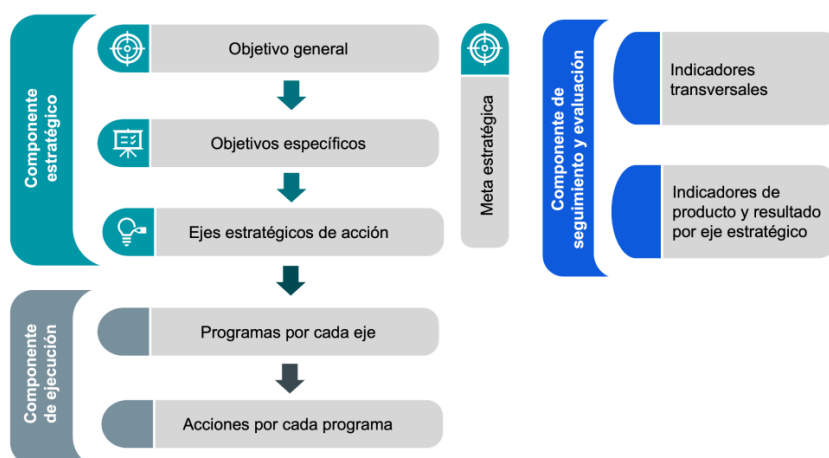
Principio 5. La seguridad vial requiere medidas integrales para ofrecer una protección efectiva de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial, dado que es el resultado de la interacción de muchos componentes dinámicos que influyen en la forma en la que las personas se desplazan y se comportan en las vías. Por lo tanto, es necesario fortalecer todas las partes del sistema para multiplicar sus efectos, para que en caso de que alguna parte falle, los actores viales aún estén protegidos.

Adicionalmente, es importante mencionar que el PDSV 2023-2032 se estructura y desarrolla tomando como referencia los siguientes principios para la gestión de la seguridad vial: coordinación, cooperación, eficiencia, evidencia, suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información.¹²

¹² Se toma como referencia estos principios de gestión para la seguridad vial definidos en el numeral 3.3 del documento técnico de soporte del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2031

Bajo estos principios, el PDSV 2023-2032 se abordará en los siguientes componentes:

Figura 17. Componentes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032



Fuente: Elaboración SDM

- El **componente estratégico** establece la línea orientadora de la política y corresponde a los efectos que se esperan obtener por la ejecución del PDSV 2023-2032. Este componente está integrado por el objetivo general, los objetivos específicos y los ejes estratégicos de acción de los que se desprende la formulación del componente de ejecución. Además de ellos, también está integrado por la meta estratégica que evidencia la ambición para la vigencia del Plan. Este componente se aborda en la sección 3.2 del documento
- El **componente de ejecución** es el conjunto de programas y acciones mediante los que se materializará el PDSV. Es así como, para dar continuidad a la línea secuencial de la cadena de valor, de los ejes estratégicos se desprenden sus respectivos programas, que a su vez, están conformados por un conjunto de acciones, orientadas a la consecución de los objetivos y la meta estratégica del PDSV. La sección 3.3 aborda el componente de ejecución del PDSV.
- El **componente de seguimiento y de evaluación** corresponde al conjunto de indicadores que permitirá evaluar y obtener retroalimentación sobre el impacto y los resultados del PDSV. Este componente está conformado por los indicadores transversales e indicadores asociados a cada eje estratégico. En el numeral 3.4 se encuentra descrito el componente de seguimiento y evaluación del PDSV.

3.2. Componente estratégico

3.2.1. Objetivos

El objetivo general del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 es:

Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.

De manera complementaria, se mencionan los objetivos específicos que se busca abarcar desde el Plan:

- **Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad**

Fortalecer la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas.

- **Objetivo de comportamiento**

Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.

- **Objetivo de corresponsabilidad**

Fomentar la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

3.2.2. Meta estratégica

La definición de la meta del PDSV 2023-2032 busca elevar la ambición de la actual hoja de ruta, así como alinearse con la perspectiva internacional y nacional. Considerando esto, **Bogotá trabajará de manera conjunta para reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas por siniestralidad vial para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022¹³**, siguiendo la línea establecida por la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial y alineándose con la meta del PNSV 2022-2031. El detalle de la estimación de la meta se presenta en el Anexo 4.

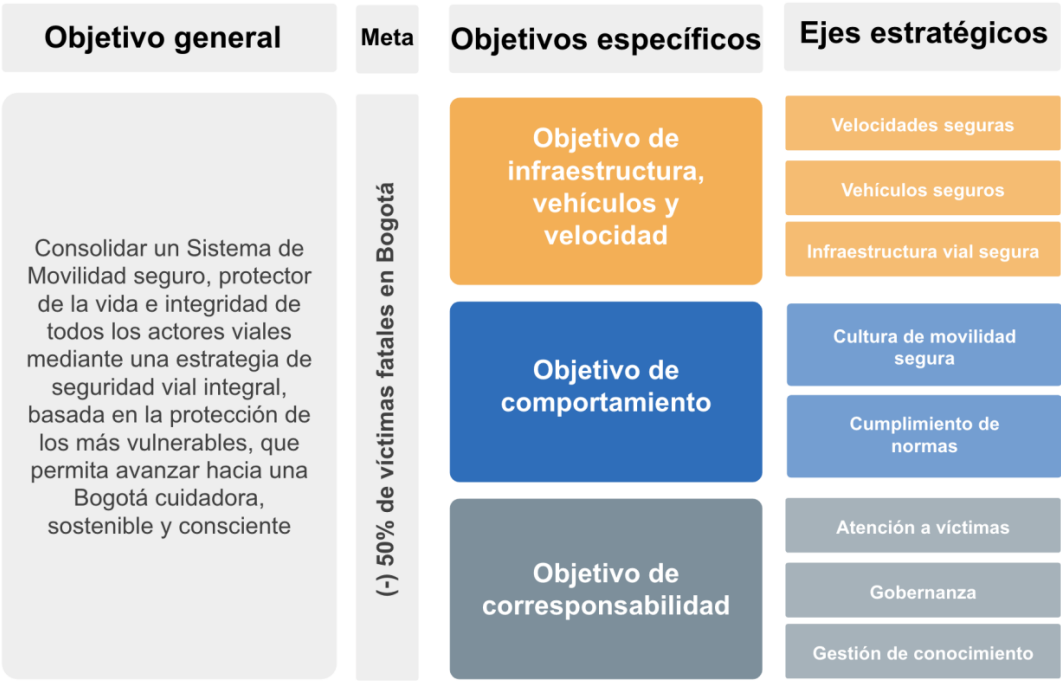
¹³ Fuente SIGAT con indicador de fallecidos a 30 días.

Con respecto a las víctimas lesionadas graves, actualmente la SDM no cuenta con información que permita determinar el nivel de gravedad de las lesiones, ni las herramientas y estándares para la caracterización y el seguimiento de estas víctimas. Por lo tanto, bajo el desarrollo de la acción 6.1.2 del PDSV 2023-2032, dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Plan, la SDM en articulación con las Entidades pertinentes, establecerá la metodología para identificar la línea base de lesionados graves y proyectar la meta de reducción.

3.2.3. Relación entre objetivos, meta estratégica y ejes estratégicos

Para dar continuidad al orden secuencial en la estructura del PDSV 2023-2032, se establecen los ejes articulados a los objetivos formulados para este Plan. Cabe mencionar que los ejes estratégicos de acción se formularon en armonía con las áreas de intervención contempladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Adicionalmente, la meta estratégica establece el nivel de ambición del PDSV 2023-2032, la cual se articula con el conjunto de objetivos propuestos. A continuación, se muestra la relación entre los objetivos y los ejes formulados para el Plan.

Figura 18. Relación de objetivos con ejes estratégicos de acción



Fuente: Elaboración SDM

3.3. Componente de ejecución

Este numeral presenta el componente que permitirá la materialización del PDSV 2023-2032, el cual se orienta al cumplimiento de los objetivos formulados para este Plan. Para cada objetivo específico se describen los ejes estratégicos, los programas y sus acciones correspondientes.

3.3.1. Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad

Eje 1 - Velocidades seguras

Teniendo en cuenta que la velocidad es el factor de riesgo con más incidencia en la probabilidad de ocurrencia y en la gravedad de las consecuencias de los siniestros viales, este eje tiene como función avanzar en acciones que promuevan el tránsito a velocidades seguras en el sistema de movilidad, y así, mitigar sus efectos negativos mediante medidas de gestión, control y monitoreo.

Bogotá ha promovido el desarrollo de acciones encaminadas a la gestión de velocidades seguras, mediante la implementación del Plan de Gestión de Velocidad vigente (en adelante PGV), que ha incluido la puesta en marcha de intervenciones físicas en el entorno del sistema de movilidad y de un sistema de fotodetección para el control de este factor de riesgo. Si bien esto ha traído consigo resultados positivos, el aumento de cifras de fatalidades en el tránsito y de porcentaje de vehículos con exceso de velocidad¹⁴ configuran un reto superior que requiere fortalecer esta senda de trabajo y promover nuevas estrategias que potencien su disuasión y/o mitiguen sus potenciales efectos.

Este eje contiene los programas y acciones que se señalan a continuación (Tabla 3), cuya codificación consecutiva está asignada a partir del número del eje.

Tabla 3. Programas y acciones del Eje 1 - Velocidades Seguras

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
1.1 Gestión de velocidades más seguras	1.1.1 Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subsecretaría de Gestión de Movilidad Subdirección de Señalización Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte Subdirección de Infraestructura Subdirección de Gestión en Vía

¹⁴ De acuerdo con los estudios de Johns Hopkins University en 2022 se registró un 39% conductores de vehículos que exceden la velocidad. Para el caso particular de motociclistas este porcentaje se estimó en 57%.

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Subdirección de semaforización Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - URMV Otras entidades que con capacidad de intervención de infraestructura y que se definan dentro del Plan de Movilidad Sostenible y Segura
	1.1.2. Innovar para la gestión de velocidades más seguras	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Dirección de Ingeniería de Tránsito Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte
1.2 Control y monitoreo de velocidades	1.2.1. Ampliar el control automático de velocidad en la malla vial arterial con cámaras salvavidas - SAST- fijas y móviles	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte Dirección de Planeación de la Movilidad Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
	1.2.2. Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subsecretaría de Gestión de Movilidad Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones TRANSMILENIO S.A.

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 1.1. Gestión de velocidades más seguras

Este programa está compuesto por acciones orientadas a fortalecer la gestión de la velocidad en la infraestructura de transporte de Bogotá. Actualmente, la ciudad cuenta con un Programa de Gestión de Velocidad que ha permitido priorizar estrategias e intervenciones dentro del

perímetro del Distrito Capital; siendo ahora uno de los retos potenciar su accionar mediante la formulación e implementación del Plan de Gestión de Velocidad bajo los lineamientos dados por la normatividad nacional, dados por la Resolución 20233040025895 o el que haga sus veces. De cara al nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial, es importante dar continuidad a estas intervenciones y extenderlas a los sectores o proyectos que se requieran, como por ejemplo, a los proyectos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial o vías de conexión regional, así como atender la problemática de tránsito de vehículos, especialmente motocicletas, a velocidad que generan riesgo a los demás usuarios viales. Este programa también contempla la exploración de nuevas alternativas para la gestión de velocidad, en coordinación con actuaciones sobre la infraestructura y en materia de control.

- *Acción 1.1.1. Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad*

El objetivo de esta acción es implementar medidas de gestión de velocidad que afronten los retos frente al aumento del porcentaje de vehículos que excedan la velocidad permitida.

En ese sentido es necesario formular y poner en marcha el Plan de Gestión de Velocidad en el marco de la Resolución 20233040025895 o normatividad nacional vigente en la materia, promoviendo la puesta en marcha de medidas de gestión de velocidad, enfocadas principalmente en fortalecer el control y hacer uso de intervenciones físicas. Las intervenciones se priorizarán en puntos críticos de siniestros viales con víctimas y en proyectos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial (Corredores verdes, Sistema de cuidado, actuaciones estratégicas, entre otros) para priorizar el cuidado de la vida de actores viales vulnerables.

Esta acción debe tener en cuenta el esquema de gobernanza que se plantee desde el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, buscando articulación con aquellas entidades con capacidad de ejecución de medidas de gestión de velocidad en la infraestructura. De igual forma, esto deberá articularse con lo planteado en los ejes de Infraestructura y de cumplimiento de normas del presente plan.

- *Acción 1.1.2. Innovar para la gestión de velocidad*

Esta acción es impulsar el desarrollo de estrategias o medidas que promuevan la gestión de velocidades seguras que no se hayan explorado en Bogotá. La presente acción se articulará con la acción 1.1.1. y con la correspondiente actualización del PGV.

Al respecto, se analizará la pertinencia de implementar medidas como la promoción del uso de dispositivos de retroalimentación positiva o negativa a las y los conductores con relación al cumplimiento o no de los límites de velocidad; el uso de dispositivos de monitoreo y/o control de la velocidad en vehículos; la implementación de reductores de velocidad automatizados que se activan con el paso de vehículos incumpliendo los límites de velocidad; la instalación de geocercas para delimitar y generar alertas en las zonas en las que se establezcan ciertos límites de velocidad; así como otro tipos de alternativas que permita la norma.

Programa 1.2. Control y monitoreo de velocidades

Este programa aborda la ampliación de la red de cámaras para el desarrollo de un sistema de medición y reporte de excesos de velocidad, con el fin de fortalecer la toma de decisiones, por ejemplo, la focalización de jornadas de control en lugares en los que se identifiquen estas prácticas.

- *Acción 1.2.1. Ampliar el control automático de velocidad en la malla vial arterial con cámaras salvavidas - SAST- fijas y móviles*

Esta acción busca aumentar el número de puntos de control automático de exceso de velocidad dentro del perímetro del Distrito, especialmente en la malla vial arterial. Esto tiene como fin fortalecer la capacidad de detección de la infracción relacionada con exceso de velocidad (C29), mediante el aumento del número de puntos y cámaras dispuestas para fotodetección. Así mismo, a través de esta acción se avanzará en el diseño e implementación de una metodología para ubicación de cámaras en Bogotá D.C, y en el desarrollo de mejoras para la detección de exceso de velocidad en horario nocturno.

- *Acción 1.2.2. Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B*

Con esta acción se propende por robustecer el sistema de registro de velocidades y excesos de velocidad en la malla vial de Bogotá, integrando diversas fuentes de información y tecnologías para su monitoreo permanente, especialmente en lo relacionado con el registro de exceso de velocidad en la malla vial de la ciudad.

Con esto, se busca que, a través del Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá SIT-B, se fortalezca la generación de alertas en segmentos de malla vial donde se registre mayor cantidad de vehículos transitando a una velocidad por encima de la reglamentaria, para efectuar actuaciones rápidas que permitan disuadir esta conducta de riesgo. Así mismo, se aumentará la capacidad tecnológica para la medición de exceso de velocidad, bien sea mediante las cámaras de fotodetección, disposición de sensores para detección de exceso de velocidad u otra tecnología que alimente la información para el SIT-B.

En el marco de esta acción, es importante tener en cuenta que, una vez se implemente el servicio, a través de la Autoridad Regional de Transporte se deberá evaluar y realizar las gestiones pertinentes para extrapolar la medida a nivel regional, en coordinación con los demás municipios.

Eje 2 - Vehículos seguros

En este eje se formulan programas y acciones para promover en el Distrito la transición gradual hacia vehículos seguros y elementos de protección personal con estándares internacionales, para la protección tanto de la vida e integridad de los usuarios de los vehículos, como de las personas con las que las y los conductores de los vehículos interactúan

en las vías, especialmente de las más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de la micromovilidad).

Se hace énfasis en la promoción de mejoras en los vehículos de grandes dimensiones, los cuales en las interacciones con actores viales vulnerables tienen alta probabilidad de resultados fatales o lesiones permanentes (por diferencia de masas); también se prioriza la promoción de mejoras en vehículos tipo motocicleta y el uso de elementos de protección personal.

Entre otras mejoras se proyecta que los vehículos, según aplique, cuenten con señalética de puntos ciegos, espejos complementarios y/o sistema de alertas de puntos ciegos y tránsito cruzado y/o sistemas de visión directa (cámaras auxiliares o de visión 360), sistemas de protección lateral y de antiempotramiento, sistema antibloqueo de frenos (ABS), sistema de asistencia en el frenado y/o sistema avanzado de frenado de emergencia, control electrónico de estabilidad, llantas neumáticas que acrediten el cumplimiento de la totalidad de requisitos técnicos y ensayos referidos en la normatividad, acristalamientos de seguridad, sistema de encendido automático de luces, sistemas de retención, sistemas gestión de velocidad, sistemas de gestión de fatiga y distracciones al volante, sistemas de telemática sobre prácticas en la conducción, sistemas de protección a ocupantes ante colisión, entre otros.

En materia de elementos de protección personal se promueve el uso de elementos certificados con estándares internacionales, entre otros: cascos, airbags integrados en las prendas y/o chalecos y/o chaquetas reflectivas, botas, rodilleras, coderas.

Lo anterior se adelantará teniendo en cuenta la reglamentación existente y que se expida en la materia, así como la hoja de ruta de la política pública nacional enmarcada en las prioridades que al respecto señala el PNSV 2022-2031, a través del impulso de los siguientes programas y sus respectivas acciones (Tabla 4) bajo codificación consecutiva asignada a partir del número del eje.

Tabla 4. Programas y acciones del Eje 2 - Vehículos seguros

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección para la seguridad vial.	2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado TRANSMILENIO S.A. Terminal de Transporte de Bogotá Policía Metropolitana de Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano – IDU Secretaría de Educación del Distrito - SED

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UMV Empresa Metro de Bogotá - EMB Secretaría Distrital de Salud - SDS Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático- IDIGER Con el apoyo de: Unidad Administrativa Especial Servicios Públicos – UAESP Agencia Regional Metropolitana Operadora Distrital de Transporte la Rolita
	2.1.2. Implementar incentivos y desincentivos a la circulación de vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Transporte Público Policía Metropolitana de Bogotá Terminal de Transporte de Bogotá
2.2. Promoción de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación para la seguridad vial.	2.2.1. Dinamizar la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección personal en Bogotá D.C.	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte privado Subdirección de Transporte Público TRANSMILENIO S.A. Con el apoyo de: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE
	2.2.2. Comunicar y visibilizar alternativas de mercado en materia de vehículos, tecnología e innovación para la seguridad vial en Bogotá D.C.	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Privado Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección para la seguridad vial

Este programa está compuesto por acciones orientadas a establecer requerimientos mínimos de seguridad vial vehicular, así como de los elementos de protección personal que apliquen, para la contratación de flota de las entidades del Distrito, y para la circulación de vehículos en la malla vial, de acuerdo con las competencias de las entidades y de las autoridades de tránsito respectivamente.

- *Acción 2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito*

Esta acción consiste en la definición e incorporación de requerimientos de seguridad vehicular en los contratos de alquiler, prestación de servicios, concesión o compra de vehículos por parte de las entidades del Distrito. Estos requerimientos incluyen sistemas o componentes que previenen la ocurrencia de un siniestro o reducen la probabilidad de lesiones graves o fatales según estándares de seguridad vehicular internacionales, así como la definición de requerimientos acerca de elementos mínimos de protección personal (seguridad activa y pasiva). Lo anterior considerando, pero sin limitarse a la normatividad sobre seguridad vehicular vigente o que llegue a emitir el Gobierno nacional.

- *Acción 2.1.2. Implementar incentivos y desincentivos a la circulación a vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito.*

Esta acción consiste en la implementación gradual de mecanismos de gestión de la demanda basados en incentivos y desincentivos ("push and pull"); entre estos, restricciones a la circulación y exenciones para motivar un cambio en la elección de compra de vehículos más seguros o implementación de mejoras estratégicas para la seguridad vehicular y para la elección de elementos de protección personal. Esta acción es aplicable a todos los vehículos que ingresen y circulen por las vías del Distrito, priorizando los vehículos de carga, sin que esto restrinja su expansión a otras tipologías.

Programa 2.2. Promoción de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación para la seguridad vial

Este programa está compuesto por las acciones orientadas a la promoción voluntaria del uso de vehículos seguros y elementos de protección a través de acciones informativas y pedagógicas, así como a la articulación estratégica de actores para generar y visibilizar soluciones, superar barreras de acceso y democratizar las soluciones en el mercado de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca.

- *Acción 2.2.1. Dinamizar la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección personal en Bogotá D.C*

Esta acción consiste en la articulación de actores claves, ideación e implementación de tareas conjuntas que fomenten la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección

personal en Bogotá D.C. y se democratice su acceso en la Ciudad y la Región. Esto implica una combinación de enfoques, que incluyen regulación, incentivos y desincentivos, información al consumidor, visibilización de los nuevos desarrollos y promoción de la innovación, entre otros.

Todo lo anterior genera un círculo virtuoso, ya que a medida que se exigen mejores estándares, se alienta a la industria a poner en el mercado mejores y más disruptivos desarrollos y a los consumidores a exigir más calidad en los productos; al mismo tiempo, a mayor permeabilidad de la tecnología en el mercado, se logran economías de escala para la industria y se hace más asequible la adquisición de vehículos seguros y otros dispositivos para los consumidores.

- *Acción 2.2.2. Comunicar y visibilizar alternativas de mercado en materia de vehículos, tecnología e innovación para la seguridad vial en Bogotá D.C.*

Esta acción consiste en la difusión de conocimiento acerca de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación, con el fin de repercutir positivamente en la toma de decisiones individuales, institucionales o empresariales sobre su adquisición, mantenimiento y correcto uso. Lo anterior a través de diferentes escenarios en los que se destaquen los beneficios y se visibilice cómo estas alternativas pueden marcar la diferencia en términos de seguridad vial y bienestar de las personas.

Eje 3 - Infraestructura vial segura

Este eje busca promover acciones para el desarrollo de espacios públicos seguros para la movilidad de los actores viales, especialmente para aquellas personas que se desplazan en modos activos o en vehículos en los que aumenta su vulnerabilidad. Se priorizará la intervención de aquellas intersecciones, corredores o sectores con alta concentración de siniestralidad vial con víctimas, con base en información actualizada. Se aplicarán lineamientos técnicos para el diseño y ajustes sobre la infraestructura vial, haciendo de la seguridad vial uno de los factores determinantes en la toma de decisiones a nivel distrital.

El propósito principal de este eje es la intervención sobre la infraestructura asociada a la movilidad, partiendo de que las falencias sobre la misma o la corrección tardía sobre esta, es uno de los principales factores que inciden en la ocurrencia de siniestros; de ahí la importancia de dar la relevancia a los diferentes componentes que intervienen en las diferentes formas de transporte acorde a las nuevas dinámicas de movilidad en Bogotá, de tal modo que todos los proyectos nuevos, de rehabilitación o mantenimiento, cumplan con criterios de seguridad vial. En este sentido, se requiere que las entidades planeadoras y ejecutoras incluyan en las diferentes etapas de los proyectos el componente de seguridad vial para que en la operación de los proyectos a futuro se reduzca al máximo la ocurrencia de siniestros atribuidos a este componente.

Para el logro de la visión del eje de infraestructura, también se requiere de acciones integrales que involucren información precisa, seguimiento permanente y eficaz, haciendo de la seguridad vial uno de los factores preponderantes en la toma de decisiones a nivel distrital, y considerando además la inclusión de las nuevas tecnologías que contribuyan a la reducción de la siniestralidad vial.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 5. Programas y acciones del Eje 3 - Infraestructura Segura

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
3.1 Gestión de la seguridad vial en la infraestructura	3.1.1 Implementar un plan de articulación intersectorial para la gestión de tramos, puntos y/o sectores críticos (priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial)	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en vía Subdirección de Infraestructura Dirección de Ingeniería de Tránsito Subdirección de Señalización Subdirección de SemafORIZACIÓN Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Bici y Peatón Subdirección de Gestión en vía Dirección de Planeación de la Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial - UMV Empresa Metro de Bogotá - EMB TRANSMILENIO S.A
	3.1.2 Desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seguimiento (incluido PMTs de alto impacto)	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en vía Subdirección de Infraestructura Subdirección de Transporte Público Dirección de Gestión del Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial Subdirección de PMT Instituto de Desarrollo Urbano - IDU TRANSMILENIO S.A Empresa Metro de Bogotá EMB
3.2 Innovación para la infraestructura vial segura	3.2.1 Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Ingeniería de Tránsito Subdirección de Infraestructura Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial - UMV

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 3.1. Gestión de la seguridad vial en la infraestructura

Este programa busca la oportuna intervención sobre la infraestructura asociada a la movilidad, dando relevancia a una articulación interinstitucional que involucre información precisa y seguimiento permanente y eficaz, así como la inclusión en las diferentes etapas de los proyectos, por parte de las entidades planeadoras y ejecutoras, de los componentes de seguridad vial, de tal forma que se reduzca la ocurrencia de siniestros atribuidos a este componente.

- *Acción 3.1.1. Implementar un plan de articulación intersectorial de puntos, tramos y/o sectores críticos (priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial)*

Esta acción se enfoca en el logro de acciones oportunas, integrales e intersectoriales sobre puntos, tramos y/o sectores críticos de seguridad vial para actores vulnerables, enfocados tanto en infraestructura existente como en proyectos nuevos, dando prevalencia al parámetro de seguridad vial en los modelos de priorización, de tal forma que se reduzca el número de siniestros y su gravedad en todos los modos, incluyendo los férreos y cables previstos para la ciudad en el POT, y teniendo en cuenta que las medidas en torno a la infraestructura son estratégicas para lograr mejoras significativas en la seguridad vial y generan un impacto en el Sistema de Movilidad.

- *Acción 3.1.2. Desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seguimiento (incluido PMTs de alto impacto)*

Esta acción consiste en la ejecución y seguimiento de las recomendaciones de las Auditorías de Seguridad Vial (ASV), en todas las etapas de los proyectos (planeación, diseño, construcción y operación), teniendo en cuenta que las ASV corresponden a una estrategia preventiva que apunta a identificar problemas (hallazgos) potenciales de seguridad vial que pueden afectar a distintas poblaciones especialmente vulnerables.

Bajo esta acción se busca fortalecer el equipo de trabajo para el desarrollo efectivo de estas actividades, así como fortalecer los procesos de inclusión de la perspectiva de seguridad vial en los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) de alto impacto que se desarrollan en el distrito, considerando especialmente el escenario de grandes obras que enfrenta Bogotá durante los próximos años.

Programa 3.2. Innovación para la infraestructura vial segura

Este programa contempla la evaluación, definición y viabilización de elementos innovadores y nuevas tecnologías, que contribuyan a la reducción de la siniestralidad vial en Bogotá. Se

desarrolla en el marco de una única acción, que permita con flexibilidad adelantar actividades específicas en la materia, según la normatividad lo permita.

- *Acción 3.2.1. Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización*

Esta acción consiste en fortalecer el proceso de gestión con las autoridades nacionales para lograr la incorporación de materiales y dispositivos de señalización e infraestructura innovadores, que puedan mejorar las condiciones de seguridad vial de los actores más vulnerables. Lo anterior considerando los procesos complejos de gestión que se deben desarrollar ante las autoridades nacionales para poder homologar e implementar dichos materiales y dispositivos en los proyectos de infraestructura de carácter público. Bajo esta acción se podrían incluir elementos como nuevos sistemas de contención vehicular, objetivos fijos colapsables, entre otros.

3.3.2. Objetivo de comportamiento

Eje 4 - Cultura de Movilidad Segura

Este eje comprende medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía.

En síntesis, este eje aborda programas y acciones encaminadas al fomento, promoción, divulgación de comportamientos, hábitos, prácticas seguras y corresponsables respecto de la gestión del riesgo en la vía entre los actores viales del Sistema de Movilidad, especialmente en el marco de sus interacciones, preferencias modales, adopción y uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, atendiendo a las premisas de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro.

La formulación del eje 4 acoge e integra en su estructura el enfoque diferencial y de género en sus estrategias y campañas con lo cual se propone mejorar las condiciones de movilidad y de seguridad vial de todas y todos los actores viales de la ciudad.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 6. Programas y acciones del Eje 4 - Cultura de Movilidad Segura

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
4.1 Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías.	4.1.1 Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial	TRANSMILENIO S.A Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
	4.1.2 Promover conocimientos prácticos en seguridad vial	TRANSMILENIO S.A Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
4.2 Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial.	4.2.1 Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial	Secretaría de Educación del Distrito TRANSMILENIO S.A Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
	4.2.2 Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos	Secretaría de Educación del Distrito TRANSMILENIO S.A Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD Secretaría de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 4.1. Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías

Este programa busca informar a la ciudadanía las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial, con el fin de promover comportamientos, hábitos, prácticas seguras y corresponsables respecto de la gestión del riesgo en la vía entre los diferentes actores viales.

- *Acción 4.1.1. Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial*

Esta acción consiste en actualizar y consolidar el proceso de diseño, implementación y seguimiento de campañas masivas en seguridad vial con alcance institucional e interinstitucional a nivel local, distrital y regional, que promuevan la adopción de hábitos, comportamientos y prácticas corresponsables dirigidas hacia la mitigación de factores de riesgo en el conjunto de los actores viales, especialmente entre los más vulnerables, tanto por su elección y necesidad modal, como por su condición socio-económica, en consonancia con los enfoques territorial, diferencial, de sostenibilidad ambiental, cultura ciudadana y enfoque de género. En el marco de esta acción, también se promoverán acciones tendientes a fomentar la confianza y el respaldo a las instituciones involucradas en la prevención y atención de siniestros viales, como son el Cuerpo de Agentes de Tránsito, Seccional de Tránsito de la Policía de Bogotá, Grupo Guía de la Secretaría Distrital de Movilidad, vehículos de emergencias y sus tripulaciones, entre otros.

- *Acción 4.1.2. Promover conocimientos prácticos en seguridad vial*

Esta acción apunta a la aplicación de acciones comunicativas que promuevan conocimientos prácticos que incentiven el uso y apropiación de herramientas tecnológicas e implementación de elementos de seguridad de uso diario, útiles al fortalecimiento de la seguridad y la mitigación de los riesgos viales, así como su revisión y aplicación en las modalidades alternativas y emergentes de movilidad existentes en Bogotá. Bajo esta acción se incluyen conocimientos en el uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, elementos retro reflectivos, adaptación a modalidades alternativas de movilidad, mecánica de vehículos, entre otros temas.

Programa 4.2. Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial

Este programa busca formar y apropiar a los diferentes actores viales, organizaciones y demás entes involucrados en la seguridad vial, en las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura y sus efectos en la seguridad vial, en el marco de sus interacciones, preferencias modales, adopción y uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, en un marco estandarizado a las premisas de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro.

- *Acción 4.2.1. Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial*

A través de esta acción se plantea diseñar, implementar y evaluar estrategias pedagógicas de alcance local, distrital y regional en seguridad vial que redunden en acciones de capacitación, orientación, asesoría, actualización de conocimientos y contenidos relativos a la seguridad vial de conformidad con las transformaciones del contexto de la movilidad de Bogotá, a nivel de empresas, instituciones públicas y privadas, industria automotriz, instituciones educativas, incluidas aquellas cuya dedicación se concentre en la formación a conductoras y conductores, colectivos y ciudadanía en general en temas relativos a la seguridad vial.

- **Acción 4.2.2. Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos**

Esta acción consiste en generar y actualizar lineamientos técnicos con alcance formativo para ambientes educativos abiertos en y para la seguridad vial en las que se haga visible el carácter dinámico y multimodal de la movilidad en Bogotá, su relación con un modelo sostenible y ecoeficiente, los factores de riesgo, la relación con la vulnerabilidad y sus estrategias para la mitigación, uso y apropiación de herramientas tecnológicas e innovadoras para la seguridad vial y la atención a víctimas.

Eje 5 - Cumplimiento de normas

Este eje está orientado a promover vías de la ciudad de Bogotá más seguras para todas las personas usuarias del Sistema de Movilidad, mediante el fortalecimiento del control sobre comportamientos de riesgo, como la conducción en embriaguez alcohólica y no alcohólica, cruce de semáforo en rojo, entre otros.

Las acciones del eje se establecen siguiendo un desarrollo lógico que permite abordar los problemas de control en las vías, desde una perspectiva estratégica en la coordinación de los cuerpos de Agentes de Tránsito, innovando con el uso de tecnología para mejorar las acciones de vigilancia de los factores de riesgo y la efectiva imposición de sanciones a los infractores.

Como resultado final los programas y acciones del eje “Cumplimiento de Normas”, juegan un papel importante en la tarea de reducir la siniestralidad vial a través de:

- Disminuir comportamientos de riesgo en las vías de Bogotá a través de la promoción del cumplimiento de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.
- Favorecer el cierre del ciclo de fiscalización para cambiar comportamientos de riesgo, mediante el desarrollo de un proceso sancionatorio efectivo para los ciudadanos infractores que ponen en riesgo sus vidas y las de los demás actores viales.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 7. Programas y acciones del Eje 5 - Cumplimiento de Normas

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
5.1 Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados	5.1.1 Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Dirección de Inteligencia para la Movilidad Oficina de Seguridad Vial
	5.1.2 Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
	5.1.3 Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Inteligencia para la Movilidad
5.2 Estrategia de control de automático	5.2.1 Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial Dirección de Inteligencia para la Movilidad
5.3 Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica	5.3.1 Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle el Anexo 6 Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 5.1. Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados

Este programa enmarca las acciones que permiten realizar las actividades de control en vía, incrementando aquellas de carácter disuasorio y/o sancionatorio para los actores viales que infringen las normas que afectan la seguridad vial. Con las acciones planteadas se aspira a incrementar los niveles de vigilancia en vía para garantizar que la percepción del riesgo de detención sea alto. Las acciones son complementarias y obedecen a un esquema lógico de actuación basados en la planificación, utilización eficiente de los recursos humanos, físicos, de información, y el uso de la tecnología como aspecto innovador.

- *Acción 5.1.1. Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá*

Esta acción busca incrementar el uso de Sistemas de Información Geográfica como la estadística espacial para realizar análisis que permitan resolver problemas de localización de las jornadas de control y así, maximizar la eficiencia del recurso humano. A través de esta acción se promocionará el desarrollo de tableros de control para automatizar la priorización de los sitios de intervención en vía.

- *Acción 5.1.2. Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo*

Con esta acción la SDM se enfocará en implementar controles operativos en sitios críticos de siniestralidad para desalentar los comportamientos inseguros relacionados con exceso de velocidad, conducción agresiva y conducir en estado de embriaguez. El desarrollo de esta acción promoverá el trabajo conjunto entre la Policía de Tránsito y los Agentes Civiles y la capacitación constante de las autoridades de tránsito para mejorar los procedimientos de control en vía.

- *Acción 5.1.3. Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)*

Con esta acción la SDM propone implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales, tal que se haga las veces del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) electrónico, con el fin de mitigar el error humano y mejorar calidad en la captura, diligenciamiento y almacenamiento de los datos que es preciso recopilar para la caracterización de estos eventos¹⁵.

Programa 5.2. Estrategia de control automático

Este programa se concentra en el uso de sistemas automatizados para fortalecer las acciones de control en vía. Con esto busca potenciar la vigilancia de factores de riesgo como: exceso de velocidad, semáforo en rojo, circulación sin los seguros de ley requeridos, entre otros.

Con el incremento de vigilancia en los corredores arteriales con los dispositivos automatizados se busca mejorar la eficiencia de los esfuerzos de los cuerpos de agentes de tránsito al aumentar la probabilidad de detección de infracciones y al mismo tiempo simplificar los procedimientos de control en vía.

- *Acción 5.2.1. Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST*

Con esta acción la SDM seguirá incrementando las acciones de vigilancia en los corredores principales de Bogotá a través del uso de los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. Desde esta perspectiva se busca disuadir la circulación de los vehículos que generan conductas de riesgo como: cruzar semáforo en rojo, conducir sin el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y circular sin la revisión técnico mecánica.

¹⁵ De acuerdo con la Resolución 20223040045295 de 2022, Artículo 8.6.1.3. Nuevas tecnologías. “Las autoridades de tránsito podrán implementar nuevas tecnologías que permitan la captura, diligenciamiento, almacenamiento y lectura de la información contenida en el IPAT. El formato elaborado en medios electrónicos sólo contendrá la información de los campos diligenciados por el funcionario que levante el IPAT y que describan lo ocurrido en el accidente, este será impreso de acuerdo a la tecnología adoptada.”

Desde esta acción se cubrirán aquellos comportamientos de riesgo que afectan la seguridad vial, sin incluir el exceso de velocidad, teniendo en cuenta que lo ligado a este factor de riesgo se encuentra inmerso en el eje 1.

Programa 5.3. Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica

Programa dirigido a controlar el factor de riesgo de conducir en estado de embriaguez. La acción incluida en este programa busca complementar y fortalecer las acciones de control en materia de embriaguez que realiza la SDM. Este programa busca incluir en la acción principal, el elemento de aleatoriedad e integralidad en cada uno de los puestos de control de embriaguez que se efectúen en la ciudad.

- *Acción 5.3.1. Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez.*

En esta acción la SDM busca aumentar el número de personas controladas para evitar que conduzcan en estado de embriaguez, a través de pruebas aleatorias con alcohosensor de tamizaje, para disuadir a los conductores de conducir bajo los efectos del alcohol. El desarrollo de esta acción debe tener en cuenta que debe ejecutarse regularmente, como parte de un programa integral para reducir los siniestros viales por los factores de riesgo en cuestión.

3.3.3. Objetivo de corresponsabilidad

Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales

El desarrollo de este eje mejorará la atención de siniestros viales tanto en la cadena de reacción del suceso como en la atención posterior a este. Los programas y acciones establecidos fortalecerán el seguimiento, control, mejoramiento y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de la ciudad, abarcando la asignación de ambulancias, los procesos de atención en salud a víctimas y los demás recursos de apoyo de las entidades competentes ante la ocurrencia de siniestros viales. En el ámbito ciudadano se continuará con la promoción en la formación de la población del Distrito como *Primer Respondiente*. Como nuevo objetivo se establecerán mecanismos para ampliar la información disponible de víctimas lesionadas y generar la clasificación de la gravedad de las lesiones por siniestros viales en Bogotá D.C. Finalmente, el plan garantiza la continua implementación y fortalecimiento de los lineamientos y servicios para la orientación a víctimas de siniestros viales.

Este eje cobra vital importancia dado que en las ocasiones en que las medidas de prevención no resultan efectivas y una vez que sucede un siniestro vial, el imperativo ético que debe primar es la reducción de los efectos del siniestro en las víctimas.

Para lograr que la gravedad de un siniestro no aumente es necesario, por un lado, mejorar y armonizar el proceso de asignación de ambulancias, procesos de atención en salud y demás recursos de apoyo de las entidades competentes ante la ocurrencia de siniestros viales. Por

otro lado se realizará la revisión y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de Bogotá D.C, buscando un engranaje y procedimiento unificado de la actuación distrital. También se debe aumentar la red de primeros respondientes que pueden apoyar la atención temprana de los siniestros viales cercanos.

Por otro lado, el Plan busca recopilar y analizar la información de las víctimas lesionadas por siniestros viales de la ciudad, teniendo en cuenta las carencias de este tipo de información identificadas en el PDSV 2017-2026, con el fin de clasificar la gravedad de las lesiones y mejorar la respuesta en términos de seguridad vial para la reducción de estas víctimas y su atención.

Finalmente, para las víctimas por los siniestros viales, se dará continuidad a los programas que propenden por minimizar los impactos que puedan sufrir, para lo cual el Distrito continuará fortaleciendo el centro de orientación a víctimas de siniestros viales y la difusión de sus servicios.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 8. Programas y acciones del Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
6.1 Fortalecimiento y control a la atención de siniestros viales	6.1.1 Propender por mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales y los procesos de atención en salud a víctimas.	Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en Vía
	6.1.2 Clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales para el Distrito y definir la línea base de víctimas lesionadas graves.	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Inteligencia para la Movilidad Oficina de Seguridad Vial
	6.1.3 Aumentar la población formada en Primer Respondiente.	Secretaría Distrital de Salud
	6.1.4 Armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales	Secretaría Distrital de Salud Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos - UAECOB TRANSMILENIO S.A. Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en Vía Oficina de Seguridad Vial
6.2. Lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales en la Bogotá Cuidadora.	6.2.1 Implementar, retroalimentar y difundir los lineamientos para la orientación y servicios ofertados a víctimas de siniestros viales de la ciudad	Secretaría Distrital de Movilidad: Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía Oficina de Seguridad Vial

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 6.1. Fortalecimiento y control a la atención de siniestros viales

La coordinación interinstitucional en la cadena de reacción de siniestros viales se vuelve fundamental para salvaguardar la vida de las víctimas lesionadas y reducir los efectos que pueden llegar a generarse por la gravedad de sus lesiones. Por lo tanto, dentro de este programa, se busca llevar a cabo el fortalecimiento y control de los protocolos, procedimientos, y demás acciones que dentro del Distrito se llevan a cabo en la cadena de reacción de emergencias cuando suceden siniestros viales, así como su mejoramiento en caso de ver oportunidades de mejora.

Para lograr los objetivos trazados, relacionados con la disminución del tiempo de atención de las ambulancias a siniestros viales, se armonizarán los protocolos distritales de reacción, se promoverá la formación continua de la población como primer respondiente y se clasificará la gravedad de las lesiones causadas por siniestros viales.

- *Acción 6.1.1. Propender por mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales y los procesos de atención en salud a víctimas.*

El seguimiento a la asignación de ambulancias para la atención de siniestros viales permite que se brinde un servicio en condiciones de calidad y oportunidad con la finalidad de salvaguardar la integridad de las víctimas. El protocolo mediante el cual se establece dicha asignación requiere de una evaluación y mejora continua de acuerdo con los cambios en el sistema de atención de emergencias y las entidades involucradas. Así mismo, es necesario medir los tiempos en las diferentes etapas de atención de la víctima que sean insumo para implementar actividades de mejora en la atención de las víctimas de siniestros viales.

Un tiempo oportuno de reacción en la atención de siniestros viales es vital para prevenir que las lesiones simples no se conviertan en lesiones graves, que cualquier tipo de lesión no se convierta en discapacidad permanente y/o que víctimas con lesiones graves tengan una atención y traslado oportuno para evitar que se conviertan en víctimas fatales.

- *Acción 6.1.2. Clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales para el Distrito y definir la línea base de víctimas lesionadas graves.*

Bogotá requiere clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales y definir la línea base de víctimas lesionadas graves. Esta clasificación actualmente cuenta con variables establecidas por la Mesa de Datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV, como son el periodo de estancia en hospitalización, incapacidades laborales y discapacidades relacionadas con los siniestros, entre otras; sin embargo, actualmente esto no hace parte de la cadena de información de los siniestros viales, dado que una vez la víctima es trasladada al sistema de atención de salud, ingresa a una nueva cadena de custodia de información con

criterios de privacidad adicionales y en potestad de las entidades administradoras de salud con las que no hay acuerdos de intercambio establecidos.

Por lo anterior se busca crear acuerdos y mecanismos para compartir información entre los organismos, entidades y/o protocolos como el SIRAS, RIPS, FURIPS, entre otros, que recopilen reportes de salud de las víctimas de siniestros viales para nutrir las bases de datos con información que permita establecer la gravedad. Esto con el fin de formular estrategias para reducir las lesiones graves e identificar acciones de mejora en la atención de las víctimas al momento del siniestro y en su orientación en una instancia posterior.

- *Acción 6.1.3. Aumentar la población formada en Primer Respondiente*

El curso de primer respondiente da la posibilidad a la ciudadanía de aprender a actuar de manera acertada ante la ocurrencia de una emergencia, entre estas un siniestro vial, con el fin de salvaguardar la vida de las víctimas mientras son atendidas por las entidades correspondientes. En razón de lo anterior, la función del primer respondiente es fundamental en los primeros momentos de la ocurrencia de un accidente (siniestro) de tránsito, por ende se considera necesario que el mayor número de personas sean partícipes del programa de primer respondiente. Por parte de las entidades distritales se deberá garantizar que sus funcionarios, en especial aquellos que cuentan con personal en vía, realicen este curso dada su mayor probabilidad de presenciar un siniestro vial y estar expuesto eventualmente a actuar como primer respondiente. Todo el personal de Agentes y Policías de Tránsito deberán certificarse como primeros respondientes. Actualmente, la Secretaría Distrital de Salud ofrece cursos de primer respondiente gratuitamente a cualquier interesado.

- *Acción 6.1.4. Armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales*

Esta acción consiste en identificar y socializar el alcance y responsabilidad específicas de cada entidad que hace parte de la cadena de atención de emergencias, con el fin de coordinar adecuadamente los recursos que requiere cada tipo de siniestro vial y que tanto los protocolos internos como transversales tengan congruencia entre ellos. La armonización de los protocolos definidos en la cadena de reacción para la atención de siniestros viales y su amplia socialización, permite mayor eficiencia en la atención de estos eventos, en la cual se optimizan los recursos, se da una atención integral, eficiente y oportuna, donde además de salvaguardar la vida de la víctima, se controla el riesgo generado a los demás actores viales y se propende por la recuperación efectiva de la movilidad.

Programa 6.2. Lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales en la Bogotá Cuidadora

Como parte de los programas que ha desarrollado el Distrito en el marco del enfoque de Bogotá Cuidadora, se creó el centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI. Este programa propende por el fortalecimiento de este centro, que en su desarrollo ampliará su red de aliados, retroalimentará los lineamientos para que el servicio cuente con estándares de satisfacción sobresalientes y ampliará la difusión de sus servicios.

- *Acción 6.2.1. Implementar, retroalimentar y difundir los lineamientos para la orientación y servicios ofertados a víctimas de siniestros viales de la ciudad*

Esta acción está enfocada en garantizar la continuidad de la operación del centro de orientación a víctimas de siniestros viales, y la identificación de oportunidades de mejora continua, fortalecimiento y difusión de lineamientos para ampliar la capacidad, pertinencia y calidad de orientar a las víctimas de siniestros viales y sus familiares acerca de los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un siniestro vial, con el fin de brindarles herramientas para adaptarse adecuadamente a sus nuevas condiciones en la vida.

Eje 7 - Gobernanza

El eje tiene por objeto generar mecanismos que propicien el fortalecimiento de la institucionalidad y la gestión de la seguridad vial, la formulación de normativa e instrumentos de planeación de orden distrital bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero. Busca aportar a un modelo de gobernanza a nivel distrital y en el marco de la integración regional, a través de acciones que promuevan el desarrollo de herramientas que faciliten la toma de decisiones, así como con la disposición de mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos, para favorecer el trabajo conjunto en la revisión, formulación, o desarrollo de estrategias, iniciativas y normativa que incidan en el mejoramiento de la seguridad vial.

A través de este eje, no solo se busca continuar con una gestión institucional y articulación a nivel distrital, sino aportar en un modelo de gobernanza donde se genere mayor interacción con entidades a nivel regional y nacional a través de espacios colaborativos y de discusión técnica, a fin de promover el intercambio de información que contribuya en el proceso de análisis, participar en la implementación concertada de medidas, iniciativas y estrategias que aporten en la reducción de víctimas de siniestros viales optimizando los recursos disponibles.

Bajo esta perspectiva se ejerce gobernanza desde el territorio, en articulación con la región y la nación, promoviendo los aportes de cada actor desde sus respectivas competencias en un marco de trabajo conjunto para la construcción y aplicabilidad del PDSV.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 9. Programas y acciones del Eje 7 - Gobernanza

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
7.1 Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial.	7.1.1 Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la toma de decisiones en materia de Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Planeación de la Movilidad Oficina de Seguridad Vial Dirección de Inteligencia de la Movilidad Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bicicleta y Peatón.

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Dirección de Normatividad y Conceptos Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
	7.1.2 Promover mecanismos de articulación y coordinación con el sector público, actores privados, sociales y académicos	Secretaría Distrital de Movilidad: Subsecretaría de Política de la Movilidad Dirección de Planeación de la Movilidad Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bicicleta y Peatón Dirección de Inteligencia para la Movilidad Oficina de Seguridad Vial y demás entidades que conforman la CISV
7.2 Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero.	7.2.1 Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Dirección de Normatividad y Conceptos Dirección de Inteligencia para la Movilidad Dirección de Planeación de la Movilidad Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bicicleta y Peatón. Secretaría Distrital de Planeación.
7.3 Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región.	7.3.1 Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de entidades distritales
	7.3.2 Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Infraestructura Dirección de Ingeniería de Tránsito Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bici y Peatón Dirección de Planeación de la Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial - UMV Empresa Metro de Bogotá - EMB TRANSMILENIO S.A

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle el Anexo 6 Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 7.1. Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial

El programa busca fortalecer la gestión institucional en materia de seguridad vial a través del desarrollo de acciones concretas que contribuyan en la toma de decisiones con base en información oportuna, en este caso, a través del diseño e implementación de un Sistema de Alerta Temprana para toma de decisiones en materia de seguridad vial, así como con la promoción de mecanismos que involucren coordinación intersectorial y articulación con el sector público, actores privados, sociales y académicos.

- *Acción 7.1.1. Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial*

El objetivo de la acción es diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial, el cual es una herramienta que le permitirá al Distrito tomar decisiones ante un incremento, amenaza o riesgo de siniestros viales graves en una intersección, tramos, zona o en general en Bogotá D.C, gestionando medidas transitorias de emergencia para su mitigación en respuesta al nivel de alerta establecido, garantizando la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.

- *Acción 7.1.2. Promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital como a nivel nacional e internacional.*

El objetivo de esta acción es impulsar desde el Distrito la articulación y cooperación entre entidades del sector público, así como con actores privados, académicos, de la sociedad civil, organizaciones sin ánimo de lucro, organismos de cooperación, entre otros, con el fin de aunar esfuerzos en el fortalecimiento de la capacidad técnica y en la generación conjuntas de propuestas para la mitigación de factores de riesgo de siniestralidad vial, con énfasis en la protección de los actores viales vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, fomentando el intercambio de información y conocimiento, la visibilización, reconocimiento y adaptación de buenas prácticas.

Programa 7.2. Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero

El programa busca dar continuidad a la incorporación de lineamientos técnicos, criterios o conceptos relacionados con la seguridad vial en los instrumentos de planeación de orden distrital según se requiera y bajo procesos de articulación desde la gobernanza. Esto conlleva a que desde la planificación y gestión territorial se logre posicionar la seguridad vial como factor relevante en la creación de políticas públicas, reglamentaciones y desarrollo de proyectos integrales que contribuyan en la reducción de siniestros viales y la protección de la población vulnerable, en especial peatones, ciclistas y motociclistas.

- *Acción 7.2.1. Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital*

Con esta acción se busca incorporar lineamientos y criterios relacionados con la seguridad vial en los instrumentos de planificación que el Distrito establezca, aportando así a la apropiación y al fortalecimiento del principio de responsabilidad compartida que se concibe en un Sistema Seguro. Lo anterior, a través de la formulación, evaluación o conceptualización de proyectos o modificaciones normativas, tal que se promueva infraestructura vial segura, comportamientos y conductas seguras en la vía, entre otros aspectos, para incidir en la mejora de la seguridad vial dando prioridad a quienes cuentan con mayor vulnerabilidad.

Programa 7.3. Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región

Este programa se enmarca en acciones que consolidan un modelo de gobernanza en el Distrito y que aportan en un esquema de fortalecimiento interinstitucional con la Región., a partir del fortalecimiento de competencias y mecanismos que contribuyan en el seguimiento e implementación del PDSV 2023-2032 y en el trabajo conjunto con las entidades competentes de orden regional se busca que proyectos estratégicos de movilidad de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca incorporen el enfoque de sistema seguro y los criterios de seguridad vial como base fundamental de su estructuración, implementación y operación..

- *Acción 7.3.1. Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito*

Esta acción propende por el fortalecimiento de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV), instancia encargada de articular y coordinar con las entidades responsables de la implementación del PDSV, a través de la revisión de mecanismos efectivos de seguimiento a los compromisos por parte de los actores involucrados. En paralelo, busca que otras entidades de orden distrital, en línea con su misionalidad, funciones y ámbitos de acción correspondientes, de manera corresponsable identifiquen, señalen y comprometan sus gestiones y aportes necesarios para mejorar la seguridad vial en Bogotá.

- *Acción 7.3.2. Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional*

Esta acción busca en el marco de la corresponsabilidad aportar al esquema de gobernanza a nivel regional, a través de la coordinación de estrategias conjuntas que contribuyan a reducir riesgos de siniestralidad vial durante el diseño, implementación y operación de proyectos de movilidad en la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, contribuyendo a establecer un marco de la solidaridad y confianza entre los territorios.

Eje 8 - Gestión del conocimiento

Como ciudad se puede aprender mucho de los eventos pasados que lleven a una mejor planeación para poner en práctica acciones de mejora. Es así que, mediante el aprendizaje

sistémico, este eje busca perfilar, enfocar y mejorar la captura, publicación y análisis de datos e información para crear conocimiento colectivo de uso público.

La siniestralidad vial se presenta por múltiples causas y es deber de la Secretaría Distrital de Movilidad, identificar los posibles factores de riesgo asociados para tomar decisiones informadas para su prevención y mitigación. Adicionalmente, la relevancia de comunicar todos estos hallazgos y acciones a la población, entran como la primera línea de acción para informar y visibilizar la problemática apremiante de Bogotá frente a los fallecidos y lesionados graves en siniestros viales.

En resumen, este eje tiene por objeto incrementar la calidad del conocimiento en torno a la problemática de siniestralidad vial con la finalidad de diagnosticar, formular, hacer seguimiento e implementar estrategias que mitiguen el riesgo, así como, comunicar a la población la magnitud de la problemática y las consecuencias para la sociedad.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 10. Programas y acciones del Eje 8 - Gestión del conocimiento

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
8.1 Gestión y obtención de información para una Bogotá integrada.	8.1.1 Mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el Sistema de Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Normatividad y Conceptos. Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Oficina de Seguridad Vial Dirección de Planeación para la Movilidad. Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bici y Peatón Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Gestión en Vía Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Policía Metropolitana de Bogotá
	8.1.2 Intercambiar datos y ampliar las fuentes de información	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Salud - SDS TRANSMILENIO S.A.
8.2 Uso y transferencia de información para una Bogotá cuidadora	8.2.1 Difundir información de Siniestralidad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial. Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad TRANSMILENIO S.A

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
	8.2.2 Investigar los factores de riesgo asociados a la Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Normatividad y Conceptos. Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Oficina de Seguridad Vial Dirección de Planeación para la Movilidad. Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bici y Peatón Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Gestión en Vía Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Policía Metropolitana de Bogotá
	8.2.3 Crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Salud - SDS TRANSMILENIO S.A.

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 8.1. Gestión y obtención de información para una Bogotá integrada

Dentro de este programa, se busca crear los vínculos y accesos a nivel interinstitucional que permitan integrar información relevante para la seguridad vial, con el fin de garantizar su correcto almacenamiento y aprovechamiento. Esto incluye acceso a información primaria, secundaria y análisis existentes, lo cual permite a su vez la formulación y transferencia de nuevos análisis, que permitan en conjunto el entendimiento constante de las dinámicas de movilidad de la población y de las situaciones que se presentan en la cotidianidad e influyen en la seguridad vial.

- *Acción 8.1.1. Mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el sistema de movilidad.*

Esta acción consiste en establecer parámetros de captura de datos para mejorar la caracterización de la siniestralidad vial y sus víctimas en Bogotá, incluyendo nuevas formas de movilidad identificadas en la actualidad o que se desarrollen en los próximos 10 años; lo anterior,, garantizando la integridad del conjunto de datos que se recaben para un mejor análisis de las circunstancias y los factores de riesgo desencadenantes y/o contribuyentes, y de su procesamiento a través de la tecnología, manteniendo la compatibilidad con el sistema nacional de datos.

- *Acción 8.1.2. Intercambiar datos y ampliar las fuentes de información*

Esta acción consiste en promover el intercambio y aprovechamiento de datos para la seguridad vial entre las plataformas colaborativas, entidades y empresas con el fin de identificar factores de riesgo y visibilizar vulnerabilidades en la vía, así como, estandarizar los procesos y documentación de dicho intercambio, para permitir el flujo permanente de la información a través de las administraciones.

Programa 8.2. Uso y transferencia de información para una Bogotá cuidadora

Con las acciones de este programa se busca utilizar diversas bases de información para la identificación de patrones, factores y situaciones en la movilidad, que permitirán formular estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial, así como para difundir las gestiones en la materia, visibilizando con esto, tanto la problemática como los esfuerzos y buenas prácticas de diferentes actores para evitar las fatalidades y las lesiones en las vías.

- *Acción 8.2.1. Difundir información de Siniestralidad Vial*

Consiste en diseñar estrategias de gestión, uso y transferencia de la información de manera periódica para visibilizar los efectos de la siniestralidad vial en Bogotá hacia el conjunto de la sociedad, abriendo canales digitales de información que permitan dar a conocer la problemática. Así las cosas, se pueda crear conciencia en los diferentes actores viales y otros que inciden en la seguridad vial, mediante la divulgación constante de la problemática de la siniestralidad vial en Bogotá y de los factores de riesgo que influyen.

- *Acción 8.2.2. Investigar los factores de riesgo asociados a la Seguridad Vial*

Se busca generar investigaciones a profundidad que permitan identificar, entender y priorizar la atención de los factores de riesgo de siniestralidad vial en Bogotá, por parte de un equipo propio de la entidad que realice análisis in situ y posterior a los siniestros viales. Esto permite tomar decisiones basadas en la recopilación de evidencias para la formulación de estrategias efectivas y focalizadas que mitiguen los riesgos que se encuentren como los más representativos.

- *Acción 8.2.3. Crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial*

Su objetivo es crear un repositorio público de información de fácil acceso a la ciudadanía, para crear conocimiento adicional sobre seguridad vial, a partir de diversos estudios realizados. Así, crear documentación y permitir una comunicación entre la entidad y los diferentes actores interesados, permitiendo un uso y transferencia documental en el desarrollo de investigaciones enfocadas en la materia.

3.4. Componente de seguimiento y evaluación

Para el control y seguimiento del PDSV ha sido definida una meta estratégica (Ver 3.2.2), así como indicadores transversales e indicadores de seguimiento en cada uno de los ocho (8)

ejes en los que se encuentra estructurado el Plan, los cuales pueden ser de resultado intermedio y/o de producto¹⁶.

Figura 19. Estructura de componente de seguimiento y evaluación



Fuente: Elaboración SDM

3.4.1. Indicadores transversales

Los indicadores de resultado transversales están asociados con el logro de la meta general del Plan. En la siguiente tabla se hace relación de sus correspondientes líneas base y metas que se espera alcanzar hacia el año 2032.

¹⁶ Los indicadores, líneas base y metas relacionados son susceptibles de ajustes y precisiones en función de la disponibilidad y/o actualización de información.

Tabla 11. Indicadores de resultado general del PDSV 2023-2032

Nombre del indicador	Unidad de Medida	Línea Base 2022	Meta 2032	Periodo
Fallecidos en siniestros viales	Personas	536	268	-50%
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa	6,8	3,4	-50%
Motociclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	235	118	-50%
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	197	99	-50%
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	82	41	-50%

Fuente: Elaboración SDM

El detalle de cada uno de los indicadores se encuentra dispuesto en el Anexo 5 del presente documento y corresponde al insumo para su seguimiento periódico.

3.4.2. Indicadores por eje estratégico

A continuación se señalan de manera resumida los indicadores por eje del PDSV 2023-2032, con los cuales se realizará seguimiento periódico para conocer el avance en los criterios seleccionados para medición del grado de implementación del presente instrumento.

En este caso y de manera concreta, los indicadores de resultado intermedio corresponden a un paso previo para alcanzar los resultados finales, mientras los indicadores de producto permiten alcanzar los resultados intermedios y de esta forma contribuyen al logro de los resultados finales¹⁷.

El detalle de cada uno de los indicadores se encuentra dispuesto en el Anexo 5 del presente documento y corresponde al insumo para su seguimiento periódico.

¹⁷ A partir de conceptos generales planteados desde el PNSV 2022-2031 (pág. 197-198)

Tabla 12. Indicadores por cada Eje del PDSV 2023-2032

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
Eje 1: Velocidades seguras	Proporción de vehículos que transitan cumpliendo los límites de velocidad según normas distritales.	Resultado intermedio	Porcentaje	61%	80%	Este indicador corresponde a la proporción de los vehículos que transitan en cumplimiento a los límites de velocidad; considera todas las tipologías vehiculares: motocicletas (L1,L3), automóvil (sedan, SUV), camioneta, buses, busetas y microbuses (M1, M2, M3, N1) camiones, volquetas (N2, N3). La línea base se estimó en un estudio observacional de medición realizado por Johns Hopkins, a través de la Cooperación Bloomberg. El tamaño de la muestra de la medición de velocidades fue de 142.713 vehículos y se efectuó en el año 2022.
	Proporción de motocicletas que transitan cumpliendo los límites de velocidad según normas distritales.	Resultado intermedio	Porcentaje	43%	72%	Al igual que el indicador anterior, este indicador busca medir la proporción de motocicletas que transitan cumpliendo los límites de velocidad. Se basa en el mismo estudio observacional señalado en el indicador anterior. Para el caso de motocicletas, el tamaño muestral es de 23.543 motocicletas en la medición de 2022.
Eje 2: Vehículos seguros	Proporción de vehículos de transporte público urbano de pasajeros del SITP con mejoras en seguridad vial vehicular	Resultado intermedio	Porcentaje	0%	34%	La flota TMSA susceptible de mejoras es 13.605 vehículos, los cuales no cuentan con elementos y/o tecnologías para la mitigación de interacciones de riesgo con actores viales vulnerables (además de señalética preventiva de puntos ciegos en vehículos, también: espejos auxiliares y/o sistemas de sensores y alertas de puntos ciegos y tránsito cruzado, y/o cámaras auxiliares ó sistemas visión 360 y sistema automático de frenado de emergencia, entre otros). Según TMSA, 34% de esta flota (4206 buses) será renovada gradualmente los próximos 10 años. momento en el que se incluirá en los requerimientos técnicos y tecnológicos la incorporación de estas mejoras. La meta corresponde al porcentaje acumulado.



EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
Eje 3: Infraestructura vial segura	Escenarios de visibilización y reconocimiento de soluciones vehiculares, tecnología e innovación para la SV	Producto	Número	1	10	Corresponde al número de jornadas de intercambio de conocimiento y espacios de discusión y consenso, como talleres, conversatorios, foros, ferias, seminarios enfocados en la visibilización de dispositivos innovadores y herramientas tecnológicas que mejoran la seguridad vehicular y la protección personal de los usuarios viales. A la fecha se realizó el Road Safety Lab 2022: La primera convocatoria internacional de desarrollos tecnológicos e innovación para la seguridad vial. La meta es el número acumulado de escenarios. Este indicador mide el porcentaje de cumplimiento en términos de implementación de infraestructura segura y accesible en intersecciones nuevas al año que ingresan al sistema de semaforización (en donde sea permitido el paso peatonal). Se excluyen intersecciones semaforizadas por donde el paso peatonal no tenga razón de ser (por ejemplo conexiones operacionales para el transporte público). Este indicador mide el porcentaje de intersecciones que cumple con los requerimientos de infraestructura segura y accesible. La línea base de este indicador corresponde a la implementación en 2022 de 36 intersecciones, de las cuales 1 no cuenta con pasos peatonales. Se estima que en adelante el 100% de todas las intersecciones que entren al sistema semafórico cuenten con accesibilidad para la demanda peatonal existente.
	Intersecciones semaforizadas seguras y accesibles que ingresan al sistema de semaforización	Producto	Porcentaje	97.2%	100%	Corresponde al número de medidas integrales de gestión de lugares críticos o de concentración de siniestros viales, puntos conéctate (demarcación de ciclorrutas en bocacalles) y sistemas de contención implementados por año.
	Medidas integrales de gestión para la seguridad de la infraestructura vial	Producto	Número	400	4000	Se refiere al número de Auditorías e Inspecciones de seguridad vial realizadas a proyectos de ciudad y/o corredores existentes.
	Auditorías de seguridad vial en las diferentes etapas del proyecto	Producto	Unidad	15	150	



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

AC 13 No. 37

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

info: Línea 195

Página 69 de 80

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
Eje 4: Cultura de movilidad segura	Porcentaje de personas evaluadas en acciones pedagógicas en Seg Vial y cultura para la movilidad	Resultado intermedio	Porcentaje	30%	50%	Este indicador hace referencia a la medición de resultados frente a la percepción de factores de riesgo, disposición a comportamientos protectores y conocimiento en seguridad vial y cultura para la movilidad en escenarios como empresas, entidades, instituciones educativas y en vía. La línea base de este indicador corresponde al 30% del total de personas sensibilizadas/informadas en jornadas pedagógicas que se adelantan durante el año (al año, en promedio 120 mil personas se abordan en estas jornadas).
	Campañas masivas, comunicación digital, acciones comunicativas focalizadas	Producto /Resultado intermedio	Número	8	88	Consiste en acciones de tipo comunicativa agrupadas en tres categorías: acciones de alcance masivo en las que se consideran modalidades digitales, redes sociales y similares, medios masivos de comunicación como prensa, noticieros, programas radiales y similares, acciones de alcance presencial jornadas de sensibilización en la que se requiera atender a situaciones o actores viales específicos.
Eje 5: Cumplimiento de normas	Porcentaje de siniestros viales cuyo levantamiento se efectúa con el apoyo de medios electrónicos	Resultado intermedio	Porcentaje	0%	100%	Este indicador corresponde a la proporción del número de siniestros viales que se levantan a través de medios electrónicos para hacer más eficiente y eficaz la captura, diligenciamiento y almacenamiento de estos datos, versus los que se levantan mediante recolección manual en formato físico. En 2022 todos los 25.450 informes de siniestros viales se levantaron de forma convencional, por lo que ningún informe actualmente se levanta con el apoyo de medios electrónicos. Por lo anterior la línea base es 0%. Lo anterior en conformidad con la Resolución 20223040045295 de 04-08-2022, "Artículo 8.6.1.3. Nuevas tecnologías..." para el levantamiento de la información de los siniestros viales.
	Porcentaje de conductores que resultan positivos en las pruebas de tamizaje por embriaguez	Resultado intermedio	Porcentaje	13%	10%	Este indicador corresponde al porcentaje de conductores que resultan con prueba de embriaguez positiva e imposición de comparendos del total de conductores controlados en los operativos de embriaguez. En 2022 se efectuaron 14.885 de pruebas de tamizaje por embriaguez, de las cuales, el 13% que equivale a 1935 pruebas resultaron positivas. La



AC 13 No. 37
 Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
 info: Línea 195

Página 70 de 80

EJE	Nombre del Indicador	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
						meta consiste en disminuir para el año 2032 en un 3% la cantidad de conductores que se encuentran bajo efectos del alcohol en el total de las pruebas que se efectúen.
	Mediana de tiempo de llegada de la ambulancia al lugar de ocurrencia de siniestros de tránsito desde la solicitud del servicio hasta la llegada al lugar del siniestro, por localidad y por (ciudad) y de acuerdo a la prioridad para la asignación de los recursos.	Resultado intermedio	HH:MM:SS	00:15:13	00:15:13	Este indicador mide el tiempo de llegada de la ambulancia desde la solicitud del servicio hasta la llegada al lugar del siniestro, por localidad, por ciudad y de acuerdo con la prioridad para la asignación de los recursos. Dado que el tiempo transcurrido desde la solicitud del servicio hasta la llegada al lugar del siniestro, se calcula para los incidentes que ingresan a demanda al Distrito Capital no es posible estimar una meta de reducción.
	Mediana de tiempo de desplazamiento y atención desde que la ambulancia llega al punto de ocurrencia del siniestro hasta el momento en que llega a la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS, tanto para cada localidad como para la ciudad en total.	Resultado intermedio	HH:MM:SS	00:55:10	00:55:10	Este indicador mide tiempo de desplazamiento y atención desde que la ambulancia llega al punto de ocurrencia del siniestro hasta el momento en que llega a la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS, tanto para cada localidad como para la ciudad en total. Dado que el tiempo de desplazamiento y atención desde que la ambulancia llega al punto de ocurrencia del siniestro hasta el momento en que llega a la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS, se calcula para los incidentes que ingresan a demanda al Distrito Capital no es posible estimar una meta de reducción.
Eje 6: Atención a víctimas	Número de personas capacitadas año en Curso Primer Respondiente y otros cursos y jornadas relacionadas con la urgencia, emergencia y desastre.	Resultado intermedio	Recuento	6000	86800	Este indicador evidencia el recuento de personas capacitadas en el curso de Primer Respondiente anualmente y el acumulado durante el periodo de 10 años de vigencia del plan.
	Índice de satisfacción de atención a víctimas	Resultado intermedio	Índice	4,5	4,70	Este indicador mide el grado de satisfacción del servicio recibido en el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros viales por las víctimas de siniestros viales que acuden a este, el cual se determina a través de una escala tipo Likert y los resultados de la encuesta se obtienen promediando



EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
Eje 7: Gobernanza	Sistema de Alertas Tempranas implementado para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial	Producto	Porcentaje	0%	100%	El indicador implica el desarrollo de etapas tales como: planeación del diseño, diseño metodológico, e implementación del SATTD en materia de Seguridad Vial, siendo representado el avance en peso porcentual. Se estima que la planeación para poder contar con el diseño, iniciaría a partir del año 2025 y su implementación se daría para el año 2027.
	Porcentaje de cumplimiento del plan de acción anual del PDSV 2023-2032	Resultado intermedio	Porcentaje	0%	100%	Representa en porcentaje las actividades ejecutadas frente a las actividades programadas a desarrollar que sean concertadas y aprobadas a través de planes de acción anual del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.
	Número de documentos técnicos desarrollados con énfasis en seguridad vial de carácter divulgativo o disponibles para consulta	Producto	Número	0	4	El indicador propende por la creación de conocimiento divulgable. Tiene como objetivo impulsar el desarrollo de documentación sobre la seguridad vial en la Entidad.
Eje 8: Gestión del conocimiento	Porcentaje de representatividad estadística de investigaciones detalladas de siniestros viales frente a factores de riesgo en siniestralidad vial.	Producto	Porcentaje	18%	50%	El indicador busca mejorar la recopilación de información mediante análisis detallados de los siniestros viales para detectar los factores de riesgo asociados y así buscar mitigar sus efectos. El 18% inicial corresponde a 100 casos de los 536 siniestros con fallecidos ocurridos en 2022, los cuales fueron objeto de investigación técnica a través del Contrato de Consultoría SDM 2022-1460 cuyo objeto fue "Analizar en detalle los siniestros viales con fatalidades para identificar factores de riesgos involucrados en la siniestralidad vial de Bogotá D.C."

Fuente: Elaboración SDM a partir de fichas técnicas de indicadores construidos



AC 13 No. 37
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Página 72 de 80

3.5. Plan de acción PDSV 2023-2032

El plan de acción del PDSV 2023-2032 se relaciona en el Anexo 6. Es importante precisar que las actividades por realizar de manera específica por parte de cada dependencia y/o entidad responsable y que aportan al desarrollo e implementación de cada acción serán concertadas y aprobadas a través de planes de acción anual del PDSV, tomando como referencia la descripción general de cada acción dispuesta en la correspondiente ficha técnica, las cuales estarán acordes con las competencias, funciones, estrategias o proyectos que se desarrollen en la respectiva vigencia.

Así mismo, las dependencias de la SDM y las demás entidades que conforman la CISV, podrán participar y aportar de manera voluntaria en el desarrollo de acciones en las que no necesariamente son responsables de su implementación de acuerdo con la asignación relacionada en el plan de acción.

3.6. Costos y fuentes de financiación

3.6.1. Estimación de costos

Este capítulo plasma la estimación de los costos para el PDSV en la vigencia 2023-2032. Es por ello, que en primer lugar se presentan los supuestos y fuentes de información para su estimación; posteriormente, se presenta una síntesis de los costos estimados.

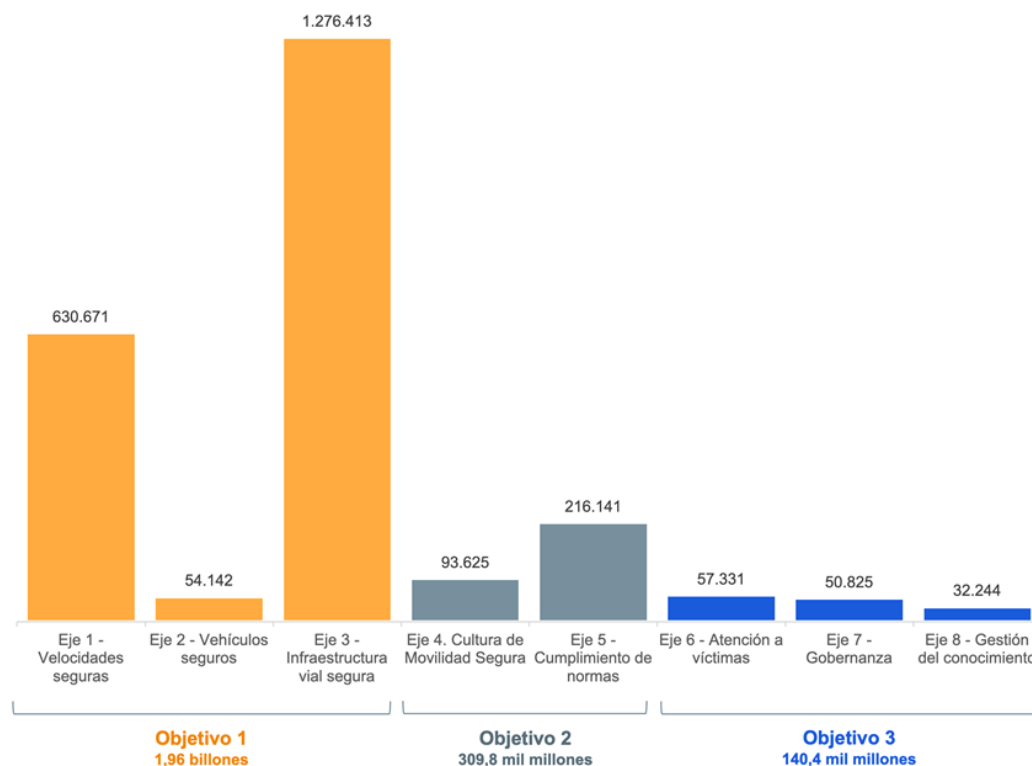
Es así como, los supuestos y fuentes de información para la aproximación realizada son:

- Para la estimación de costos se toma como fuente principal de información los proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad y tomando como referencia los Planes Operativos Anuales - POAS y el presupuesto asignado 2023 en cada una de sus metas, a fin de identificar aquellas actividades y tareas que puedan tener relación o injerencia en el desarrollo e implementación de acciones o programas de cada uno de los ejes estructurales del PDSV 2023-2032.
- Se recopilamos los costos de aquellas entidades distritales que aportaron datos concretos y que se encuentran implicadas en la ejecución del Plan, considerando la actual gestión presupuestal.
- Para la estimación de costos, se consideraron los horizontes de gestión y ejecución de las acciones.
- En el caso de acciones nuevas, se realizó aproximación a través de estimación de costos.
- La estimación de costos se hizo con base en valores del año 2023.

- Se presentará la estimación de costos en precios constantes considerando el año base de estimación el 2023.

Bajo estas premisas, en la Figura 20 se plasma la estimación de recursos por cada objetivo específico y sus respectivos ejes de acción.

Figura 20. Estructura de componente de seguimiento y evaluación (COP millones)



Fuente: Elaboración SDM, a partir de supuestos y consideraciones mencionadas

Los programas y las acciones que trata el PDSV 2023-2032 se ejecutarán con los recursos de cada una de las entidades responsables de su implementación. El ejercicio de estimación de costos se puede consultar en detalle en el Anexo 7.

3.6.2. Fuentes de financiación

De acuerdo con lo establecido en el **Artículo 7B del Decreto 185 de 2012**, se hace mención que para el cumplimiento del PDSV las entidades del orden distrital que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y aquellas otras instancias públicas o privadas, que deseen vincularse en armonía con su misionalidad a este propósito, apropiarán los recursos

necesarios dentro de sus presupuestos de funcionamiento y de inversión para la ejecución de los programas y acciones planteadas en el PDSV o en aquellos proyectos que se estructuren, en el marco de las actividades desarrolladas por la misma Comisión de manera directa o con el apoyo de las Mesas de Trabajo que de ella se derivan.

Por lo tanto, las entidades responsables de la ejecución de las acciones e indicadores planteados en el PDSV conforme a sus competencias deberán determinar y disponer los recursos necesarios de las fuentes disponibles, que les permita el cumplimiento de las metas asociadas.

Como fuentes convencionales de financiación del PDSV por parte de la SDM se tienen los ingresos por multas, derechos de tránsito y semaforización.

Así mismo, se propenderá por mantener y establecer nuevos lazos de cooperación con organizaciones sin ánimo de lucro, filantropía y donantes, privados, academia, bancas multilaterales, con el fin de obtener apoyo técnico y/o financiar o gestionar de manera conjunta las acciones aquí planteadas.

3.6.3. Otras fuentes de financiación

En línea con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, del cual el PDSV es transversal y subsidiario, adicional a las fuentes actualmente implementadas o en proceso de implementación para la financiación del sector movilidad, desde la SDM se está trabajando en la estructuración de nuevas fuentes alternativas que permitan financiar los proyectos del sector que incluyen los enmarcados en el Plan de Ordenamiento Territorial, la Agencia Regional Metropolitana y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura proyectados hasta el año 2035. Dentro de estas posibles nuevas fuentes se está explorando en:

- Contribución de estacionamiento fuera de vía
- Aprovechamiento económico por PMTs
- Estampilla a favor del sistema de transporte público
- Impuesto a las transacciones de compraventa de taxis
- Cobro por vehículos afiliados empresas transportadoras (taxis)
- Reestructuración Impuesto de Vehículos
- Creación de un fondo o mecanismo innovador de financiación para seguridad vial.

3.7. Coordinación y seguimiento al PDSV

De manera general, la seguridad vial requiere una mirada integral y un enfoque holístico de intervención que implica el esfuerzo de instituciones en distintos sectores. Siendo conscientes de lo anterior, se cuenta con la **Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV**, instancia a través de la cual se articula y coordina a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el PDSV para

Bogotá D.C. y se efectúa el seguimiento a la ejecución del mismo. La CISV fue creada mediante Decreto Distrital 185 de abril 23 de 2012 (modificado y adicionado mediante Decreto Distrital 444 del 2021) y hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital.

Este mecanismo de coordinación y seguimiento, podrá ser modificado o adicionado y será complementado o requerirá articulación con otras instancias de coordinación que se creen y operen con posterioridad a la adopción del presente PDSV 2023-2032.

4. ANEXOS

Anexo 1. Matriz de comparación PDSV- PNSV

Anexo 2. Metodología de armonización y memorias de talleres PDSV 2023-2032

Anexo 3. Socialización y aprobaciones PDSV 2023-2032

Anexo 3 - A Correos de socialización

Anexo 3 - B Acta No. 2 de 2023 - CISV

Anexo 3 - C Mesas de validación y aprobación SDM

Anexo 4. Estimación de la meta estratégica del PDSV 2023-2032

Anexo 5. Fichas técnicas indicadores PDSV 2023-2032

Anexo 6. Plan de acción PDSV 2023-2032

Anexo 7. Costos PDSV 2023-2032

GLOSARIO

Auditorías e inspecciones de seguridad vial: Proceso mediante el cual se identifican y evalúan los riesgos asociados a la seguridad vial en cualquiera de las fases de un proyecto vial urbano (planeación, diseño, construcción y operación) con el objetivo de realizar acciones de mejora que permitan reducir y prevenir los siniestros viales.

Big Data: Conjunto de estrategias que posibilitan recopilar y analizar una gran cantidad de datos, en los cuales se detectan patrones ocultos que hacen visible información relevante para la toma de decisiones.

Biblioteca Técnica de Seguridad Vial: Repositorio virtual de construcción colectiva en la entidad que busca recopilar publicaciones, artículos, bases de datos y documentos relevantes sobre seguridad vial para ser utilizados por los actores interesados.

Calles completas: Estrategia basada en la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezcan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales. (Artículo 154 del Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial).

Campaña de seguridad vial: Conjunto de eventos programados que se diseñan e implementan como parte de una estrategia de comunicación, con el objeto de impactar a un grupo de actores que intervienen sobre la problemática de la siniestralidad vial.

Cultura de movilidad segura: El Ministerio de Transporte plantea la movilidad segura, como aquella que garantiza las interacciones generadas entre el tránsito, transporte y el desplazamiento de las personas en el espacio público previniendo la morbilidad por siniestros viales; a través de la promoción de los modelos de gestión de ciudad, bajo un enfoque de protección al vulnerable e integrando los estilos de vida saludables, la generación de espacios de recreación y deporte, el transporte activo y el disfrute del espacio público.

Embriaguez alcohólica: La embriaguez (en el contexto general) es un cuadro clínico sindrómico multisistémico con predominio de alteraciones del sistema nervioso central, causado por el influjo de sustancias exógenas (entre otras los alcoholes, los tranquilizantes, los psicoestimulantes, las mezclas de estos, etc) que actúan de manera estimulante o depresora sobre el sistema y producen signos y síntomas invariables no manejados a voluntad del paciente, lo que permite definir el grado de embriaguez de la persona sometida a la(s) sustancia(s) administrada(s) o consumida(s). El alcohol y específicamente el etanol, que es el que se encuentra en las bebidas certificadas que se expenden en el mercado, es una

sustancia tóxica, depresora del sistema central, que produce signos y síntomas susceptibles de ser identificados y diagnosticados por un profesional que conozca los parámetros neurológicos que se evalúan. (Velosa, G., Marín, C. & Téllez, N. (2002). “Dictamen de embriaguez alcohólica”. En N. Téllez, *Medicina forense: manual integrado* (págs. 421-4). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia).

Embriaguez no alcohólica: El término “embriaguez” no se refiere específicamente y exclusivamente al estado alterado de las funciones neurológicas superiores que causa el etanol, sino que es un concepto mucho más amplio que cubre tales estados desencadenados por diversidad de sustancias, algunas de ellas lícitas y otras ilegales. (Botero, M. (2002). “Guía para el dictamen de embriaguez no alcohólica: Enfoque médico forense”. En N. Téllez, *Medicina forense: manual integrado* (págs. 425-37). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia).

Estándares vehiculares de seguridad vial: Elementos de seguridad pasiva o activa que tienen los vehículos, para ayudar a prevenir la ocurrencia de siniestros viales o mitigar el impacto del siniestro una vez el mismo ocurra.

Gestión de la velocidad: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT): Es una herramienta descriptiva un informe posterior a los hechos que deben utilizar las autoridades de tránsito que acuda al llamado de un Siniestro Vial (accidente de tránsito), para dejar constancia de las características espacio - temporales y otras variables relevantes asociadas al mismo, como la gravedad (solo daños, con heridos, con muertos), la clase de siniestro (choque, atropello, caída de ocupantes, volcamiento...), el usuario víctima (peatón, conductor, pasajero), los vehículos involucrados, entre otros, con el fin de llevar registro histórico de todos los siniestros viales que ocurren en determinada jurisdicción. y que por lo mismo se hará cargo de manejar la situación a su consideración.

Movilidad activa: Comprende aquellas formas de desplazamiento de personas o bienes, en modos o medios de transporte no motorizados, basados especialmente en la locomoción propia o el esfuerzo humano para su impulso. Las formas más conocidas de movilidad activa son: caminar, usar la bicicleta y patines entre otros.

Primer respondiente: Es la primera persona presente en el lugar del evento o zona del siniestro vial informada y capacitada para hacer una evaluación inicial in situ y con base en ésta solicitar la presencia en el sitio de las entidades competentes para la adecuada atención de la emergencia.

PGV: Programa de Gestión de la Velocidad, es el conjunto de acciones enfocadas en prevenir la conducción a velocidades excesivas o desadaptadas al entorno vial. A lo largo del libro el PGV hace referencia al programa Distrital.

Riesgo: En materia de seguridad vial, el riesgo puede referirse a una situación que implica la exposición al peligro. Puede referirse también a la probabilidad de materialización de una amenaza. El grado de complejidad del riesgo está relacionado con la vulnerabilidad o posible impacto que tiene para las personas la materialización de la amenaza.

RIPS: El Registro Individual de Prestación de Servicios de Salud – RIPS, es el conjunto de datos mínimos que el Sistema General de Seguridad Social en Salud requiere para los procesos de dirección, regulación y control para el servicio. Estos datos identifican las actividades de salud que realizan las IPS o profesionales independientes de salud, siendo una de las fuentes principales de información, demanda y oferta de los servicios en Bogotá.

Seguridad vial: Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los actores viales, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.¹⁸

Sistema de Movilidad: Es definido, dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021) como el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Dentro del Sistema de movilidad se considera: 1) Espacio público para la movilidad; 2) Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional; 3) Red de Transporte Aéreo; y, 4) Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística (Decreto 555 de 2021).

Sistema Seguro: Es un enfoque basado en la premisa que no son aceptables las muertes o lesiones graves en el tránsito, planteando líneas de acción que abordan desde una visión integral la problemática generada por la siniestralidad vial. Los principios de enfoque de Sistema Seguro son: 1) El ser humano comete errores; 2) El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial; 3) La seguridad vial es una responsabilidad compartida; 4) La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva; 5) La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

¹⁸ Artículo 5 de la Ley 1702 de 2013.

SIRAS: Es el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito, para que los prestadores de servicios de salud y los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres registren la atención en salud a una víctima de accidente de tránsito y la información del transporte al primer sitio de atención, respectivamente. Este sistema se enmarca en lo establecido en la Resolución 311 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social y demás normas complementarias.

actores vulnerables: Son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).