

# Plan Nacional de Seguridad Vial

# Colombia 2011-2021



# **Plan Nacional de Seguridad Vial**

**Colombia 2011-2021**





# MINTRANSPORTE

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

**Juan Manuel Santos Calderón**

VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

**Germán Vargas Lleras**

MINISTRA DE TRANSPORTE

**Natalia Abello Vives**

VICEMINISTRO DE TRANSPORTE

**Enrique José Nates Guerra**

VICEMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA

**Iván Martínez Ibarra**

DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA

**Carlos Alberto Sarabia Mancini**

DIRECTORA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

**Ayda Lucy Ospina Arias**

SECRETARIO GENERAL

**Pío Adolfo Bárcena Villarreal**

ASESORA MINISTRA - SEGURIDAD VIAL

**Yazmín Gaitán Rodríguez**

GRUPO DE SEGURIDAD VIAL - EQUIPO DE TRABAJO

**Luz Amparo Méndez Heredia**

**Andrea del Pilar Acero Álvarez**

**Alvaro Galeano Cifuentes**

**Deisy Angélica Guzmán Tovar**

**Hernán Darío Alzate Montes**

**Mauricio Camacho Fonseca**

**Carolina Abaunza Esquivel**

**Elkin Pinilla Cañón**

**Nelly Salcedo Gómez**

**Marisol Gamba Barreto**

**Natalia Cogollo Uyabán**

**Pedro A. Molano Bonilla**

**Melby Tamayo Bonilla**

**Maira Alejandra Ortiz**

COMUNICACIONES

**María Alexandra Uscátegui**

**Clara Teresa Jurado**

**Lily Montes Rodríguez**

PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL

BID - BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Crédito BID 3078 / OC-CO

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN E IMPRESIÓN

**Diseñum Tremens**

Cristina Rueda

Javier Barrera

FOTOGRAFÍA

**Marcela Rodríguez**

**Luz Amparo Méndez Heredia**

**Reynel Ruiz - Ministerio de Transporte**

**Mauricio Camacho Fonseca**

**Mónica Cubillos Velandia**

**Javier Barrera Rivera**

**Willian Gutiérrez - INVIAS**

Copyright © Ministerio de Transporte. 2015

El presente documento se basa en el contenido del Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado por medio de la Resolución 2273 de 2014 por el Ministerio de Transporte. En los eventos en que puedan presentarse dudas se preferirá el contenido del texto oficialmente adoptado. En todo caso podrá consultarse al correo [gruposseguridadvial@mintransporte.gov.co](mailto:gruposseguridadvial@mintransporte.gov.co)

El ajuste técnico del Plan Nacional de Seguridad Vial fue producto del contrato de consultoría individual 143 de 2014 realizado entre el Ministerio de Transporte y Luz Amparo Méndez Heredia en el marco del crédito BID 3078/OC-CO

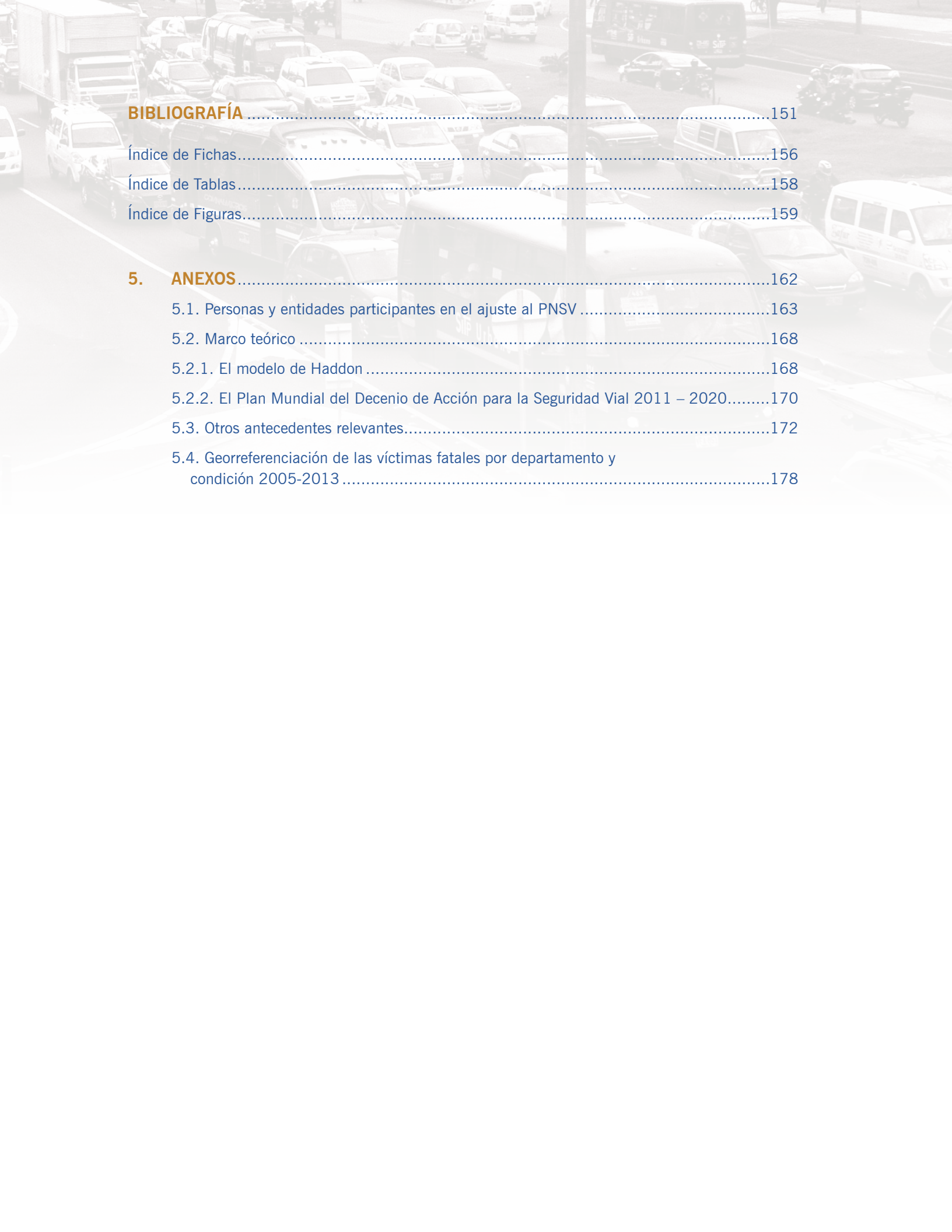


# CONTENIDO

<b>PRESENTACIÓN</b>	6
<b>1. METODOLOGÍA DEL AJUSTE</b>	9
<b>2. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA</b>	16
2.1 Variables sociodemográficas de los accidentes de tránsito	22
2.2 El accidente de tránsito según la condición de la víctima	25
2.3 Distribución geográfica	34
2.4 Situación de Colombia frente a otros países	37
2.5 Situación del factor humano en Colombia frente a la seguridad vial	39
2.6 Situación de la institucionalidad en Colombia frente a la seguridad vial	44
<b>3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS</b>	46
<b>4. EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021</b>	52
4.1. Valores del PNSV	53
4.2. Principios del PNSV	53
4.3. Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011-2021	54



4.4. Pilares estratégicos, programas y acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011 - 2021 .....	57
4.4.1. PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	59
4.4.1.1. Programa: Fortalecimiento institucional sector transporte.....	60
4.4.1.2. Programa: Fortalecimiento institucional otros sectores .....	62
4.4.1.3. Programa: Formulación y reformas de políticas para la seguridad vial. ....	66
4.4.1.4. Programa: Socialización y participación del PNSV .....	69
4.4.2. PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO HUMANO .....	70
4.4.2.1. Programa: Formación y educación en seguridad vial .....	72
4.4.2.2. Programa: Medidas y acciones de control efectivas.....	78
4.4.2.3. Programa: Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial.....	79
4.4.2.4. Programa: La licencia de conducción como privilegio.....	81
4.4.2.5. Programa: Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial .....	84
4.4.3. PILAR ESTRATÉGICO DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS. ....	87
4.4.3.1. Programa: Atención prehospitalaria. ....	87
4.4.3.2. Programa: Atención hospitalaria.....	91
4.4.3.3. Programa: Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad. ....	92
4.4.3.4. Programa: Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.....	97
4.4.4. PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA .....	98
4.4.4.1. Programa: Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura .....	100
4.4.4.2. Programa: Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial. ....	102
4.4.4.3. Programa: Sistema de gestión vial.....	103
4.4.4.4. Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial .....	105
4.4.5. PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS.....	110
4.4.5.1. Programa: Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.....	112
4.4.5.2. Programa: Transporte más seguro.....	119
4.5. Indicadores del Plan .....	123



<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	151
Índice de Fichas	156
Índice de Tablas	158
Índice de Figuras	159
<b>5. ANEXOS</b>	162
5.1. Personas y entidades participantes en el ajuste al PNSV	163
5.2. Marco teórico	168
5.2.1. El modelo de Haddon	168
5.2.2. El Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020	170
5.3. Otros antecedentes relevantes	172
5.4. Georreferenciación de las víctimas fatales por departamento y condición 2005-2013	178





## PRESENTACIÓN

**E**l impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias hacen necesario abordar esta problemática con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, ya que involucran la salud pública, la seguridad de los ciudadanos y la movilidad del país.

Esta preocupación generalizada nos invita a definir e implementar lineamientos de políticas públicas que impulsen y faciliten la coordinación institucional e intersectorial de acciones en seguridad vial, para la consecución de objetivos comunes que prevengan, reduzcan y/o mitiguen el impacto de los accidentes asociados al tránsito.

En respuesta, el Gobierno de Colombia definió como una prioridad y como una política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el presente Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021.

En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Este documento muestra el proceso de ajuste del que fue objeto el PNSV, tras involucrar a la sociedad civil, al sector público y privado en su realización.

Dicho proceso de ajuste consistió en un trabajo consensuado de la ciudadanía, así como de los principales agentes y actores de la Seguridad Vial en las regiones y el sector central del país, el cual permitió delinear una política contextualizada que da respuesta a las mayores problemáticas generadas por accidentes asociados al tránsito.



Entre los principales retos que involucra el Plan está la promoción y el apoyo a los procesos de fortalecimiento y la creación de una nueva institucionalidad, que definan las responsabilidades y competencias de los distintos actores involucrados en el tema de la seguridad vial a nivel público, con la participación y apoyo del sector privado y la academia.

Es necesario también propiciar la generación de acciones intersectoriales (educación, salud, cultura, ambiente, justicia, entre otros) e interinstitucionales para optimizar el recurso humano, financiero y técnico en distintas escalas (nacional, departamental y municipal).

No obstante, más allá de los desafíos que plantea la ejecución del Plan y la búsqueda de resultados contundentes, el Gobierno Nacional ratifica y mantiene su compromiso con la seguridad vial y da un paso adelante para mejorar las condiciones de movilidad de los colombianos.

Por último, se pretende que por medio del PNSV se abra el camino hacia un nuevo concepto de movilidad segura en el país, que conlleve a un cambio de actitud colectiva que sea corresponsable y denote respeto por la vida propia y la de los demás.

**NATALIA ABELLO VIVES**  
Ministra de Transporte



# 1.

## METODOLOGÍA DEL AJUSTE

Ruiz, Guaduas-Cundinamarca, 2013.



**D**e acuerdo con el mandato establecido en el Artículo 4, Parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002, le compete al Ministerio de Transporte, como órgano rector del tránsito y transporte a nivel nacional elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial, así como liderar el proceso de realización de las acciones en él contenidas. Asume el Ministerio dicha responsabilidad hasta tanto entre en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada como la autoridad máxima para la aplicación de políticas en el tema, en cumplimiento de la Ley 1702 de 2013.

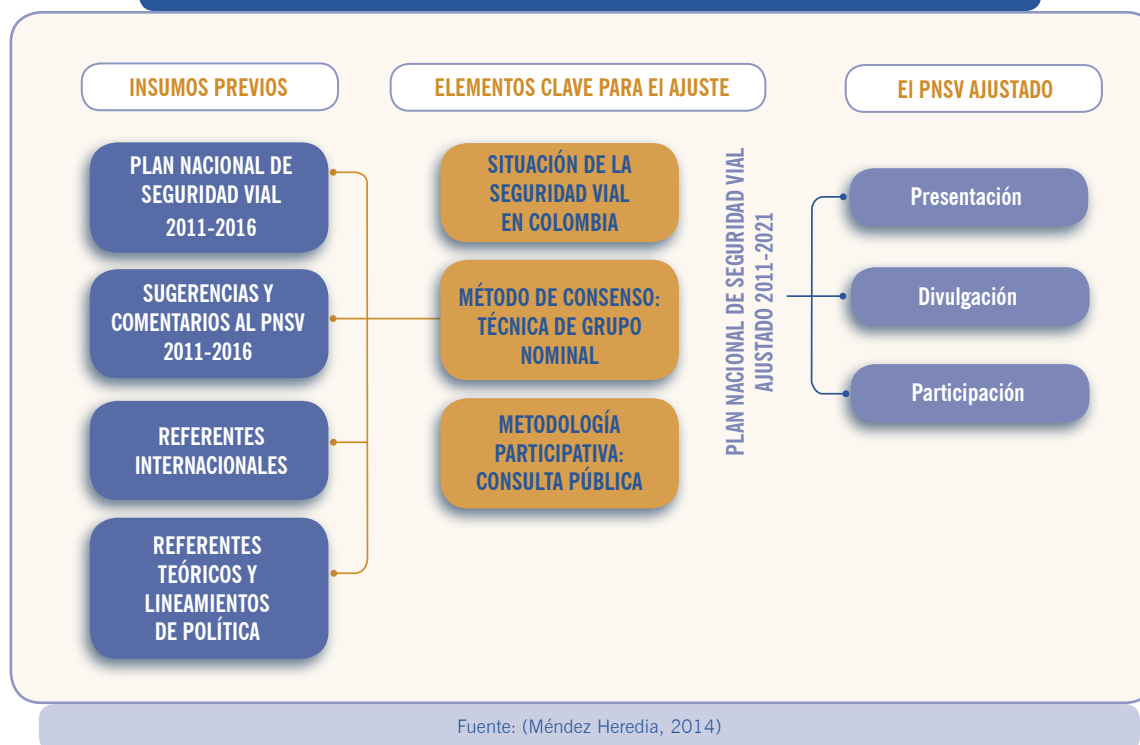
Es necesario indicar al respecto, que este Plan Nacional responde a un proceso de ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, dadas las debilidades encontradas y comentadas por diversos actores y agentes públicos y privados en la vigencia 2012, durante su fase de ejecución.

Entre las observaciones se señala la necesidad de ampliar el período de referencia dado que se había propuesto a muy corto plazo –hasta el 2016– y varias de las acciones a realizar tienen una vigencia mayor. En consideración a lo anterior, el ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial se acoge al período estipulado en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, que incluye la seguridad vial dentro de su agenda y la prioriza como un problema de salud pública que debe ser abordado de forma holística en coherencia con los objetivos e intereses que ha trazado el Plan Nacional de Seguridad Vial. De esta forma, el PNSV 2011-2021 se presenta como un plan a mediano plazo, que compromete más de un periodo de gobierno, y que permite hacer propuestas estratégicas de mayor alcance, para el cumplimiento de sus objetivos.

A continuación, se describe la metodología empleada para el proceso de ajuste y sus fases (ver Figura 1).



**Figura 1. Fases y elementos del proceso de ajuste del PNSV 2011-2021**



## **FASE INICIAL**

Una vez expedido el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016-PNSV, a través de la Resolución 1282 del 2012, el Ministerio de Transporte recibió diversas sugerencias y comentarios sobre algunas debilidades encontradas en el documento final del Plan, que según académicos y autoridades dificultaban su gestión. Entre las observaciones más frecuentes expresadas por los responsables de las medidas allí consignadas, figuraban la poca participación y la falta de construcción consensuada de este documento. Por tal razón, en el primer semestre del 2013, el Ministerio realizó diversas mesas de acercamiento con los actores/agentes implicados en el desarrollo del proceso, con el fin de conocer sus sugerencias y recomendaciones sobre el particular. En ese sentido, se hizo evidente la necesidad de iniciar un procedimiento que permita la interacción, el conocimiento y la experticia de dichos actores/agentes, para fortalecer el PNSV. Los insumos utilizados para dar inicio al proceso de ajuste fueron el documento del PNSV 2011-2016, así como una matriz multicriterio elaborada partir de las sugerencias y comentarios realizados por distintos actores. Adicionalmente, se revisaron los referentes internacionales y los lineamientos de política internacional sobre seguridad vial, los cuales fueron utilizados durante el ejercicio de ajuste, en sus distintas fases.

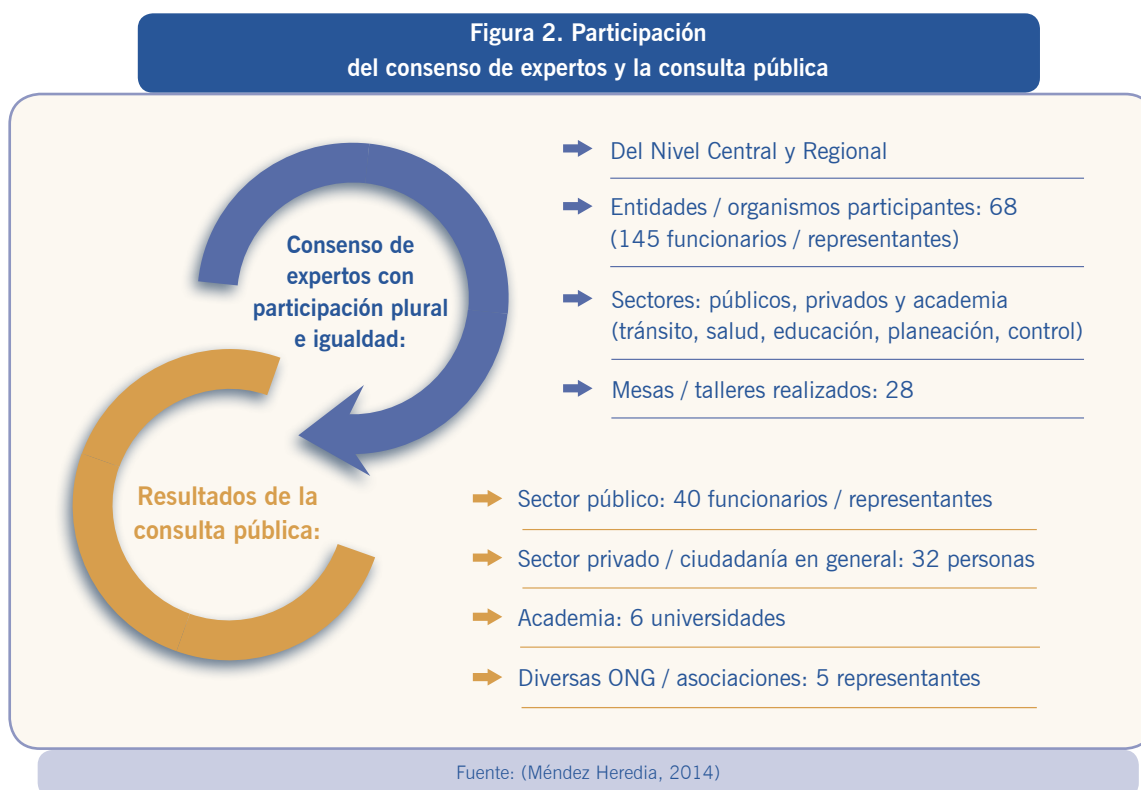
## **FASE CLAVE PARA EL AJUSTE: SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA**

El análisis de la situación de la Seguridad Vial en Colombia tomó en cuenta los cinco pilares estructurales del PNSV, lo que permitió identificar acciones prioritarias, así como reconocer y caracterizar a los actores de la vía.

## MÉTODO DE CONSENSO DE EXPERTOS

En el segundo semestre del 2013, el Ministerio de Transporte inició la fase de formulación con un enfoque claro para construir y revisar de forma colectiva el plan. De este modo, se invitó inicialmente a instituciones públicas, privadas y académicas con el objetivo de iniciar un proceso formal de ajuste a la política de seguridad vial en Colombia, liderada por el Ministerio de Transporte.

La metodología empleada bajo el consenso de expertos acordó abordar el trabajo por pilares estratégicos (vehículos, víctimas, comportamiento, infraestructura) en el que los participantes se fueron incorporando a las distintas mesas de trabajo de acuerdo con sus saberes, funciones y experticias (ver Figura 2). El proceso se llevó a cabo bajo la técnica de grupo nominal, desarrollada por Delbecq y Van de Ven en 1971 (Universidad Nacional de Colombia, 2012), la cual consistió en realizar un consenso sobre las principales acciones a incluir en el ajuste al PNSV a través de encuentros sucesivos con los expertos.



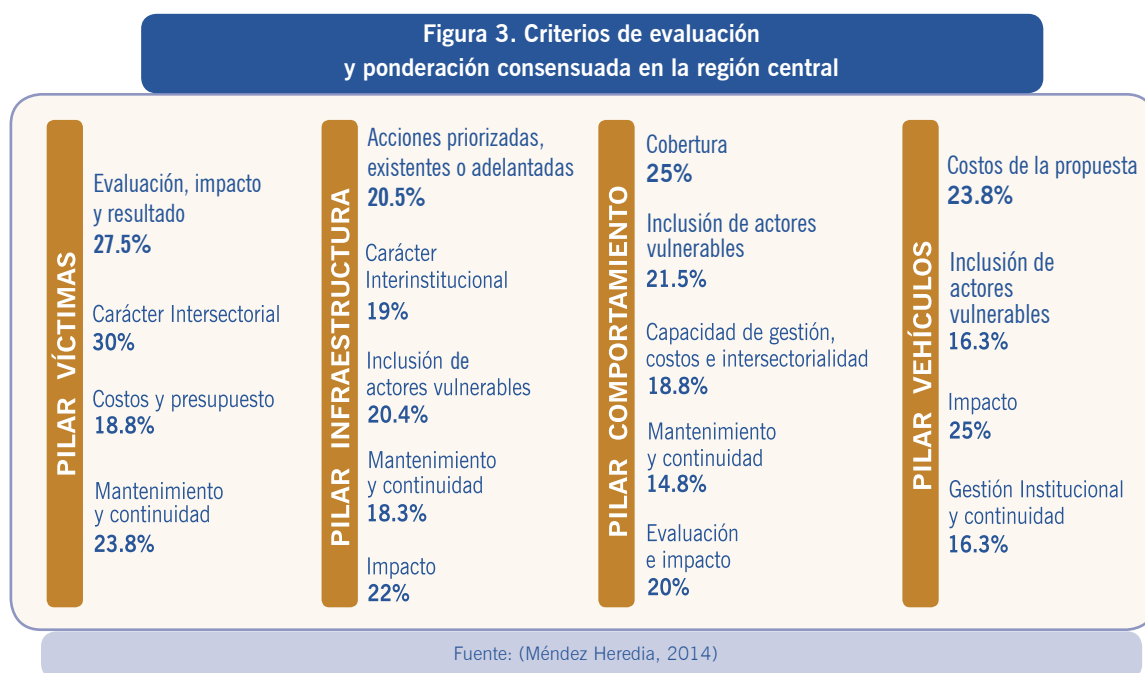
Las etapas que se desarrollaron, en coherencia con la metodología de grupo nominal (Guerrero, 2003), fueron:

1. Generación de ideas y propuestas: en esta etapa se solicitó a los expertos convocados, representantes de las instituciones públicas, privadas y a la academia, proponer las acciones que debería contener el PNSV. De igual modo, se instó para hacer aportes o sugerencias sobre los objetivos generales y específicos planteados en el PNSV 2011-2016.
2. Registro de las ideas / propuestas individuales / institucionales en la plataforma: el Ministerio de Transporte puso a disposición una plataforma virtual que sirvió como herramienta para el intercambio



de información. En ella se consignaban las propuestas, las cuales podían ser revisadas y ajustadas por los participantes de las distintas mesas. Esta herramienta fué también un medio de comunicación que fomentó el interés y una mayor participación y colaboración entre los distintos actores.

3. Discusión / análisis grupal sobre las propuestas individuales / institucionales: Las propuestas individuales se consolidaron por pilar y se presentaron en cada una de las mesas de trabajo, donde se analizaron de forma conjunta. El ejercicio se configuró en un primer filtro para privilegiar lo relevante.
4. Votación grupal–discusión–priorización final: Dentro de esta fase, se utilizó una metodología de prioridad de acciones, donde se identificaron los criterios para evaluar los niveles de importancia, así como su ponderación de forma consensuada (ver Figura 3). Luego, se inició el proceso de prioridad de acciones, de forma individual/institucional y se consolidaron los resultados. Esta priorización grupal fue objeto de discusión entre los participantes, quienes, en algunos casos, hicieron modificaciones, debido a variables no consideradas previamente. Además se acogieron las sugerencias de los expertos frente a la indicación de responsabilidades y las fases de ejecución de las acciones definidas:



5. Resultado estadístico (juicio grupal). A nivel regional se realizaron distintos talleres con los actores y agentes conocedores del tema con el fin de conceptuar y priorizar las acciones propuestas desde el nivel central, lo cual permitió retroalimentar el proceso y obtener nuevas miradas y realidades. Dado que la priorización se llevó a cabo en el área central y en las regiones (20 en Bogotá y 8 en las otras) con distintos grados de profundización y análisis, el Ministerio les dio un peso diferencial, con el fin de determinar estadísticamente el consenso o juicio grupal de todos los expertos participantes.

En este período se ajusta el “Documento Técnico del Plan” (ver Figura 4) incluyendo el sistema de indicadores y los mecanismos de seguimiento y evaluación, para dar paso a la fase de validación realizada tanto con los responsables institucionales externos, como al interior del Ministerio de Transporte.

**Figura 4. Principales elementos  
ajustados en el PNSV 2011-2021**



## **CONSULTA PÚBLICA**

En la última fase, el documento técnico permaneció publicado en la página web del Ministerio por más de 30 días con el fin de darlo a conocer y recibir observaciones de la ciudadanía en general. Posteriormente al período de consulta se analizaron, de manera ordenada y clasificada, las propuestas planteadas por los ciudadanos. Estas se incorporaron de acuerdo con el aporte y la pertinencia de los planteamientos. De esta forma, la formulación consensuada realizada en los talleres y las mesas de trabajo con actores y agentes expertos en el tema, se robusteció con los resultados de la consulta ciudadana, la cual recogía las necesidades y las principales problemáticas percibidas por la comunidad.

Adicionalmente, la consulta le otorgó legitimidad al proceso de ajuste del PNSV y lo validó, como la expresión concreta de la política, de generar programas y acciones coherentes y contextualizadas con el fin de crear condiciones que garanticen el bienestar integral de la ciudadanía al moverse. En la Figura 2, se evidencia el número de comentarios allegados en el proceso de la consulta, los cuales se clasificaron por el tipo de sector en que se desempeña el usuario.

Por último, y luego de la inclusión de los aportes pertinentes, el PNSV 2011–2021 fue objeto de una revisión final para su aprobación por parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

### **FASE DE PRESENTACIÓN, DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

La estrategia de divulgación comenzará después del lanzamiento oficial del PNSV y debe ejecutarse durante el 2014 y 2015. Debido a que el ajuste del PNSV 2011-2021 se convierte en un referente para los demás niveles, en cuanto a su formulación consensuada, las entidades territoriales (Departamentos, Distritos, Municipios), de acuerdo con sus competencias, deben liderar sus propios procesos de formulación participativa, así como enmarcarlos dentro de los lineamientos trazados por el Plan Nacional.

### **FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021**

La ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, con sus programas y acciones asociados, se efectuará con los recursos de cada una de las entidades responsables de su implementación. Adicionalmente, el Ministerio de Transporte, y posteriormente la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con las referidas entidades, desarrollarán las siguientes acciones:

- a) Apropiar presupuestalmente, en cada vigencia, los recursos requeridos para la ejecución de los programas y las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, encaminados a la prevención, mitigación, atención y tratamiento de la accidentalidad vial.
- b) Identificar nuevas fuentes de financiación para la aplicación de las acciones y los programas del Plan Nacional de Seguridad Vial, a través de organismos nacionales e internacionales de diferente naturaleza que financien o subsidien proyectos en seguridad vial.
- c) Optimizar la gestión de los organismos de tránsito de manera ágil, eficaz, eficiente y oportuna, para obtener mayor recaudo por infracciones de tránsito en su cobro persuasivo y coactivo, con el fin de implementar las acciones, contenidas en el plan, al nivel territorial correspondiente.
- d) Incluir en la reglamentación de diversos niveles, criterios de priorización en seguridad vial que identifiquen las inversiones de infraestructura vial y de transporte, que tienen el mayor impacto en la prevención y/o mitigación de la accidentalidad.







# 2.

## SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.



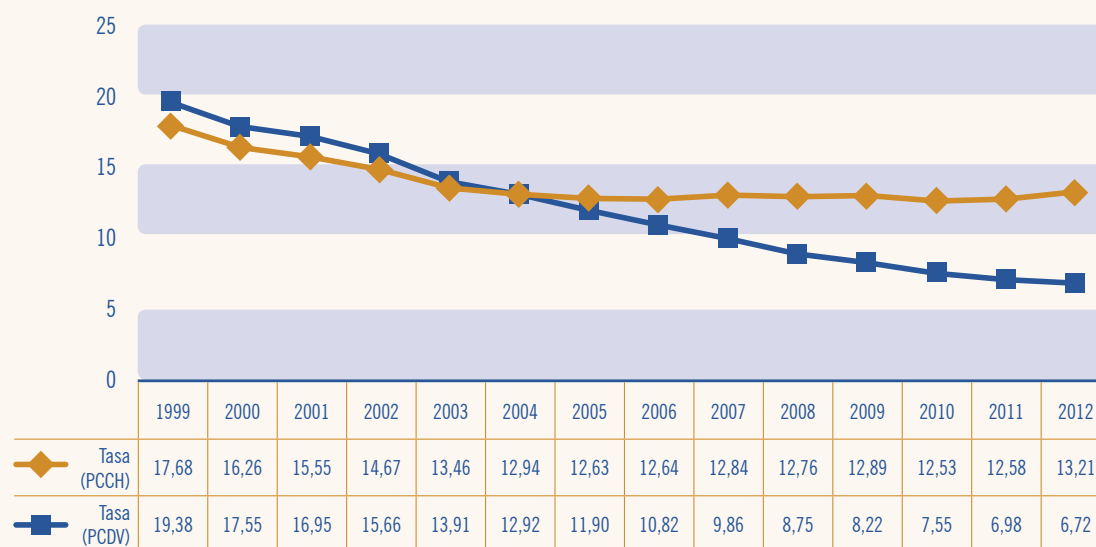
La Organización Mundial de la Salud (OMS), a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (2013), ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y que diariamente se alcanzan, en promedio, 3.000 decesos. Además, entre 20 y 50 millones más sufren traumatismos por esta misma causa.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dadas sus altas cifras de accidentalidad y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de las personas fallecidas y lesionadas en una década, entre el período 2002-2012, en el cual se obtiene una cifra representativa de casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito en Colombia se han convertido en la segunda causa de muerte violenta en el país (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2010), y la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos menores de 30 años (Contraloría General, 2012).

Al revisar de manera más detallada el comportamiento de los fallecimientos por accidentes viales en Colombia, se identifica que la tasa de mortalidad disminuyó entre el período de 1999 al 2004, de 17,6 a 12,94 muertes por cada 100.000 habitantes (ver Figura 5). Es importante mencionar que en estos años la reducción se dio, entre otras cosas, debido a la mejora en los mecanismos de control policial, así como a la socialización, a través de campañas, del uso de elementos de seguridad pasiva en conductores y ocupantes (casco en motociclistas y cinturones de seguridad en vehículos privados) y a la generación de programas sobre los riesgos de la conducción en estado de embriaguez. Aunque es evidente que el número absoluto de víctimas fatales presentó una reducción, especialmente en el período entre 1999 y 2004, también vale la pena tener en cuenta que algunos autores atribuyen dicho fenómeno a la alta tasa de crecimiento poblacional en Colombia durante ese período de tiempo (Planzer, 2005).



**Figura 5. Tasa de mortalidad por cien mil habitantes (PCCH) y por 10 mil vehículos (PCDV), originada por accidentes de tránsito 1999 – 2012 Colombia**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2013)<sup>1</sup> y (2001), (DANE, 2011) y (Ministerio de Transporte, 2013)

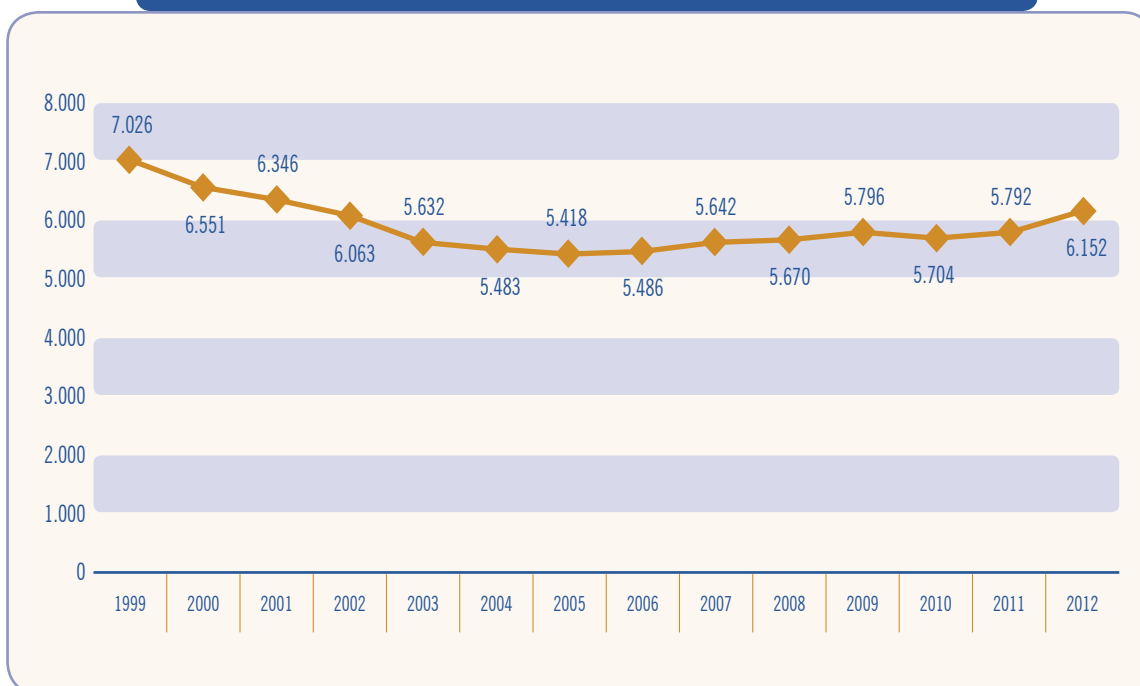
A partir del año 2005 y hasta hoy, el país presenta una cifra cercana a 13 muertos por cada 100.000 habitantes causados por accidentes de tránsito, sin variaciones importantes en la tasa, a excepción del año 2012 que se incrementa en 0,63 puntos porcentuales con respecto al año 2011.

Por su parte, como se observa en la misma figura, la tasa de muertes en accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos (PCDV) muestra una tendencia constante al descenso desde 1999 hasta el año 2012, pasando de 19,38 a una tasa 6,72 fallecimientos por cada 10 mil vehículos. Al respecto, se hace evidente la diferencia existente entre las dos tasas, dado que la población presenta un crecimiento menor frente al aumento del parque automotor. También, permite reconocer que la tasa por cada 10 mil vehículos no muestra una lectura real del fenómeno, ya que evidencia cifras muy positivas asociadas al crecimiento automotor.

En el periodo entre 1999-2012, las cifras en números absolutos muestran un descenso continuo desde 1999 hasta el año 2005. A partir del año 2005, se presentó un incremento paulatino con una cifra pico en el año 2012, a excepción de una leve disminución en el año 2010 (ver Figura 6).

<sup>1</sup> La información tomada del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INML) incluye los accidentes reportados en toda la clase de vehículos que utilizan históricamente en la base de datos del Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres (SIRDEC).

**Figura 6. Evolución de muertes en accidentes de tránsito, Colombia 1999-2012**



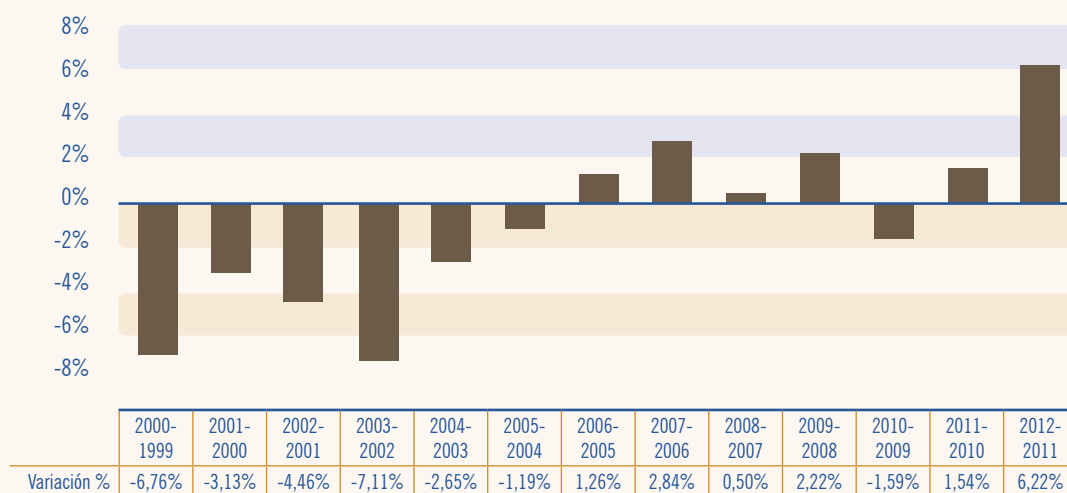
Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2013) y (2012)

Esto también se evidencia en la Figura 7, que ilustra las variaciones porcentuales anuales de las muertes en accidentes de tránsito en Colombia y que muestra que entre los años 2009 y 2010 se registra una variación negativa equivalente al 1,59%. Es importante indicar que Colombia, desde el año 2002, no superaba los 6.000 fallecidos en accidentes de tránsito, como lo muestra el año 2012 en la Figura 6.

Los anteriores datos indican que las acciones aplicadas por el Gobierno Nacional, las entidades territoriales y demás organismos a nivel nacional, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de este fenómeno. De hecho, las cifras del Instituto de Medicina Legal dan cuenta de un promedio diario de 15 víctimas fatales en accidentes de tránsito. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja formulación y ejecución de la política de seguridad vial nacional y municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un exiguo monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional.

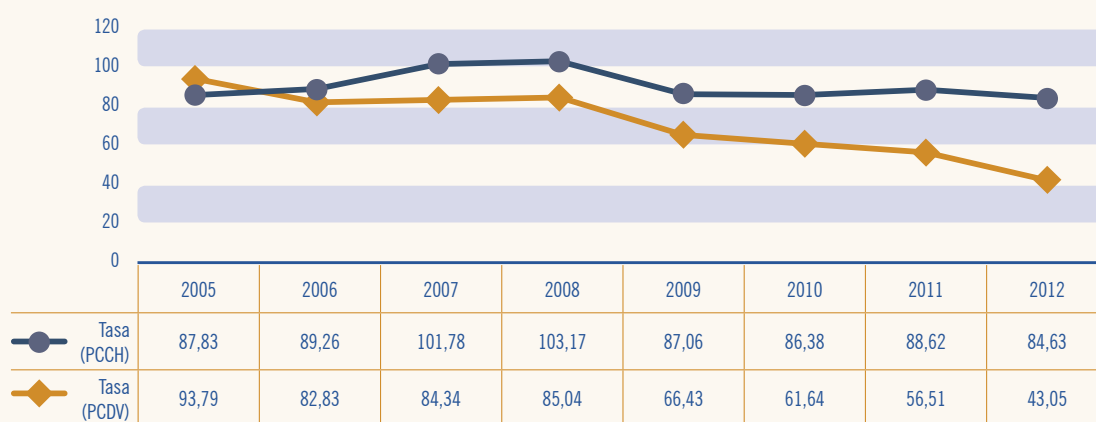
Precisamente, el reto del PNSV radica en dar un giro a la tendencia actual de los accidentes de tránsito que presenta Colombia, de forma integral, con el fin de generar resultados positivos evidenciables en la vigencia 2021.

**Figura 7. Variación porcentual anual de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia, 2005-2012<sup>2</sup>**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Fondo de Prevención Vial, 2013 y 2012)

**Figura 8. Tasa de morbilidad por cien mil habitantes (PCCH) y por 10 mil vehículos (PCDV), originada por accidentes de tránsito 2005 – 2012 Colombia**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC (enero 2014).

<sup>2</sup> La información del año 2013 tiene carácter preliminar, sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: Enero 16 de 2014.





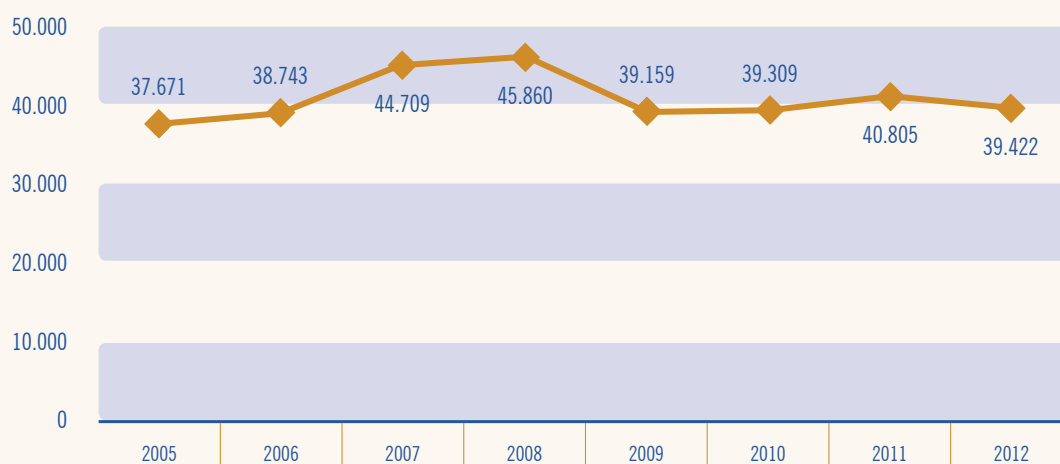
Camacho Fonseca,  
Mogotes-Santander,  
2014.

Por este motivo, a continuación se explica de forma más detallada, la estadística y el análisis asociado a los accidentes de tránsito en el país, desde el año 2005 hasta la fecha, ya que a partir de este año se muestra un incremento en la mortalidad por este fenómeno. Los resultados aquí obtenidos, fueron elementos clave para la formulación del presente ajuste del PNSV 2011-2021.

Frente al tema de lesionados (ver Figura 8), Colombia presenta desde el año 2005 una tasa promedio de 92 heridos por cada 100 mil habitantes, con un incremento relevante en el período 2007-2008 y una tendencia moderada a la baja desde el año 2009. En cuanto a la tasa por cada 10 mil vehículos se observa una fuerte tendencia a la baja desde el año 2009, dado el alto crecimiento del parque automotor.

En el periodo entre 2005-2012, las cifras con números absolutos muestran un comportamiento similar a la tasa por 100 mil habitantes, con un pico en los años 2007 y 2008 y un número estable desde 2009 (ver Figura 9).

**Figura 9. Evolución de heridos en accidentes de tránsito,  
Colombia 2005-2012.**

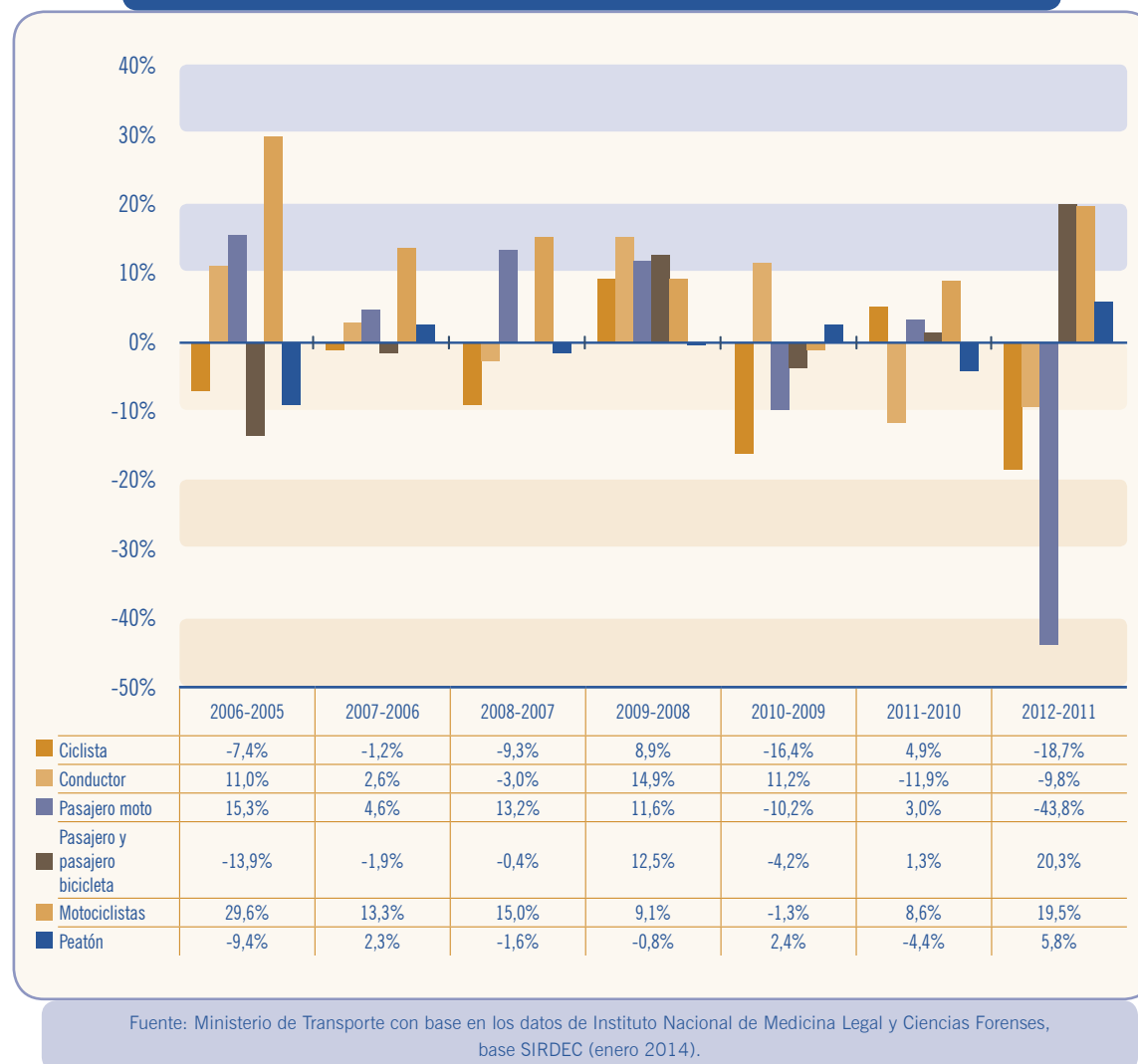


Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC (enero 2014).

## 2.1 VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Al revisar las variaciones porcentuales (Ver Figura 10) se evidencia una tendencia muy desigual en el período estudiado. En cuanto a los actores viales, el motociclista presenta durante este tiempo un incremento total del 94%, mientras que el peatón tiene una tendencia a la disminución del 6% durante los años examinados.

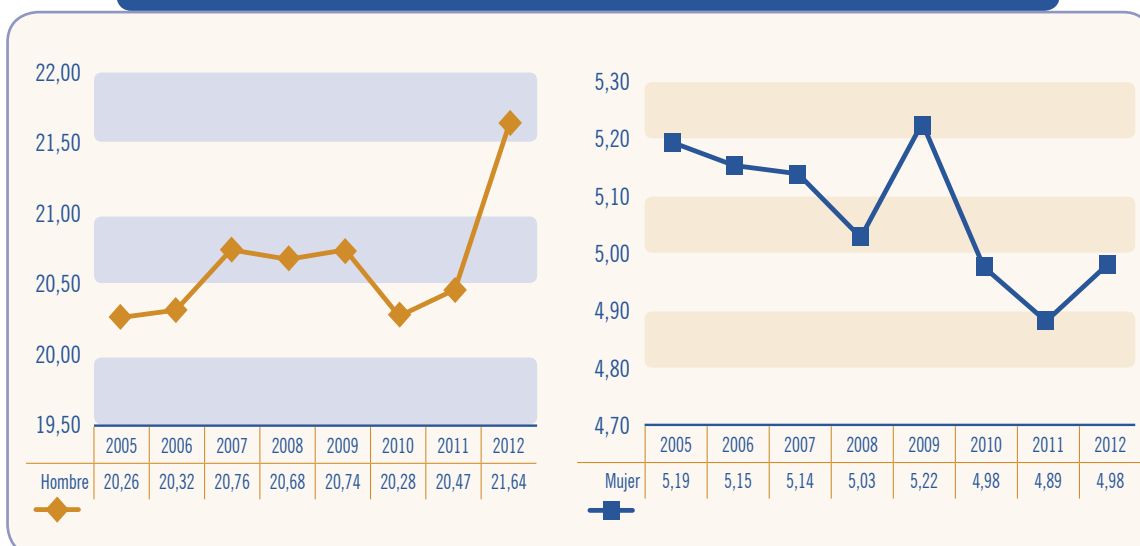
**Figura 10. Variación porcentual anual de las muertes en accidentes de tránsito por condición. Colombia, 2005-2012**



La tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes a nivel de género indica que, en promedio, en los seis años analizados, este fenómeno ha cobrado la vida de 20 hombres por cada 100.000, en tanto que la tasa para las mujeres es de 5 mujeres por cada 100.000 (ver Figura 11), es decir que por cada mujer que muere en accidentes de tránsito, fallecen 4 hombres.

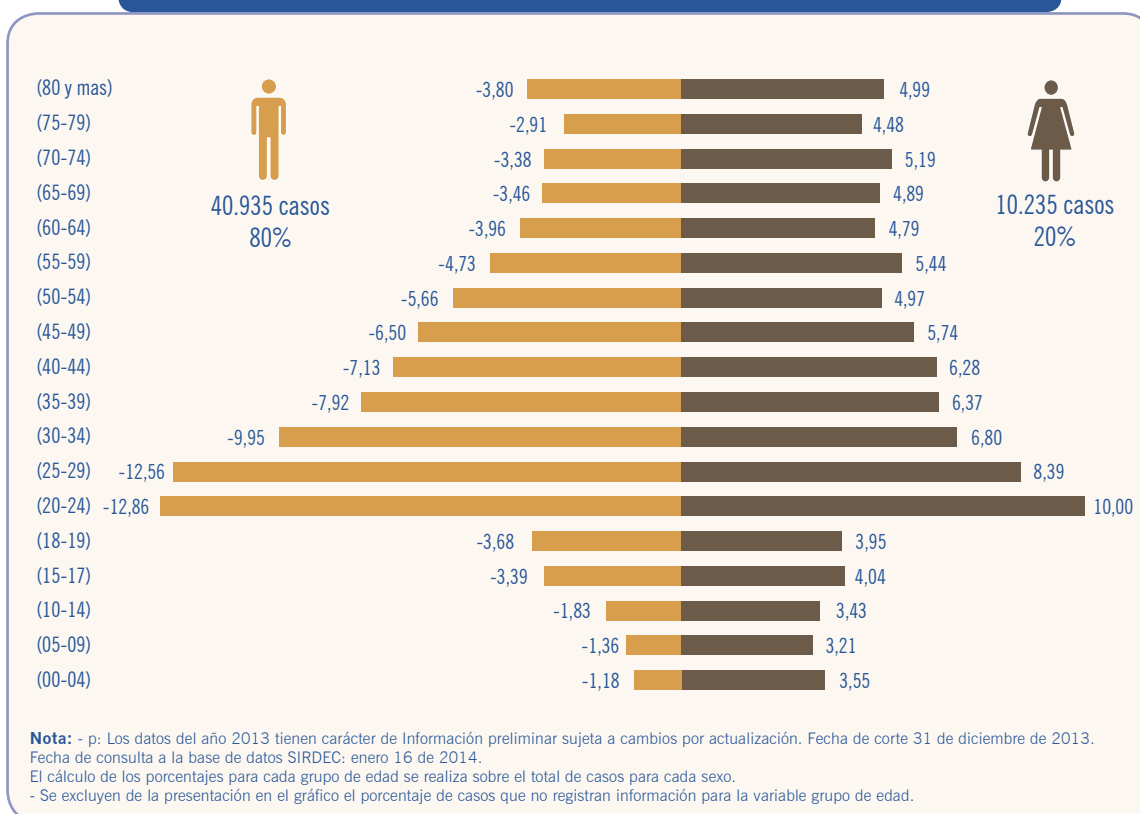
El año 2012 registra la tasa más alta para hombres, en tanto que para las mujeres la tasa más alta se registró en el año 2009.

**Figura 11. Tasa específica por género de muertes en accidentes de tránsito. Colombia, 2005-2012**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

**Figura 12. Distribución porcentual de las muertes en accidente de tránsito por grupo de edad y género. Colombia, 2005-2013p (acumulado).**



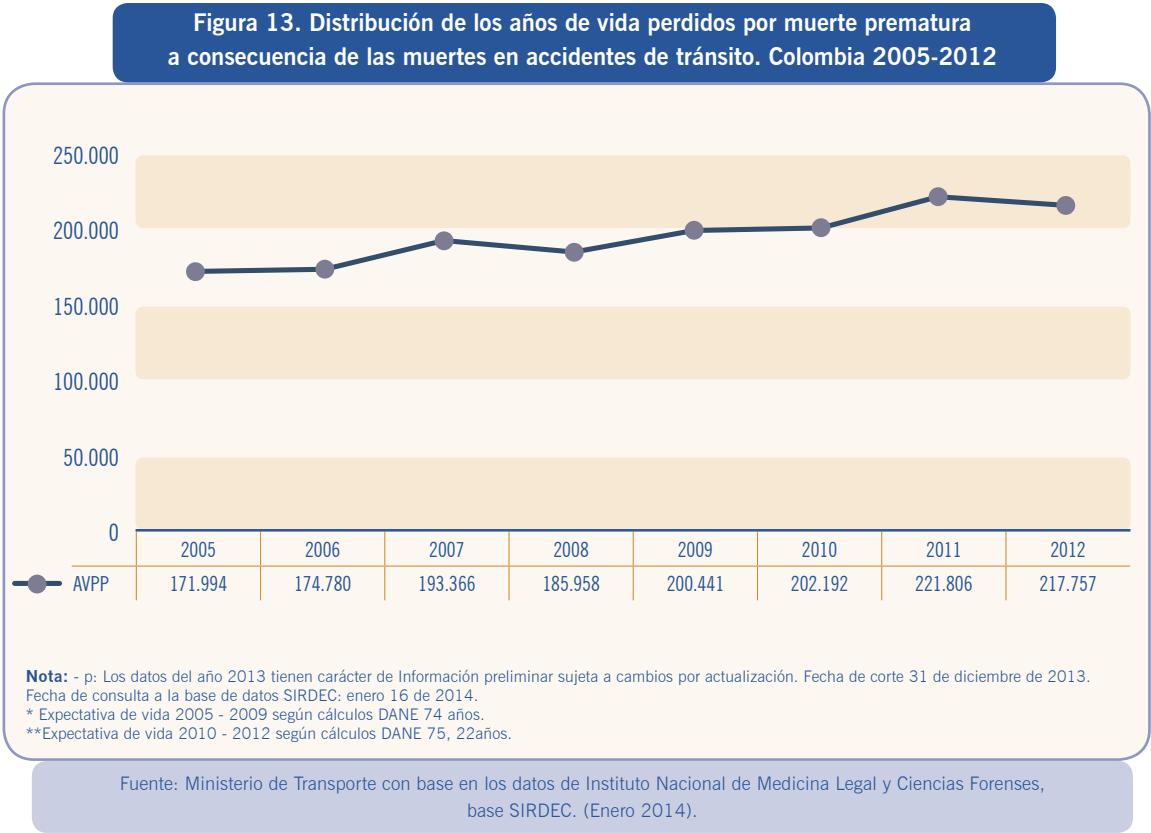
Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).



La distribución porcentual de las muertes en accidente de tránsito por grupo de edad y género, para el periodo 2005-2013, se ilustra en la Figura 12, donde se constata una concentración histórica de este tipo de lesiones fatales, en la población entre los 20 y los 39 años de edad. Esto equivale, durante los 9 años que conforman el periodo analizado, al 40,94% de los casos registrados en el país.

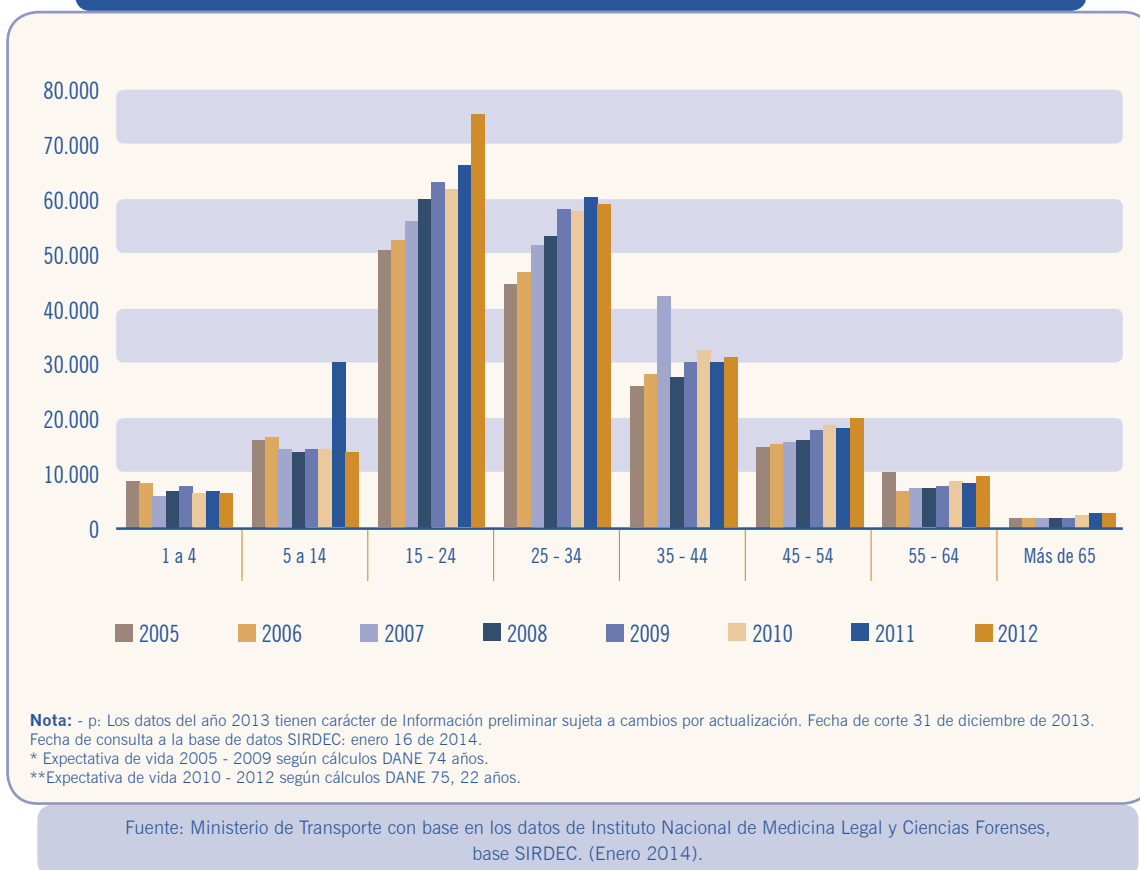
No obstante, el mayor porcentaje de víctimas fatales para este fenómeno se presenta entre los 20 y los 24 años con el 12,29%, seguido del grupo etario entre los 25 y los 29 años con el 11,73%, siendo los de mayor peso porcentual en el mercado laboral colombiano.

Uno de los indicadores más relevantes que ilustra la pérdida que sufre la sociedad colombiana como consecuencia de la muerte de infantes o personas jóvenes es el indicador de años de vida perdidos por muerte prematura a causa de accidentes de tránsito (AVPP). En el caso colombiano, como se muestra en la Figura 13, entre el período 2005-2012 se presenta una tendencia al alza de los años de vida perdidos por accidentes viales desde el año 2005, lo cual indicaría que un número creciente de personas jóvenes está cada vez más involucrado en este tipo de accidentes. En ese período aproximadamente se perdieron 1 millón 800 mil años.



Llama la atención que el grupo de edad entre los 15 a 24 años es el que más años perdidos acumula, en coherencia con la alta participación del grupo entre 20 a 24 años de la Figura 14 y en segundo lugar se encuentra el grupo entre 25 a 34 años. Lo anterior, representa un alto impacto económico y social, dado el alto potencial de esta población para trabajar.

**Figura 14. Distribución de los años de vida perdidos por muerte prematura a consecuencia de las muertes en accidentes de tránsito en rangos etarios. Colombia 2005-2012**



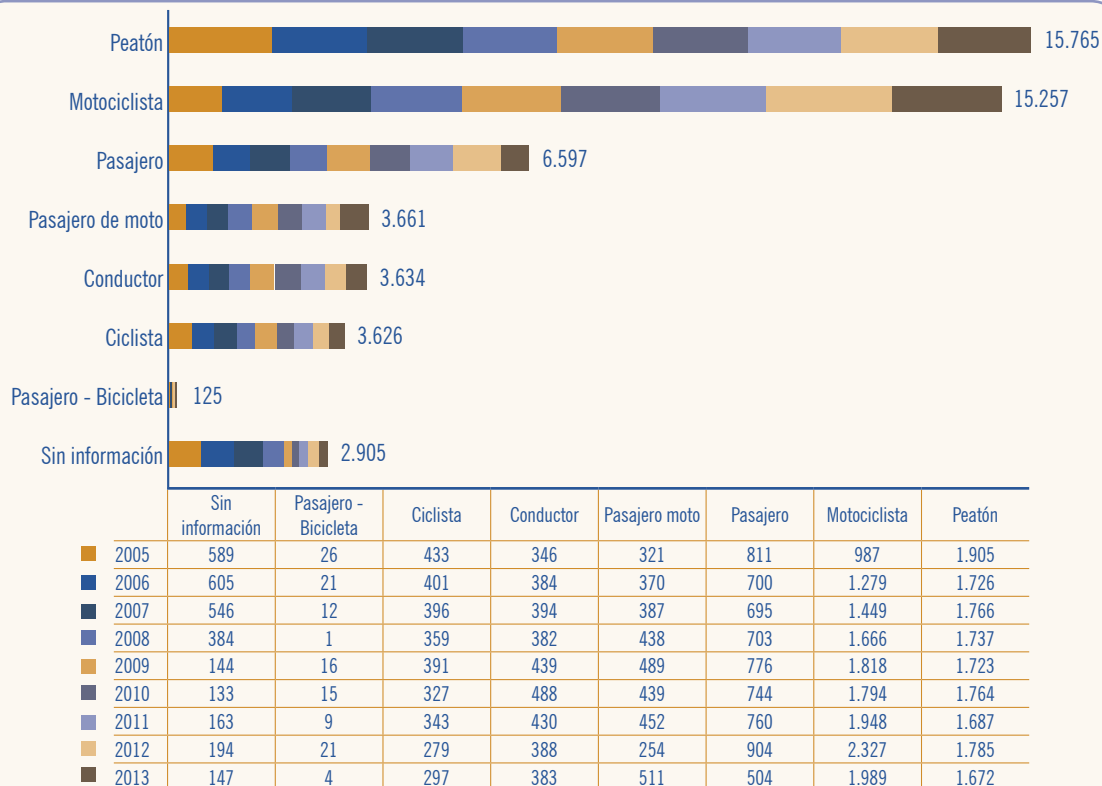
## 2.2 EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO SEGÚN LA CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA

Colombia ha presentado en los últimos años, un incremento en la tasa de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito en que se encuentran involucrados los usuarios motociclistas y el usuario peatón, con un peso de 61% del total de fallecimientos por accidentes asociados al tránsito como actores de la vía entre 2005 al 2013.

En particular, los peatones muestran una leve disminución en las cifras de mortalidad asociadas con accidentes de tránsito en el período 2005-2013. Sin embargo, se registran 15.765 muertes, siendo el 31% del total. De la misma manera, las muertes en accidentes de tránsito, en el periodo analizado también cobraron la vida de 15.257 motociclistas, lo cual representa el 30% del total de fallecimientos.

En ese aspecto, el usuario motociclista presenta un incremento en muertes asociadas con el tránsito, desde el año 2005, presentando un pico en el año 2012, con 38% de peso en las lesiones fatales de ese año (ver Figura 15). Es relevante señalar que los pasajeros de moto tienen prácticamente el mismo porcentaje de decesos que los conductores, lo que muestra la enorme vulnerabilidad de esta condición.

**Figura 15. Víctimas fatales en Colombia 2005-2013p  
por condición**

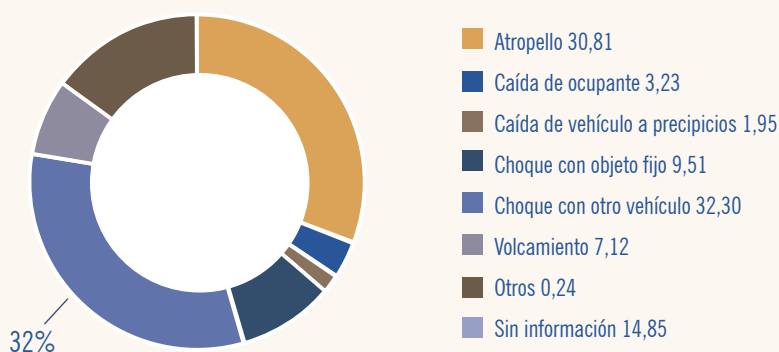


**Nota:** - p: La información del año 2013 tiene carácter de información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

**Figura 16. Distribución porcentual de las muertes en accidentes de tránsito  
según tipo de accidente. Colombia, 2005-2013p (acumulado)**



**Nota:** - p: Los datos del año 2013 tienen carácter de información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).



De regreso a las cifras generales, según el tipo de evento, en el país entre el 2005 y el 2013 el tipo de accidente de mayor frecuencia fue el choque con otro vehículo con el 32,30%, seguido del atropello con el 30,81% de las muertes en accidentes de tránsito, lo cual coincide con el hecho que las principales víctimas de este tipo de eventos fatales sean los peatones. Posteriormente sigue el choque con objeto fijo con el 9,51% y el volcamiento con el 7,12% (Ver la Figura 16).

De otro lado, en la Tabla 1 se registra la distribución de las muertes en accidente de tránsito para el periodo 2005-2013 según tipo de accidente y condición de la víctima.

La mayor incidencia de muertes en accidente en la condición de motociclista se presenta en choques con otro vehículo, en un 42% de los casos. En un 13% de los casos se da por choque con objeto fijo (sardineles, postes, otros vehículos estacionados, etc.) y en un 7% por volcamiento. Lo anterior, indica la necesidad de inspeccionar las condiciones de la infraestructura por la cual se moviliza este usuario, dado que las condiciones de baja luminosidad, estado inadecuado del pavimento, entre otros aspectos, pueden ser causantes de este 20% de los accidentes.

Así mismo, se hace necesario revisar los requisitos exigidos a los conductores de motocicletas para certificar su pericia en este tipo de vehículos, caracterizados por una inestabilidad que depende de la habilidad del conductor.

**Tabla 1. Distribución de muertes en accidente de tránsito según tipo de accidente y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (acumulado)**

Condición de la víctima	Atropello	Caída de ocupante	Caída de vehículo a precipicio	Choque con objeto fijo	Choque con otro vehículo	Volcamiento	Otros	Sin información	Total
Peatón	15.765	na	na	na	na	na	na	na	15.765
Motociclista	na	0	149	2.782	8.661	1.437	13	2.216	15.258
Pasajero - Moto	na	733	25	483	1.886	131	1	401	3.660
Pasajero	na	882	582	715	1.867	1.289	79	1.182	6.597
Conductor	na	6	223	672	1.380	616	30	708	3.634
Ciclista	na	0	19	208	2.649	167	1	182	3.226
Pasajero - Bicicleta	na	30	2	5	79	1	0	8	125
Sin información	na	0	0	0	4	1	0	2.900	2.905
<b>COLOMBIA</b>	<b>15.765</b>	<b>1.651</b>	<b>1.000</b>	<b>4.865</b>	<b>16.526</b>	<b>3.642</b>	<b>124</b>	<b>7.597</b>	<b>51.170</b>

**Nota:** - p: Los datos del año 2013 tienen carácter de información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

La Tabla 2 indica las víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia, según clase de vehículo en el que se movilizaba la víctima y el tipo de accidente. La información registrada, sin incluir los peatones, ubica nuevamente a los motociclistas (conductores y pasajeros), seguido de los ciclistas (conductores y pasajeros) como las víctimas fatales más frecuentes. Este tipo de vehículos se caracteriza por su inestabilidad y la exigencia de pericia para su conducción, situación que se ve reforzada por la interacción con otros actores de la vía.

Por otro lado, también puede afirmarse que, sin contar a los pasajeros de motocicletas, el transporte público (bus, buseta, taxi, microbús) presenta el mayor número de caídas de ocupante para el periodo de análisis con 318 casos entre el 2005 y el 2013, lo cual debe orientar las medidas de control sobre las prácticas inadecuadas en el transporte público, como por ejemplo conducir con las puertas abiertas, subir o bajar del vehículo en movimiento, dejar o recoger pasajeros en sitios no autorizados, para citar solo algunas.

**Tabla 2. Distribución de muertes en accidente de tránsito según clase de vehículo en el que se movilizaba la víctima y tipo de accidente. Colombia, 2005 -2013p (acumulado)**

Vehículo en el que se movilizaba la víctima	Caída de ocupante	Caída de vehículo a precipicio	Choque con objeto fijo	Choque con otro vehículo	Volcamiento	Otros	Sin información	Total
Ambulancia	0	3	6	25	13	0	4	51
Automóvil (incluye Taxis)	54	147	681	1.570	395	19	197	3.063
Avión, Avioneta, Helicóptero	0	0	10	0	0	57	0	67
Bicicleta	30	21	213	2.728	168	1	190	3.351
Bus / Buseta	280	277	171	540	411	5	75	1.759
Camión / Camión furgón	100	68	95	249	231	11	49	803
Camioneta / Campero	245	220	248	452	543	10	71	1.789
Microbús	38	16	28	90	28	0	3	203
Moto o moto carro	733	174	3.265	10.547	1.568	14	2.617	18.918
Tractor / Maquinaria	37	11	5	21	68	0	11	153
Vehículo articulado	13	13	12	52	69	0	7	166
Vehículo de tracción animal Semoviente	2	1	8	42	10	0	2	65
Vehículo de transporte masivo	8	4	7	20	31	1	1	72
Vehículos acuáticos con motor	0	0	5	19	1	4	2	31
Volqueta	42	19	9	16	51	2	7	146
Sin información	69	26	102	155	55	0	4.361	4.768
<b>COLOMBIA</b>	<b>1.651</b>	<b>1.000</b>	<b>4.865</b>	<b>16.526</b>	<b>3.642</b>	<b>124</b>	<b>7.597</b>	<b>35.405</b>

**Nota:** p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

- Se excluyen 15.765 casos correspondientes a peatones para los cuales la variable tipo de vehículo no aplica.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

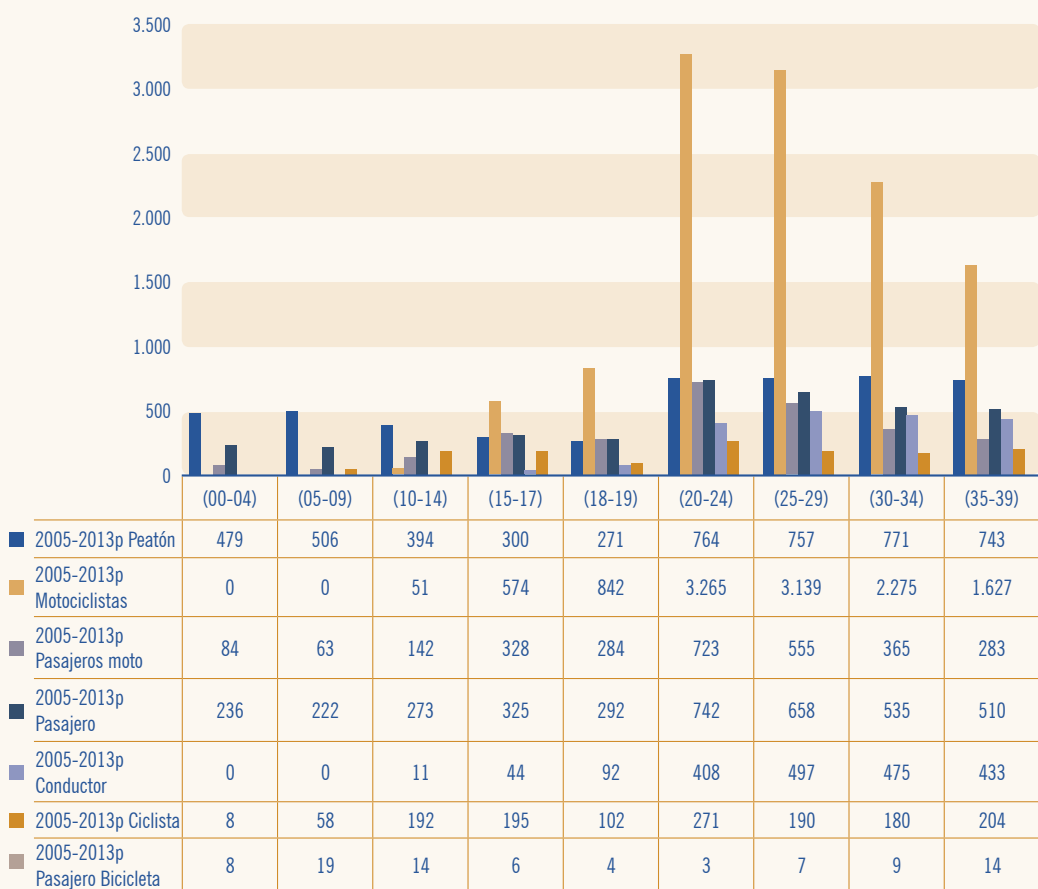
Al realizar el análisis por condición de la víctima, según grupos etarios, se evidencia varias tendencias. En el caso de los motociclistas, se observa en la Figura 17 que tanto en conductores como en pasajeros, las lesiones fatales se concentran en la población entre los 20 y los 29 años y alcanzan, para el periodo de análisis 2005-2013p, el 80% del total de muertes en motociclistas. De hecho este rango tiene un total de lesiones fatales del 24%.

En cuanto a las víctimas fatales en condición de conductor (no incluye conductores de motocicletas y bicicletas), entre el 2005 y el 2013, el 61,7% de los casos se sitúa entre los 20 y los 44 años, siendo el grupo etario de los 25 a los 34 años el que mayor número de víctimas fatales registra con el 26,7%. Las lesiones fatales en condición de pasajero se concentran en la población entre los 20 y los 34 años, con el 29,3%, manteniendo una tendencia casi uniforme para el resto de los grupos de edad.

Las víctimas fatales en condición de conductores de bicicletas, mantienen una distribución uniforme, observándose unos leves picos en los grupos etarios de los 20 a los 24 años, de los 40 a los 44 años y de los 50 a los 54 años, mientras que la mortalidad en accidente de tránsito de los pasajeros de bicicletas entre 2005-2013p, evidencia una concentración de las víctimas en la población entre los 0 y los 14 años, con un 32,8% de los casos.

Por otro lado, durante el período analizado, 147 menores de 9 años fallecieron como pasajeros de motocicleta, mostrando su vulnerabilidad en este tipo de vehículos, por lo cual se hace necesario revisar la legislación sobre el particular a nivel nacional, así como promover la movilidad segura de los menores, entre otros aspectos.

**Figura 17. Muertes en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 0 a 39 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual)**



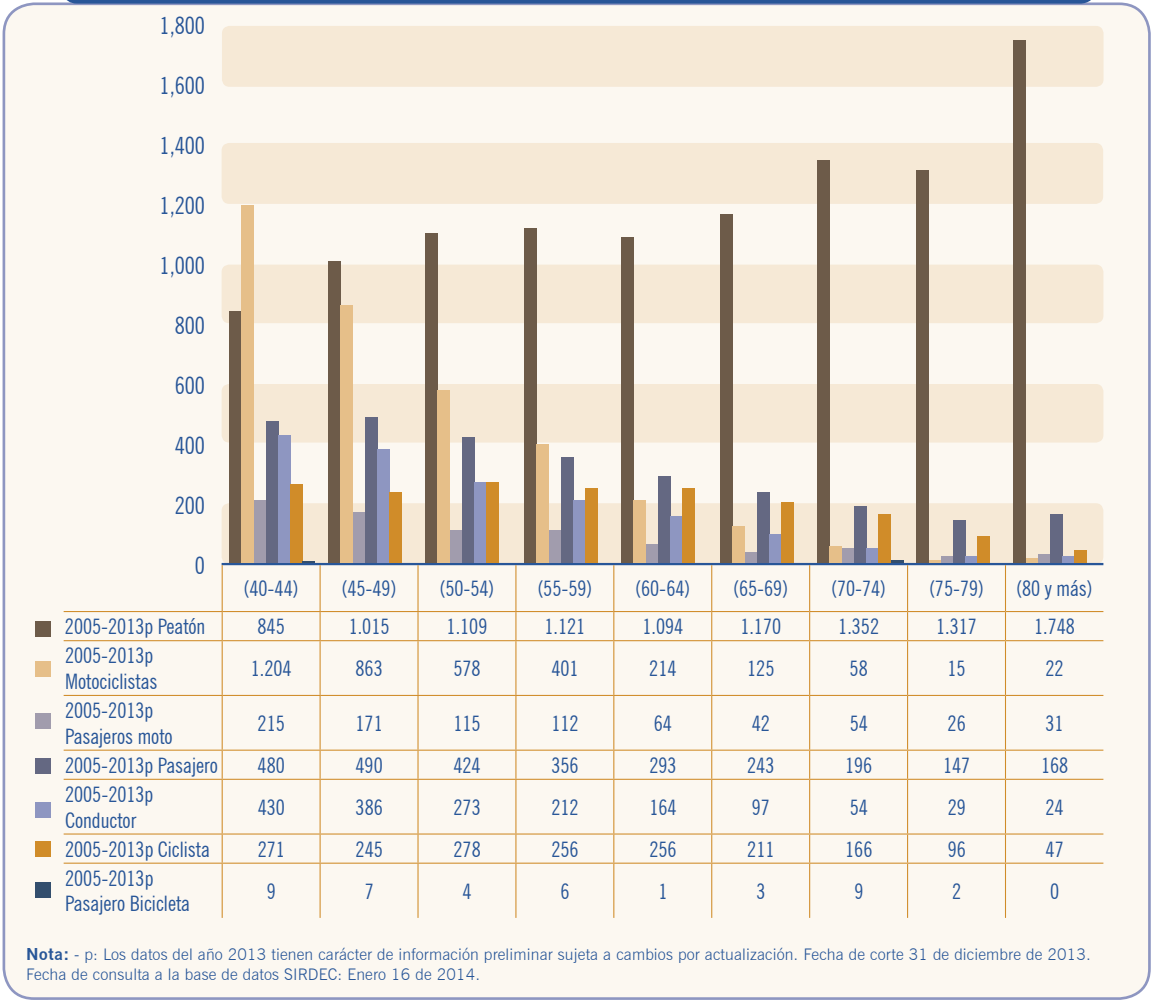
**Nota:** - p: Los datos del año 2013 tienen carácter información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

A partir de la Figura 18, se analiza que el mayor número de víctimas en condición de peatón se encontraba en la población adulta mayor es decir, entre los 65 y los mayores de 80 años, grupo que alcanza un 35,4% del total de las lesiones fatales para este actor de la vía.

De hecho, en el grupo etario entre los 45 años a los 49 años se observa una disminución importante de los accidentes de motociclistas, situándose por debajo de la condición de peatón, que a partir de esa edad predomina como víctima de los fallecimientos. De hecho, en el rango de más de 80 años, es la condición que más prevalece, con un peso del 85% de los decesos por accidentes de tránsito.

**Figura 18. Muertes en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 40 a más de 80 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual)**

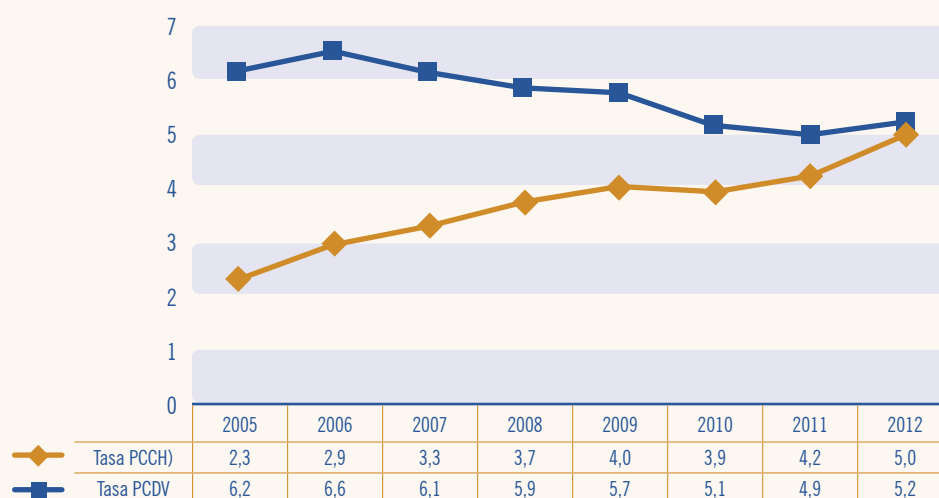


Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

En los accidentes viales, en que el motociclista ha estado involucrado, ha sido un factor determinante el crecimiento del parque automotor de motocicletas, que para inicios del año 2014 ya era muy superior al parque de automóviles, con un total de matrículas correspondientes a 5'546.039 en motocicletas y a 3'807.632 en automóviles respectivamente (sin incluir buses, taxis y camiones, entre otros. RUNT, 2014).



**Figura 19. Tasa de mortalidad de motociclistas por cien mil habitantes y por diez mil vehículos tipo motocicleta, originada por accidentes de tránsito 2005–2012 Colombia**

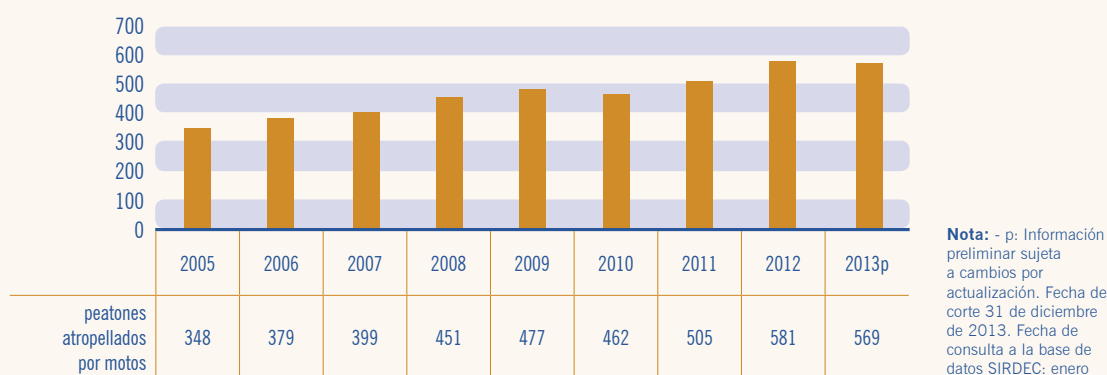


Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014) y base de datos RUNT, 2014.

Al analizar el comportamiento de las muertes frente a la tasa por cada cien mil habitantes y la tasa por cada diez mil motocicletas, es indudable la disparidad de estos dos indicadores, dado que la primera presenta un incremento constante por el alto número de motociclistas fallecidos. Entre tanto, la tasa que considera el parque automotor de motocicletas tiende a la baja debido a su importante aumento (Ver Figura 19).

Es relevante señalar, que para el periodo de análisis los motociclistas estuvieron involucrados en el atropello de 4.171 peatones, lo que representa el 26% del total de atropellos (1 de cada 4). el número de casos de peatones atropellados por motociclistas en cada uno de los años analizados se ilustran en la Figura 20.

**Figura 20. Comportamiento de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005-2013p (acumulado)**

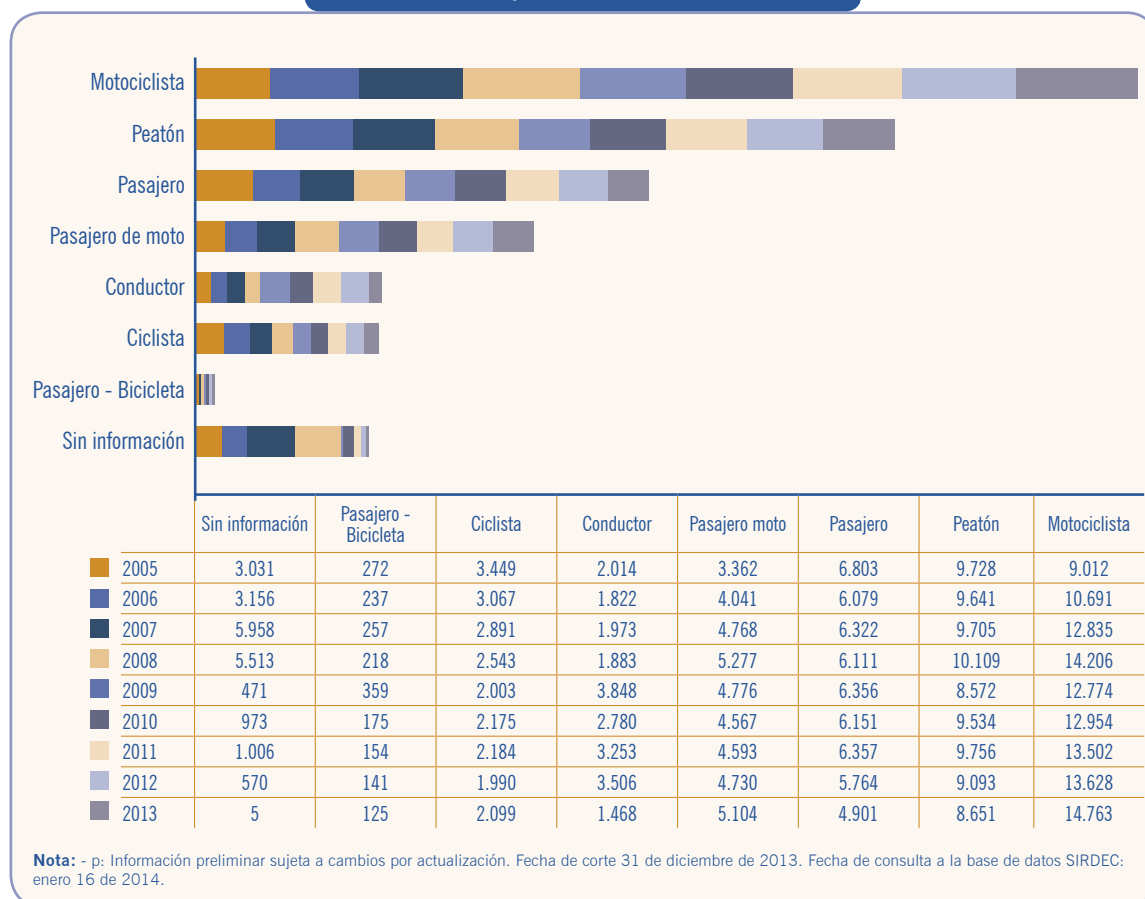


Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

En Colombia se encuentran mayoritariamente involucrados en lesiones los usuarios motociclista y peatón, con un 55% del total de lesiones por accidentes asociados al tránsito entre 2005 al 2013.

En particular, los peatones muestran una leve disminución en las cifras de morbilidad asociadas a accidentes de tránsito en el período 2005-2013. Como resultado de los accidentes de tránsito, en el período analizado, se lesionaron 114.365 motociclistas, representando el 32% del total de heridos, con una tendencia creciente en cada año (ver Figura 21).

**Figura 21. Heridos en Colombia 2005-2013p  
por condición**

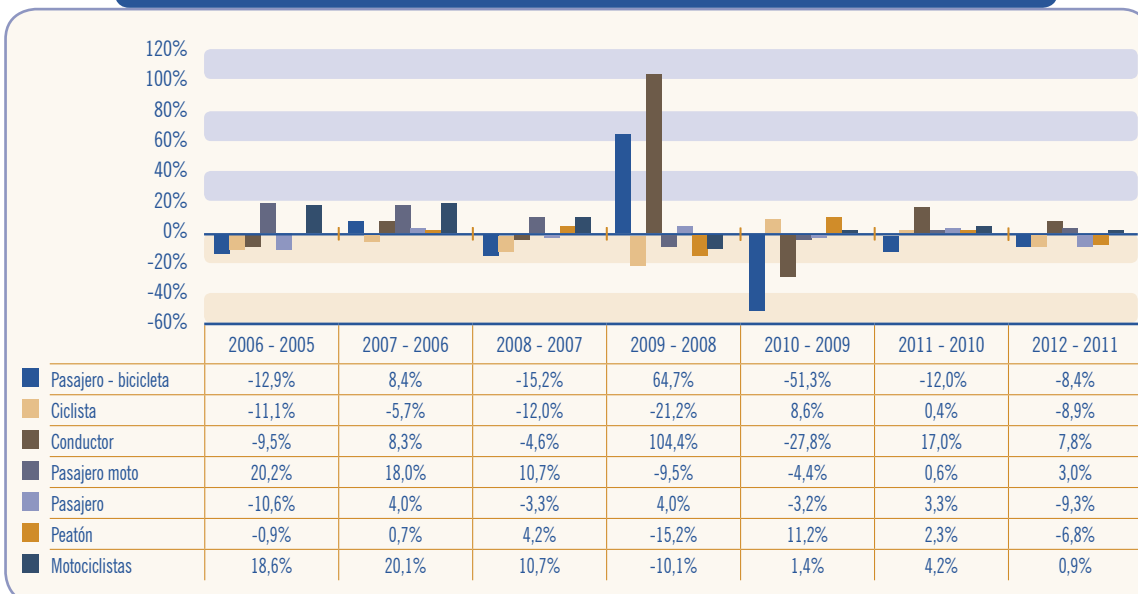


Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

La tendencia en el período examinado, de acuerdo con la Figura 22, en cuanto a lesionados, presenta una disminución del 7%. Los actores que presentan variaciones importantes frente a las lesiones son los conductores y los pasajeros de bicicleta durante el período 2008-2010. Es de anotar que el motociclista ha tenido un alza en las lesiones de un 45% durante el periodo analizado.

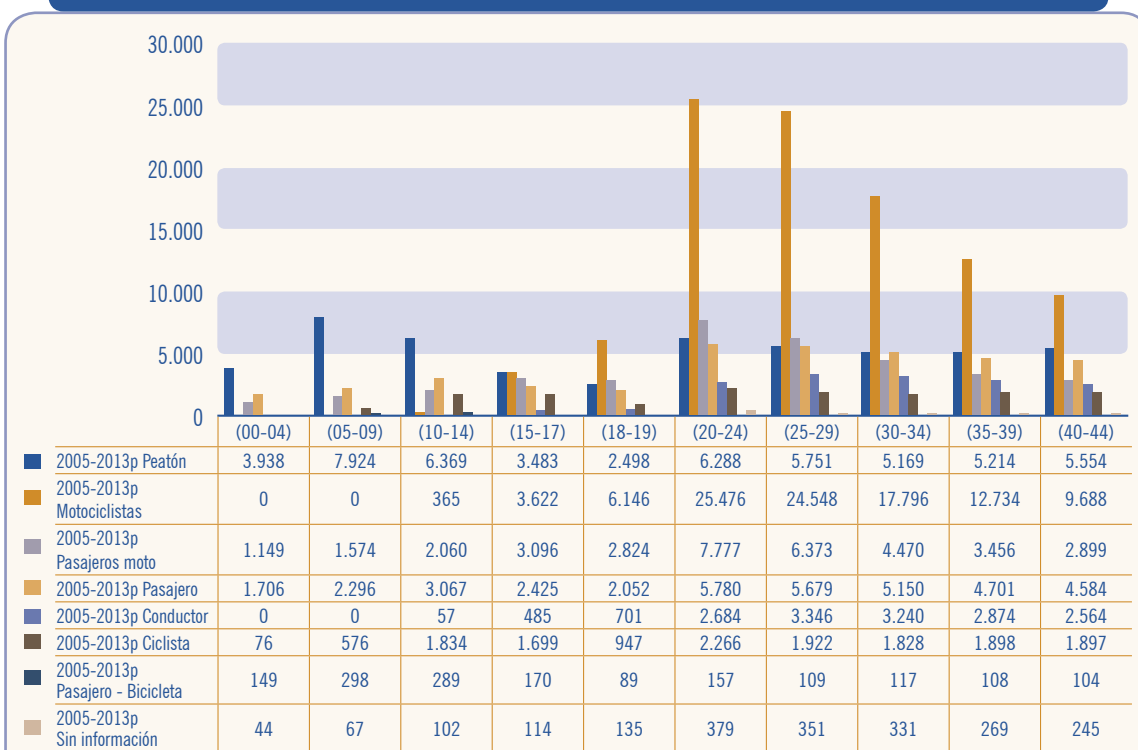
En cuanto a los grupos etarios, llama la atención la alta morbilidad en menores de 14 años como peatones, así como el incremento súbito del rango de 20-24 en las lesiones de motocicleta y su importante reducción en el rango de los 45 a 49 años (Ver Figura 23).

**Figura 22. Variación porcentual anual de las lesiones en accidentes de tránsito por condición. Colombia, 2005-2012**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

**Figura 23. Lesiones en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 0 a 44 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual)**

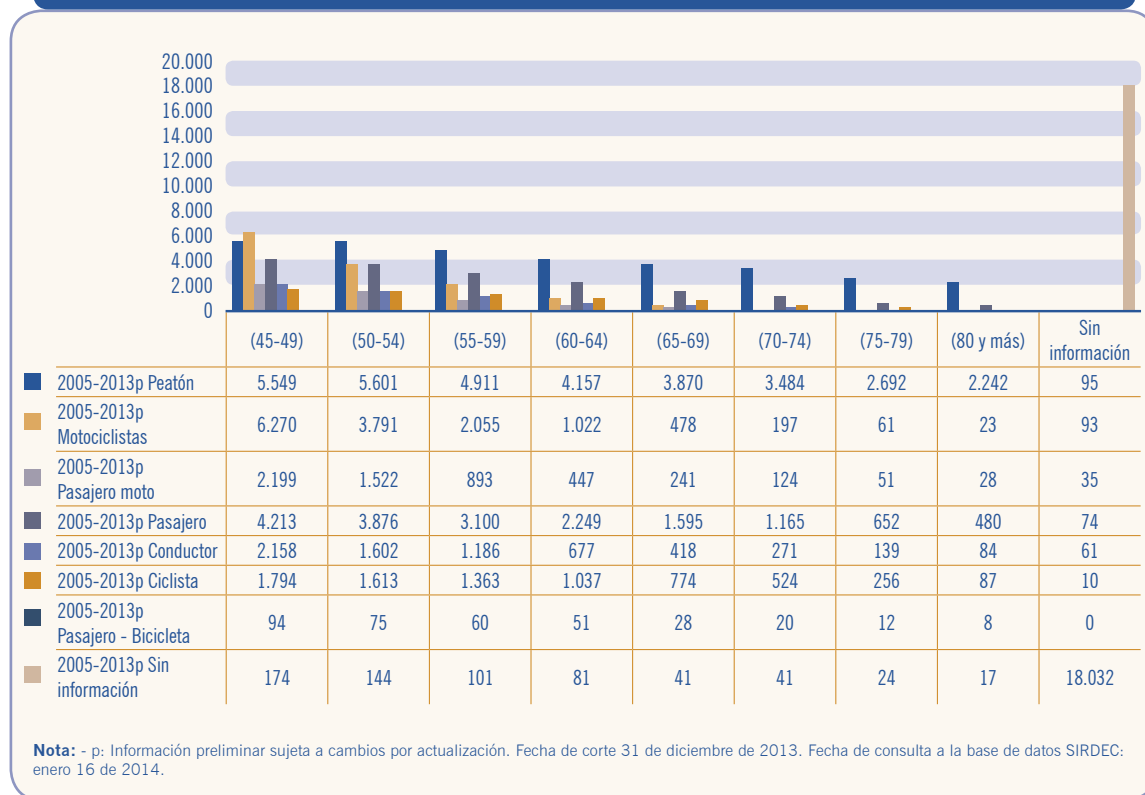


**Nota:** - p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

Por otro lado, las lesiones del peatón vuelven a tener relevancia en el grupo de edad de 35 a 39, con más de 5.000 lesionados en el período (ver Figura 24).

**Figura 24. Lesiones en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 45 a más de 80 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual)**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

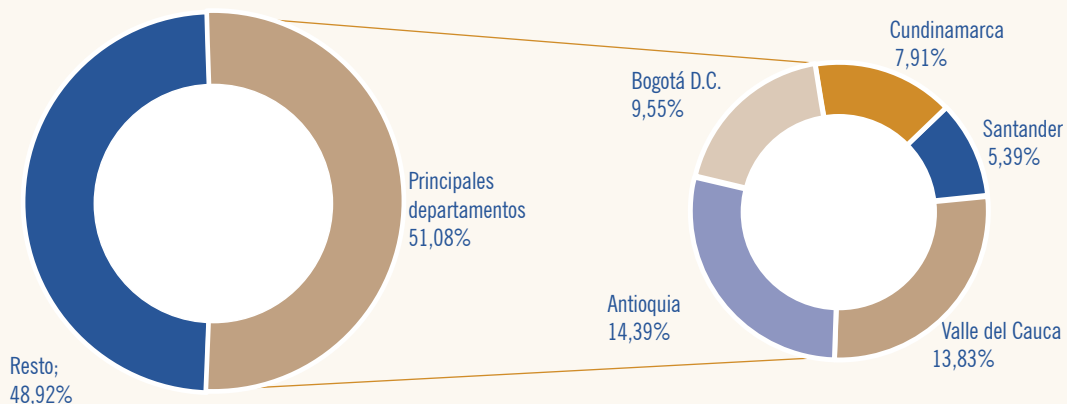
## 2.3 DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA

Como se observa en la Figura 25, entre el 2005 y 2013, los departamentos de Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santander y la ciudad de Bogotá, concentraron el 51,08% (26.138) de los casos registrados en el país, en tanto que en el resto de los departamentos se registró el 48,92% (25.032). De hecho Antioquia y Valle del Cauca concentran, cada una, el 14% de las víctimas fatales desde el año 2005 hasta el 2012. Esto significa que son los dos territorios que requieren mayores esfuerzos municipales y departamentales porque impactan de forma relevante en las cifras nacionales (ver Anexos de planos georreferenciados).

En la Figura 26 se muestra la distribución de las muertes en accidentes de tránsito según condición de la víctima, para los cinco departamentos con mayor número de casos registrados, durante el periodo 2005-2013. A nivel departamental, las víctimas mortales que involucran motociclistas, presentan una concentración de hechos en la región de Antioquia, Bogotá y Valle del Cauca. En la condición de peatón, se presentan una intensidad similar a la del motociclista, en Antioquia y Valle del Cauca, disminuyendo la participación de Bogotá.



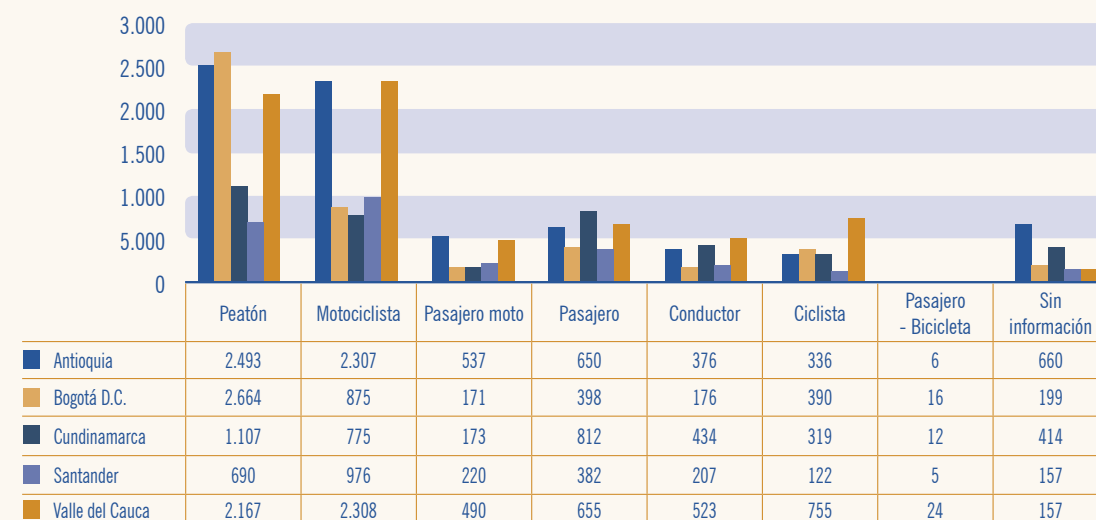
**Figura 25. Distribución porcentual de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia, principales departamentos y Bogotá, 2005-2013p (acumulado)**



**Nota:** - p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

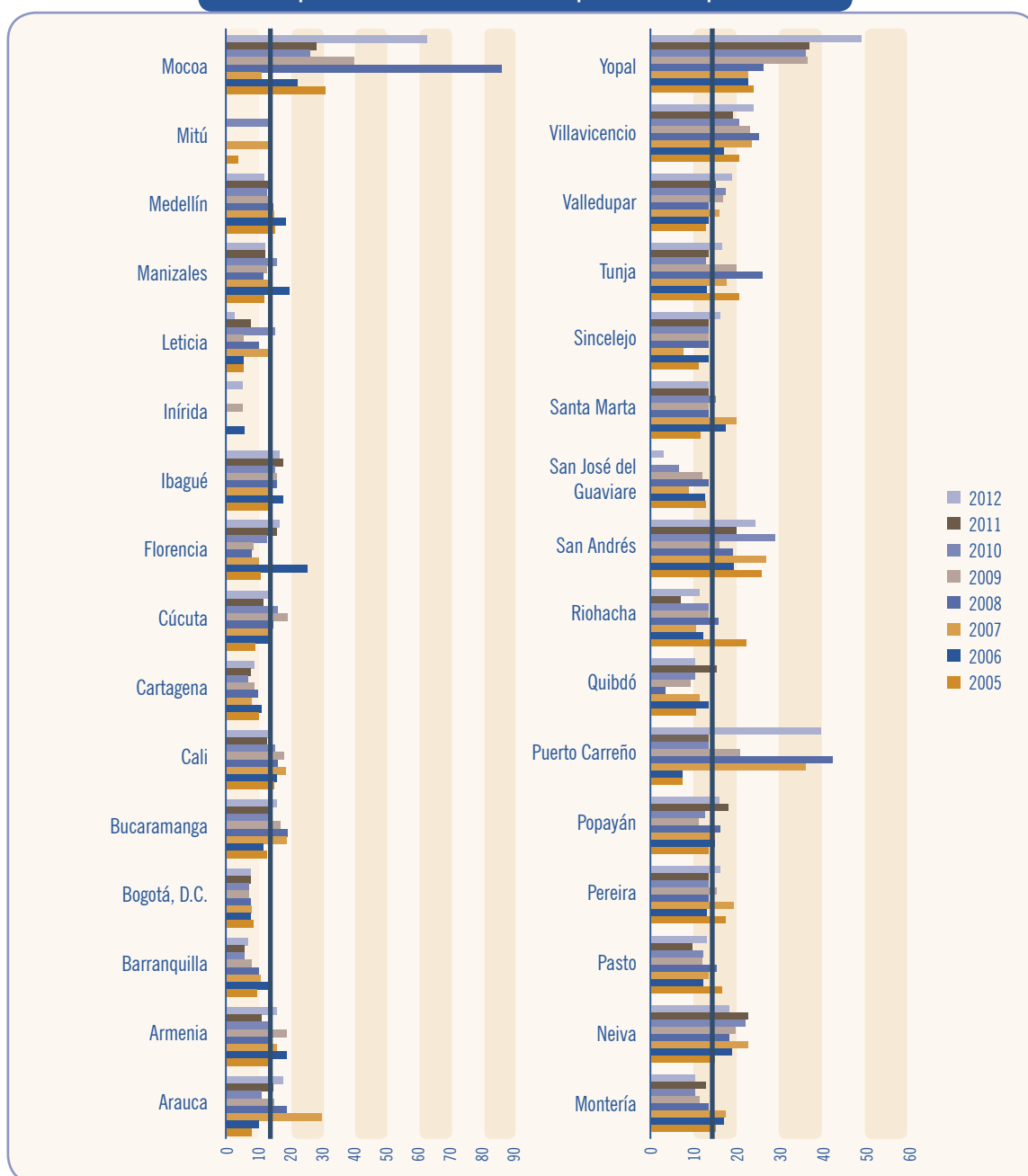
**Figura 26. Distribución de las muertes en accidentes de tránsito. Principales departamentos y Bogotá, 2005-2013p (acumulado)**



**Nota:** - p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre de 2013. Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: enero 16 de 2014.

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

**Figura 27. Evolución 2005–2012 de la tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes por ciudad capital**



Fuente: (Méndez Heredia, 2014), del procesamiento de datos de *Por la Vía Por la Vida* (2011) con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Entre las ciudades con categoría especial clasificadas de acuerdo a la Ley 617 del 2000, como son: Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Cúcuta y Medellín, se encuentran las que concentran el mayor número de víctimas mortales: Bogotá, Medellín y Cali. No obstante, en estas ciudades se presenta una tasa por cada cien mil habitantes con comportamientos muy disímiles, ya que mientras Bogotá, Barranquilla y Cartagena tienen tasas promedio menores de 9 desde el 2005 al 2012, en ciudades como Bucaramanga y Cali se presentan tasas mayores de 15 para ese mismo rango de tiempo (ver Figura 27).

Ciudades de categoría 1 como Armenia, Ibagué, Manizales, Neiva, Pereira, Santa Marta, Valledupar, Villavicencio presentan en promedio, en el mismo período de análisis, tasas por encima de la media nacional (entre 14 y 15). Sin embargo, Neiva y Villavicencio tienen tasas excepcionalmente altas (entre 19 y 21) las cuales deben ser objeto de estudio.

Las ciudades de categoría 2 que son Montería, Pasto, Popayán, Sincelejo, Tunja y Yopal, tienen un comportamiento de acuerdo con la media nacional a excepción de Tunja, con una tasa de 17 y Yopal, con un promedio de 32 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, lo cual debe ser tema de análisis.

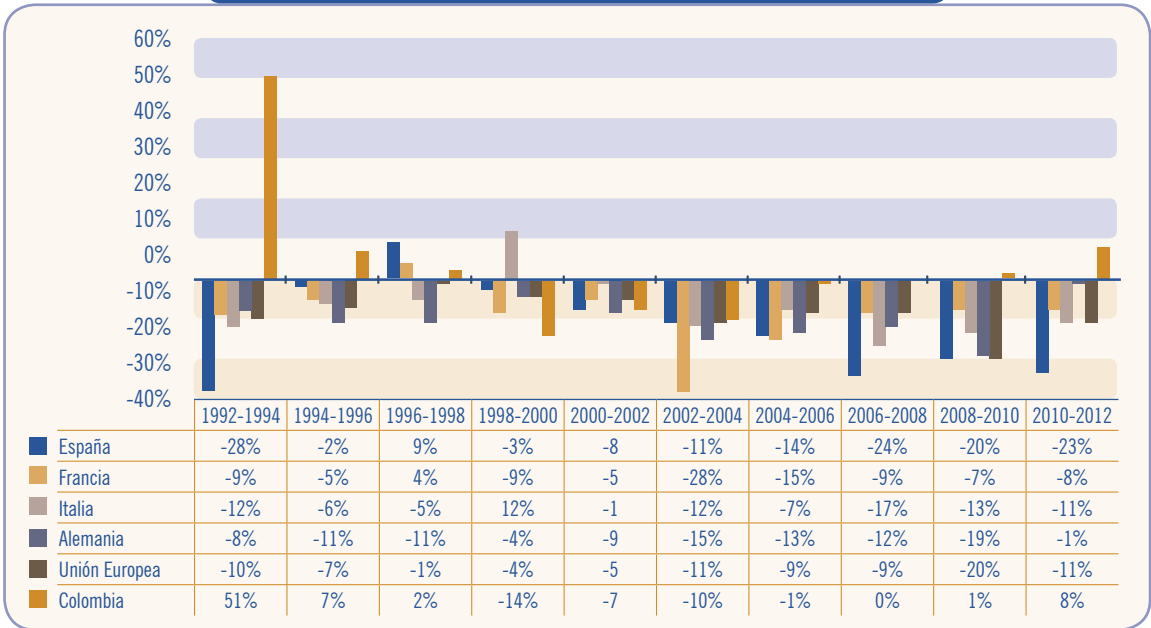
En las ciudades capitales de categoría 3, 4, 5 y 6 (Arauca, Florencia, Puerto Inírida, Leticia, Mitú, Mocoa, Puerto Carreño, Quibdó, Riohacha, San Andrés y San José del Guaviare) la mortalidad se encuentra en promedio sobre la tasa nacional o incluso muy por debajo de ella, como en Leticia, Puerto Inírida, Mitú y San José del Guaviare debido, entre otros aspectos, a una baja motorización.

No obstante, las ciudades como Mocoa, San Andrés y Puerto Carreño presentan en promedio tasas superiores a 22 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes. Al respecto, Mocoa es una ciudad con una tasa desproporcionadamente alta frente al resto, así como llama la atención Puerto Carreño con una tasa con muchas fluctuaciones durante el período de análisis.

## 2.4 SITUACIÓN DE COLOMBIA FRENTE A OTROS PAÍSES

Al comparar los porcentajes históricos de víctimas fatales que han presentado algunos países europeos (ver Figura 28), se evidencia que Colombia, en las dos últimas décadas, ha estado muy alejada de las cifras de reducción que presentan España, Francia y Alemania.

**Figura 28. Variación de porcentaje de víctimas por periodos de dos años. Países europeos vs. Colombia, 1992 - 2010**

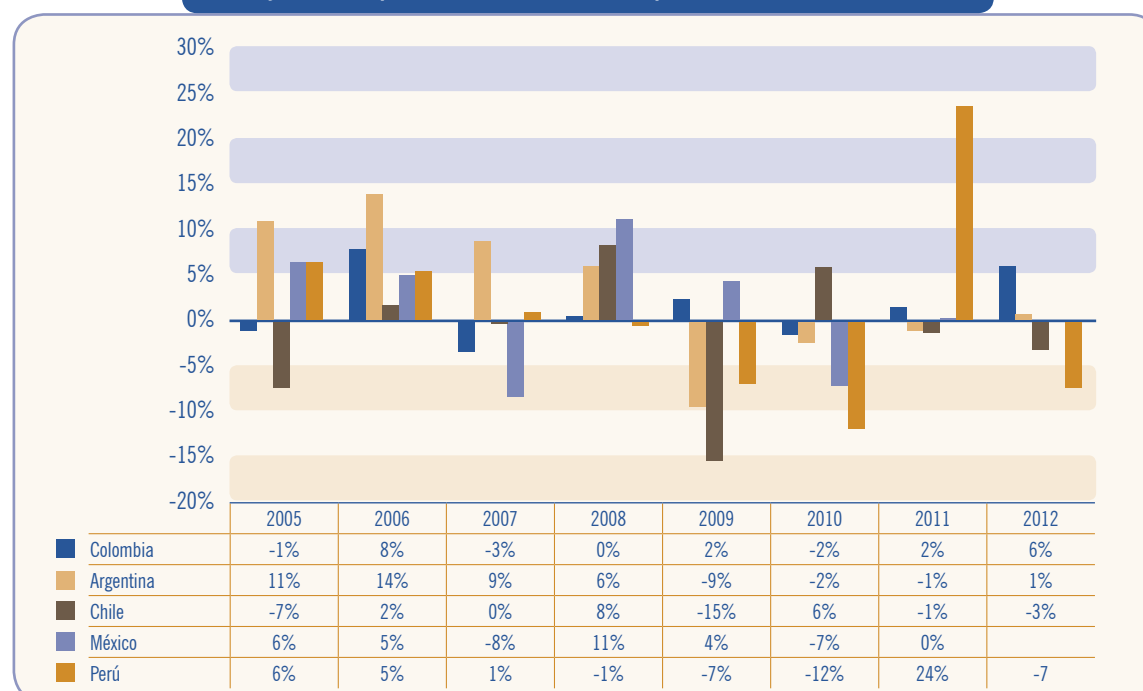


Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de (Comisión Europea, 2013)

Aunado a esto el conjunto de países de la Unión Europea marca resultados positivos en la reducción de fatalidades, con un descenso en promedio del 8,5% en periodos de dos años (4,25 anual) en los últimos veinte años. Esta cifra se convierte en uno de los derroteros para el Gobierno Nacional ya que lo toma como un referente a alcanzar en el periodo de ejecución del PNSV, comprometiéndose a una reducción del 26% en las fatalidades. Al respecto la meta es un poco más mesurada que la europea, teniendo en cuenta las condiciones de infraestructura, institucionalidad y promoción de la seguridad vial en el país.

Ocorre algo similar al comparar el desempeño de Colombia con otros países de América Latina como México y Perú, en donde se presentan resultados muy diversos anualmente. Por su parte, Chile y Argentina en los últimos años evidencian una tendencia sostenida a la disminución de los porcentajes de víctimas año tras año, en gran parte gracias al fortalecimiento institucional en seguridad vial (ver Figura 29).

**Figura 29. Variación del porcentaje de víctimas fatales en Colombia y en otros países de América Latina por años, 2005 a 2012**

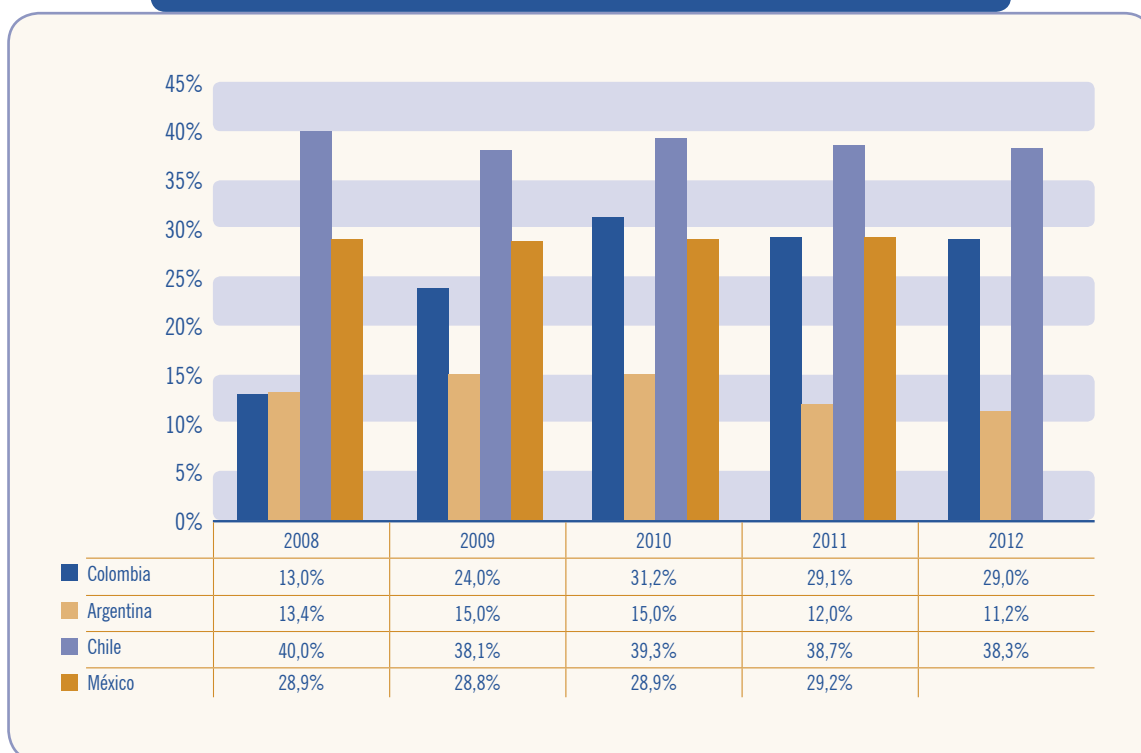


Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en los datos de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2013)y (2012), (Irtad, 2014), (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, 2014), (Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de México, 2014), (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2014).

En cuanto a los peatones, la proporción de los fallecidos en accidentes de tránsito en Colombia ha tenido una leve tendencia a la baja en el período 2008-2012, como se observó en la Figura 11, con un total de 15.765 muertes, es decir una participación del 31% del total de fallecimientos por esta causa. Al comparar con otros países de América Latina, este porcentaje es más alto que en Argentina, con un promedio de 13% y una tendencia a la disminución especialmente desde el año 2011. Por su parte México se ha sostenido en el periodo 2008-2012 en 29% y con mayor participación se encuentra Chile que ha oscilado entre 38% y 40%, manteniéndose sin variaciones sensibles (ver Figura 30).



**Figura 30. Proporción de los peatones muertos en accidentes de tránsito en Colombia y en otros países de América Latina, 2008-2012**



Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2009), (2010), (2011), (2012) y (2013), (Dirección Nacional de Observatorio Vial de Argentina, 2013), (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, 2014), (Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de México, 2014).

## 2.5 SITUACIÓN DEL FACTOR HUMANO EN COLOMBIA FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL

A continuación se describen algunos aspectos que destacan la importancia del factor humano y su incidencia en la accidentalidad vial, a partir de estudios en los cuales se muestran las percepciones, aptitudes y comportamientos de los usuarios en el sistema de movilidad, así como las actuales debilidades en su tratamiento. Entre los principales hallazgos se cuentan:

- El comportamiento de las personas es determinante para la seguridad vial, el estudio denominado *Tri-Level Study of the causes of traffic accidents* (Treat y otros, 1979), indica que el factor humano fue la causa probable de 92,6% de los accidentes investigados en las fases II a V del estudio.
- Entre los principales factores de distracción predominan el fumar, comer, usar celular y auriculares, de acuerdo al segundo estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial 2011-2012 (ver Tabla 3).
- En Colombia, “predomina la emoción sobre la razón”, (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2010) identificando las siguientes percepciones y comportamientos:
  - El 62% de los usuarios cree que quienes tienen más accidentes de tránsito son los motociclistas; el 31% cree que son quienes conducen bajo los efectos del alcohol; el 4% percibe que quienes más se accidentan son los conductores de transporte público, el 2% los peatones y

1% los conductores particulares, pero la consideración general es que “la gente como ellos” NO TIENE accidentes de tránsito.

- ▶ Más de la quinta parte de los actores viales (22%) ha estado involucrado en un accidente de tránsito.
  - ▶ Aproximadamente 3 de cada 4 personas (75%) involucradas en un accidente de tránsito piensa que el causante del hecho es otra persona diferente a ellos.
  - ▶ Se puede observar que 3 de cada 4 personas (75%) cree que el accidente se habría podido evitar porque fue causado por un error humano.
  - ▶ El 71% de los usuarios considera que su propio comportamiento es muy prudente, 22% que es algo prudente y 7% que no es prudente.
  - ▶ El 48% de quienes conducen cualquier vehículo, considera que de vez en cuando hay que hacer maniobras arriesgadas.
  - ▶ El 66% cree que para ser buen conductor o peatón se deben acatar las normas, un poco más de la mitad de los usuarios de las vías (58%) está de acuerdo con la mayoría de las normas, mientras que 34% con algunas y el 8% con pocas de ellas.
  - ▶ La cuarta parte de los usuarios viales (24%) considera que las normas son demasiado severas (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2010).
- En cuanto a los conocimientos adquiridos se evidencia que, por ejemplo en Bogotá, el 15% de los peatones y el 39% de los motociclistas aprendieron las normas de tránsito en el colegio, el 21% de peatones y el 16% de los motociclistas en escuelas de conducción, el 18% de peatones y 30% de motociclistas las aprendieron por iniciativa propia y que el 10% de los peatones y el 2% de los motociclistas no las conoce. Sin embargo, el 88% de los peatones identifican los puentes peatonales y los pasos peatonales como los sitios obligados por los cuales se debe cruzar como peatón (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2009).
  - Todos los colombianos en algún momento de su vida son peatones, 6 de cada 10 (61%) son caminantes habituales y en promedio, los peatones destinan más de una hora para caminar al día, distribuida entre 3 o 4 trayectos.
  - Frente a los comportamientos, 4 de cada 10 personas reconocieron que son descuidados (38%) e infractores (40%). Las causas son:
    1. Errores facilitados por el entorno.
    2. Lapsus determinados por falta de atención y/o costumbre.
    3. Transgresiones conscientemente decididas por razones personales.
    4. Infraestructura (percibida como inadecuada para caminar, carente de señalización, semáforos y pasos de cebra debidamente demarcados) (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).
  - Actualmente se presentan debilidades para una adecuada planificación coordinada con la Policía, las Secretarías de Tránsito y el nivel nacional para desarrollar campañas y acciones de control y comunicación eficientes que busquen cambios actitudinales en los conductores para cumplir

las normas en términos de uso del elementos de protección (cinturón, casco, Sistemas de Retención Infantil-SRI, entre otros), cumplimiento de los límites de velocidad y el consumo de alcohol (World Bank, 2013).

- La metodología actual de enseñanza en seguridad vial se enmarca en el desarrollo de guías, sin verificar un efectivo cambio en los comportamientos inseguros (World Bank, 2013).
- El sistema de otorgamiento de las licencias de conducir es débil a nivel nacional, dado que estas se otorgan de manera muy fácil, sin un control real por parte de los organismos responsables. La licencia de conducción se debe considerar un privilegio (World Bank, 2013).

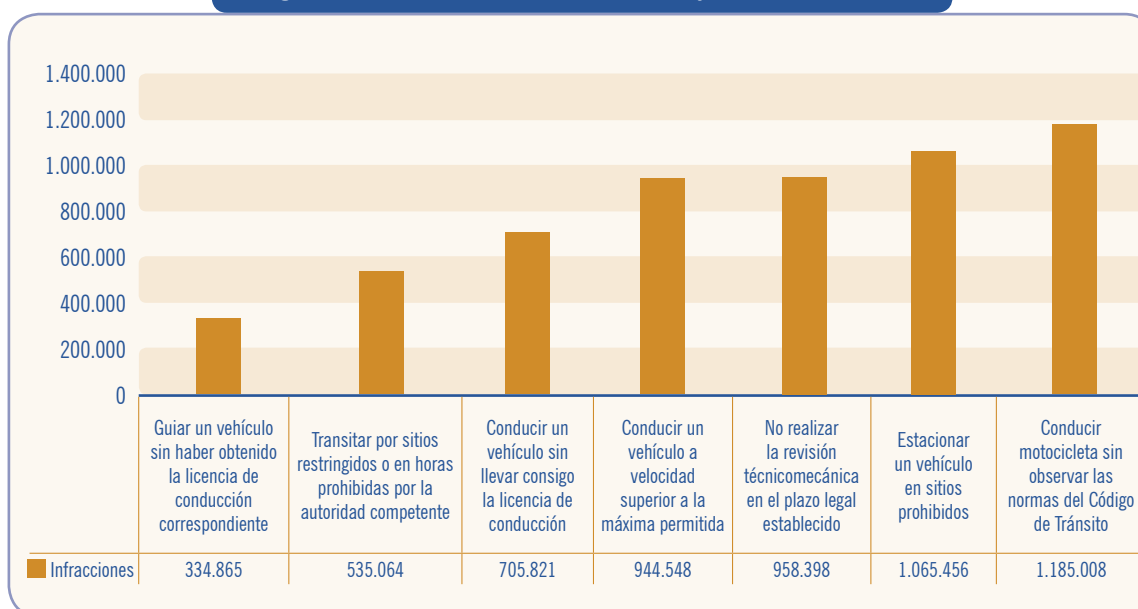
**Tabla 3. Comportamiento y factores de distracción por usuario 2011-2012**

Usuarios	Comportamiento	Factores de distracción
Peatones	Cruzar por los pasos peatonales Mirar antes de cruzar Respetar el semáforo	Ir acompañado y charlando Usar el celular Fumar Usar auriculares Comer/beber
Ciclistas	Transitar por la acera Maniobrar sin ambas manos Llevar a alguien Respetar el sentido vehicular Respetar el semáforo	Usar auriculares Fumar Usar celular Ir acompañado y charlando Comer/beber
Motociclistas	Usar el casco	Portar objetos Fumar Controlar niños Comer/beber Observar GPS Maquillarse/peinarse
Conductores	Usar el cinturón de seguridad	Fumar Controlar niños Comer Observar DVD Observar GPS Maquillarse/peinarse
Pasajeros	Uso del cinturón de seguridad del copiloto y en asientos traseros Uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) Uso del casco en pasajeros de motocicleta	

Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en el Ministerio del Interior y de Transporte de Argentina, 2013.

- Las infracciones más frecuentes en el periodo 2009 a junio de 2013, en Colombia son: “conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el Código de Tránsito”, “estacionar un vehículo en sitios prohibidos”, “no realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido”, “conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida”, “conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción”, “transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente” y “guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente” (FCM-SIMIT citado por la Contraloría General de la República, 2013) (Ver Figura 31).

**Figura 31. Infracciones más frecuentes al Código Nacional de Tránsito. Periodo 2009-junio 2013. Colombia**

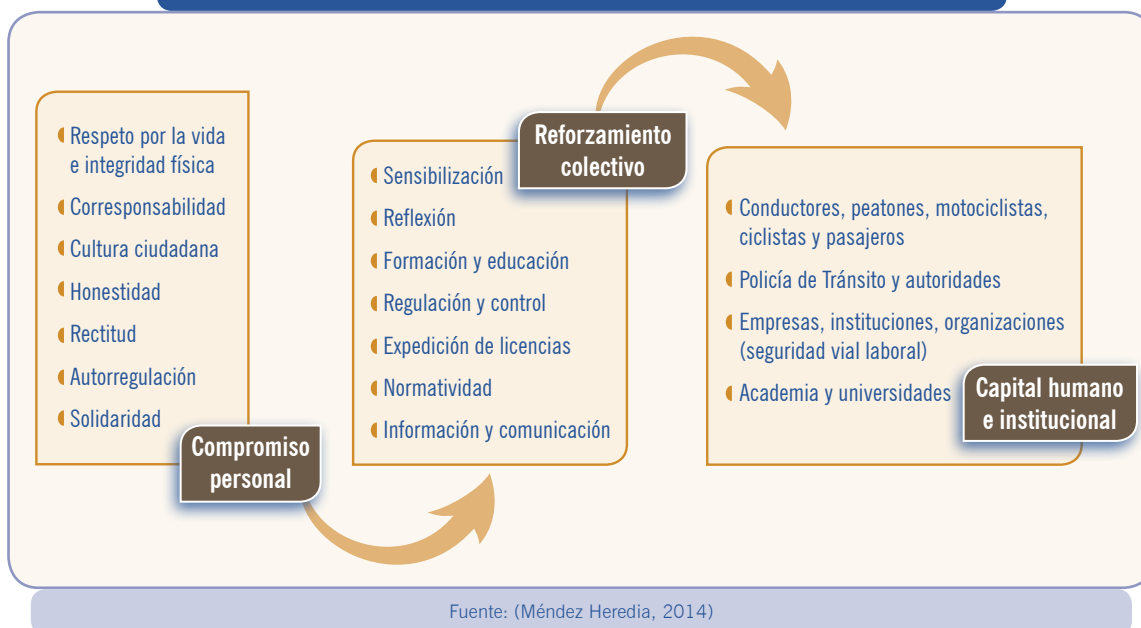


Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en (FCM-SIMIT citado por la Contraloría General de la República, 2013)

- Colombia presenta un número considerable de caducidades y prescripciones de las infracciones cometidas al Código Nacional de Tránsito, lo cual genera una cultura del no pago y se pierde el efecto disuasorio y aleccionador de la sanción, afectando significativamente la seguridad vial (World Bank, 2013).
- El enfoque integral de la seguridad vial de la OMS, para abordar la situación de la accidentalidad en el mundo, identifica las interacciones entre los usuarios de las vías, el vehículo y el entorno o infraestructura como un elemento esencial para su prevención/mitigación y reducción. En ese sentido, las acciones encaminadas hacia el factor humano requieren una aproximación holística, reconociendo que el cuerpo humano es muy vulnerable a los traumatismos y que las personas cometen errores (Organización Mundial de la Salud, 2009).
- Los principales elementos a incluir en las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, en materia de Factor Humano deben incluir los hallazgos anteriores, los cuales se subdividen en tres niveles: fomento del compromiso personal de los ciudadanos, reforzamiento colectivo y formación de capital humano e institucional (ver Figura 32), los cuales se distribuyen en los pilares estratégicos y actividades del plan.



**Figura 32. Elementos relacionados con el factor humano frente a la seguridad vial a incluir en las acciones del PNSV 2011-2021. Colombia**



Camacho Fonseca, Aratoca-Santander, 2008.

## 2.6 SITUACIÓN DE LA INSTITUCIONALIDAD EN COLOMBIA FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL

La situación de la institucionalidad de la seguridad vial en Colombia se describe brevemente a continuación:

- Mediante el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos” el Gobierno Nacional, por primera vez en Colombia, “declara la seguridad vial como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un período de gobierno”.
- Coherente con el mandato constitucional y legal del Estado de “garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”, se establece como cabeza de dicha política al Ministerio de Transporte lo que “implicará una articulación institucional a nivel público y privado” (Departamento Nacional de Planeación, 2011).
- A nivel local la responsabilidad de la seguridad vial recae en los Municipios y en los Departamentos a través de los Organismos de Tránsito, los Agentes de Tránsito, la Policía Nacional y las Terminales de Transporte, entre otros actores (World Bank, 2013).
- La Superintendencia de Puertos y Transporte, es el organismo encargado de la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte en el país. No obstante, tiene efectos muy limitados debido a la falta de recursos humanos y físicos (World Bank, 2013).
- La universidad colombiana cuenta con suficiente capacidad para desarrollar investigaciones necesarias sobre la gestión de la política, pero no se cuenta con una estrategia académica que permita la aplicación de los resultados de las investigaciones. Al respecto, la investigación nutre a la política pública muy pobremente (World Bank, 2013).
- La sociedad civil y los medios de comunicación juegan un rol fundamental en la descripción, en la denuncia, en la documentación del problema y en el seguimiento a la administración frente al cumplimiento de los compromisos (World Bank, 2013).
- El PNSV 2011-2016 no contó con un liderazgo institucional para su realización. Además, presenta debilidades que dificultaban su implementación: la falta de objetivos realizables, la definición de acciones frente a sus recursos, la carencia de participación de los entes territoriales con la definición de responsables, y la ausencia de tratamientos para los modos de transporte más vulnerables en la vía, entre otros aspectos (Contraloría General de la República, 2013).



Cubillos Velandia, Villeta-Cundinamarca, 2010.

**Figura 33. Funciones de la  
Agencia Nacional de Seguridad Vial**



Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en Congreso de Colombia, 2013.

- Teniendo en cuenta el anterior panorama y luego de un proceso que involucró a entidades estatales de los órganos legislativo y ejecutivo y surtido un proceso de socialización del Proyecto de Ley, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de Colombia en virtud de la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013. Así, la ANSV se convierte en la autoridad máxima en materia de seguridad vial en Colombia cuyos recursos para su funcionamiento e inversión serán financiados a través del Fondo Nacional de Seguridad Vial. Las funciones generales de la ANSV se esquematizan en la Figura 33.
- La ANSV con su estructura de funciones y de organización interna, podrá responder a los nuevos desafíos que enfrenta la institucionalidad para la seguridad vial en Colombia. Lo anterior, aunado a su integralidad en competencias, la garantía de financiación, la capacidad para la toma de decisiones, la administración de recursos y la coordinación de esfuerzos de todos los participantes del sector gubernamental responsables de la seguridad vial.



# 3.

## DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.



- ◆ **ACTOR DE LA VÍA:** son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).
- ◆ **ACCIDENTE DE TRÁNSITO:** “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 circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho” (Código Nacional de Tránsito, 2002).
- ◆ **AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:** la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidos con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito (Ley 1702, 2013).
- ◆ **ATENCIÓN PREHOSPITALARIA (APH):** “Conjunto de actividades, procedimientos, recursos, intervenciones y terapéutica prehospitalaria encaminadas a prestar atención en salud a aquellas personas que han sufrido una alteración aguda de su integridad física o mental, causada por trauma o enfermedad de cualquier etiología, tendiente a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y los riesgos de invalidez y muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la institución asistencial, que puede incluir acciones de salvamento y rescate” (Resolución 1441, 2013).



- ◈ **AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIAL:** es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto, de una carretera nueva, de una carretera existente o de cualquier evento que pueda afectar a la seguridad de la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio y su vida posterior (Pozuelo, 2011).
- ◈ **EDUCACIÓN VIAL:** “La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados” (Ley 1503, 2011).
- ◈ **EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD:** se define como la demostración de que se cumplen los requisitos especificados relativos a un producto, proceso, sistema, persona u organismo, y su campo incluye actividades tales como el ensayo/prueba, la inspección, la certificación, así como la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad. (Ponce Reyes & Alejandra, 2006).
- ◈ **HOMOLOGACIÓN:** “Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación” (Código Nacional de Tránsito, 2002).
- ◈ **LABORATORIO DE PRUEBAS Y ENSAYOS:** “Laboratorio nacional, extranjero o internacional, que posee la competencia e idoneidad necesarias para llevar a cabo la determinación en forma general de las características, aptitud o funcionamiento de materiales o productos” (Decreto 2269, 1993).
- ◈ **MERCADOTECNIA SOCIAL:** es el uso de principios de la mercadotecnia con el fin de crear conciencia sobre un tema específico, lograr la aceptación de una conducta deseada y modificar el comportamiento para el beneficio individual, grupal o comunitario. Las estrategias de mercadotecnia se dirigen hacia las personas que desean o necesitan cambiar o mejorar un comportamiento que pone en riesgo su calidad de vida, bienestar y seguridad individual y colectiva e intentan influenciarlas para aceptar, adoptar, modificar o abandonar una conducta determinada (Secretaría de Salud de México D.F., 2010).
- ◈ **MOVILIDAD REDUCIDA:** “Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales” (Ley 1287, 2009).

- ◆ **ORGANISMOS DE TRÁNSITO:** “Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción” (Código Nacional de Tránsito, 2002).
- ◆ **PERSONA CON DISCAPACIDAD:** las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (Organización de las Naciones Unidas, 2006).
- ◆ **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL:** “Es el instrumento de planificación que consignado oficialmente en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito” (Decreto 2851, 2013).
- ◆ **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:** se trata de un plan, “basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. 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” (Ley 1702, 2013).
- ◆ **PROYECTO EDUCATIVO INSTITUCIONAL (PEI):** es el documento que debe elaborar y poner en práctica cada establecimiento educativo y en el que se especifican entre otros aspectos, “los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios, la estrategia pedagógica, el reglamento para docentes y estudiantes y el sistema de gestión, todo ello encaminado a cumplir con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos” (Ley 115, 1994).
- ◆ **PROYECTO PEDAGÓGICO:** es una actividad dentro del plan de estudios que de manera planificada ejercita al educando en la solución de problemas cotidianos, seleccionados por tener relación directa con el entorno social, cultural, científico y tecnológico del mismo (Decreto 1860, 1994).
- ◆ **REHABILITACIÓN PSICOSOCIAL:** es el proceso de cambio de una disfunción ocupacional a lo largo de la vida de la persona afectada de trastorno mental hacia el desempeño ocupacional dentro de su entorno comunitario, en una cultura predeterminada (Mazorra, 2004).
- ◆ **SEGURIDAD VIAL:** “Entiéndase por seguridad vial 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” (Ley 1702, 2013).

- ◆ **SUSTANCIA PSICOTRÓPICA O PSICOACTIVA:** “Sustancia que, cuando se ingiere, afecta a los procesos mentales, p. ej., a la cognición o la efectividad. Este término y su equivalente, sustancia psicotrópica, son las expresiones más neutras y descriptivas para referirse a todo el grupo de sustancias, legales e ilegales” (World Health Organization, 1994).
- ◆ **TRÁFICO CALMADO:** es la combinación de medidas físicas, que principalmente, reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y alteran los comportamientos de los conductores, mejorando las condiciones de los usuarios no motorizados de la vía (Ewing, 1999).
- ◆ **TRIAGE:** la acción de clasificar a los implicados en un incidente/accidente masivo, para que de acuerdo con criterios de gravedad que diferencien lo urgente de lo no urgente, puedan recibir una atención médica organizada y efectiva (Martínez, 2003).
- ◆ **USUARIOS VULNERABLES:** término que se aplica a los usuarios con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un accidente, son principalmente aquellos sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos de dos ruedas. Entre éstos, los peatones y los ciclistas son aquellos que probablemente tienen menos probabilidad de causar lesiones a otro usuario de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, pueden representar un peligro mayor para los demás (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD, 1998).
- ◆ **VÍCTIMA:** se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural (Decreto 3990 de 2007).







# 4.

## EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.





#### **4.1. VALORES DEL PNSV**

El Plan Nacional de Seguridad Vial se apoya en los siguientes valores que se promoverán en TODAS las actuaciones a desarrollar:

- **La vida es el valor máximo** y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.
- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de **convivencia y solidaridad** en los espacios de movilidad.
- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la **autorregulación y a la corresponsabilidad** en mecanismos de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los accidentes de tránsito, realizadas bajo los parámetros de **honestidad y rectitud**.
- **La responsabilidad y el compromiso** son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

#### **4.2. PRINCIPIOS DEL PNSV**

##### **Tendencia a la baja**

El PNSV buscará presentar durante el período de vigencia, tendencias a la baja en el número de víctimas mortales, heridos graves, motociclistas, peatones y víctimas por la conducción bajo efectos del alcohol. La baja se medirá en valores absolutos, dado que la disminución por tasas puede generar resultados muy poco significativos en el número real de fallecimientos o heridos.

En ese sentido, Colombia incluye objetivos cuantitativos duros (de base empírica), buscando un compromiso total de los distintos sectores y niveles de la administración pública, así como de las organizaciones privadas y de la academia.

### **Aproximación holística**

El Plan Nacional de Seguridad Vial se concibe y se debe implementar desde un enfoque holístico, dado que incluye estrategias dirigidas a los usuarios, a la seguridad de los vehículos, así como a la infraestructura, además de incorporar acciones para la atención y rehabilitación de víctimas y para una adecuada gestión institucional. Esta aproximación integral debe ser un medio eficaz para el trabajo conjunto de todas las partes interesadas, reconociendo interdependencias y promoviendo acciones de coordinación para un resultado efectivo.

### **Sistemas perdonadores**

La implementación de las acciones del PNSV debe tener en consideración el error humano que se comete en el sistema de movilidad, como una garantía para salvaguardar la vida.

### **Marco de 10 años**

El plazo para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial es de diez años en lugar de cinco y podrá ser renovado o extendido posteriormente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este plazo le ayudará a establecer, fortalecer y mantener el impulso de las acciones a desarrollar y permite apartarse de los resultados enmarcados en un programa de gobierno con una vigencia menor.

### **Reportes estadísticos frecuentes y públicos**

En el marco del PNSV, y de acuerdo con las acciones allí contenidas, se deberán reportar las muertes y las lesiones graves de Colombia en forma anual. Estos datos se utilizarán para elaborar un informe sobre el progreso nacional en la reducción de muertes y lesiones graves a través de los indicadores planteados.

## **4.3. OBJETIVOS DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PNSV 2011-2021**

El objetivo que Colombia adopta sobre seguridad vial, a nivel general es:

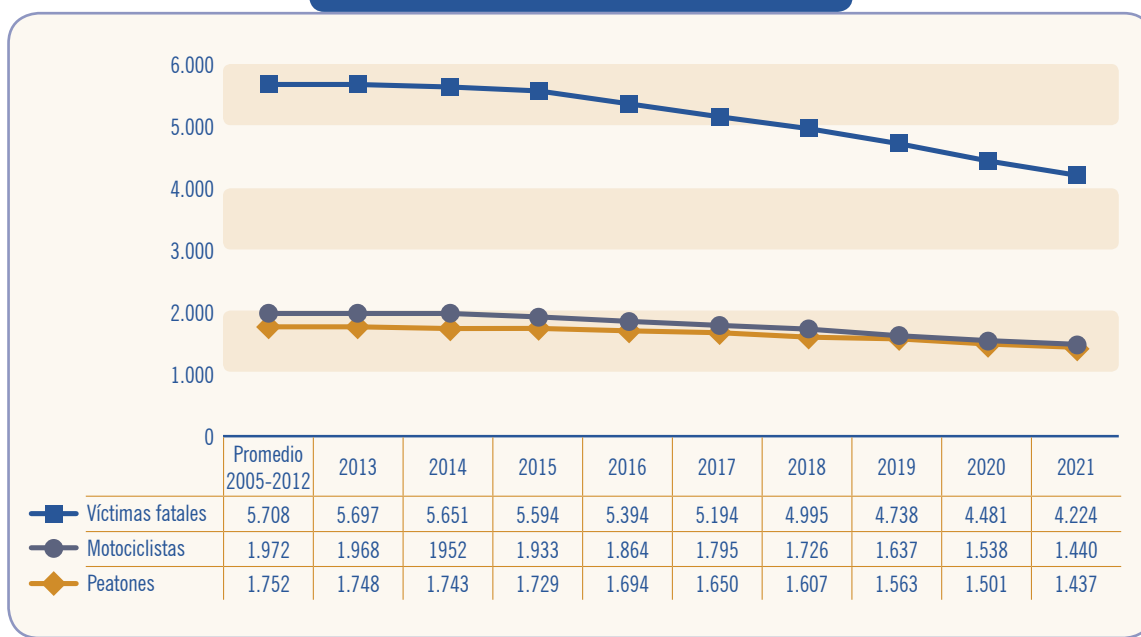
**Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021.**

Este objetivo supone reducir una media de 5.708 víctimas fatales (promedio del 2005 al 2012), a un número de 4.224 personas fallecidas por esta causa en el año 2021. Con el fin de determinar el cumplimiento de la meta, se utilizará el promedio desde el 2005 al 2012.

La Figura 34 muestra el comportamiento de víctimas fatales con base en el objetivo planteado para el año 2021. Los porcentajes de reducción en los primeros años son bajos, debido a la fase de ini-

cio e implementación de la nueva institucionalidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien será la autoridad máxima en el tema. Posteriormente, a partir de la vigencia 2016, el porcentaje de reducción debe aumentar, hasta un porcentaje de reducción de 4,5% anual en los últimos dos años del PNSV.

**Figura 34. Objetivos generales y específicos  
2011-2021**



Fuente: (Méndez Heredia, 2014). Ministerio de Transporte con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

El objetivo general propone esta reducción, con base en los siguientes aspectos:

- La tendencia de crecimiento de la accidentalidad con víctimas fatales ha sido durante los últimos 8 años (2005-2012) de 13%. El PNSV busca cambiar la tendencia, no solo evitando este aumento, sino proponiendo una disminución del 26% que rompa la estadística actual de crecimiento de los accidentes y que permita salvar vidas.
- Dado que el fenómeno es evidentemente urbano, las ciudades juegan un papel muy relevante en la reducción de la mortalidad. Por tal razón, se plantea que aquellas con más recursos humanos y físicos (Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla) lleguen al año 2021 con resultados comparables con estándares internacionales (tasa de 5.5 PCCH). De igual forma, las demás ciudades de categoría especial, así como de categoría 1 y 2 deberían llegar al 2021 mínimo con tasas comparables a países de la región, con una institucionalidad fuerte en seguridad vial, como Chile con 11 fallecidos por cada 100.000 habitantes (Irtad, 2014).
- En ese orden de ideas, solo al cumplir con las reducciones en las ciudades capitales de estas categorías, se podría disminuir la accidentalidad de víctimas mortales, cumpliendo en un 58% el objetivo. Lo anterior, no excluye a los otros municipios ni a los departamentos, los cuales tienen un peso importante en la accidentalidad.
- Esta meta está alineada con el objetivo planteado sobre seguridad vial en el Plan Decenal de Salud 2012-2021.



Rodríguez Malagón,  
Bogotá, D.C.,  
2015.

Junto a este objetivo, el gobierno nacional adopta como objetivos específicos los siguientes:

- **Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito para el año 2021.**

Se trata de reducir el número de peatones fallecidos, con base en el promedio de los años 2005-2012 pasando así de 1.752 personas a 1.437. Esta reducción se basa en la tendencia de disminución del período analizado, que es del 6%.

Al respecto, la reducción que se plantea es del 18%, ya que no solo se busca continuar con la tendencia, sino triplicarla, con el fin de minimizar la participación de este actor vulnerable.

- **Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por accidentes de tránsito para el año 2021.**

A través de este objetivo se busca reducir el número de motociclistas fallecidos en promedio durante el período de 2009 a 2012, pasando de 1.972 motociclistas a 1.440 para el año 2021. Esta reducción toma como línea base el período de los 3 años anteriores y no un período mayor, dado el importante crecimiento en números absolutos de la accidentalidad, experimentado en los últimos años, lo que lleva a tomar como referente cifras más cercanas a la situación actual.

Se plantea esta reducción en razón a que la tendencia de crecimiento del fenómeno ha sido durante los últimos tres años del 27%. En ese sentido, se busca modificar la tendencia, evitando su incremento.

- **Reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para el año 2021.**

La tendencia de la morbilidad en el período, muestra un crecimiento del 7% durante los años estudiados, por lo cual el PNSV busca romper este rumbo y disminuir las lesiones por accidentes viales al triple para el año 2021. Ello supone bajar la cifra de 40.640 heridos a 32.105.

- **Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción bajo el influjo del alcohol y el uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.**

De manera independiente a las cifras de accidentalidad que tienen como causa hipotética el estado de embriaguez, es claro para el Gobierno Nacional que la tolerancia a la conducción bajo efectos del alcohol y al uso de sustancias psicoactivas será cero. El anterior objetivo está apoyado en un marco jurídico fuerte, que penaliza severamente esta conducta.

#### 4.4. PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PNSV 2011-2021

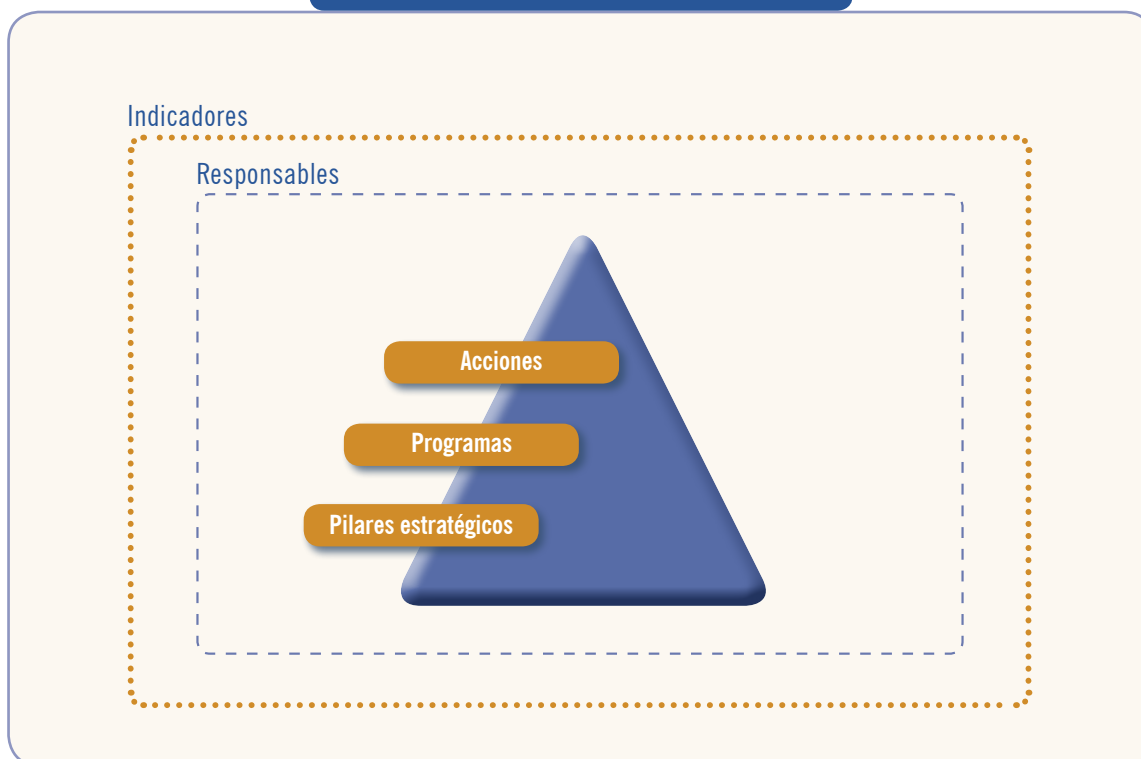
En este apartado se desarrollarán los pilares estratégicos contenidos en el presente Plan, fundamentados en el marco referencial de la Matriz de Haddon y los lineamientos establecidos por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

En cada uno de los pilares estratégicos, se plantean diversos programas, que a su vez contienen una serie de acciones de la misma línea (ver Figuras 35 y 36). Estos programas y acciones son el resultado de la priorización llevada a cabo en el nivel central y en las regiones, por medio de las mesas técnicas y los talleres, fruto de las discusiones de expertos en el tema y validadas por la ciudadanía en general, a través de la consulta pública.

Adicionalmente, las propuestas responden coherentemente a las conclusiones obtenidas de la situación y los antecedentes estadísticos que se analizaron en el primer capítulo, donde se identificaron los actores del tránsito más vulnerables en Colombia, así como los factores contribuyentes de los accidentes asociados al tránsito en el país.

En consecuencia, las acciones propuestas en el PNSV 2011-2021, se incorporan con el propósito de cumplir con los objetivos planteados, dado que son aquellas que presentan una alta efectividad y una factibilidad jurídica, financiera e institucional.

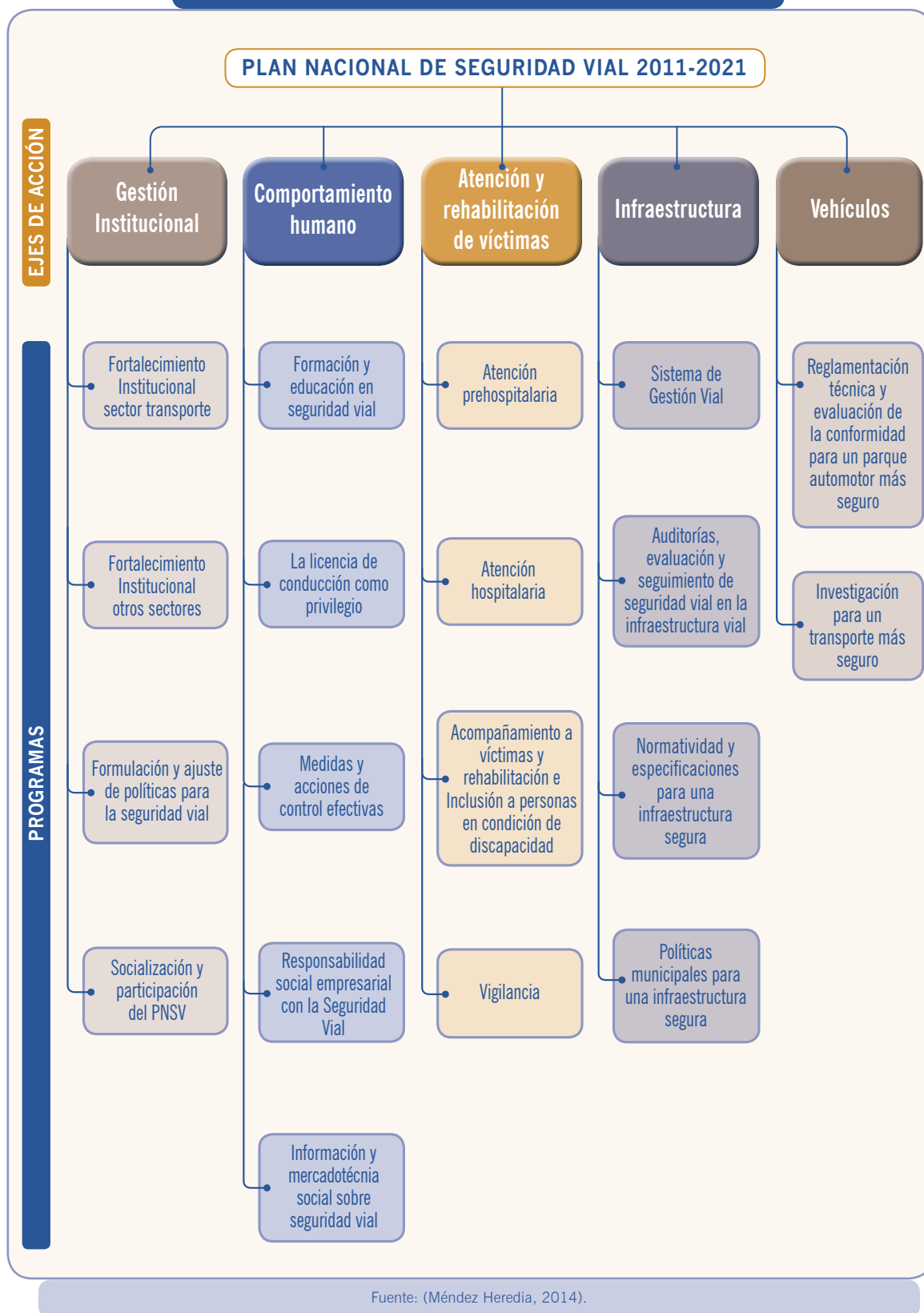
Figura 35. Estructura del ajuste al PNSV 2011-2021



Fuente: (Méndez Heredia, 2014).



**Figura 36. Organización de los pilares estratégicos y los programas del ajuste al PNSV 2011-2021**





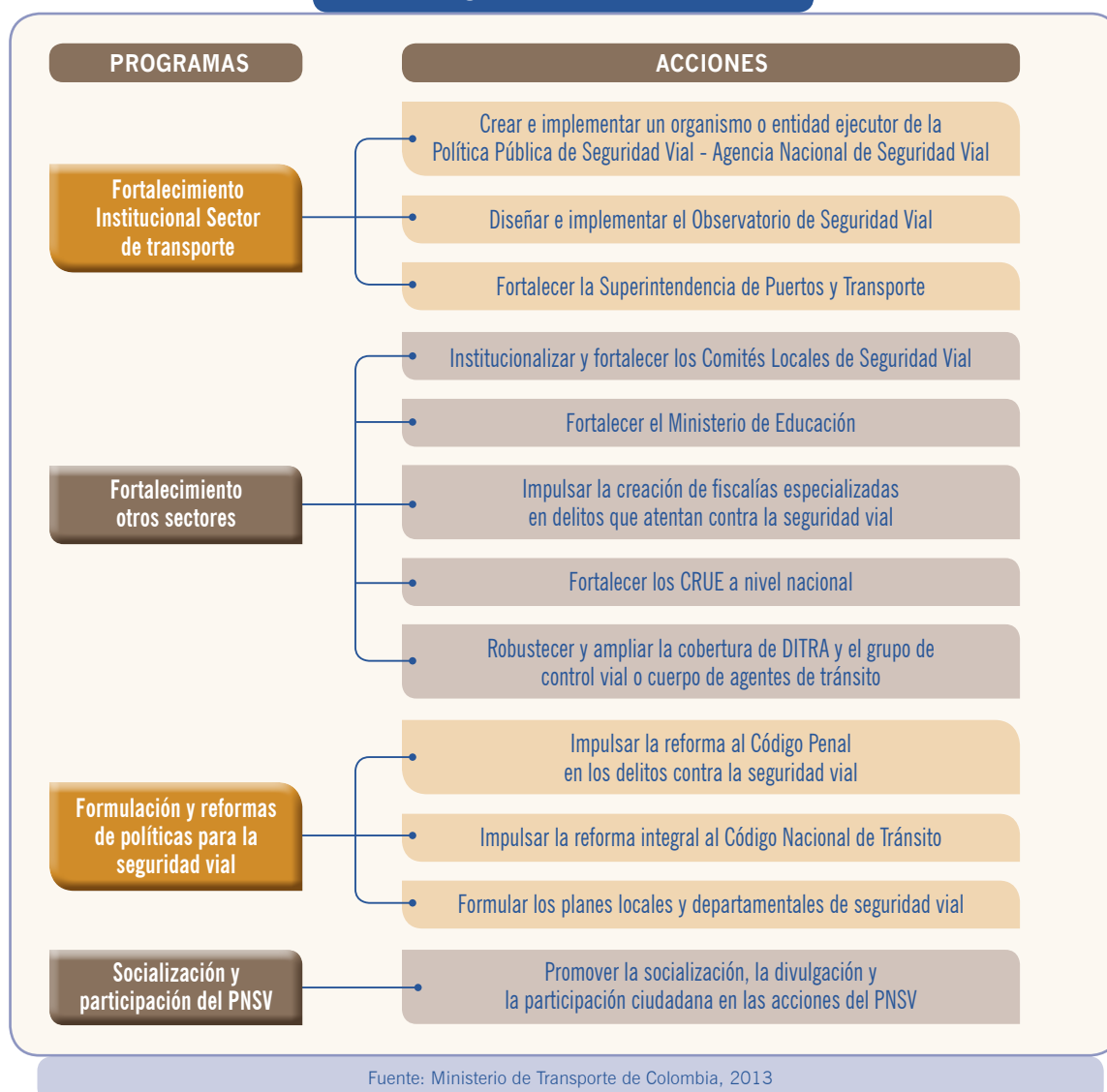
#### 4.4.1. PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

El gobierno nacional busca impulsar el desarrollo de las acciones en seguridad vial del PNSV mediante una gestión institucional adecuada, dando así, una respuesta proporcional a la magnitud de los retos que deberá afrontar para cumplir con los objetivos y metas propuestos en el presente plan.

Por este motivo, el pilar estratégico de gestión institucional es fundamental, ya que asegura el liderazgo y la institucionalidad y por ende, el cumplimiento efectivo y eficiente de las funciones asociadas a la seguridad vial. En el PNSV es clave crear y fortalecer institucionalidad, ya que con ello se acelera el proceso de transferencia de conocimiento, se asegura una inversión a largo plazo y se genera un entorno favorable para hacer dichas medidas sostenibles en el tiempo.

Este pilar permitirá que el PNSV se convierta en modelo en Latinoamérica, dada la confluencia diversa de sectores e instituciones de distintas escalas, reunidas en torno al tratamiento de esta pandemia.

Figura 37. Pilar estratégico gestión institucional





#### 4.4.1.1. Programa: Fortalecimiento institucional sector transporte

##### Descripción:

Este programa busca el fortalecimiento institucional de la seguridad vial en el sector transporte por medio de la creación de un organismo o entidad que formule y ejecute la política de seguridad vial de Colombia y que se constituya en la máxima autoridad en el tema.

La Agencia Nacional de Seguridad ejercerá este liderazgo, asumirá responsabilidades y buscará resultados positivos impactantes. Adicionalmente, este fortalecimiento incluye la participación de la Superintendencia de Puertos y Transporte, así como el diseño y la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, organismos clave para el buen funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad vial en el país.

##### Acciones:

- Crear e implementar un organismo o entidad ejecutor de la Política Pública de Seguridad Vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Diseñar e implementar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte.

#### Fichas Técnicas I.

#### Acciones del programa: nueva institucionalidad para la seguridad vial

##### FICHA TÉCNICA N° 1.1

###### 1. Nombre de la acción

Crear e implementar un organismo o entidad ejecutora de la Política Pública de Seguridad Vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial.

###### 2. Descripción de la acción

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte promoverá la creación e implementación de una Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidad descentralizada del orden nacional, máximo responsable de la ejecución de planes, programas y proyectos de Seguridad Vial. Para atender las necesidades del servicio y cumplir con eficacia y eficiencia los objetivos misionales y la ejecución de los programas en la materia, se conformará un grupo interno de trabajo.

###### 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional sector transporte

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Congreso de la República

###### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Hacienda

###### 7. Actor: Colaborador externo

Asociación de víctimas

###### 8. Escala de actuación

Nacional

###### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2



## FICHA TÉCNICA N° 1.2

### 1. Nombre de la acción

Diseñar e implementar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial

### 2. Descripción de la acción

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial será el órgano coordinador y consultor técnico para el manejo de la información y desarrollo de la gestión de datos que servirán de insumo para orientar la política pública en la materia.

### 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional sector transporte

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Congreso de la República

### 6. Agente: Participante de la acción

Policía Nacional, SIMIT, RUNT, DANE, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Ministerio de Salud y Protección Social

### 7. Actor: Colaborador externo

Academia, Observatorios de movilidad y/o seguridad vial locales

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 3.2

## FICHA TÉCNICA N° 1.3

### 1. Nombre de la acción

Fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte.

### 2. Descripción de la acción

Fortalecimiento del recurso humano y físico para el desarrollo de las funciones de inspección, control y vigilancia propias de la Superintendencia de Puertos y Transporte en temas relacionados con la seguridad vial. Este fortalecimiento se dará, entre otros aspectos, por medio de la creación del grupo de seguridad vial en la Superintendencia, así como por la implementación del sistema de control y vigilancia tecnológico que garantizará una mayor calidad en el proceso de expedición de certificados en los organismos de apoyo.

### 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional sector transporte

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

### 5. Agente: Propietario de la acción

Superintendencia de Puertos y Transporte

### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Hacienda, Autoridades de Tránsito

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2



#### 4.4.1.2. Programa: Fortalecimiento institucional otros sectores

##### Descripción:

Se busca fortalecer a las entidades u organizaciones que no pertenecen al sector transporte y presentan posibilidades de mejora, dada su responsabilidad en el control, la atención, la formulación y el seguimiento de las acciones contenidas en el PNSV. La inclusión de este programa busca aumentar ya sea su cobertura, sus capacidades, recursos y/o el mejoramiento en los procedimientos y procesos de prestación y operación del servicio que proveen, entre otros aspectos.

##### Acciones:

- Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial.
- Fortalecer el Ministerio de Educación.
- Impulsar la creación de fiscalías especializadas en delitos que atentan contra la seguridad vial.
- Fortalecer los Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias-CRUE a nivel nacional.
- Robustecer y ampliar la cobertura de Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional-DI-TRA y los grupos de control vial o cuerpos de agentes de tránsito.

#### Fichas Técnicas II.

#### Acciones del Programa Fortalecimiento institucional otros sectores

##### FICHA TÉCNICA N° 1.4

###### 1. Nombre de la acción

Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial.

###### 2. Descripción de la acción

Los Comités Locales de Seguridad Vial son instancias de coordinación que se encargan de articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones contempladas en los planes locales y/o programas y/o proyectos de Seguridad Vial y además efectuar el seguimiento de las mismas. En el ámbito nacional se prestará asistencia técnica permanente con el fin de acompañar el proceso de instalación, así como las demás actividades que permitan un óptimo desarrollo y evaluación de los planes locales.

###### 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional otros sectores

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Entidades territoriales

###### 6. Agente: Participante de la acción

Las demás autoridades de tránsito, sector salud y sector educación

###### 7. Actor: Colaborador externo

Comunidad, Organismos de socorro del sistema nacional para la prevención y atención de desastres

###### 8. Escala de actuación

Nacional

###### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2





## FICHA TÉCNICA N° 1.5

## 1. Nombre de la acción

Fortalecer el Ministerio de Educación

## 2. Descripción de la acción

Fortalecimiento del recurso humano y físico que contribuya a la formulación de las orientaciones, estrategias y al desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en preescolar, básica y media. De la misma manera, como apoyo para la administración del fondo de bienestar universitario y prevención vial y demás acciones presentes en el PNSV, cuya responsabilidad sea de este Ministerio.

## 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional otros sectores

## 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

## 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Educación

## 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Hacienda

## 7. Actor: Colaborador externo

## 8. Escala de actuación

Nacional

## 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

## 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2

## FICHA TÉCNICA N° 1.6

## 1. Nombre de la acción

Impulsar la creación de Fiscalías especializadas en delitos que atentan contra la seguridad vial.

## 2. Descripción de la acción

Designación de fiscalías especializadas y de cuerpos de investigación judicial especializados para el abordaje de los casos de accidentes de tránsito.

## 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional otros sectores

## 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

## 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y del Derecho

## 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Transporte,  
Fiscal General de la Nación

## 7. Actor: Colaborador externo

## 8. Escala de actuación

Nacional

## 9. Período de realización

Largo Plazo (2021)

## 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2



## FICHA TÉCNICA N° 1.7

### 1. Nombre de la acción

Fortalecer los Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias - CRUE a nivel nacional

### 2. Descripción de la acción

Los Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias - CRUE deberán fortalecerse a nivel institucional y de servicios, en el marco de lo dispuesto en la Resolución 1220 de 2010, para que efectivamente dinamicen los sistemas de referencia y contrarreferencia, la articulación con los sistemas de atención prehospitalaria y realicen la coordinación de las emergencias y desastres del sector salud.

### 3. Programa asociado

Fortalecimiento institucional otros sectores

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social, Entidades Territoriales.

### 6. Agente: Participante de la acción

Secretarías de Salud Municipal, Distrital y Departamental y autoridades de tránsito

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2



Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.

**1. Nombre de la acción**

Robustecer y ampliar la cobertura de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - DITRA y los grupos de control vial o cuerpos de agentes de tránsito.

**2. Descripción de la acción**

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - DITRA buscará fortalecerse y proponer perspectivas de crecimiento de la institución, en cuanto a las funciones relacionadas con la seguridad vial, indicando la cobertura geográfica deseable, el recurso humano y perfiles necesarios, los requerimientos físicos y dotacionales que implicaría este nuevo tamaño, así como los recursos tecnológicos requeridos (radares móviles, dispositivos de alcoholemia, comparenderas electrónicas, entre otros).

Las actividades a realizar deberán contemplar:

- El desarrollo de un estudio diagnóstico para tal fin, que indique el presupuesto requerido, así como su sostenibilidad en el largo plazo. Así mismo, este estudio debe presentar propuestas de mejora en su actual funcionamiento, relacionadas con el servicio, los mecanismos de rendición de cuentas, la solución de controversias, la estandarización de funciones entre las partes, entre otros aspectos.
- La formulación de los lineamientos por parte del gobierno nacional, para definir las condiciones básicas de cobertura de los cuerpos de agentes de tránsito y agentes de tránsito del orden territorial, teniendo en cuenta el parque automotor, la población y el área de la jurisdicción.

**3. Programa asociado**

Fortalecimiento institucional de otros sectores

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de gestión institucional

**5. Agente: Propietario de la acción**

Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - Ministerio de Transporte - Ministerio de Defensa Nacional

**6. Agente: Participante de la acción**

Ministerio de Hacienda

**7. Actor: Colaborador externo****8. Escala de actuación**

Nacional

**9. Período de realización**

Mediano Plazo (2018)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2, 3.4





#### 4.4.1.3. Programa: Formulación y reformas de políticas para la seguridad vial

##### Descripción:

Este programa propende revisar y promover en los lineamientos y en la política penal, social y de tránsito, así como en los planes que se deriven en distintas escalas, la inclusión de aspectos de seguridad vial para hacerla más coherente frente a los requerimientos de la sociedad de garantizar el derecho a una movilidad segura.

##### Acciones:

- Impulsar la reforma integral al Código Nacional de Tránsito
- Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra la seguridad vial
- Formular los Planes locales y departamentales de Seguridad Vial.

#### Fichas Técnicas III. Acciones del programa: Formulación y ajuste de lineamientos y políticas para la seguridad vial

##### FICHA TÉCNICA N° 1.9

###### 1. Nombre de la acción

Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra la seguridad vial.

###### 2. Descripción de la acción

La iniciativa para la reforma del Código Penal en los delitos relacionados con la seguridad vial, tiene como finalidad determinar el riesgo permitido para la sociedad en el sistema de movilidad, es decir, diferenciar aquellas conductas que constituyen una mera contravención y aquellas que, por representar concreto peligro para la sociedad, se tipificarían como delito.

Esta reforma obedece a los lineamientos de los organismos internacionales como la OMS o la OCDE, que buscan combatir conductas como: la conducción alcohólica, el influjo de sustancias psicotrópicas, los excesos de velocidad y las conductas temerarias; responsables de la mayor lesión a la vida y a la integridad física.

###### 3. Programa asociado

Formulación y ajuste de lineamientos y políticas para la Seguridad Vial

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Interior - Ministerio de Justicia y del Derecho - Congreso de la República

###### 6. Agente: Participante de la acción

###### 7. Actor: Colaborador externo

###### 8. Escala de actuación

Nacional

###### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 2.1



Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.

## FICHA TÉCNICA N° 1.10

### 1. Nombre de la acción

Impulsar la reforma integral al Código Nacional de Tránsito

### 2. Descripción de la acción

El gobierno nacional presentará una iniciativa para la reforma integral del Código Nacional de Tránsito, reformando los contenidos que regulan los sistemas de tránsito y transporte, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

### 3. Programa asociado

Formulación y ajuste de lineamientos y políticas para la Seguridad Vial

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Entidades territoriales

### 6. Agente: Propietario de la acción

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 2.1





Ruíz,  
Carmen de Bolívar-Bolívar,  
2012.

## FICHA TÉCNICA N° 1.11

### 1. Nombre de la acción

Formular los planes locales y departamentales de Seguridad Vial.

### 2. Descripción de la acción

Los departamentos y los municipios deben formular un Plan de Seguridad Vial que atienda las características propias de cada entidad territorial en coherencia, si lo tienen, con el plan de movilidad. Al respecto, se deben realizar las siguientes actividades para dar cumplimiento a la acción:

- Desarrollo de guías metodológicas por parte del gobierno nacional para la formulación integral de los planes locales/departamentales de seguridad vial.
- Formulación de los planes de seguridad vial de manera participativa y consensuada con los principales actores/agentes de la seguridad vial en la Entidad Territorial.
- Diseño de unas instancias de coordinación para la implementación, monitoreo, seguimiento y evaluación de los planes de seguridad vial mediante la creación formal de comités en las cabeceras municipales.
- Estructuración de encuentros y espacios de discusión entre los comités de las entidades territoriales que afronten situaciones similares en términos de seguridad vial, para facilitar escenarios tanto de capacitación como de transferencia horizontal de experiencias y conocimientos.

### 3. Programa asociado

Formulación y ajuste de lineamientos y políticas para la Seguridad Vial.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte -  
Entidades Territoriales

### 6. Agente: Participante de la acción

Demás autoridades de tránsito

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 2.2



#### 4.4.1.4. Programa: Socialización y participación del PNSV

##### Descripción:

El PNSV propone actividades de divulgación y participación ciudadana con el fin de hacer pública la política de seguridad vial de Colombia.

##### Acciones:

- Promover la socialización, la divulgación y la participación ciudadana en las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial.

#### Fichas Técnicas IV.

#### Acciones del Programa: Socialización y participación del PNSV

##### FICHA TÉCNICA N° 1.12

###### 1. Nombre de la acción

Promover la socialización, la divulgación y la participación ciudadana en las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial.

###### 2. Descripción de la acción

Con el fin de adoptar procesos de divulgación que faciliten la apropiación de los planteamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial y difundir los resultados del ejercicio de control y evaluación de las metas del Plan se realizarán las siguientes acciones:

- Cartilla informativa sobre la política de seguridad vial de Colombia.
- Boletín anual con los principales resultados de la accidentalidad en el país.
- Creación del Portal de la Seguridad Vial cuyo propósito será informar las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, así como difundir las cartillas y boletines de los puntos anteriores y permitir un espacio para la presentación de quejas y denuncias sobre el tema.

De igual modo, se plantearán acciones que permitan la participación ciudadana:

- Creación de mesas de trabajo en los ámbitos central y regional intersectoriales, interinstitucionales y multidisciplinarias que permitan presentar y debatir la política nacional de seguridad vial.

###### 3. Programa asociado

Socialización y participación del PNSV

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

###### 6. Agente: Participante de la acción

Autoridades de Tránsito

###### 7. Actor: Colaborador externo

###### 8. Escala de actuación

Nacional

###### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

###### 10. Indicador asociado



Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

#### 4.4.2. PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO HUMANO

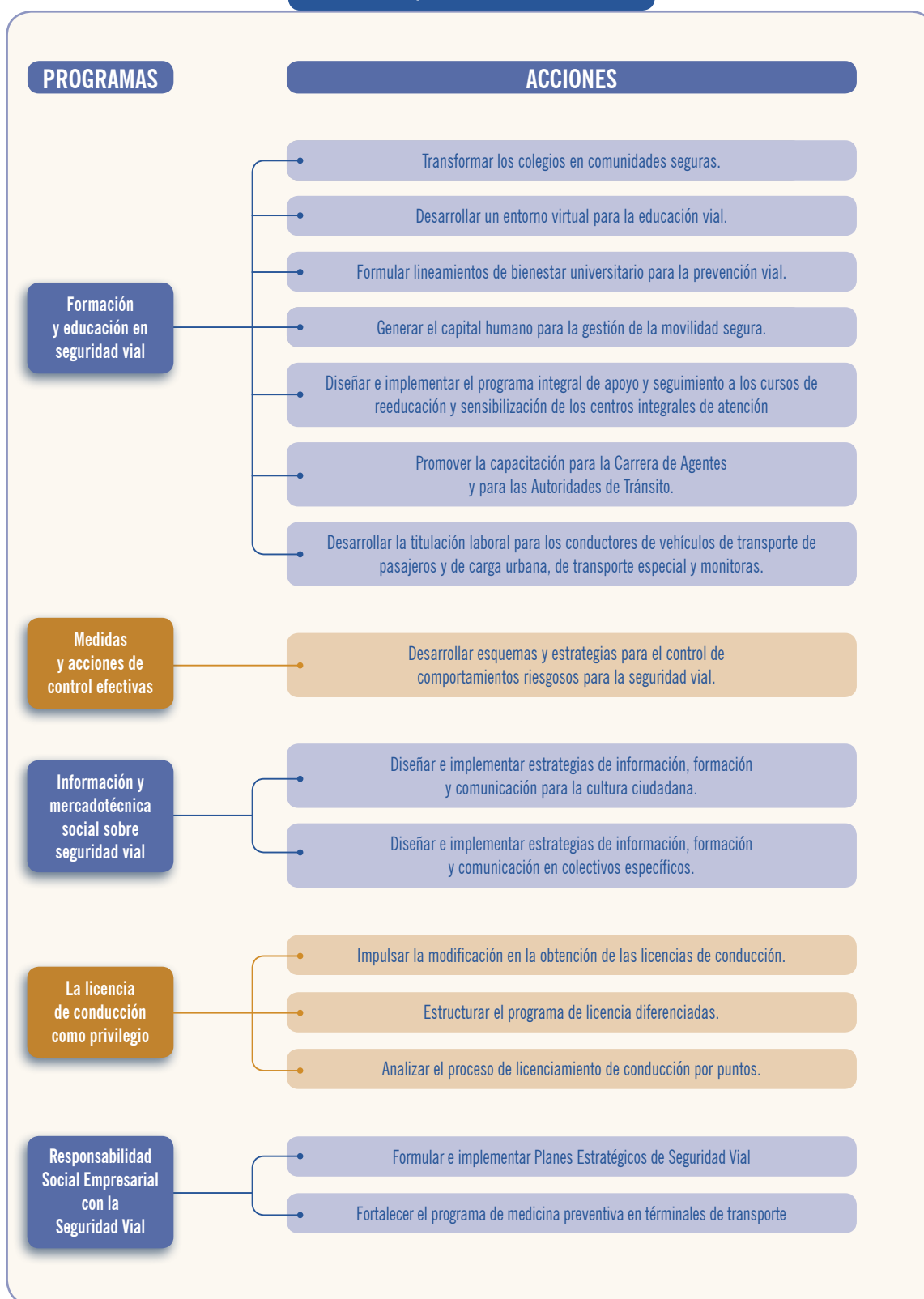
La protección de la vida al movilizarse debe basarse en el papel activo y reflexivo del ser humano, como único actor de los procesos de transformación cultural y social. Al respecto, el cambio hacia un comportamiento que respete constantemente la vida y la integridad física se da en un proceso largo y requiere del compromiso personal de cada sujeto unido a un refuerzo a nivel colectivo.

Sin embargo, el cambio de comportamiento no se da únicamente por medio de una mirada reflexiva que parte desde la sensibilización y la educación, sino que se debe fortalecer a través de acciones que regulen el comportamiento en la vía, en donde confluyen la autoridad institucional y la autorregulación humana.

Con este fin el pilar de Comportamiento Humano busca una aproximación holística e integral que no solo contenga el desarrollo de un programa de cultura ciudadana desarrollado por medio de acciones formativas, informativas y comunicacionales y medidas de control al comportamiento, sino que se adecue procedimentalmente la normativa asociada e incorpore la seguridad vial en los entornos laborales, así como en establecimientos con usos relacionados al consumo de alcohol.



**Figura 38. Pilar estratégico de comportamiento humano**



Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013



#### 4.4.2.1. Programa: Formación y educación en seguridad vial

##### Descripción:

El programa busca dar elementos que impulsen actividades de capacitación formal y no formal sobre seguridad vial a diversos grupos objetivo tanto a los responsables de la seguridad vial, como a diversos colectivos (estudiantes universitarios, ciudadanía en general, entre otros). También, promoverá la virtualidad en los procesos de educación preescolar, básica y media, incluyendo a los docentes de estos niveles.

##### Acciones:

- Transformar los colegios en comunidades seguras.
- Desarrollar un entorno virtual para la educación vial.
- Formular lineamientos de bienestar universitario para la prevención vial.
- Generar el capital humano para la gestión de la movilidad segura.
- Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención.
- Promover la capacitación para la Carrera de Agentes y para las Autoridades de Tránsito.
- Desarrollar la titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga urbana, de transporte especial y monitoras.

#### Fichas Técnicas V. Acciones del programa: Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior

##### FICHA TÉCNICA N° 2.1

###### 1. Nombre de la acción

Transformar los colegios en comunidades seguras.

###### 2. Descripción de la acción

La comunidad segura escolar se refiere a un proyecto pedagógico institucional que involucra de forma integral, la incorporación y desarrollo de diversas estrategias y actividades dirigidas a la comunidad escolar en pro de la seguridad vial de la misma. Dichas estrategias deben ser formuladas, apoyadas y monitoreadas desde el municipio a través de un portafolio de servicios y cada colegio debe evaluar y diagnosticar las posibilidades de implementación de cada una de éstas, de acuerdo con el compromiso de la comunidad escolar de llevarlas a cabo (padres, docentes, directivos), así como de la situación del entorno físico de los colegios. El nivel nacional definirá los lineamientos generales para la realización de las mismas, como son la patrulla escolar, el autobús a pie, la bicicleta al colegio, entre otras.

###### 3. Programa asociado

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Educación Nacional,  
Ministerio de Transporte, Municipios

###### 6. Agente: Participante de la acción

###### 7. Actor: Colaborador externo

###### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

###### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5, 3.9





Rodríguez Malagón,  
Bogotá, D.C.,  
2015.



## FICHA TÉCNICA N° 2.2

### 1. Nombre de la acción

Desarrollar un entorno virtual para la educación vial.

### 2. Descripción de la acción

El desarrollo de un entorno virtual de aprendizaje (EVA) busca ofrecer facilidades para la comunicación y el intercambio de información en el proceso de enseñanza - aprendizaje sobre seguridad vial, lo que permite potenciar la diseminación del conocimiento a nivel nacional con apertura y flexibilidad en el acceso a la información y a su intercambio inmediato y oportuno, facilitando la construcción de redes y el aprendizaje en red.

El entorno virtual de aprendizaje busca promover una estrategia de educación vial transversal, en la que no se promueve una cátedra específica en el currículo sino que en cada materia y en cada nivel se incluyen conceptos y ejercicios que tienen que ver con la movilidad segura.

Por tanto, este entorno virtual debe desarrollar material y contenidos didácticos virtuales en el tema, dirigidos a la educación preescolar, básica y media de forma transversal. De la misma manera este campus tendrá el acompañamiento en línea de expertos que garanticen contenidos técnicos en las distintas materias.

Este entorno virtual de aprendizaje también contendrá módulos dirigidos a la formación de los docentes por nivel educativo y disciplinas.

### 3. Programa asociado

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Educación

### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - Policía Nacional - Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

### 7. Actor: Colaborador externo

Academia - centros de investigación

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Estructuración y formación de docentes:  
Corto Plazo (2015)

Operativización del campo virtual: Mediano Plazo  
(2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5, 3.9



## FICHA TÉCNICA N° 2.3

### 1. Nombre de la acción

Formular lineamientos de bienestar universitario para la prevención vial.

### 2. Descripción de la acción

El desarrollo de los lineamientos que impulse la formulación e implementación de políticas de bienestar universitario para la prevención vial, busca incluir dentro de las líneas generales del programa la formación integral del estudiante, que se fomenten actitudes de prevención al movilizarse, de solidaridad en la vía, de autocuidado, de conciencia ciudadana y de responsabilidad, lo cual contribuirá a la realización personal y colectiva. El desarrollo de los lineamientos de la política de bienestar universitario para la prevención vial, contemplará tres ejes:

1. Persuasión sobre la conducta riesgosa.
2. Formación de hábitos y actitudes seguros.
3. Extensión social.

### 3. Programa asociado

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Educación Nacional

### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Transporte

### 7. Actor: Colaborador externo

Canal ZOOM

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5



Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

**1. Nombre de la acción**

Generar el capital humano para la gestión de la movilidad segura.

**2. Descripción de la acción**

Esta acción incluye tanto el desarrollo de investigaciones que permitan definir lineamientos curriculares para pregrado y posgrado en diversos programas académicos, así como la formulación de dichos lineamientos buscando la generación de capital humano para la seguridad vial.

Posterior a esto las instituciones de educación superior podrán proponer programas de posgrado y pregrado, entre las cuales se sugieren:

- Especialización en Movilidad Segura y Sostenible dirigida a las disciplinas de ingeniería, arquitectura, urbanismo y demás relacionadas.
- Especialización en derecho sobre seguridad vial, dirigida especialmente a los fiscales y jueces.
- Fomento a nivel de pregrado de la inclusión del tema de seguridad vial en los espacios académicos previstos en el currículo, especialmente en los siguientes programas: ingeniería de vías y transporte, ingeniería civil, arquitectura, urbanismo, licenciaturas, sociología, derecho, medicina y psicología.
- Formación técnica en criminalística al personal responsable de la atención prehospitalaria para preservación de la evidencia.

También, se sugiere la incorporación del tema en la educación continua dentro de las cuales se proponen:

- Cursos de formación a funcionarios públicos que lideren acciones en seguridad vial. Eventualmente, se incluirán en los programas de formación formal que señala esta acción.
- Diplomados y cursos sobre seguridad vial diseñados para todas las áreas del conocimiento, como la ingeniería, la arquitectura, el urbanismo, la sociología, el derecho, la medicina, la psicología, la fisioterapia, la matemática, la física, las licenciaturas, entre otras disciplinas.

**3. Programa asociado**

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior.

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de comportamiento humano

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Educación Nacional

**6. Agente: Participante de la acción**

Ministerio de Transporte,  
Ministerio de Defensa Nacional

**7. Actor: Colaborador externo**

Academia - Sociedad Colombiana de Ingenieros -  
Consejo Nacional de Ingeniería

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Mediano (2018) y  
Largo Plazo (2021)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5





Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

## FICHA TÉCNICA N° 2.5

### 1. Nombre de la acción

Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención.

### 2. Descripción de la acción

El programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización busca fortalecer los procesos generados en los centros integrales de atención respecto a los cursos ofrecidos, a diversos usuarios de las vías. Este programa contendrá dos acciones:

- Los centros integrales de atención deberán preparar anualmente un programa de los cursos a realizar, indicando contenidos, tiempos, perfiles de los formadores, frecuencia, metas asociadas, entre otros aspectos.
- Del mismo modo, como apoyo a este programa, el gobierno nacional prestará apoyo técnico en contenidos, metodologías, pedagogía y en el desarrollo de un Manual del formador. Los contenidos para la formación vial presentes en el manual deben estar enfocados a los distintos actores de la vía y su enfoque se dirigirá hacia áreas urbanas y rurales. Al respecto, algunos de los contenidos que el manual deberá incorporar son: a) Uso del cinturón de seguridad de todos los ocupantes y dispositivos de retención b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto al límite de velocidad d) Tolerancia cero a la conducción bajo el efecto de sustancias sicotrópicas o bajo los efectos del alcohol. De la misma manera se incluirán temas relacionados con la conducción ecológica.

### 3. Programa asociado

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte,  
Centros integrales de atención

### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Educación, SENA, Organismo de Tránsito, Policía, Gobernadores y Alcaldes

### 7. Actor: Colaborador externo

Centros integrales de atención  
(en caso de ser privada)

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015) punto 1  
Mediano Plazo (2018) Punto 2

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1, 3.2, 3.5



**1. Nombre de la acción**

Promover la capacitación para la Carrera de Agentes y para las Autoridades de Tránsito.

**2. Descripción de la acción**

La profesionalización y la capacitación tiene por objeto formar un nuevo modelo de agentes y autoridades de tránsito que garantice el óptimo cumplimiento de sus funciones en el tránsito, promoviendo la investigación y el análisis sobre seguridad vial por medio de conocimientos técnicos, científicos y metodológicos, lo cual incidirá en la retención del recurso humano institucionalmente en función a su desempeño, con el propósito de coadyuvar a la eficiencia y eficacia de la gestión de las entidades de tránsito en Colombia.

Con este fin se deben definir los lineamientos de formación requeridos para este proceso de profesionalización o capacitación, el cual está principalmente dirigido a los agentes y autoridades de tránsito así como a los directivos de tránsito del país.

**3. Programa asociado**

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de comportamiento humano

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Educación, Policía Nacional, Ministerio de Defensa Nacional

**6. Agente: Participante de la acción**

Ministerio de Transporte, Autoridades de Tránsito

**7. Actor: Colaborador externo**

Academia

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Mediano Plazo (2018)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5



Méndez Heredia, Melgar-Tolima, 2015.





## FICHA TÉCNICA N° 2.7

### 1. Nombre de la acción

Desarrollar la titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga urbana, de transporte especial y monitoras.

### 2. Descripción de la acción

La titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros urbano y por carretera (individual o colectivo), así como de carga urbana (motocicletas de reparto y vehículos de reparto), de transporte especial y monitoras, busca desarrollar nuevas destrezas, capacidades, actitudes profesionales y competencias relacionadas con la operación de los vehículos con los cuales laboran. Esto fomentará la seguridad vial, la prevención de riesgos laborales, la generación de prácticas laborales orientadas a la minimización del impacto ambiental del transporte y la mejor calidad de la prestación del servicio.

Por tal razón, es necesario realizar las siguientes actividades para esta acción:

1. La definición de los lineamientos que deben incluir las titulaciones en donde se diseñe el perfil de titulación, las pruebas para la evaluación de competencias, la metodología para determinar las competencias laborales y el perfil ocupacional.
2. La realización de la titulación y la respectiva acreditación de la competencia.
3. El desarrollo del acto administrativo que profesionaliza a los conductores a nivel nacional.

### 3. Programa asociado

Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte  
Ministerio de Educación, SENA

### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Corto (2015), Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5

### 4.4.2.2. Programa: Medidas y acciones de control efectivas

#### Descripción:

Este programa busca optimizar las estrategias de control preventivo del comportamiento humano en el tránsito, mediante desarrollo de esquemas que permitan una adecuada planeación, desarrollo y evaluación de dichas acciones y medidas.

#### Acciones:

- Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.

## Fichas Técnicas VI. Acciones del Programa: Aumento de la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones a las normas de tránsito

### FICHA TÉCNICA N° 2.8

#### 1. Nombre de la acción:

Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.

#### 2. Descripción de la acción:

Esta acción contempla un estudio diagnóstico sobre las estrategias de control requeridas y el eventual desarrollo de las mismas, que permita planear y ejecutar un control para maximizar la capacidad de persuadir a los ciudadanos de abstenerse de infringir la norma.

Dichas estrategias deben incluir la priorización de las conductas a controlar, la planeación óptima de la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad, el recurso humano disponible, una cobertura geográfica soportada con días y horas y la inclusión de nuevas tecnologías. Por último, debe contener mecanismos de evaluación de la efectividad de la gestión.

Las autoridades dentro de la estrategia deberán hacer una revisión contextualizada de los comportamientos que causan más accidentes de tránsito. De igual manera se insta desde el nivel nacional a que se desarrollen de forma periódica el control de comportamientos como: a) No uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención b) No uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) No acatamiento a los límites de velocidad d) Conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas y bebidas alcohólicas, así como, la realización de un control periódico a los vehículos de transporte público colectivo y de escolares.

Los municipios en Colombia que no cuentan con ninguna capacidad de control ni de vigilancia del cumplimiento de las normas de tránsito, deberán desarrollar estudios diagnósticos sobre el problema de la inseguridad vial en su entidad territorial, con el fin considerar mecanismos de control regulares o alternativos.

#### 3. Programa asociado

Medidas y acciones de control efectivas

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Autoridades de Tránsito, Comité Local de Seguridad Vial (miembros permanentes).

#### 6. Agente: Participante de la acción

SIMIT, RUNT

#### 7. Actor: Colaborador externo

#### 8. Escala de actuación

Nacional

#### 9. Período de realización

Corto plazo (2015)  
y Mediano plazo (2018)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.4



#### 4.4.2.3. Programa: Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial

##### Descripción:

Este programa busca garantizar que la información y la mercadotecnia sobre seguridad vial sean de calidad y pertinentes frente al contexto donde se desarrollen, impulsen la participación de colectivos específicos con el objetivo de concienciar y perseverar en cambios actitudinales. Al respecto se alienta a desarrollar de manera periódica actividades informativas, así como formativas y comunicacionales dirigidas a persuadir en actitudes, como: a) Uso del cinturón de seguridad y dispositivos



de retención b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto al límite de velocidad d) Cero tolerancia a la conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas y bebidas alcohólicas.

#### Acciones:

- Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana.
- Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos.

### Fichas Técnicas VII. Acciones del programa: Información y mercadotécnica social sobre seguridad vial

#### FICHA TÉCNICA N° 2.9

##### 1. Nombre de la acción

Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación (IFC) para la cultura ciudadana.

##### 2. Descripción de la acción

El gobierno nacional desarrollará un programa de cultura ciudadana que busque generar actitudes, comportamientos, imaginarios y valores individuales y colectivos apropiados y positivos para el uso y la convivencia en los espacios destinados a la movilidad. Este programa se realizará por medio de estrategias de información, formación y comunicación, enmarcadas en actividades de persuasión que busquen perseverar en los cambios de actitudes que involucren los factores que en ella inciden, para el empoderamiento de la cultura ciudadana.

Al respecto, cada municipio deberá investigar y contextualizar el mensaje, los grupos objetivos y los tiempos de desarrollo de estas estrategias integrales. Sin embargo, deben desarrollarse de manera periódica actividades informativas, formativas y comunicacionales dirigidas a persuadir en actitudes, como: a) Uso del cinturón de seguridad de todos los ocupantes y dispositivos de retención b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto al límite de velocidad d) Cero tolerancia a la conducción bajo el efecto de sustancias sicotrópicas o bajo los efectos del alcohol.

Las estrategias IFC deberán igualmente, promocionar y divulgar los desarrollos en otros componentes del sistema (gestión institucional, vehículos, víctimas e infraestructura) y su coherencia e integralidad con las acciones del pilar de comportamiento.

##### 3. Programa asociado

Información y mercadotécnica social sobre seguridad vial.

##### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

##### 5. Agente: Propietario de la acción

Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana, Ministerio de Transporte  
Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Educación

##### 6. Agente: Participante de la acción

Departamento, Municipios, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Agencia Nacional de Comunicación

##### 7. Actor: Colaborador externo

Medios de Comunicación - Aseguradoras

##### 8. Escala de actuación

Nacional

##### 9. Período de realización

Corto (2015), Mediano (2018) y Largo (2021) Plazo

##### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5, 3.10

**1. Nombre de la acción**

Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos.

**2. Descripción de la acción**

El fortalecimiento de la comunicación sobre seguridad vial en sectores específicos busca concienciar y perseverar en cambios actitudinales sobre un producto desarrollado en las estrategias de comunicación, que se enfoque a grupos objetivos particulares, con el fin de llegar a las personas en entornos más cercanos a su proceso de toma de decisiones.

Se desarrollarán investigaciones, lineamientos y herramientas que permitan el diseño y la implementación diferenciada de las estrategias de información, formación y comunicación sobre seguridad vial en colectivos específicos, como en entornos laborales y comunitarios.

**3. Programa asociado**

Información y mercadotécnica social sobre seguridad vial.

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de comportamiento humano

**5. Agente: Propietario de la acción**

Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana, Ministerio de Transporte

Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Educación

**6. Agente: Participante de la acción**

Departamento, Municipios, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Agencia Nacional de Comunicación

**7. Actor: Colaborador externo**

Medios de Comunicación

**8. Escala de actuación**

Nacional

**9. Período de realización**

Corto (2015), Mediano (2018) y  
Largo (2021) Plazo

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5, 3.10

**4.4.2.4. Programa: La licencia de conducción como privilegio****Descripción:**

Este programa contiene tres acciones complementarias e integrales entre sí, que permitirán en el largo plazo modificar las condiciones actuales para la obtención de licencias para conducir vehículos particulares, servicio público, escolares, motocicleta, entre otros. El programa busca que la ciudadanía conciba a la licencia de conducción como un documento el cual obtiene no como un derecho, sino como un privilegio.

**Acciones:**

- Impulsar la modificación en la modificación de los procedimientos para la obtención de las licencia de conducción.
- Estructurar el programa de licencias diferenciadas.
- Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.



## Fichas Técnicas VIII.

### Acciones del Programa: La licencia de conducción como privilegio

#### FICHA TÉCNICA N° 2.11.

##### 1. Nombre de la acción

Impulsar la modificación de los procedimientos para la obtención de la licencia de conducción

##### 2. Descripción de la acción

Esta acción está compuesta por varias actividades:

1. Evaluación del nivel de idoneidad en la conducción (prueba teórica y práctica): El Ministerio regulará los contenidos de la prueba, evaluando conocimientos (prueba teórica) y destrezas (prueba práctica). Las destrezas deben ser consideradas en relación con el vehículo, con pruebas en pista cerrada o con dispositivos y como conjunto conductor-vehículo frente al resto de los actores en vía pública. Las condiciones de aprobación se incrementarán conforme la prueba se vaya extendiendo de los nuevos conductores a los que ya poseen licencia.
2. Modificación en las edades mínimas de conducción: El gobierno estudiará las edades mínimas permitidas para el transporte público terrestre de pasajeros y el servicio escolar. Así como la posibilidad de una modificación que indique, en las licencias de conducción expedidas para rangos entre 16 a 18 años, la obligatoriedad de acompañante mayor de edad.
3. Periodicidad de la renovación de las licencias de conducción: El Ministerio deberá formular una ley que busque refrendar las licencias de conducción de servicio particular cada tres años y sancionar de la misma forma la no renovación de las mismas.

##### 3. Programa asociado

La licencia de conducción como privilegio

##### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

##### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

##### 6. Agente: Participante de la acción

SIMIT – RUNT - Organismos de Tránsito - SENA

##### 7. Actor: Colaborador externo

Academia, Centros de Reconocimiento de Conductores, Entes que practiquen pruebas de conocimientos y de destrezas.

##### 8. Escala de actuación

Nacional

##### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015): Punto 1 (examen teórico)  
Punto 3

Mediano plazo (2018): Punto 1 (examen práctico)  
Punto 2

##### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.3



Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.



**1. Nombre de la acción**

Estructurar el programa de licencias diferenciadas.

**2. Descripción de la acción**

La estructuración del programa de licencias diferenciadas está enfocado hacia dos ámbitos:

1. Licenciamiento diferenciado de acuerdo con el servicio prestado: transporte de pasajeros, transporte escolar, transporte de carga y transporte de materiales peligrosos.

El Gobierno definirá las condiciones mínimas requeridas para los conductores que prestan estos servicios. Adicionalmente se diseñarán las competencias requeridas y se diseñarán las pruebas de evaluación de competencias. En este procedimiento se verificará la necesidad de solicitar como requisito el certificado de competencias laborales. De la misma manera se analizará la forma de incluir, como unas de las condiciones para la renovación de la licencia de conducción en el servicio de transporte público terrestre de pasajeros, el expediente vial del conductor. Rasgo característico de idoneidad para ejercer la profesión de riesgo.

2. Licenciamiento de motocicletas: En lo relacionado con los vehículos motorizados de dos y tres ruedas el licenciamiento obedecerá a un número mayor de categorías de potencia de motor en función de la realidad del mercado, accediendo gradualmente a cada categoría, con tiempos mínimos de permanencia.

**3. Programa asociado**

La licencia de conducción como privilegio

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de comportamiento humano

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Transporte  
Ministerio de Educación

**6. Agente: Participante de la acción**

SENA, Ministerio de Educación  
Organismos de Tránsito

**7. Actor: Colaborador externo**

Centros de enseñanza automovilística,  
Academia, Asociaciones y agremiaciones  
del sector

**8. Escala de actuación**

Nacional

**9. Período de realización**

Largo Plazo (2021)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.3





## FICHA TÉCNICA N° 2.13

### 1. Nombre de la acción

Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.

### 2. Descripción de la acción

La acción busca analizar el proceso necesario para el licenciamiento por puntos, con el fin de identificar los elementos requeridos para la construcción de un soporte normativo, técnico y de repositorio de bases de datos a nivel nacional.

Lo anterior servirá de soporte para la creación de un sistema de información que administre la vigencia de los puntos asignados por la autoridad competente de todos los ciudadanos que porten una licencia de conducción. El sistema permitirá la consulta en línea y por otros canales, salvaguardando el *habeas data* del infractor.

### 3. Programa asociado

La licencia de conducción como privilegio

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Congreso de la República

### 6. Agente: Participante de la acción

SIMIT – RUNT – Organismos de Tránsito

### 7. Actor: Colaborador externo

Centros de Reconocimiento de Conductores

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Largo Plazo (2021)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.3

## 4.4.2.5. Programa: Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial

### Descripción:

Este programa se enmarca en la Ley 1503 de 2011 ofreciendo asistencia técnica a los procesos de formulación, implementación y evaluación de los planes estratégicos en los establecimientos expendedores de alcohol, así como a las organizaciones, entidades y empresas del sector privado y público que posea el parque automotor contemplado en la Ley. También contempla un programa de fortalecimiento a las acciones de medicina preventiva realizadas en terminales de transporte a las empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros.

### Acciones:

- Formular e implementar Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
- Fortalecer el programa de medicina preventiva en terminales de transporte.



## FICHA TÉCNICA N° 2.14

### 1. Nombre de la acción

Formular e implementar planes estratégicos de seguridad vial

### 2. Descripción de la acción

Esta acción busca promover una formulación integral, adecuada y coherente de planes estratégicos en las organizaciones, entidades y empresas del sector privado y público que posea el parque automotor contemplado en la Ley. Por lo cual, se desarrollarán las siguientes actividades que orientan el proceso, así:

- Guía “Para la elaboración de planes estratégicos del consumo responsable de alcohol, que permitan la adecuada elaboración y desarrollo de los planes en los establecimientos de consumo.
- Guía metodológica para la formulación e implementación de los Planes Estratégicos para las empresas, entidades u organizaciones, públicas y privadas, que posean el parque automotor de acuerdo con los requisitos de ley.
- Elaboración de otro material de apoyo sobre seguridad vial a nivel empresarial como el manual sobre buenas prácticas en las horas de conducción y de descanso, entre otros.
- Prestación de asistencia técnica desde el gobierno nacional, dirigida a las entidades territoriales para que éstas apoyen y acompañen los procesos de formulación e implementación de los planes estratégicos.
- Definición de un manual para la implementación de la tarjeta de compromiso por la Seguridad Vial contemplada en la Ley 1503 de 2011.

### 3. Programa asociado

Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de comportamiento humano

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud y Protección Social

### 6. Agente: Participante de la acción

Entidades Territoriales, DIAN, SENA, Ministerio de Defensa Nacional

### 7. Actor: Colaborador externo

Aseguradoras de riesgos laborales

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Corto (2015) y  
Mediano (2018) plazo

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.1, 3.2



## FICHA TÉCNICA N° 2.15

**1. Nombre de la acción**

Fortalecer el programa de medicina preventiva desarrollado en terminales de transporte a las empresas de transporte de pasajeros por carretera.

**2. Descripción de la acción**

El programa de medicina preventiva se realizará en el marco de lo dispuesto en el Decreto 2762 de 2001 y está encaminado a fortalecer el programa de manera integral. Por este motivo, se desarrollarán las siguientes actividades:

- Componente de divulgación y sensibilización. Dirigido a los conductores de las empresas usuarias del servicio del terminal e incorporará como mínimo los siguientes contenidos: normas de tránsito y transporte, hábitos saludables de alimentación, prevención de enfermedades, prevención de adicciones, atención del pasajero, ecoconducción.
- Componente de prevención. Este incluye tanto la realización de exámenes médicos generales de aptitud física (tamizaje visual y auditivo), como la práctica de pruebas que hoy son obligatorias de alcoholimetría a los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo terminal.
- Componente de planificación. Las empresas de transporte deberán realizar un plan de acción anual de medicina preventiva que contenga los programas, proyectos y acciones a realizarse, así como el presupuesto asignado a cada acción, con responsables y metas cuantificables.
- Creación del comité de prevención, conformado por delegados de las empresas usuarias de cada terminal y cuyo objeto será el análisis y la evaluación del programa y sus resultados frente la accidentalidad vial relacionada con la terminal.

**3. Programa asociado**

Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de comportamiento humano

**5. Agente: Propietario de la acción**

Superintendencia de Puertos y Transporte, Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros.

**6. Agente: Participante de la acción**

Ministerio de Transporte, Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

**7. Actor: Colaborador externo**

Empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros, agremiaciones de transporte intermunicipal de pasajeros

**8. Escala de actuación**

Nacional

**9. Período de realización**

Corto Plazo (2015)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.1, 3.2



### 4.4.3. PILAR ESTRATÉGICO DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS

El pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas busca el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas, así como de sus familiares. Por tanto se garantizará el derecho a la atención prehospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

El pilar se fundamenta en tres grandes componentes específicos: la atención prehospitalaria y hospitalaria, acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas con discapacidad y de manera transversal, el sistema de vigilancia en salud pública de los accidentes de tránsito.

Al respecto, se promueve un servicio de atención prehospitalaria y hospitalaria organizado, fortalecido en varios de sus componentes y contextos y con una mejora en el acceso a estos servicios. De forma transversal, la vigilancia promoverá no solo la evaluación del servicio de atención sino el aseguramiento del sostenimiento del sistema y la mejora en la calidad y unificación de los datos relacionados con los accidentes de tránsito.

#### 4.4.3.1. Programa: Atención prehospitalaria

##### Descripción:

El programa de atención prehospitalaria busca disminuir la morbimortalidad de las víctimas de trauma por accidentes asociados al tránsito por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladados al centro asistencial. Dicha atención sufrirá un proceso de mejora en el acceso al servicio, así como de los procedimientos y de la capacidad instalada, previo un diagnóstico del servicio a nivel nacional.

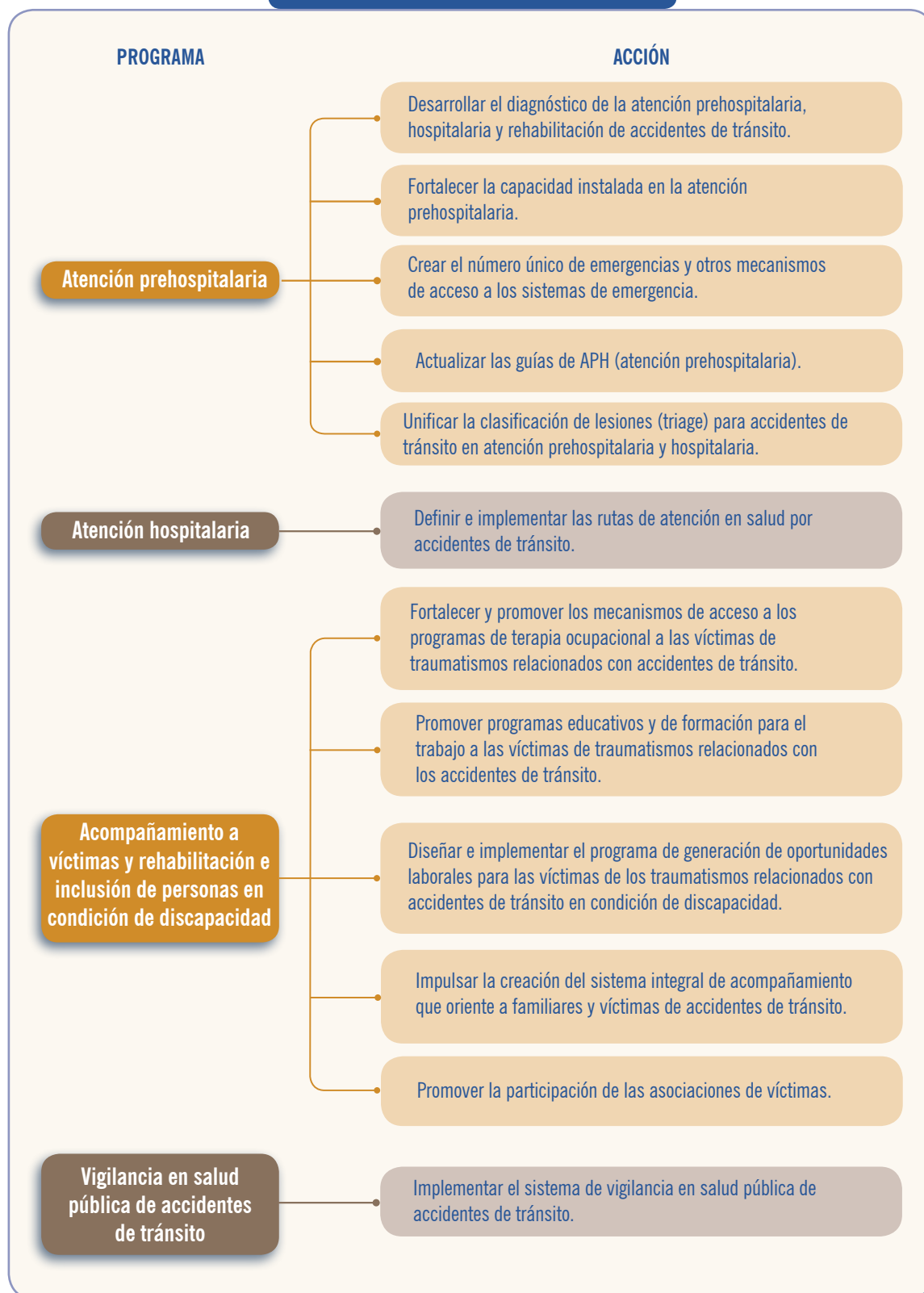
##### Acciones:

- Desarrollar el diagnóstico de la atención prehospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito.
- Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria.
- Crear el número único de emergencias y otros mecanismos de acceso a los sistemas de emergencia.
- Actualizar las guías de APH (atención prehospitalaria).
- Unificar la clasificación de lesiones (triage) para accidentes de tránsito en atención prehospitalaria y hospitalaria.





**Figura 39. Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas**



Fuente: (Méndez Heredia, 2014)



## Fichas Técnicas X. Acciones del programa: Atención Prehospitalaria

### FICHA TÉCNICA N° 3.1.

#### 1. Nombre de la acción

Diagnosticar la atención prehospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito.

#### 2. Descripción de la acción

Diagnóstico que permita caracterizar la capacidad instalada y la calidad del sistema de atención prehospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación de víctimas a nivel departamental y municipal.

#### 3. Programa asociado

Atención prehospitalaria

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social.

#### 6. Agente: Participante de la acción

CRUE - Centros reguladores de urgencias y emergencias (donde los hubiera), Secretarías de salud departamental y municipal.

#### 7. Actor: Colaborador externo

Clínicas, hospitales y grupos de socorro.

#### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

#### 9. Período de realización

Corto, mediano y largo Plazo  
(2015, 2018 y 2021)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.1, 4.4

### FICHA TÉCNICA N° 3.2.

#### 1. Nombre de la acción

Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria.

#### 2. Descripción de la acción

El fortalecimiento de la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, incluye las siguientes actividades:

1. Definición de los lineamientos sobre la atención prehospitalaria estándar que deben suministrar los contratos viales concesionados y los contratos de operación no concesionados.
2. Incorporación de la atención prehospitalaria estándar, en los contratos viales concesionados y en los contratos de operación de los no concesionados. Al respecto, en caso que los lineamientos sean formulados después de la suscripción de los contratos mencionados, se debe coordinar su ejecución, en consideración de los contratos vigentes en ese momento.
3. Programa de fortalecimiento a nivel departamental y municipal de los grupos de rescate vehicular.

#### 3. Programa asociado

Atención prehospitalaria

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social. Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

#### 6. Agente: Participante de la acción

Agencia Nacional de Infraestructura, Policía Nacional, Defensa civil, Bomberos, Entidades territoriales

#### 7. Actor: Colaborador externo

Concesionarios privados y Empresas de ambulancias

#### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

#### 9. Período de realización

Corto y Mediano Plazo (2015 y 2018)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.1, 4.4



## FICHA TÉCNICA N° 3.3.

## 1. Nombre de la acción

Crear el número único de emergencias y otros mecanismos de acceso a los sistemas de emergencia.

## 2. Descripción de la acción

El número único de emergencias es un sistema que permite la unificación de todos los números de seguridad y emergencias del país e integra en una plataforma tecnológica la recepción de las llamadas y el despacho de los recursos por parte de las agencias de manera coordinada, lo cual garantiza una respuesta en situaciones de urgencias, emergencias y desastres de forma rápida por parte de las entidades que se encuentran incluidas en el sistema.

En esta acción se debe analizar y/o ajustar la reglamentación definida en el país que permita la creación de un número único nacional para la atención de emergencias, así como otros mecanismos de acceso al sistema.

## 3. Programa asociado

Atención prehospitalaria

## 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

## 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio del Interior y Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres

## 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social y Autoridades de Tránsito

## 7. Actor: Colaborador externo

## 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

## 9. Período de realización

Mediano y Largo Plazo (2018 y 2021)

## 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.1

## FICHA TÉCNICA N° 3.4.

## 1. Nombre de la acción

Actualizar las guías de APH (atención prehospitalaria).

## 2. Descripción de la acción

Las Guías APH buscan facilitar y racionalizar la toma de decisiones para la atención más adecuada de un importante grupo de condiciones clínicas.

Por esto, las guías se deben convertir en el país en un documento de consulta permanente, para las entidades que brindan este servicio, lo cual contribuirá a mejorar la calidad de asistencia a los pacientes.

En consecuencia, la acción está encaminada a definir, por medio de un acto administrativo, la periodicidad de dicha actualización y los mecanismos de socialización y divulgación de la misma.

## 3. Programa asociado

Atención prehospitalaria

## 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

## 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social

## 6. Agente: Participante de la acción

Secretarías de salud departamental y municipal

## 7. Actor: Colaborador externo

## 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

## 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

## 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.1, 4.4

**1. Nombre de la acción**

Unificar la clasificación de lesiones (Triage) para accidentes de tránsito en atención prehospitalaria y hospitalaria.

**2. Descripción de la acción**

El Triage es un método objetivo de selección y clasificación de pacientes, el cual se basa en las necesidades terapéuticas y en los recursos disponibles de la institución de salud.

Por esto se adoptará un mecanismo unificado en el país de clasificación de lesiones de accidentes de tránsito en la atención prehospitalaria y hospitalaria, que permita mayor efectividad en la atención del paciente y genere mayor coordinación y confiabilidad en la institución, atendiendo las mejores prácticas internacionales. La determinación de los lineamientos para la adopción del mecanismo será apoyadas con un acto administrativo.

**3. Programa asociado**

Atención prehospitalaria

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Salud y Protección Social

**6. Agente: Participante de la acción**

Secretarías de salud departamental y municipal.  
Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres

**7. Actor: Colaborador externo**

Clínicas, hospitales y grupos de socorro.

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Corto Plazo (2015)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.1, 4.4

**4.4.3.2. Programa: Atención hospitalaria****Descripción:**

El programa de atención hospitalaria está enfocado especialmente a la construcción, implementación y socialización de rutas de atención en salud de accidentes asociados al tránsito, con el objetivo de mejorar el pronóstico de las víctimas de accidentes de tránsito, por medio de un traslado eficiente y oportuno al centro asistencial.

**Acción:**

- Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes de tránsito.



## Fichas Técnicas XI. Acciones del Programa: Atención hospitalaria

### FICHA TÉCNICA N° 3.6

#### 1. Nombre de la acción

Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes de tránsito.

#### 2. Descripción de la acción

Las rutas de atención en salud por accidentes de tránsito son una estrategia que tiene como objetivo mejorar el pronóstico de las víctimas de accidentes de tránsito, por medio de un traslado eficiente y oportuno a la institución de salud adecuada, según la lesión.

Por esta razón, se desarrollará un estudio que evalúe y proponga dichas rutas, de acuerdo con los centros hospitalarios y periféricos disponibles, según niveles, así como los tiempos de traslados y la capacidad resolutive, entre otras características.

La implementación y socialización de dichas rutas será la segunda fase de esta acción.

#### 3. Programa asociado

Atención hospitalaria

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres

#### 6. Agente: Participante de la acción

Consejos departamentales y locales de gestión del riesgo y las entidades que los componen. Autoridades de tránsito.

Secretarías de salud.

Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

#### 7. Actor: Colaborador externo

Empresas de ambulancias, IPS, EPS, concesiones privadas

#### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

#### 9. Período de realización

Mediano y Largo Plazo (2018 y 2021)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.4

### 4.4.3.3. Programa: Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad

#### Descripción:

El programa de acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad por accidentes de tránsito busca brindar un proceso de acompañamiento y rehabilitación integral a las víctimas, promoviendo no solo la rehabilitación médico funcional, sino la inclusión social, laboral, formativa, con el apoyo de diversos recursos existentes en la comunidad. Este programa se articulará con la Ley 361 de 1997 la cual establece los mecanismos de integración social de la personas con discapacidad.

#### Acciones:

- Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito.





- Programas educativos y de formación para el trabajo a las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito.
- Diseño e implementación del programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con el tránsito en condición de discapacidad.
- Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.
- Promover la participación de las asociaciones de víctimas.



Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

## Fichas Técnicas XII. Acciones del Programa: Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad

### FICHA TÉCNICA N° 3.7

#### 1. Nombre de la acción

Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito.

#### 2. Descripción de la acción

En el marco del Sistema Nacional de Discapacidad y su reglamentación vigente, se propone fortalecer y promover mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las personas lesionadas por accidentes de tránsito.

#### 3. Programa asociado

Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social

#### 6. Agente: Participante de la acción

Secretarías de Salud Departamental y Municipal

#### 7. Actor: Colaborador externo

EPS, Asociaciones de Víctimas

#### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

#### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.2



## FICHA TÉCNICA N° 3.8.

## 1. Nombre de la acción

Promover los programas educativos y de formación para el trabajo a las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito.

## 2. Descripción de la acción

Con esta acción se busca dinamizar y promocionar los programas educativos y de formación para el trabajo, que permitan a las víctimas de traumatismos por accidentes de tránsito, acceder a ellos en condiciones favorables. Para tal fin, la entidad responsable realizará un estudio que permita establecer los mecanismos de acceso a dichos programas y los esquemas de socialización y seguimiento de población objetivo beneficiada.

## 3. Programa asociado

Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

## 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

## 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Educación.

## 6. Agente: Participante de la acción

SENA

## 7. Actor: Colaborador externo

Academia, asociaciones de víctimas

## 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

## 9. Período de realización

Largo Plazo (2021)

## 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.2

## FICHA TÉCNICA N° 3.9.

## 1. Nombre de la acción

Diseñar e implementar el programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con el tránsito en condición de discapacidad.

## 2. Descripción de la acción

En el marco de la actual legislación sobre personas en condición de discapacidad, se propone dinamizar y promocionar los programas de generación de oportunidades laborales, que permitan que las víctimas con discapacidad por traumatismos derivados del tránsito puedan acceder a estos programas en condiciones favorables. La entidad responsable realizará para ello un estudio que permita establecer los mecanismos de acceso a dichos programas y los esquemas de socialización y seguimiento de población objetivo beneficiada.

## 3. Programa asociado

Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

## 4. Pilar asociado

Estrategia Atención a Víctimas

## 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Trabajo

## 6. Agente: Participante de la acción

SENA

## 7. Actor: Colaborador externo

Asociaciones de víctimas

## 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

## 9. Período de realización

Largo Plazo (2021)

## 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.2



Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.

### FICHA TÉCNICA N° 3.10.

#### 1. Nombre de la acción

Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.

#### 2. Descripción de la acción

El sistema integral de acompañamiento a familiares y víctimas constará de las siguientes actividades:

1. Formación de equipos de asesoría y orientación presencial o telefónica a familiares de las víctimas en relación con la escena y los derechos de la víctima.
2. Acompañamiento en el proceso de atención hospitalaria y rehabilitación psicosocial a la víctima y su familia.
3. Asesoría jurídica básica en el cumplimiento de los derechos de las víctimas. También se hará la conformación de grupos sin ánimo de lucro para la defensa judicial de las víctimas menos favorecidas, promovidos desde los consultorios jurídicos.
4. Guía integral protocolizada de atención psicosocial a víctima/familiares en accidentes de tránsito.
5. Constitución de unidades de seguimiento y registro nacional de los casos fallados para verificar el cumplimiento y la reparación integral a las víctimas.

#### 3. Programa asociado

Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Nueva institucionalidad:  
Agencia Nacional de Seguridad Vial

#### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Transporte,  
Secretarías de Salud Departamentales y locales,  
CRUE - Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias (donde los hubiera).

#### 7. Actor: Colaborador externo

Academia, Fasecolda y asociaciones de víctimas

#### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

#### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018) y largo plazo (2021)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.2



Alzate Montes, Bogotá-Cundinamarca, 2013.

## FICHA TÉCNICA N° 3.11.

### 1. Nombre de la acción

Promover la participación de asociaciones de víctimas

### 2. Descripción de la acción

El gobierno nacional deberá promover en distintos ámbitos y niveles la participación de asociaciones de víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito y de usuarios vulnerables. La participación dinámica y organizada de las asociaciones, particularmente en diversas regiones y departamentos en Colombia, permitirá potenciar la reflexión en torno a la problemática, impulsar la gestión institucional al respecto, orientar a las víctimas y a sus familiares frente a la prestación de servicios no cubiertos a nivel público y promover la participación política para orientar políticas públicas en su favor.

### 3. Programa asociado

Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de gestión institucional

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Salud y Protección Social, Autoridades de Tránsito.

### 6. Agente: Participante de la acción

Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana, Congreso de la República.

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2



#### 4.4.3.4. Programa: Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito

##### Descripción:

Este programa promueve la observación y el análisis sistemático y constante de la atención prehospitalaria y hospitalaria asociado a los accidentes de tránsito, así como las acciones necesarias para el sostenimiento de la misma. Adicionalmente, el programa incluirá la unificación de los datos de lesionados fatales y no fatales en el territorio nacional.

##### Acción:

- Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.

#### Fichas Técnicas XIII. Acciones del Programa: Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito

##### FICHA TÉCNICA N° 3.12.

###### 1. Nombre de la acción

Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.

###### 2. Descripción de la acción

El sistema de vigilancia en salud pública es un conjunto de personas e instituciones integrantes del sistema general de seguridad social en salud, así como otras instituciones de interés distintas a este sector, en el cual se hacen intercambio de información para el conocimiento, abordaje y análisis de los problemas de salud. Entre las actividades a desarrollar en el sistema, se encuentran:

- Sostenimiento institucional del sistema de vigilancia.
- Apoyo a las acciones en salud pública que se deriven del sistema.
- Evaluación de la atención prehospitalaria y hospitalaria en atención traumatológica.
- Unificación de los datos y cifras de las víctimas por accidentes asociados al tránsito, fatales y no fatales, a nivel nacional.
- Desarrollo de informes de los resultados de investigaciones, análisis y diagnósticos de vigilancia en seguridad vial.

###### 3. Programa asociado

Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas.

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Salud y Protección Social,  
Instituto Nacional de Salud

###### 6. Agente: Participante de la acción

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Ministerio de Transporte, Autoridades de Tránsito.

###### 7. Actor: Colaborador externo

Aseguradoras

###### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

###### 9. Período de realización

Corto, Mediano y Largo Plazo (2015, 2018 y 2021)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 4.1, 4.3





Ruíz, Pasto-Nariño, 2013.

#### 4.4.4. PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA

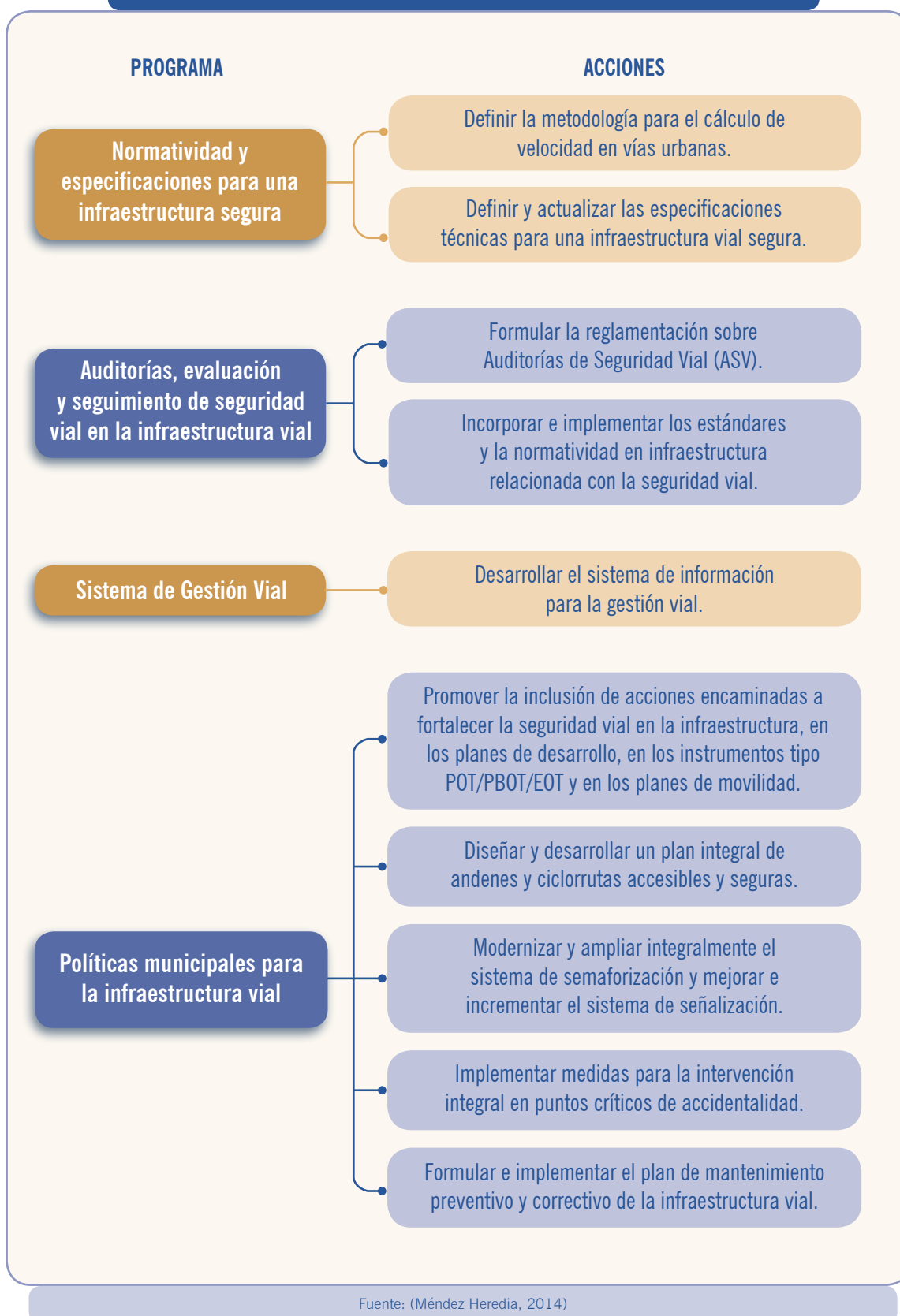
El pilar de infraestructura incluye los principales aspectos a regular, implementar y evaluar que permitan una planificación, diseño, construcción, mantenimiento y operación adecuada de la infraestructura vial. Dicha infraestructura deberá atender las necesidades de todos los actores de la vía, en especial de los peatones, motociclistas, ciclistas y personas en situación de discapacidad, para movilizarse en un ambiente seguro.

Por esta razón, el pilar considera como medida prioritaria, la implementación de un sistema de gestión vial, como una herramienta que permita una evaluación de las condiciones de seguridad de la infraestructura para la movilidad motorizada y no motorizada. De igual manera incorpora las acciones que reglamentarían a nivel nacional las auditorías de seguridad vial, para identificar potenciales focos de accidentes asociados al tránsito. Otro de los programas propuestos se refiere a las especificaciones sobre el diseño y mantenimiento de la infraestructura, no reglamentada en el país, así como la metodología para la adecuada señalización de velocidad en zonas urbanas.

Por último, como resultado de la consulta en las regiones se promueve la construcción a nivel municipal de nueva infraestructura, por medio de los planes de desarrollo, de planeamiento y ordenamiento territorial y de movilidad, dirigida especialmente a los peatones, como usuarios vulnerables del sistema.



Figura 40. Pilar Estratégico de Infraestructura





#### 4.4.4.1. Programa: Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura

##### Descripción:

Este programa pretende desarrollar las especificaciones y normatividad para el diseño, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial, haciendo especial énfasis en la necesidad de desarrollar una metodología que determine la velocidad en vías urbanas.

##### Acción:

- Definir la metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas.
- Desarrollar y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura.

### Fichas Técnicas XIV. Acciones del Programa Normatividad y Especificaciones para una infraestructura segura

#### FICHA TÉCNICA N° 4.1

##### 1. Nombre de la acción

Definir la metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas.

##### 2. Descripción de la acción

En el marco de la Resolución 1384 de 2010, esta acción busca el desarrollo y la aplicación de una metodología que determine la señalización en vías urbanas. Lo anterior permitirá tener, a nivel nacional un método unificado, una implementación coherente en el contexto urbano y un claro entendimiento de la señalización de velocidad por parte del ciudadano.

##### 3. Programa asociado

Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura

##### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de infraestructura

##### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

##### 6. Agente: Participante de la acción

Organismos de Tránsito

##### 7. Actor: Colaborador externo

##### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

##### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

##### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.2

**1. Nombre de la acción**

Definir y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura

**2. Descripción de la acción**

Esta acción se enfoca hacia la investigación para el desarrollo y actualización de las especificaciones y estándares técnicos sobre seguridad vial en las fases de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura vial. Contendrá dos actividades principales:

A) Desarrollo de nuevos manuales y/o guías y/o reglamentación y/o lineamientos en fases:

Corto Plazo:

- Diseño de Tráfico Calmado.
- Diseño de Infraestructura Vial Urbana.
- Mantenimiento vial y obras de arte.
- Protocolos de implementación y seguimiento a Planes de Manejo de Tránsito.
- Análisis, evaluación y eventuales lineamientos de diseño de motovías.
- Diseño de infraestructura segura para los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte.
- Diseño de franjas de retiro, zonas laterales y separadores de calzada.

Mediano Plazo:

- Barreras de contención de impactos y amortiguadores de choque, barreras y barandas.
- Diseño de infraestructura vial para modos no motorizados: ciclo infraestructura, redes peatonales.
- Planificación urbana para una movilidad segura.
- Diseño seguro de pasos subterráneos y/o deprimidos vehiculares y peatonales.

Largo Plazo:

- Localización de vegetación colombiana en carretera.
- Análisis de los postes colapsables en alumbrado público, transporte de energía, telefonía, fibra óptica, postes SOS, postes de señales elevadas, entre otros.
- Características técnicas de la pintura de señalización horizontal antideslizante en Colombia.

B) Actualización de manuales técnicos nacionales relacionados con la seguridad vial en fases:

Corto plazo:

- Manual de señalización vial.
- Diseño de obras de drenaje.
- Manual de Diseño Geométrico de Carreteras de Colombia.

Mediano plazo:

- Manual para la inspección de pavimentos.
- Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público.

**3. Programa asociado**

Normatividad y Especificaciones para una infraestructura segura

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de infraestructura

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Transporte

**6. Agente: Participante de la acción**

Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías e ICONTEC.

**7. Actor: Colaborador externo**

Academia, Sociedad Colombiana de Ingenieros

Consejo Colombiano de Ingeniería

Asociación Colombiana de túneles y obras subterráneas - ACTOS.

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Corto, Mediano y Largo Plazo (2015, 2018 y 2021)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2



#### 4.4.4.2. Programa: Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial

##### Descripción:

Este programa busca definir mediante reglamentación, la metodología para adoptar e implementar, de forma obligatoria, las auditorías en seguridad vial aplicable a la infraestructura del país. De igual forma, propone incorporar los estándares y la normatividad actual, sobre seguridad vial, en los proyectos de infraestructura vial.

##### Acciones:

- Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV).
- Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria.

### Fichas Técnicas XV. Acciones del Programa auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial

#### FICHA TÉCNICA N° 4.3

##### 1. Nombre de la acción

Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV).

##### 2. Descripción de la acción

Las Auditorías de Seguridad Vial-ASV son una estrategia valiosa para la disminución de accidentes en la malla vial, garantizando que desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios y verificando que estos se mantienen durante las fases de construcción y puesta en servicio.

En este sentido, las ASV deben ser de carácter obligatorio, razón por la cual se formalizan en el contexto colombiano por medio de una reglamentación que las adopta e indica la metodología estándar para su implementación. Las fases en que se incluirán las auditorías serán la de planificación, diseño, construcción, preapertura y operación en todos los proyectos de transporte masivo, así como en las concesiones viales y en los proyectos de obra pública de infraestructura vial a nivel rural y urbano.

Igualmente, se incluirá en dicha reglamentación el desarrollo metodológico tanto de inspecciones viales como la identificación de puntos críticos de vías en operación localizados en zonas rurales y urbanas.

##### 3. Programa asociado

Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial

##### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de infraestructura

##### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

##### 6. Agente: Participante de la acción

Organismos de Tránsito  
Agencia Nacional de Infraestructura  
Instituto Nacional de Vías  
Superintendencia de Puertos y Transporte

##### 7. Actor: Colaborador externo

Academia  
Sociedad Colombiana de Ingenieros

##### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

##### 9. Período de realización

Corto Plazo (2015)

##### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.1



**1. Nombre de la acción:**

Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria.

**2. Descripción de la acción**

Esta acción está compuesta de dos actividades:

- Elaboración de un estudio diagnóstico sobre los mecanismos de adopción de estándares y normatividad en seguridad vial para la estructuración, diseño, construcción y operación de proyectos de transporte masivo, concesiones viales, proyectos de obra pública de infraestructura vial (a nivel rural y urbano) y pasos férreos, identificando plazos para la ejecución frente a los recursos presupuestales de cada entidad.
- Diseño de un programa integral de incorporación e implementación de los estándares nacionales y la normatividad relacionada con la seguridad vial en la estructuración, construcción y operación de proyectos de transporte masivo, concesiones viales, proyectos de obra pública de infraestructura vial (a nivel rural y urbano) y pasos férreos.

**3. Programa asociado:**

Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial.

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de infraestructura

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Transporte  
Agencia Nacional de Infraestructura  
Instituto Nacional de Vías

**6. Agente: Participante de la acción**

Superintendencia de Puertos y Transporte,  
Entidades Territoriales

**7. Actor: Colaborador externo**

Consejo Colombiano de Ingeniería  
Sociedad Colombiana de Ingenieros

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Fase diagnóstica: Mediano Plazo (2018)  
Implementación: Largo Plazo (2018)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2



#### 4.4.4.3. Programa: Sistema de gestión vial

##### Descripción:

Diseño y puesta en marcha de un sistema de gestión vial, a nivel nacional, actualizable y flexible, que permita la incorporación de indicadores y monitoreo e involucre una fase preliminar de diagnóstico.

##### Acciones:

- Desarrollar el sistema de información para la gestión vial.

#### Fichas Técnicas XVI.

#### Acciones del Programa: Sistema de gestión vial

##### FICHA TÉCNICA N° 4.5

###### 1. Nombre de la acción

Desarrollar el sistema de información para la gestión vial.

###### 2. Descripción de la acción

El sistema de gestión vial busca convertirse en una herramienta que permita al nivel nacional y a las entidades territoriales, obtener información para la evaluación y seguimiento constante del estado y condición de la infraestructura vial en el país con el fin de determinar las acciones necesarias para eliminar y/o mitigar riesgos asociados al tránsito.

El sistema deberá ser actualizable y flexible, permitir la comparación de alternativas para la identificación y selección de soluciones óptimas; estar compuesto de atributos, criterios y restricciones para generación de análisis, admitir una constante retroalimentación a través del administrador y permitir la incorporación de indicadores y monitoreo, entre otros aspectos.

La información básica que debería proveer estaría relacionada con inventarios viales, estado, velocidades, volúmenes de tránsito, indicadores de accidentes relacionados con el tránsito, puntos y tramos críticos, entre otros.

Lo anterior, permitirá la formulación de un plan de acción preventivo y correctivo de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial.

Esta acción debe involucrar una fase preliminar de diagnóstico en la que se revisen e incorporen, si es factible, las bases de datos existentes que a nivel institucional se están usando y que alimentarían el sistema.

El Sistema se desarrollará en el marco del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, siendo compatible y complementario al Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT.

###### 3. Programa asociado

Sistema de Gestión Vial

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de infraestructura

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

###### 6. Agente: Participante de la acción

Instituto Nacional de Vías, Agencia Nacional de Infraestructura, Superintendencia de Puertos Y Transporte, Policía Nacional y Departamento de Planeación.

###### 7. Actor: Colaborador externo

Sociedad Colombiana de Ingenieros y Academia.

###### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

###### 9. Período de realización

Mediano y largo Plazo ( 2018 y 2021)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.2



#### 4.4.4.4. Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial

##### Descripción:

Este programa pretende incluir políticas municipales para la infraestructura dentro de los instrumentos de planificación y gestión, tipo POT/PBOT y EOT, así como en los planes de desarrollo y de movilidad, que poseen los municipios y los departamentos, acciones y medidas en pro de la seguridad vial. Además, alienta a dichas entidades territoriales a formular e implementar programas integrales tanto para la construcción de andenes accesibles y seguros, como para la modernización y ampliación del sistema de semaforización, en concordancia con la normatividad nacional referida a planeación urbana sostenible.

##### Acción:

- Incluir en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y los planes de movilidad acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura.
- Implementar el programa integral de andenes y ciclorutas accesibles y seguros.
- Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización y mejorar e incrementar el sistema de señalización.
- Intervenir integralmente los puntos críticos de accidentalidad.
- Desarrollar el programa de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura.

#### Fichas Técnicas XVII. Acciones del Programa: Políticas Municipales para una Infraestructura Segura

##### FICHA TÉCNICA N° 4.6

###### 1. Nombre de la acción

Promover la inclusión en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad, acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura.

###### 2. Descripción de la acción

Las entidades territoriales deberán incluir en sus planes de desarrollo acciones concretas para la disminución de la inseguridad vial. Por esto se propone incluir estrategias de los pilares de víctimas y/o infraestructura y/o comportamiento, especialmente.

Los municipios deben incluir en los instrumentos POT/PBOT/EOT aspectos relacionados con los usos del suelo y el diseño urbano que propicien una movilidad más segura en las ciudades.

Los municipios que cuenten con planes de movilidad, en el marco de la Ley 1083 de 2006, deberán contener un capítulo propositivo sobre actuaciones concretas que promueven una movilidad más segura.

###### 3. Programa asociado

Políticas Municipales para la Infraestructura Vial

###### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de infraestructura

###### 5. Agente: Propietario de la acción

Entidades Territoriales, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Vivienda.

###### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Transporte

###### 7. Actor: Colaborador externo

###### 8. Escala de actuación

Nivel Municipal

###### 9. Período de realización

Mediano Plazo ( 2018)

###### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.3



## FICHA TÉCNICA N° 4.7

**1. Nombre de la acción**

Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclovías accesibles y seguras.

**2. Descripción de la acción**

Los municipios deberán formular e implementar un plan de andenes accesibles y seguros en concordancia con la normatividad vigente. Las actividades que incluyen esta acción son:

- Diagnóstico de la red vial peatonal e identificación de las prioridades y alternativas de tratamiento, en busca de la movilidad segura y cómoda de los peatones.
- Intervención en la red peatonal (diseño y/o construcción y/o recuperación de andenes) promoviendo la generación de redes peatonales, que tengan continuidad en el espacio público, que incorpore las franjas que lo componen (circulación peatonal y amoblamiento) y que presenten anchos de andenes suficientes para el tránsito del peatón y las personas con movilidad reducida.
- Intervención en los pasos peatonales a nivel, la cual dará prioridad a los actores vulnerables tales como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, niños y adultos mayores.
- En concordancia con lo dispuesto en el POT/PBOT/ EOT municipal, los municipios que contemplen redes de ciclorutas, deberán desarrollar:  
  
Estudios, diseños e implementación de redes seguras para ciclistas en función de la proyección de la demanda de bicicletas con niveles de servicio apropiados y que estén en armonía con las zonas de tránsito del peatón y las vehiculares.

Este programa deberá ser incorporado en los Planes de Desarrollo, contará con una meta asociada y serán objeto de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

**3. Programa asociado**

Políticas Municipales para la Infraestructura Vial

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de infraestructura

**5. Agente: Propietario de la acción**

Entidades territoriales

**6. Agente: Participante de la acción**

Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Vivienda, Ministerio de Transporte

**7. Actor: Colaborador externo****8. Escala de actuación**

Nivel Municipal

**9. Período de realización**

Mediano Plazo ( 2018)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2

**1. Nombre de la acción**

Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización, y mejorar e incrementar el sistema de señalización.

**2. Descripción de la acción**

Los municipios que cuenten con un sistema de semaforización deberán elaborar un programa integral de modernización del sistema de semáforos, el cual contará con las siguientes actividades:

- Elaboración de un plan de modernización del sistema de semáforos de la ciudad, que incluya las fases peatonales.
- Expansión del sistema hacia nuevas intersecciones; deben prevalecer los criterios de seguridad vial y protección de los peatones y usuarios con movilidad reducida.
- Implementación y operación: el sistema debe adaptarse a las necesidades de los peatones y de las personas con movilidad reducida. Se incluirán las fases peatonales exclusivas, la señalización integral (franjas estriadas, señales sonoras, entre otros) así como los refugios peatonales. Igualmente la estructuración del sistema debe implementarse con tecnologías que contengan sistemas inteligentes de tránsito y transporte.

En cuanto al sistema de Señalización:

- Actualización y/o elaboración del diagnóstico sobre el estado y las necesidades de señalización horizontal y vertical de la red vial de la ciudad.
- Realización de los diseños de señalización respectivos con criterios de seguridad vial, en especial de zonas escolares y zonas de tránsito de peatones.
- Diseño y desarrollo progresivo de un plan de instalación y mantenimiento de la señalización vial.

Este programa deberá ser incorporado en los Planes de Desarrollo, contará con una meta asociada y serán objeto de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

**3. Programa asociado**

Políticas Municipales para la Infraestructura Vial

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de infraestructura

**5. Agente: Propietario de la acción**

Entidades territoriales

**6. Agente: Participante de la acción**

Ministerio de Transporte

**7. Actor: Colaborador externo****8. Escala de actuación**

Nivel Municipal

**9. Período de realización**

Largo Plazo ( 2021)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.3





Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

#### FICHA TÉCNICA N° 4.9

##### 1. Nombre de la acción

Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos de accidentalidad.

##### 2. Descripción de la acción

Esta acción busca promover la intervención de los puntos críticos de accidentalidad vial.

Las actividades enmarcadas en esta acción son:

- Evaluación de las causas que generan los accidentes de tránsito en los puntos críticos del municipio y propuesta de actividades de mejora.
- Intervención de la infraestructura vial en estos puntos, (diseño geométrico, superficie de calzada de rodadura, mantenimiento de taludes, entre otros).
- Mantenimiento frecuente de los dispositivos de tránsito (señalización vertical/horizontal) e implementación de planes de mantenimiento rutinario y periódico.
- Evaluación regular del impacto de las intervenciones en dichos puntos.

Este programa deberá ser incorporado en los Planes de Desarrollo, contará con una meta asociada y será objeto de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

##### 3. Programa asociado

Políticas Municipales para la Infraestructura Vial

##### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de infraestructura

##### 5. Agente: Propietario de la acción

Entidades Territoriales, Ministerio de Transporte.

##### 6. Agente: Participante de la acción

##### 7. Actor: Colaborador externo

##### 8. Escala de actuación

Nivel Municipal

##### 9. Período de realización

Mediano Plazo ( 2018)

##### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.3

**1. Nombre de la acción**

Formular e implementar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial.

**2. Descripción de la acción**

La formulación e implementación del plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura permitirá el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial, de forma planificada, incluye los andenes, las calzadas, los separadores, los puentes peatonales, las tapas de alcantarilla y la infraestructura desarrollada para el Sistema integrado, estratégico y masivo de transporte (SITP, SETP y SITM), entre otros elementos. Son actividades de este programa:

- La actualización del diagnóstico sobre el estado de la malla vial y de las necesidades de intervención.
- El diseño y desarrollo de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura, priorizando sectores, corredores, intersecciones o tramos, que por su condición crítica desde el punto de vista de la seguridad vial, requieran un tratamiento especial.
- Desarrollo de un diagnóstico para revisar las mejores alternativas de construcción, rehabilitación y/o mejoramiento de las vías.

Este programa deberá ser coherente con el plan de movilidad, en caso que el municipio cuente con este plan, será en todos los casos incorporado en los Planes de Desarrollo, contará con una meta asociada y será objeto de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

**3. Programa asociado**

Políticas Municipales para la Infraestructura Vial

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de infraestructura

**5. Agente: Propietario de la acción**

Entidades Territoriales, Ministerio de Transporte.

**6. Agente: Participante de la acción****7. Actor: Colaborador externo****8. Escala de actuación**

Nivel Municipal

**9. Período de realización**

Mediano Plazo ( 2018)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.3



Ruíz, vía Montería Lórica-Córdoba, 2013.



Ruíz, vía Bogotá-Cundinamarca y Melgar-Tolima, 2013.

#### 4.4.5. PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS

Frente a las acciones contenidas en el pilar de vehículos, Colombia tenía un atraso significativo, toda vez que los procesos de armonización con la normatividad internacional, así como la organización de esquemas de homologación y el desarrollo de laboratorios de ensayo enfocado a distintos tipos de vehículos, gestionado desde la óptica de la seguridad vial, no se había considerado. Con este pilar, el país avanza, reconociendo la necesidad de desarrollar una reglamentación técnica para la armonización de las reglamentaciones sobre vehículos, participando en foros de armonización, como el Foro mundial de las Naciones Unidas, WP 29.

Con lo anterior, el país no solo se asegura de mejorar la capacidad de tolerancia al impacto del parque automotor colombiano, reduciendo en gran medida las muertes y lesiones graves, sino que cumple con un lineamiento claro del Plan Mundial. En coherencia con lo anterior, el pilar también incluye la mejora de los procesos de revisión técnico-mecánica, y la reglamentación de elementos de protección pasiva. Adicionalmente, otro aspecto clave en el pilar, es el desarrollo de estudios sobre el servicio de transporte organizado, en los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en los de la modalidad de transporte colectivo, público individual, de pasajeros por carretera y especial, así como el transporte en bicicleta y motocicleta.

Figura 41. Pilar estratégico de vehículos



Fuente: (Méndez Heredia, 2014)





Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

#### 4.4.5.1. Programa: Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro

##### Descripción:

Este programa contiene diversas acciones con el fin de iniciar el proceso de armonización bajo los parámetros de la WP 29, así como de organizar los esquemas de homologación y el desarrollo de laboratorios de ensayo para tal fin. Adicional a esto, promueve la reglamentación técnica de diversos elementos de protección pasiva y de los procesos de revisión mecánica.

##### Acción:

- Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga.
- Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país.
- Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.
- Impulsar la armonización con la normatividad internacional y formular la reglamentación de los agentes de la cadena de mantenimiento de los automotores.
- Optimizar al proceso de Revisión técnico-mecánica de automóviles.
- Implementar un sistema de administración de flotas para el servicio público.
- Reglamentar la retrorreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.





## FICHA TÉCNICA N° 5.1

### 1. Nombre de la acción

Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga.

### 2. Descripción de la acción

Colombia debe armonizarse con la normatividad internacional, para determinar los requisitos mínimos en los vehículos de transporte público individual y colectivo (vehículos de más de 9 pasajeros), de transporte especial y de carga importados y/o ensamblados en el país, así como del equipamiento de seguridad del automotor. Esto se llevará a cabo por medio de grupos de trabajo intersectorial y teniendo en cuenta la infraestructura de la calidad.

El proceso de reorganización y organización en la homologación de vehículos de servicio público (individual y colectivo) especial y vehículos de carga, debe incluir la verificación física a los vehículos en el momento de la homologación, con visitas periódicas.

De igual manera, la acción incluye la formulación de una política de promoción y apoyo para la creación de los laboratorios de ensayo y calibración, así como una política reglamentaria para la acreditación de los mismos en Colombia, que acoja la normatividad específica aplicable.

### 3. Programa asociado

Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

### 6. Agente: Participante de la acción

Superintendencia de Industria y Comercio, Superintendencia de Puertos y Transporte, Instituto Nacional de Metrología, Policía Nacional, Ministerio de Transporte

### 7. Actor: Colaborador externo

Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC, Asociaciones y agremiaciones del sector, centros de investigación, Asociaciones empresariales y profesionales, Academia, Icontec.

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 6.1



## FICHA TÉCNICA N° 5.2

### 1. Nombre de la acción:

Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país.

### 2. Descripción de la acción

El ordenamiento colombiano debe armonizarse con la normatividad internacional para determinar los requisitos mínimos en los vehículos importados y/o ensamblados en el país, así como del equipamiento de seguridad del automotor.

La acción incluye la formulación de una política de promoción y apoyo para la creación de los laboratorios de ensayo y calibración de estos vehículos, así como una política reglamentaria para la acreditación de los mismos en Colombia, que acoja la norma ISO.

Además se debe adoptar, para los vehículos particulares, un reglamento técnico para la homologación integral del vehículo, según las normas internacionales, incluyendo requisitos asociados a ensayos, evaluación de la conformidad, reconocimiento de sistemas internacionales de evaluación de la conformidad, certificación y vigilancia.

El proceso de organización en la homologación de vehículos particulares, debe incluir la verificación física en el momento de la homologación, con visitas periódicas.

### 3. Programa asociado

Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

### 6. Agente: Participante de la acción

Superintendencia de Industria y comercio, Superintendencia de Puertos y Transporte, Instituto Nacional de Metrología, Policía Nacional y Ministerio de Transporte.

### 7. Actor: Colaborador externo

Organismo Nacional de Acreditación de Colombia ONAC, Asociaciones y agremiaciones del sector, centros de investigación, Asociaciones empresariales y profesionales, Academia, Icontec.

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Largo Plazo ( 2021)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 6.1



Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

## FICHA TÉCNICA N° 5.3

### 1. Nombre de la acción

Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.

### 2. Descripción de la acción

El ordenamiento colombiano debe armonizarse con la normatividad internacional para determinar los requisitos mínimos en los vehículos tipo motocicleta importados y/o ensamblados en el país, así como del equipamiento de seguridad del automotor y los elementos de protección del usuario motociclista (materiales reflectantes y ropa de protección de motociclistas, cascos para motociclistas).

Además se debe adoptar, para los vehículos tipo motocicleta, un reglamento técnico para la homologación del vehículo en forma suficiente, según las normas internacionales, incluyendo requisitos asociados a ensayos, evaluación de la conformidad, certificación y vigilancia.

La acción también incluye la formulación de una política de promoción y apoyo para la creación de los laboratorios de ensayo y calibración de estos vehículos, así como una política reglamentaria para la acreditación de los mismos en Colombia, que acoja la norma ISO.

Por último, se desarrollará la revisión de la reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.

### 3. Programa asociado

Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

### 6. Agente: Participante de la acción

Superintendencia de Industria y comercio, Superintendencia de Puertos y Transporte, Instituto Nacional de Metrología, Policía Nacional y Ministerio de Transporte.

### 7. Actor: Colaborador externo

Organismo Nacional de Acreditación de Colombia ONAC, Asociaciones y agremiaciones del sector, centros de investigación, Asociaciones empresariales y profesionales, Academia, Icontec.

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 6.1



Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.

#### FICHA TÉCNICA N° 5.4

##### 1. Nombre de la acción

Impulsar la armonización con la normatividad internacional y formular la reglamentación de los “agentes de la cadena de mantenimiento de automotores”.

##### 2. Descripción de la acción

Armonización con la normatividad internacional y reglamentación sobre el servicio y las condiciones físicas de los talleres de mecánica y distribuidores de autopartes, donde se regulen sus deberes, así como las funciones de la entidad responsable del control de dichas reglamentaciones.

##### 3. Programa asociado

Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más Seguro.

##### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

##### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo e ICONTEC.

##### 6. Agente: Participante de la acción

Superintendencia de Industria y comercio, Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, Superintendencia de Transporte y Ministerio de Transporte.

##### 7. Actor: Colaborador externo

Centros de investigación y agremiaciones de comerciantes.

##### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

##### 9. Período de realización

Mediano Plazo (2018)

##### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 6.1



**1. Nombre de la acción**

Implementar un sistema de administración de flotas para el servicio público.

**2. Descripción de la acción**

El dispositivo seleccionado (tipo GPS u otra tecnología desarrollada en el momento de realización de la acción) permitirá monitorear, controlar y gestionar a distancia los vehículos para verificar el cumplimiento de la ruta, la velocidad y las distancias recorridas, constituyéndose en una solución informática accesible desde internet. Del mismo modo, permite controlar las horas de conducción y los tiempos de descanso de cada conductor, entre otros temas.

Esta acción será exigible a partir de una fecha indicada en un acto administrativo reglamentario, previo un estudio técnico de soporte y de análisis de riesgo, que determine la necesidad de GPS u otras tecnologías, el cual debe, indicar el/los tipo/s de vehículo/s donde se aplicaría esta normatividad. Esta acción se desarrollará en concordancia con el Decreto 2846 de 2013 (estándares de tecnología para sistemas de recaudo electrónico vehicular).

**3. Programa asociado**

Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más Seguro.

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de vehículos

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Transporte y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

**6. Agente: Participante de la acción**

Superintendencia de Puertos y Transporte - Policía Nacional - Ministerio de Defensa Nacional

**7. Actor: Colaborador externo**

Academia, Asociaciones y agremiaciones de comerciantes e Icontec

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Largo Plazo ( 2021)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2



Guzmán, Chachagüí-Nariño, 2012.





Ruiz, Caldas, 2015.

## FICHA TÉCNICA N° 5.6

### 1. Nombre de la acción

Reglamentar la retrorreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.

### 2. Descripción de la acción

La retrorreflectividad o cintas reflectivas en los vehículos de transporte de carga y de servicio escolar que busca hacer más visibles este tipo de vehículos y así disminuir los accidentes de tránsito donde incide esta causa, especialmente cuando las condiciones ambientales son de escasa visibilidad.

Con base en la Resolución 0538 de 2013, por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a cintas retrorreflectivas para uso en vehículos automotores, la acción a realizar es la elaboración de un acto administrativo, que indique la localización de estas en vehículos que se determinen. Es necesario indicar, que hasta tanto no se cuenten con los reflectómetros indicados para realizar la verificación de retrorreflectividad, el control se realizará por medio de la información embebida en la cinta, la cual contiene el año y el mes de fabricación.

### 3. Programa asociado

Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más Seguro.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

### 6. Agente: Participante de la acción

Superintendencia de Puertos y Transporte, Policía Nacional, Superintendencia de Industria y Comercio y DIAN

### 7. Actor: Colaborador externo

Agremiaciones del sector

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Corto Plazo ( 2015)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1

**1. Nombre de la acción**

Optimizar al proceso de revisión técnico-mecánica de automóviles.

**2. Descripción de la acción**

La revisión técnico-mecánica debe convertirse en una prueba integral que verifique el cumplimiento vehicular en las condiciones mínimas de seguridad de manera efectiva. Para ello, se revisará todo el procedimiento de regulación de dicha revisión y se incluirán, nuevos tipos de vehículos, adicionalmente a los tipos de vehículos que determina la actual normatividad.

Las autoridades y los centros de revisión técnico-mecánica deberán implementar mecanismos que garanticen la confiabilidad de los resultados de los métodos que empleen para evaluar el estado del automóvil, asegurando la trazabilidad de las medidas.

**3. Programa asociado**

Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más Seguro.

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de vehículos

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Transporte  
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

**6. Agente: Participante de la acción**

Superintendencia de Puertos y Transporte  
Organismo Nacional de Acreditación de Colombia

**7. Actor: Colaborador externo**

Centro de Diagnóstico Automotor

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Corto Plazo ( 2015)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1

**4.4.5.2. Programa: Transporte más seguro****Descripción:**

Este programa promueve el desarrollo de estudios, con el fin de generar lineamientos en el transporte público frente a la seguridad vial, incluyendo los sistemas planificados de transporte tipo SITP/STIM/SETP, el transporte especial, así como los medios informales de transporte de pasajeros en bicicleta y motocicleta, entre otros.

**Acción:**

- Analizar la seguridad vial del transporte realizado en bicicleta.
- Formular e implementar el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas.
- Fortalecer la seguridad vial del transporte público organizado, en los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en los de la modalidad de transporte colectivo, público individual, de pasajeros por carretera y especial.



Rodríguez Malagón, Bogotá, D.C., 2015.

## Fichas Técnicas XIX. Acciones del programa: Transporte más Seguro.

### FICHA TÉCNICA N° 5.8

#### 1. Nombre de la acción

Analizar la seguridad vial del transporte realizado en bicicleta.

#### 2. Descripción de la acción

Esta acción busca conocer integralmente el desarrollo de esta actividad en el país y poder indicar objetivamente su participación en accidentes de tránsito. La actividad asociada es la elaboración de un estudio diagnóstico de la situación actual de la bicicleta como medio de transporte de pasajeros en Colombia. Este diagnóstico incluirá aspectos como: las condiciones del vehículo, la situación del conductor, la caracterización del usuario, los accidentes de tránsito ocurridos, los rangos de desplazamiento, la estructura económica y de propiedad de la actividad, entre otros aspectos.

Lo anterior, permitirá, si da a lugar, diseñar directrices y lineamientos de seguridad vial sobre el transporte público realizado en bicicleta para mitigar la severidad de las lesiones en estos modos de transporte.

#### 3. Programa asociado

Transporte más Seguro.

#### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

#### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

#### 6. Agente: Participante de la acción

Autoridades de Tránsito, Departamento Nacional de Planeación

#### 7. Actor: Colaborador externo

Icontec

#### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

#### 9. Período de realización

Mediano Plazo ( 2018)

#### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1, 3.2

**1. Nombre de la acción**

Formular e implementar el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas

**2. Descripción de la acción**

El gobierno nacional deberá desarrollar un programa integral de estándares y seguridad vial para el tránsito de motocicletas cuyo objetivo es abordar de manera integral y sistemática las mayores debilidades encontradas en el tránsito motocicletas con el fin de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad del actor motociclista y pasajero y su relación con los demás actores de la vía. Esta acción desarrollará actuaciones a corto plazo (durante un periodo de 2 años), la cual incluirá las siguientes actividades:

- Estudio diagnóstico de la situación actual del motociclista en Colombia. Este diagnóstico deberá enfocarse tanto en el tránsito como en el transporte realizado en motocicleta. En relación con el tránsito se analizarán las principales causas de accidentalidad, las condiciones de aprendizaje, los conocimientos, actitudes y prácticas en vía pública, entre otros aspectos. En cuanto al transporte de pasajeros se incluirán aspectos como: las condiciones del vehículo, la situación del conductor, la caracterización del usuario, la caracterización de los accidentes de tránsito, los rangos de desplazamiento, la estructura económica y de propiedad de la actividad, entre otros aspectos.
- Plan de acción, articulado al PNSV, con acciones estratégicas clave, responsables, cronograma de ejecución, indicadores, presupuesto y metas asociadas. El seguimiento a la implementación de este plan se hará a través de las instancias de coordinación del PNSV.

Adicionalmente, como una acción de mediano plazo, el gobierno nacional, definirá la normatividad y regulación del transporte en motocicleta, con base en el diagnóstico realizado, en un análisis integral del impacto socio-económico de esta modalidad, con base en los principios de la política de Estado en seguridad vial. También se revisará el marco normativo del tránsito de motocicletas, para evaluar su cumplimiento, efectividad y posibles modificaciones a lo dispuesto.

**3. Programa asociado**

Transporte más Seguro.

**4. Pilar asociado**

Pilar estratégico de vehículos

**5. Agente: Propietario de la acción**

Ministerio de Transporte

**6. Agente: Participante de la acción**

Autoridades de Tránsito, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

**7. Actor: Colaborador externo**

Agremiaciones del sector

**8. Escala de actuación**

Nivel Nacional

**9. Período de realización**

Corto plazo (2015) y Mediano plazo (2018)

**10. Indicador asociado**

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1, 3.2



## FICHA TÉCNICA N° 5.10

### 1. Nombre de la acción

Fortalecer la seguridad vial del transporte público organizado, en los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en los de la modalidad de transporte colectivo, público individual, de pasajeros por carretera y especial.

### 2. Descripción de la acción

El gobierno nacional desarrollará de manera periódica estudios diagnósticos integrales sobre la seguridad vial del transporte organizado tipo SITP, SETP, SITM, del transporte colectivo no organizado, del transporte público individual, del transporte interurbano y del transporte especial que opera actualmente en Colombia. El estudio debe evaluar comparativamente las estrategias implementadas de seguridad vial en cada tipo de transporte, los accidentes de tránsito generados, las clases de accidentes más frecuentes, la experiencia exigida, la capacitación realizada, las reincidencias, indicando debilidades y acciones de mejora.

Posteriormente al estudio, el responsable de la acción evaluará, si da a lugar, las acciones de mejora y propondrá las directrices y lineamientos de seguridad vial a implementar.

### 3. Programa asociado

Transporte más Seguro.

### 4. Pilar asociado

Pilar estratégico de vehículos

### 5. Agente: Propietario de la acción

Ministerio de Transporte

### 6. Agente: Participante de la acción

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Departamento Nacional de Planeación, Superintendencia de Puertos y Transporte.

### 7. Actor: Colaborador externo

### 8. Escala de actuación

Nivel Nacional

### 9. Período de realización

Mediano Plazo ( 2018)

### 10. Indicador asociado

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1



Méndez Heredia, Carmen de Apicalá-Tolima, 2015.





## 4.5. INDICADORES DEL PLAN

Con el objetivo de determinar y estudiar la evolución experimentada por los accidentes de tránsito, hasta el año 2021, se definió una serie de indicadores tanto generales, como por programa, de fácil cálculo e interpretación.

De esta manera, los indicadores generales se construyeron con cifras gruesas (número absoluto de fallecidos, tasas de mortalidad y presupuesto asignado, entre otros), y los indicadores específicos responden a cada programa, permitiendo conocer el impacto y/o grado de desarrollo de este.

### Fichas Técnicas XX. Indicadores generales

#### Indicadores generales del PNSV

Ficha indicador n° 1.1

##### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia
<b>Pilar</b>	Transversal
<b>Programa</b>	Transversal
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

##### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia (promedio 2005-2012)
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	N.A
<b>Unidad de medida</b>	N.A
<b>Factor de conversión</b>	N.A
<b>Fórmula del cálculo</b>	Número absoluto de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia causados 30 días después del hecho.
<b>Valores de referencia / línea base</b>	5.708 víctimas fatales (promedio 2005-2012)
<b>Meta prevista</b>	4.224 víctimas fatales (2021)

##### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte – Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)


**Información general**

<b>Nombre del indicador</b>	Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes por accidentes de tránsito en Colombia
<b>Pilar</b>	Transversal
<b>Programa</b>	Transversal
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

**Definición operacional**

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia (promedio 2005-2012)
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Población total Colombia (2012)
<b>Unidad de medida</b>	Tasa por cien mil
<b>Factor de conversión</b>	100.000
<b>Fórmula del cálculo</b>	Tasa mortalidad = $(a/b) * 100.000 \text{ hab.}$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	$(5.707/46.582.000) * 100.000 \text{ hab.} = 12.3$
<b>Meta prevista</b>	Reducción de la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes al año 2021 = 8.3

**Características**

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	DANE (Proyección 2020)
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)



Méndez Heredia, Quimbaya-Quindío, 2011.

## Indicadores generales del PNSV

Ficha indicador n° 1.3

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Presupuesto anual destinado para implementar el PNSV en Colombia
<b>Pilar</b>	Transversal
<b>Programa</b>	Transversal
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de insumo

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Presupuesto programado en cada vigencia
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Presupuesto aprobado en la vigencia
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	Presupuesto anual destinado al PNSV = (a / b).
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del oficializar las responsabilidades institucionales
<b>Meta prevista</b>	85% del presupuesto programado aprobado en cada vigencia (2014-2021)

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Número de víctimas fatales en condición de motociclista por accidentes de tránsito en Colombia.
<b>Pilar</b>	Transversal
<b>Programa</b>	Transversal
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número absoluto de víctimas fatales motociclistas por accidentes de tránsito en Colombia.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	Número absoluto de víctimas fatales por accidentes de tránsito de motociclistas en Colombia causados 30 días después del hecho.
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Promedio 2009-2012: 1972 víctimas fatales
<b>Meta prevista</b>	2021: 1440 víctimas fatales

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)





### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Número de víctimas fatales en condición de peatón por accidentes de tránsito
<b>Pilar</b>	Transversal
<b>Programa</b>	Transversal
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de insumo

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Víctimas fatales tipo peatón por accidentes asociados al tránsito (Promedio 2005-2012)
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	Número absoluto de víctimas fatales por accidentes de tránsito de peatones en Colombia causados 30 días después del hecho.
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Promedio 2005-2012: 1.752
<b>Meta prevista</b>	2021 = 1437 víctimas fatales

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional – Departamental – Municipal (Códigos DIVIPOLA)



Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.





Méndez Heredia,  
Yopal-Casanare,  
2012.

## Indicadores generales del PNSV

Ficha indicador n° 1.6

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Número de personas con lesiones no fatales por accidentes de tránsito en Colombia
<b>Pilar</b>	Transversal
<b>Programa</b>	Transversal
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de víctimas lesionadas por accidentes asociados al tránsito (2012)
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	Número absoluto de lesionados por accidentes de tránsito de peatones en Colombia causados 30 días después del hecho.
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Promedio 2005-2012 = 40.640
<b>Meta prevista</b>	2021 = 32.105 víctimas no fatales

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)



## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Porcentaje de acciones del PNSV ejecutadas en el corto, mediano y largo plazo.
<b>Pilar</b>	Gestión Institucional
<b>Programa</b>	Implementación, socialización y seguimiento del PNSV
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Porcentaje de acciones del PNSV ejecutadas en el corto (2015), mediano (2018) y largo plazo (2021).
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Porcentaje de acciones del PNSV programadas en el corto (2015), mediano (2018) y largo plazo (2021).
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Porcentaje de acciones del PNSV ejecutadas = $(a/b) * 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	NA
<b>Meta prevista</b>	El 70% de las acciones programadas se ejecuta en los plazos estipulados corto (2015), mediano (2018) y largo plazo (2021).

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Semestral
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



Camacho Fonseca, Bogotá, D.C., 2010.

## Indicadores Pilar Estratégico de Gestión Institucional

Ficha indicador n° 2.2

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Porcentaje de avance de las acciones planteadas en el PNSV.
<b>Pilar</b>	Gestión Institucional
<b>Programa</b>	Implementación, socialización y seguimiento del PNSV
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Acciones del PNSV con porcentaje de avance
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Acciones del PNSV programadas
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Porcentaje de avance de las acciones del PNSV = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	NA
<b>Meta prevista</b>	El 70% de las acciones programadas presenta un avance de acuerdo a lo programado.

### Características

<b>Fuente de elementos de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Semestral
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Número de planes de seguridad vial locales y departamentales formulados e implementados en Colombia
<b>Pilar</b>	Gestión Institucional
<b>Programa</b>	Formulación y ajuste de políticas para la seguridad vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de producto

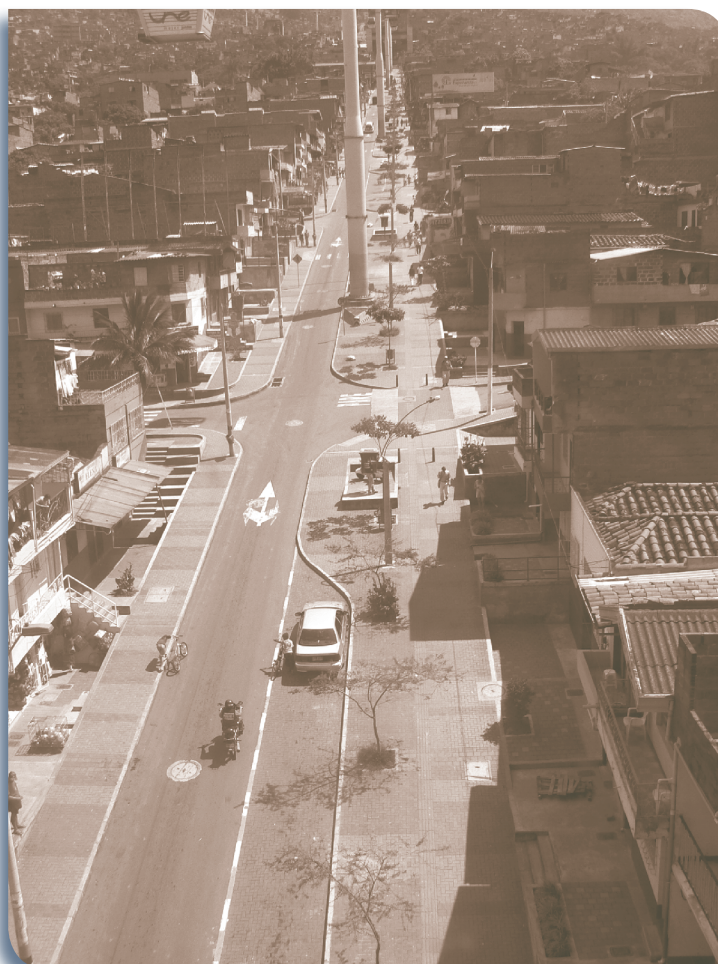
### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de planes de seguridad vial locales y departamentales formulados en Colombia Número de planes de seguridad vial locales y departamentales en ejecución en Colombia
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Número de planes de seguridad vial locales y departamentales programados para formularse en Colombia. Número de planes de seguridad vial locales y departamentales listos para iniciarse en Colombia
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Número de planes de seguridad vial locales y departamentales formulados en Colombia = $[a/b] * 100$ . Número de planes de seguridad vial locales y departamentales en ejecución en Colombia = $[a/b] * 100$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	NA
<b>Meta prevista</b>	Planes formulados en departamentos o en ciudades o en regiones: (10) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales formulados en Colombia a corto plazo (2015). (35) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales formulados en Colombia a mediano plazo (2018). (60) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales formulados en Colombia a largo plazo (2020). Planes en ejecución: (12) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales en ejecución en Colombia a corto plazo (2015). (25) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales en ejecución en Colombia a mediano plazo (2018). (50) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales en ejecución en Colombia a largo plazo (2020). (60) planes de seguridad vial locales, regionales o departamentales en ejecución en Colombia a largo plazo (2021).



### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional, departamental, municipal (Códigos DIVIPOLA)



Méndez Heredia, Medellín-Antioquia, 2011.





## Indicadores Pilar Estratégico de Comportamiento

Ficha indicador n° 3.1

## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Manuales elaborados para formulación e implementación de los Planes Estratégicos de consumo responsable de alcohol y los Planes Estratégicos de seguridad vial para entidades, organizaciones y empresas del sector privado y público.
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de producto

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número total de manuales elaborados
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	Numérico
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	NA
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Manuales para formulación e implementación de los Planes Estratégicos de consumo responsable de alcohol y los Planes Estratégicos de seguridad vial para el sector privado y público que posean el parque automotor, de acuerdo con los requisitos de ley, en el año 2012=0
<b>Meta prevista</b>	Manuales para formulación e implementación de los Planes Estratégicos de seguridad vial año 2015=2

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte—Ministerio de Salud y Protección Social
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



**Información general**

<b>Nombre del indicador</b>	Porcentaje de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Medidas y acciones de control efectivas e Información y Mercadotecnia Social.
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

**Definición operacional**

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Número total de víctimas fatales de tránsito.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	$[a/b] * 100$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Número de víctimas fatales de tránsito imputables a la conducción alcohólica o al uso de sustancias psicoactivas con resultado positivo aparente (2021)= 0%.

**Características**

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Responsable del indicador</b>	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional - Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)



Méndez Heredia,  
Medellín-Antioquia,  
2011.



## Indicadores Pilar Estratégico de Comportamiento

Ficha indicador n° 3.3

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Licencias de conducción otorgadas con la modificación en la expedición de las licencias de conducción
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	La licencia de conducción como privilegio
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número total de licencias de conducción otorgadas con la modificación en la expedición de las licencias de conducción
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Total de licencias de conducción expedidas
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	$[a/b] * 100$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Licencias de conducción otorgadas con la modificación en la expedición de las licencias de conducción (2012) = 0
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional – Departamental – Municipal (Códigos DIVIPOLA)



**Información general**

<b>Nombre del indicador</b>	Estudios de diagnóstico elaborados para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento.
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Medidas y acciones de control efectivas.
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de producto

**Definición operacional**

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número total de estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	NA
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento (2012) = 0
<b>Meta prevista</b>	Estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento (2021) = 30

**Características**

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte –Policía Nacional–Cuerpos de agentes de tránsito
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte–Policía Nacional–Cuerpos de agentes de tránsito
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional–Departamental–Municipal (Códigos DIVIPOLA)



## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Motociclistas que utilizan correctamente los elementos de protección.
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial / aumento de la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones a las normas de tránsito / Formación y educación en seguridad vial.
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Porcentaje de motociclistas que utilizan correctamente los elementos de protección.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Total de motociclistas que circulan por las vías.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Motociclistas que utilizan correctamente los elementos de protección = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)





**Información general**

<b>Nombre del indicador</b>	Ocupantes que utilizan correctamente los cinturones de seguridad y los dispositivos de retención infantil.
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial / aumento de la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones a las normas de tránsito / Formación y educación en seguridad vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

**Definición operacional**

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Conductores y pasajeros que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los dispositivos de retención infantil.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Total de conductores y de pasajeros que circulan por las vías.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Conductores y pasajeros que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los dispositivos de retención infantil = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

**Características**

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Límites de velocidad respetados por los conductores
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial / aumento de la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones a las normas de tránsito / Formación y educación en seguridad vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Porcentaje de conductores que respetan los límites de velocidad.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Porcentaje total de conductores que circulan por las vías.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Conductores que respetan los límites de velocidad = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años controlado
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Aumento de la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones a las normas de tránsito
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años controlado
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Total parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años registrados en el RUNT
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años controlado = (a /b)*100.
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años controlado (2018): 100%

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte – Superintendencia de Puertos y Transporte – Nacional – Cuerpo de Agentes de Tránsito
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	RUNT
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Puntaje promedio de la prueba Saber (grados 5 y 9) en conocimientos sobre normas básicas aumentado.
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Formación y Educación en Seguridad Vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de resultado

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Puntajes promedio de la prueba Saber (grados 5 y 9) en conocimientos sobre normas básicas del año anterior.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Puntaje promedio de la prueba Saber (grados 5 y 9) en conocimientos sobre normas básicas del año actual.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Puntaje promedio de la prueba Saber en básica (grados 5 y 9) en conocimientos sobre normas básicas aumentado = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Puntaje promedio de la prueba Saber (grados 5 y 9) en conocimientos sobre normas básicas (2013): 65%
<b>Meta prevista</b>	Puntajes promedio de la prueba Saber en básica (grados 5 y 9) en conocimientos sobre normas básicas aumentado (2021): 85%

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Educación Nacional-ICFES
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Educación Nacional-ICFES
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Educación Nacional
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



Ruíz,  
vía Cali y Popayán,  
2013.

## Indicadores Pilar Estratégico de Comportamiento

Ficha indicador n° 3.10

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia mejorados.
<b>Pilar</b>	Comportamiento
<b>Programa</b>	Información y Mercadotecnia Social
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de resultado

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia del año anterior.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia del año actual.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia mejorados = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador.
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador.

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)





## Indicadores Pilar Estratégico de Víctimas

Ficha indicador n° 4.1

## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Lineamientos desarrollados para la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.
<b>Pilar</b>	Víctimas
<b>Programa</b>	Rehabilitación e inclusión a víctimas en situación de discapacidad y sistema de acompañamiento.
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Documento con los lineamientos para la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	NA
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Documento con los lineamientos desarrollados para la creación del sistema integral de acompañamiento (2012) = 0
<b>Meta prevista</b>	Documento con los lineamientos desarrollados para la creación del sistema integral de acompañamiento (2015) = 1 documento

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Nueva institucionalidad: Agencia Nacional de Seguridad Vial
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Nueva institucionalidad: Agencia Nacional de Seguridad Vial
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional – Departamental – Municipal (Códigos DIVIPOLA)



Barrera Rivera,  
Bogotá, D.C.,  
2015.

## Indicadores Pilar Estratégico de Víctimas

Ficha indicador n° 4.2

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Tiempo de Respuesta de los Equipos de Emergencias por accidentes de tránsito en zona urbana y zona rural
<b>Pilar</b>	Víctimas
<b>Programa</b>	Atención prehospitalaria.
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Sumatoria de la hora de llegada al lugar - Hora de recepción de llamada
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Número total de servicios de emergencias incluidos
<b>Unidad de medida</b>	Minutos y segundos
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	Tiempo de respuesta = (a / b)
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Entidades territoriales, INVIAS, ANI
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Entidades territoriales, INVIAS, ANI
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Salud y Protección Social
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Reglamentación y metodología estándar desarrollada para la implementación de auditorías de seguridad vial e inspecciones viales.
<b>Pilar</b>	Infraestructura
<b>Programa</b>	Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Reglamentación y metodología estándar desarrollada para la implementación de auditorías de seguridad vial e inspecciones viales
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	NA
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Reglamentación y metodología estándar desarrollada para la implementación de auditorías de seguridad vial e inspecciones viales (2012)=0
<b>Meta prevista</b>	Reglamentación y metodología estándar desarrollada para la implementación de auditorías de seguridad vial e inspecciones viales (2015)=1 reglamentación y 1 metodología desarrollada.

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



Ruiz,  
vía Bogotá-Girardot,  
2010.

## Indicadores Pilar Estratégico de Infraestructura

Ficha indicador n° 5.2

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Señalización de velocidad implementada con base en la metodología desarrollada en vías urbana.
<b>Pilar</b>	Infraestructura
<b>Programa</b>	Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de ciudades que han implementado en un 80% la señalización de velocidad de acuerdo con la metodología desarrollada a nivel nacional.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Número de ciudades en Colombia.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Señalización de velocidad implementada = $(a/b)/100$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Señalización de velocidad implementada (2012) = 0
<b>Meta prevista</b>	Señalización de velocidad implementada (2021) = 60%

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Entidad Territorial - Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Entidad Territorial - Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Proyectos y/o acciones concretas, para la disminución de la inseguridad vial, incluidas en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT-EOT a nivel municipal.
<b>Pilar</b>	Infraestructura
<b>Programa</b>	Políticas municipales para una infraestructura segura
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Número de municipios que han incorporado proyectos y/o acciones concretas, para la disminución de la inseguridad vial, en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT-EOT
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Número de municipios en Colombia.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Inclusión de acciones para la seguridad vial en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT-EOT = $(a/b)/100$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Inclusión de acciones para la seguridad vial en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT (2012) = 0
<b>Meta prevista</b>	Inclusión de acciones para la seguridad vial en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT (2021) = 80%

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Entidad Territorial - Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Entidad Territorial - Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)





Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.

## Indicadores Pilar Estratégico de Infraestructura

Ficha indicador n° 5.4

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Nivel de seguridad vial de las vías evaluadas por el sistema de gestión
<b>Pilar</b>	Infraestructura
<b>Programa</b>	Sistema de Gestión Vial
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de efecto

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Nivel de seguridad vial de las vías evaluadas por el sistema de gestión
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Total de vías evaluadas con el sistema de gestión vial
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Nivel de seguridad vial de las vías evaluadas por el sistema de gestión $= (a/b)/100$
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
<b>Meta prevista</b>	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte – ANI - INVIAS
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte – ANI - INVIAS
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



## Indicadores Pilares Estratégicos Vehículos

Ficha indicador n° 6.1

## Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Participación oficial solicitada en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos.
<b>Pilar</b>	Vehículos
<b>Programa</b>	Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

## Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Solicitud de participación oficial en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos.
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	NA
<b>Unidad de medida</b>	NA
<b>Factor de conversión</b>	NA
<b>Fórmula del cálculo</b>	NA
<b>Valores de referencia / línea base</b>	Proceso de solicitud de participación oficial en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos. (2012) = 0
<b>Meta prevista</b>	Proceso de solicitud de participación oficial en el Foro Mundial de las Naciones Unidas al año 2015 = 1

## Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Relaciones Exteriores-Cancillería
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	NA
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



Méndez Heredia,  
Melgar-Tolima,  
2012.

## Indicadores Pilares Estratégicos Vehículos

Ficha indicador n° 6.2

### Información general

<b>Nombre del indicador</b>	Porcentaje de acciones del Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para Motocicletas ejecutadas.
<b>Pilar</b>	Vehículos
<b>Programa</b>	Transporte más seguro
<b>Tipo de indicador</b>	Indicador de actividad

### Definición operacional

<b>Elemento uno de la fórmula (a)</b>	Acciones del Programa Integral ejecutadas en el corto plazo (2015).
<b>Elemento dos de la fórmula (b)</b>	Acciones del Programa Integral programadas en el corto (2015) plazo.
<b>Unidad de medida</b>	Proporción
<b>Factor de conversión</b>	100
<b>Fórmula del cálculo</b>	Porcentaje de acciones del Programa Integral ejecutadas = $(a/b) \times 100$ .
<b>Valores de referencia / línea base</b>	NA
<b>Meta prevista</b>	Un 70% de las acciones programadas se ejecutan en corto plazo (2015).

### Características

<b>Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Fuente del elemento 2 de la fórmula (a + b)</b>	Ministerio de Transporte
<b>Responsable del indicador</b>	Ministerio de Transporte
<b>Periodicidad del indicador</b>	Semestral
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional (Códigos DIVIPOLA)



## BIBLIOGRAFÍA

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2011). *Decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020*. Génova: Organización de las Naciones Unidas.

Berces, A. (octubre de 2012). *Improving safety in the transport industry through increased visibility*. Obtenido de Occupational Safety in Transport Conference: [http://ositconference.com/wp-content/uploads/2012/10/OSIT12\\_Session4A\\_Berces.pdf](http://ositconference.com/wp-content/uploads/2012/10/OSIT12_Session4A_Berces.pdf)

Bliss, T., & Raffo, V. (2013). *Mejorar la seguridad vial mundial: Hacia un desarrollo equitativo y sostenible*. Buenos Aires: Fondo Global para la Seguridad Vial; Unión Internacional de Promoción de la Salud y Educación para la Salud; Banco Mundial.

Comisión Europea. (2006). *Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness - Analysis for Use in Decision-Making*. Luxemburgo: Comisión Europea.

Comisión Europea. (2010). *Mejores prácticas de seguridad vial – Manual de medidas a escala nacional*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.

Comisión Europea. (Octubre de 2013). *Mobility and Transport*. Recuperado el 13 de Febrero de 2013 de Mobility and Transport: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/historical\\_evol.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evol.pdf)

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile. (2014). *Estadísticas Generales*. Santiago de Chile, Chile.

Comisiones regionales de las Naciones Unidas. (2010). *Mejora de la seguridad vial en el mundo: Establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico*. Ginebra: Naciones Unidas.

Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas. (2013). *VIII estudio sociodemográfico del usuario de moto en Colombia*. Bogotá: Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas.

Congreso de Colombia. (2002). *Código Nacional de Tránsito*. Ley 769 de 2002. Bogotá, Colombia.

Congreso de Colombia. (2013). Ley 1702. Bogotá, Colombia.

Congreso de Colombia. (2013). Ley 1702 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República. (1994). Decreto 1860. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República. (1994). Ley 115. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República. (2009). Ley 1287. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República. (Diciembre de 2011). Ley 1503. *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*.

Congreso de la República. (2013). Decreto 2851. Bogotá, Colombia.

Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de México. (2014). *Tercer informe sobre la situación de seguridad vial, México 2013*. México D.F.: Secretaría de Salud de México.

Contraloría General de la República. (2012). *Seguridad Vial en Colombia. Especial seguimiento a la política pública. Informe No. 7*. Bogotá D.C.: Contraloría General de la República.

Contraloría General de la República. (2013). *Seguridad Vial en Colombia. Especial vigilancia y seguimiento a la política pública. Gestión institucional: entidad líder. Informe exprés No. 17*. Bogotá D.C.: Contraloría General de la República.

Contraloría General de la República. (2013). *Seguridad vial en Colombia. Especial vigilancia y seguimiento a la política pública. Infracciones al Código Nacional de Tránsito Sistemas de Información, Sanciones, Multas y Descuentos. Informe exprés No. 19*. Bogotá D.C.: Contraloría General de la República.

Contraloría General, d. I. (2012). *Especial Seguimiento a los resultados de la política pública de Seguridad Vial en Colombia*. Bogotá: Contraloría General de la República.

Corporación Fondo de Prevención Vial - Fundación Ciudad Humana. (2009). *Caracterización de los motociclistas colombianos*. Bogotá D.C.: Corporación Fondo de Prevención Vial.

Corporación Fondo de Prevención Vial. (2010). *Primer estudio de comportamiento y seguridad vial*. Bogotá D.C.: Corporación Fondo de Prevención Vial.

Corporación Fondo de Prevención Vial. (2011). *¿Todos los caminantes son peatones? Primer Estudio de Caracterización del Comportamiento de Peadones en Colombia*. Bogotá D.C.: Corporación Fondo de Prevención Vial.

DANE. (12 de Mayo de 2011). [www.dane.gov.co](http://www.dane.gov.co). Recuperado en Octubre de 2013, de [www.dane.gov.co](http://www.dane.gov.co)

Departamento Nacional de Planeación. (2011). Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Tomo I. Bogotá D.C., Cundinamarca, Colombia.



Dirección General de Tráfico de España. (2011). *Catálogo de experiencias en seguridad vial urbana en España*. Madrid: Dirección General de Tráfico de España.

Dirección Nacional de Observatorio Vial de Argentina. (2013). *Estadísticas viales. Informes estadísticos. Víctimas*. Buenos Aires: Ministerio del Interior y de Transporte Presidencia de la República.

Ewing, R. (1999). *Traffic calming: state of the practice*. Washington, DC: Institute of Transportation Engineers.

Federal Highway Administration. (2013). *Delaware. Highway Safety Improvement Program. 2013 Annual Report*. Delaware: Highway Safety Improvement Program. 2013 Annual Report .

Guerrero, G. d. (2003). *Técnicas participativas para la Planeación*. México D.F.: César Arteaga Ibarra.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2001). *Foren-sis*. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2009). *Foren-sis*. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2010). *Foren-sis*. Bogotá: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2011). *Foren-sis*. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2012). *Foren-sis*. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2013). *Foren-sis*. Bogotá: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forense.

Irtad. (2014). *Road Safety Annual Report 2014*. París, Francia.

Martínez, D. R. (2003). Manejo Prehospitalario. Triage de Campo. Guías para Manejo de Urgencias. En M. d. Colombia, *Guías para el Manejo de Urgencias* (págs. 31-42). Bogotá: Ministerio de la Protección Social Colombia.

Mazorra, M. (2004). *Terapiaocupacional.com*. Recuperado el 10 de 10 de 2013, de [http://www.terapia-ocupacional.com/articulos/Rhb\\_psicosocial\\_TOJMMazorra.shtml](http://www.terapia-ocupacional.com/articulos/Rhb_psicosocial_TOJMMazorra.shtml)

Méndez Heredia, L. A. (2014). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021. Documento consultoría Ministerio de Transporte 143 de 2014*. Bogotá.

Ministerio de Desarrollo Económico. (1993). Decreto 2269. “Por el cual se organiza el sistema nacional de normalización, certificación...”. Bogotá, Colombia.

Ministerio de Salud y Protección Social. (2013). Resolución 1441. Bogotá, Colombia.

Ministerio de Transporte. (2001). Decreto 2762. Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Bogotá, Colombia.

Ministerio de Transporte. (2013). *Transporte en Cifras. Estadísticas 2012*. Bogotá: Ministerio de Transporte.



Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. (2014). *Muertos por accidentes de tránsito 2003-2013*. Lima: Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Ministerio del Interior y de Transporte de Argentina. (2013). *Segundo estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial*. Obtenido de [www.observatoriovial.seguridadvial.gov.ar](http://www.observatoriovial.seguridadvial.gov.ar): <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/segundo-relevamiento-nacional.pdf>

Monclús, J. (2007). *Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos*. Madrid: Etrasa.

National Highway Traffic Safety Transportation. (1985). *Improved Commercial Vehicle Conspicuity and Signalling Systems - Task III Field Test Evaluation of Vehicle Reflectorization Effectiveness*. Washington D.C.: US Department of Transportation.

O'Neill, B. (2002). Accidents Highway Safety and William Haddon Jr. *Contingencies*, 30-32.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (1998). *Safety of Vulnerable Road*. Paris: Directorate for Science, technology and Industry Programme of Cooperation in the Field of Research on Road Transport and Intermodal Linkages.

Organización de las Naciones Unidas. (2006). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. New York.

Organización Mundial de la Salud. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción*. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud. (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*. Washigton: OMS, Bloomberg Philanthropies.

Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.

Organización Panamericana de la Salud. (2003). *Boletín Epidemiológico Vol. 24 N2*. Washington: Organización Panamericana de la Salud.

Planzer, R. (2005). La Seguridad Vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación Actual y desafíos. *Recursos Naturales e Infraestructura*, 11.

Ponce Reyes, Y., & Alejandra, L. H. (2006). Evaluación de la Conformidad y Metrología. *Boletín Científico Técnico INIMET*, 1.

Por la Vía por la Vida. (2011). *ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL EN COLOMBIA. Tendencias y diagnósticos 2005-2010*. Bogotá.

Pozuelo, M. C. (2011). *La seguridad vial de las infraestructuras viarias. Auditorías de seguridad vial*. Madrid: DGT.

Presidencia de la República. (1998). LEY 489 "Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales...". Bogotá, Colombia.

Rubio, R. L. (1997). *Medidas de bajo coste: su eficacia para reducir los accidentes*. Madrid: Ministerio de Fomento.

RUNT. (2014). Estadísticas RUNT. Recuperado el 03 de 2014, de [http://www.runt.com.co/portel/libreria/php/p\\_estadisticas.php](http://www.runt.com.co/portel/libreria/php/p_estadisticas.php)

Runyan, C. W. (1998). Using the Haddon matrix: introducing the third dimension. *Injury Prevention*, 302-307.

Secretaría de Movilidad de Bogotá. (2009). *Plan Distrital de Seguridad Vial. Documento Técnico de Soporte*. Bogotá D.C.: Secretaría de Movilidad de Bogotá.

Secretaría de Salud de México D.F. (2010). *Manual de Mercadotecnia Social en Salud*. México D. F.: Secretaría de Salud. Dirección General de Promoción de la Salud.

Tabasso, C. (2012). *Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial*. Obtenido de Instituto Vial Iberoamericano: [http://www.institutoivia.com/doc/tabasso\\_124.pdf](http://www.institutoivia.com/doc/tabasso_124.pdf)

Universidad Nacional de Colombia. (2012). Métodos de consenso para formulación de recomendaciones. En U. N. Colombia, *Guías de Práctica Clínica* (págs. 181-195). Bogotá: Universidad Nacional.

World Bank. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial. Colombia*. Bogotá: Fondo Mundial para la Seguridad Vial.

World Health Organization. (1994). *Glosario de Términos de Alcohol y Drogas*. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo.



## ÍNDICE DE FICHAS

<b>Fichas Técnicas I.</b> Acciones del programa: nueva institucionalidad para la seguridad vial .....	60
<b>Fichas Técnicas II.</b> Acciones del Programa Fortalecimiento institucional otros sectores .....	62
<b>Fichas Técnicas III.</b> Acciones del programa: Formulación y ajuste de lineamientos y políticas para la seguridad vial .....	66
<b>Fichas Técnicas IV.</b> Acciones del Programa: Socialización y participación del PNSV .....	69
<b>Fichas Técnicas V.</b> Acciones del Programa: Formación y educación en seguridad vial: escolar, profesionalización, reeducación y educación superior .....	72
<b>Fichas Técnicas VI.</b> Acciones del Programa: Aumento de la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones a las normas de tránsito .....	79
<b>Fichas Técnicas VII.</b> Acciones del programa: Información y mercadotécnica social sobre seguridad vial .....	80
<b>Fichas Técnicas VIII.</b> Acciones del Programa: La licencia de conducción como privilegio .....	82
<b>Fichas Técnicas IX.</b> Acciones del programa: Seguridad laboral .....	85
<b>Fichas Técnicas X.</b> Acciones del programa: Atención Prehospitalaria .....	89
<b>Fichas Técnicas XI.</b> Acciones del Programa: Atención hospitalaria .....	92
<b>Fichas Técnicas XII.</b> Acciones del Programa: Acompañamiento a víctimas, rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad .....	93

<b>Fichas Técnicas XIII.</b> Acciones del Programa: Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito .....	97
<b>Fichas Técnicas XIV.</b> Acciones del Programa Normatividad y Especificaciones para una Infraestructura segura .....	100
<b>Fichas Técnicas XV.</b> Acciones del Programa auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial .....	102
<b>Fichas Técnicas XVI.</b> Acciones del Programa: Sistema de gestión vial .....	104
<b>Fichas Técnicas XVII.</b> Acciones del Programa: Políticas Municipales para una Infraestructura Segura .....	105
<b>Fichas Técnicas XVIII.</b> Acciones del Programa: Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más seguro .....	113
<b>Fichas Técnicas XIX.</b> Acciones del programa: Transporte más Seguro .....	120
<b>Fichas Técnicas XX.</b> Indicadores generales .....	123
<b>Fichas Técnicas XXI.</b> Indicadores eje de acción de gestión institucional .....	129
<b>Fichas Técnicas XXII.</b> Indicadores eje de acción de comportamiento .....	133
<b>Fichas Técnicas XXIII.</b> Indicadores pilares estratégicos de víctimas .....	143
<b>Fichas Técnicas XXIV.</b> Indicadores eje de acción de infraestructura .....	145
<b>Fichas Técnicas XXV.</b> Indicadores pilares estratégicos vehículos .....	149



## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Distribución Muertes en accidente de tránsito según tipo de accidente y condición de la víctima. Colombia, 2005 - 2013p (acumulado) .....	27
<b>Tabla 2.</b> Distribución Muertes en accidente de tránsito según clase de vehículo en el que se movilizaba la víctima y tipo de accidente. Colombia, 2005 - 2013p (acumulado) .....	28
<b>Tabla 3.</b> Comportamiento y factores de distracción por usuario 2011 - 2012 .....	41
<b>Tabla 4.</b> Matriz de Haddon .....	169
<b>Tabla 5.</b> Recomendaciones del Informe Mundial sobre Prevención de las lesiones causadas por el tránsito .....	171
<b>Tabla 6.</b> Buenas prácticas de acciones equiparables a las propuestas en el ajuste del PNSV .....	174





## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Fases y elementos del proceso de ajuste del PNSV 2011-2021 .....	11
<b>Figura 2.</b> Participación del consenso de expertos y la consulta pública .....	12
<b>Figura 3.</b> Criterios de evaluación y ponderación consensuada en la región central .....	13
<b>Figura 4.</b> Principales elementos ajustados en el PNSV 2011-2021 .....	14
<b>Figura 5.</b> Tasa de mortalidad por cien mil habitantes (PCCH) y por 10 mil vehículos (PCDV), originada por accidentes de tránsito 1999 – 2012 Colombia .....	18
<b>Figura 6.</b> Evolución de muertes en accidentes de tránsito, Colombia 1999-2012 .....	19
<b>Figura 7.</b> Variación porcentual anual de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia, 2005-2012 .....	20
<b>Figura 8.</b> Tasa de morbilidad por cien mil habitantes (PCCH) y por 10 mil vehículos (PCDV), originada por accidentes de tránsito 2005 – 2012 Colombia .....	20
<b>Figura 9.</b> Evolución de heridos en accidentes de tránsito, Colombia 2005-2012 .....	21
<b>Figura 10.</b> Variación porcentual anual de las muertes en accidentes de tránsito por condición. Colombia, 2005-2012 .....	22
<b>Figura 11.</b> Tasa específica por género de muertes en accidentes de tránsito. Colombia, 2005-2012 .....	23
<b>Figura 12.</b> Distribución porcentual de las muertes en accidente de tránsito por grupo de edad y género. Colombia, 2005-2013p (acumulado) .....	23



<b>Figura 13.</b> Distribución de los años de vida perdidos por muerte prematura a consecuencia de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia 2005-2012 .....	24
<b>Figura 14.</b> Distribución de los años de vida perdidos por muerte prematura a consecuencia de las muertes en accidentes de tránsito en rangos etarios. Colombia 2005-2012 .....	25
<b>Figura 15.</b> Víctimas fatales en Colombia 2005-2013 por condición .....	26
<b>Figura 16.</b> Distribución porcentual de las muertes en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005-2013 (acumulado) .....	26
<b>Figura 17.</b> Muertes en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 0 a 39 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual) .....	29
<b>Figura 18.</b> Muertes en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 40 a más de 80 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual) .....	30
<b>Figura 19.</b> Tasa de mortalidad de motociclistas por cien mil habitantes y por 10 mil vehículos tipo motocicleta, originada por accidentes de tránsito 2005 – 2012 Colombia .....	31
<b>Figura 20.</b> Comportamiento de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005-2013p (acumulado) .....	31
<b>Figura 21.</b> Heridos en Colombia 2005-2013p por condición. ....	32
<b>Figura 22.</b> Variación porcentual anual de las lesiones en accidentes de tránsito por condición. Colombia, 2005-2012 .....	33
<b>Figuras 23.</b> Lesiones en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 0 a 44 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual) .....	33
<b>Figuras 24.</b> Lesiones en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 45 a más de 80 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013p (anual) .....	34
<b>Figura 25.</b> Distribución porcentual de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia y principales departamentos, 2005-2013p (acumulado) .....	35
<b>Figura 26.</b> Distribución de las muertes en accidentes de tránsito. Principales departamentos, 2005-2013p (acumulado) .....	35
<b>Figura 27.</b> Evolución 2005 – 2012 de la tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes por ciudad capital .....	36
<b>Figura 28.</b> Variación del porcentaje de víctimas por periodos de dos años, Países europeos vs Colombia 1992-2010 .....	37
<b>Figura 29.</b> Variación del porcentaje de víctimas fatales en Colombia y en otros países de América Latina por años, 2005 a 2012 .....	38
<b>Figura 30.</b> Proporción de los peatones muertos en accidentes de tránsito en Colombia y en otros países de América Latina, 2008-2012 .....	39
<b>Figura 31.</b> Infracciones más frecuentes al Código Nacional de Tránsito. Periodo 2009-junio 2013. Colombia .....	42

<b>Figura 32.</b> Elementos relacionados con el factor humano frente a la seguridad vial a incluir en las acciones del PNSV 2011-2021. Colombia .....	43
<b>Figura 33.</b> Funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial .....	45
<b>Figura 34.</b> Objetivos generales y específicos 2011-2021 .....	55
<b>Figura 35.</b> Estructura del ajuste al PNSV 2011-2021 .....	57
<b>Figura 36.</b> Organización de los pilares estratégicos y los programas del ajuste al PNSV 2011-2021 .....	58
<b>Figura 37.</b> Pilar estratégico gestión institucional .....	59
<b>Figura 38.</b> Pilar estratégico de comportamiento humano .....	71
<b>Figura 39.</b> Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas .....	88
<b>Figura 40.</b> Pilar estratégico de infraestructura .....	99
<b>Figura 41.</b> Pilar estratégico de vehículos .....	111

# 5.

## ANEXOS

Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.



## **5.1. PERSONAS Y ENTIDADES PARTICIPANTES EN EL AJUSTE AL PNSV**

Sin el aporte de las personas y entidades no habría sido posible elaborar el ajuste al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021. Todos ellos han colaborado activamente, ya sea participando en los Mesas de Trabajo que se constituyeron para el consenso de expertos en las regiones y en el área central, o en las reuniones posteriores de aclaración y ajuste.

De esta forma, el Ministerio intentó sintetizar la percepción de todos los colombianos reuniendo a más de 145 representantes de sectores tan diversos como asociaciones de apoyo a víctimas y diversas ONG, institutos de investigación y academia, agremiaciones de empresarios, autoridades de tránsito y diversos sectores y niveles públicos de la administración del país. A todos ellos, ¡muchas gracias!

NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
José de la Cruz	Coordinador	Simit Atlántico
Luz Marina Echeverría	Asesor de transporte	Área Metropolitana de Barranquilla
Salvador Vega	Asesor	
Carlos Martínez	Secretario de tránsito	Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de Galapa
Ricardo Ramírez	Jefe	Seccional de Tránsito y Transporte del Atlántico
Mauricio Gómez Velandia	Comandante seccional	
Luis Alberto Royo	Sub comandante	Seccional de Tránsito y Transporte de La Metropolitana de Barranquilla
Erika Amieta	Jefe Unidad de Prevención	
Fabiola Figueredo	Coordinador vial	Gobernación Santander
Luz Alba Chaves	Directora	Ministerio de Transporte Territorial Santander
Mónica Rangel	Profesional	
Janeth Franco	Profesional especializado	
Hernán Quiñones	Director	Dirección de Tránsito de Bucaramanga
Jorge Andrés López	Profesional	
Gerardo Joya	Profesional	
Oscar Sanabria	Jefe asesor	
Jairo Delgado	Profesional	
Jeris Johanna Suárez	Profesional de planeación	Secretaría de Educación de Bucaramanga
Cristian Medina	Profesional Especializado construcción	Metrolínea Bucaramanga
Carolina María Galeano	Directora regional	Fondo de Prevención Vial
Lina María Vera	Directora investigación	Universidad Industrial de Santander
Edgar Figueroa	Coordinador	Simit - Santander
José Luis Reyes	Director	Intracharala
Elsa Arias	Profesional universitario	Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de Girón
Gloria Basfo	Jefe de seguridad vial	Seccional de Tránsito y Transporte de Santander
Alonso Arenas	Subcomandante	Seccional de Tránsito y Transporte de La Policía Metropolitana de Bucaramanga
Ricardo Castellanos	Secretario	Secretaría de Tránsito Socorro
Henry Méndez Galán	Jefe de división	Tránsito Barrancabermeja
Ernesto Márquez	Profesional	Gobernación Valle del Cauca
Carlos Alberto Add	Policía	Ministerio de Transporte Territorial Valle del Cauca
Romulo Lave	Profesional	
José Luis Duarte	Director	
Yesid Salazar	Profesional	Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali
Marco Mideros	Agente	
Javier Arias	Coordinador de planeación	



NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
Gustavo Garcés	Profesional	Invías
Mario Zambrano	Jefe operativo	Simit Valle del Cauca
Ciro Jaramillo	Profesional	Universidad del Valle
Andrés Fandiño	Profesional	
Francisco Bonilla	Investigador	
Helí Martínez	Directora de desarrollo estratégico de movilidad	Secretaría de Movilidad de Palmira
Juliana Liberos	Asesora	Secretaría de Tránsito y Transporte de Yumbo
Edilberto Peralta	Coordinador	Dirección Departamental de Transporte y Tránsito de Antioquia
Diosa María Acevedo	Directora	
Carlos Ríos	Dirección territorial Antioquia	Ministerio de Transporte Territorial Antioquia-Chocó
John Jairo Posada	Docente	Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín
Hebert Noguera	Secretario de tránsito	Secretaría de Transportes y Tránsito de Bello
Alfredo Corrales Roa	Agente de tránsito	Secretaría de Transporte y Tránsito de Copacabana
Johny González	Profesional	Secretaría de Transporte y Tránsito de Girardota
Alexandra Arteaga	Profesional	Secretaría de Transporte y Tránsito de Itagüí
Mauricio Lalende	Profesional	
Edgar Carmona	Secretario de tránsito	Secretaría de Transporte y Tránsito de Sabaneta
Julio César Gómez	Comandante seccional tránsito rural	Policía Metropolitana del Valle de Aburrá
John Uribe	Policía	
Orlando Marín	Asesor jurídico	Secretaría de Transporte y Tránsito de Envigado
PARTICIPANTES EN EL AREA CENTRAL		
Jaime Ortiz	Experto	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
Claudia J. Mendoza	Experta VGC	
Camilo Mendoza Roza	Vicepresidente de Gestión Contractual	
Luz Janeth Forero	Asesora	Ministerio de Transporte
Hernán Dario Alzate M.	Asesor	
Luz Marcela Morales B.	Asesora	
Daniel Álvarez	Asesor	
Gerardo Ávila	Coordinador Investigación y Desarrollo	
Nicolás Francisco Estupiñán	Viceministro de Transporte	

NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
María Consuelo Sánchez	Dirección de infraestructura	Ministerio de Transporte
Yazmín Gaitán Rodríguez	Asesora Ministra	
Luz Amparo Méndez Heredia	Asesora	
Fabio Sabogal	Asesor	
Deisy Angélica Gúzman Camacho	Asesora	
Mauricio Camacho Fonseca	Asesor	
Alexandra Rojas	Directora	Corporación Fondo de Prevención Vial
Juan Carlos Bejarano	Asesor jurídico	
Ramón Madriñan	Asesor de regulación técnica	
Jhonatan Mauricio Pérez	Contratista	
Francisco Suárez	Asesor	
Patricia Izquierdo	Analista de Investigación	
Ary Bustamante	Asesor	
Salomé Naranjo	Directora de Investigaciones	
Nathaly Torregroza	Profesional	
Hernán Salamanca	Consultor	
Claudia Puentes	Directora de Comunicaciones	
Mauricio Pineda	Director Ingeniería y Control	
Ingrid Milay León Tourr	Jefe Oficina Control Interno	Instituto Nacional de Medicina Legal
Martha Elena Pataquiva W.	Profesional especializado	
Sandra Lucía Moreno	Coordinadora grupo CRNV	
Willian F. Cárdenas	Asesor dirección general	
Mauricio Murillo Cohoa	Coordinador administrativo	Instituto Nacional de Vías - INVIAS
Ramón Lobo Arias	Coordinador Seguridad Vial	
María del Pilar Arango	Secretaría general	
Diego Hernán García Illera	Asesor	Ministerio de Educación Nacional
Francisco Javier Jiménez Ortega	Asesor de la Dirección de Calidad	
Diana Agudelo	Asesora	Ministerio de Salud y Protección Social
Oscar Pardo	Asesor	
Nestor Laverde	Profesional especializado	
Luis Fernando Correa	Director emergencias	
Sara Torres Muñoz	Profesional especializado	
David Muñoz	Contratista	
It. Oscar R. López	Asesor jurídico	Policía Nacional de Colombia
St. David Rodríguez	Área seguridad vial	
Meiver Salazar	Jefe Grupo de Investigación	
Mario Ortiz	Técnico en Seguridad Vial	

NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
My. Monsalve	Jefe área seguridad vial	Policía Nacional de Colombia
Tc. Marcelo Russi	Oficina de Planeación	
Diana Consuelo Pérez Barón	Asesora	Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana
Ana Milena Gual	Asesora	Superintendencia de Puertos y Transporte
Daniel Ortega Dávila	Super delegado tránsito	
Ángela Camargo Villalobos	Asesora	Departamento Nacional de Planeación
José Luis Laverde	Profesional universitario	Superintendencia de Industria y Comercio
Camilo Montaña	Profesional universitario	
Luz Dary Serna Zuluaga	Jefe de Operaciones	Federación Colombiana de Municipios
Carlos Arturo Cadavid Ramírez	Jefe de Proyectos	
Maira Ortiz	Profesional	Instituto Nacional de Salud
Maritza González	Profesional especializada	
Ángela Chocontá Piraquive	Asesora dirección general	
Mary Bottagisio	Presidenta	Fundación Por la Vía por la Vida – Liga Contra la Violencia Vial
Gustavo Hitscherich	Jefe de Comunicaciones	
Carlos Felipe Urazán	Docente investigador	Universidad de la Salle
Carlos Fabián Flórez	Docente investigador	Pontificia Universidad Javeriana
Mario G. Pérez	Voluntariado	Sociedad Nacional de la Cruz Roja Colombiana
Nelson Blanco	Profesional especializado Dirección Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad
Guillermo Camacho	Asesor	
Mario Javier Cardozo	Profesional especializado Dirección Infraestructura	
María Andrea Fernández	Coordinadora de Pedagogía	
Jennifer Alarcón	Asistente Cámara Automotriz	ANDI - Asociación Nacional de Empresarios de Colombia
Juliana Rico	Profesional Dirección de Cámara	
Diego Garzón	Abogado	Cámara Colombiana de Infraestructura
Carolina Gil	Ingeniera VT	
Rafael Mayorga	Director seguridad vial	CESVI
Juan Carlos Sandoval	Subgerente de Operaciones	
Hernán Zúñiga	Profesional	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia
Santiago Schlesinger	Coordinador de Autopartes e Industria Vehicular	
Luis Ernesto Ortiz	Jefe de Oficina	Departamento de Cundinamarca
Liliana Pulido	Profesional	Consejo Colombiano de Seguridad

## 5.2. MARCO TEÓRICO

Es posible hacer el abordaje de la seguridad vial desde diferentes concepciones, mundialmente reconocidas, que facilitan tanto la comprensión del fenómeno de la accidentalidad vial como su intervención desde la política pública.

El desarrollo de modelos de tipo: a) secuencial —que describen los siniestros viales como el resultado de una secuencia de hechos producidos en un orden específico—; b) epidemiológico —que hacen una analogía con los conceptos de las ciencias médicas desde la prevención primaria, secundaria y terciaria—; c) sistémico —que analizan la totalidad del fenómeno sin dejar de lado los mecanismos causa-efecto ni tampoco factores epidemiológicos—; y d) predictivo —que estudian lo que sucedió en el pasado para saber qué sucederá en el futuro aislando factores con ayuda de la estadística y de la econometría— (Tabasso, 2012), permiten establecer parámetros para el planteamiento y desarrollo de planes, programas y proyectos en los órdenes nacional, departamental y municipal referidos a la promoción de la seguridad vial y a la prevención de los accidentes de tránsito.

Para el caso de la formulación del ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial, desde la fundamentación teórico-conceptual se acogió el enfoque epidemiológico y dentro de este el planteamiento clínico-matricial del médico William Haddon Jr., que también incluye elementos y conceptos sistémicos. Así mismo se acogieron los lineamientos dados desde la política internacional a través del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011– 2020.

La decisión de tomar el modelo y la matriz de Haddon como referente metodológico obedece a la practicidad de su manejo y comprensión, a los resultados que ha mostrado su implementación en países como Estados Unidos y en continentes como el europeo, al enfoque de salud pública que maneja y, por lo mismo, a que es parte del lineamiento internacional de la Organización Mundial de la Salud OMS al cual se acoge Colombia como país miembro de la OMS.

Este fundamento teórico y político permitió la definición de la estructura, los objetivos y los indicadores, entre otros aspectos, del PNSV.

Metodológicamente, el desarrollo de las propuestas se realizó de forma colectiva y consensuada. Sin embargo, el proceso de ajuste del PNSV y las acciones allí contenidas, se enmarcaron coherentemente con la fundamentación teórico-conceptual anteriormente mencionada, debido a la integralidad de las medidas, a las fases de incidencia y al apoyo institucional que dicha fundamentación promueve.

### 5.2.1. EL MODELO DE HADDON

El PNSV se sustenta en el estudio de los accidentes asociados al tránsito desarrollado por el estadounidense William Haddon, hacia la década de los 60 (O'Neill, 2002), quien desarrolló una herramienta que ayuda a identificar sistemáticamente todas las opciones disponibles para reducir los heridos y los fallecimientos por accidentes de tránsito, llamada *Matriz de Haddon*.

Dicha matriz provee una sencilla visualización de las oportunidades para prevenir y mitigar accidentes que interrelaciona dos dimensiones: verticalmente se ubican las fases de un hecho de

tránsito, antes, durante y después; y de manera horizontal, los tres factores que intervienen en un accidente: 1. Comportamiento humano, 2. Vehículo y equipamiento, 3. Vías y entorno.

Así, la Matriz de Haddon permite, de forma dinámica, el análisis de un hecho de tránsito, por medio de nueve interrelaciones, donde se puede identificar uno o más factores que pueden haber influido en este. (Ver Tabla 4).

**Tabla 4. Matriz de Haddon**

Fases		Factores		
		Ser humano	Vehículo y equipamiento	Vías y entorno
Antes del Accidente	Prevención de Accidentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información</li> <li>• Capacitación</li> <li>• Normativa</li> <li>• Fiscalización y control</li> <li>• Control de salud preventivo permanente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estado técnico (mantención permanente)</li> <li>• Luces</li> <li>• Frenos</li> <li>• Maniobrabilidad</li> <li>• Control de velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño y trazado de la vía pública</li> <li>• Limitación de la velocidad</li> <li>• Vías peatonales</li> </ul>
En el Accidente	Prevención de traumatismo durante el accidente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilización de dispositivos de retención</li> <li>• Discapacidad</li> <li>• Primeros auxilios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositivo de retención de los ocupantes</li> <li>• Otros dispositivos de seguridad</li> <li>• Diseño protector contra accidentes</li> </ul>	Objetos protectores contra choques y colisiones
Después del Accidente	Conservación de la vida	Acceso a atención médica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilidad de acceso</li> <li>• Riesgo de incendio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios de socorro</li> <li>• Congestión</li> <li>• Diseño Vial</li> </ul>

Fuente: (Runyan, 1998)



Esta visión, que incluye una mirada amplia e integral de las variables que confluyen en un accidente de tránsito, no pierde vigencia. De hecho, a pesar de ser una teoría formulada hace 50 años, es claro que su aplicación en el medio colombiano es escasa, dado que el nivel nacional y muchas entidades territoriales se han limitado en generar medidas en la fase preventiva y “olvidan” las acciones a desarrollar ‘durante’ y ‘post’ el accidente. De la misma manera, las actividades se han concentrado normalmente en desarrollar acciones relacionadas con los factores de comportamiento y de infraestructura, primordialmente, y por el contrario, el factor vehículo ha tenido desarrollos mínimos.

Por este motivo, aplicar y entender esta teoría en el plan es fundamental dado su enfoque eficaz, el cual ha sido aplicado con éxito en otros países (O’neill, 2002).

### **5.2.2. EL PLAN MUNDIAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011 – 2020**

El PNSV presenta como otro referente conceptual relevante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 y su Plan Mundial (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011), que se formula a partir del Informe Mundial sobre prevención de las lesiones causadas por el tránsito (Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial, 2004). El Plan Mundial estableció como objetivo estabilizar y posteriormente reducir a la mitad los fallecimientos derivados de accidentes de tránsito para el año 2020, salvando aproximadamente cinco millones de vidas en el mundo. En ese sentido, el Plan Mundial se convierte en un documento que no solo exhorta a los gobiernos, empresas, organizaciones de la sociedad civil y líderes comunitarios a garantizar que el decenio produzca acciones auténticas frente a los accidentes de tránsito, sino que se constituye como documento orientador de las medidas a coordinar y concertar, encaminadas al logro de las metas y objetivos del decenio 2011- 2020.

En relación con la estructura y el contenido necesario para abordar la política de seguridad vial, el Decenio de Acción da indicaciones claras sobre el particular, proponiendo medidas a ser implementadas, a través de la organización de su abordaje, basado en cinco pilares: 1) Gestión de la seguridad vial, 2) Vías y movilidad más seguras, 3) Vehículos más seguros, 4) Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5) Respuesta tras los accidentes. En el PNSV 2011-2021, estos pilares se utilizan como la estructura básica del Plan y se denominan pilares estratégicos, de los cuales se desprenden los programas y a su vez las acciones.

Estos cinco pilares, de acuerdo con el Informe Mundial, podrán materializarse a través de seis recomendaciones generales, que se convierten en estrategias esenciales que deberán seguir los países para mejorar el desempeño de la seguridad vial, ver Tabla 3 (Bliss & Raffo, 2013).

Al respecto, las recomendaciones del Informe Mundial ponen de relieve los puntos estratégicos indispensables que el gobierno nacional debe poseer para poder cumplir con los objetivos planteados y en los cuales actualmente está trabajando.

**Tabla 5. Recomendaciones del Informe Mundial sobre Prevención de las lesiones causadas por el tránsito**

1. Identificar un organismo coordinador en el gobierno que dirija la iniciativa nacional de seguridad vial.
2. Hacer una valoración del problema, de las políticas y de los escenarios institucionales relacionados con las lesiones causadas por el tránsito y de la capacidad de prevenirlas en cada país.
3. Elaborar una estrategia nacional de seguridad vial y un plan de acción.
4. Asignar recursos económicos y financieros para hacer frente al problema.
5. Ejecutar acciones concretas para prevenir los accidentes de tránsito, reducir al mínimo las lesiones y sus consecuencias y evaluar el impacto de dichas acciones.
6. Apoyar la capacitación a nivel nacional y la cooperación internacional en esta cuestión.

Fuente: Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial, 2004

Con respecto a lo anterior, uno de los aspectos más relevantes, por lo cual el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, es un referente, es que impulsa el fortalecimiento institucional. Esto significa que sin una institucionalidad adecuada u organismo coordinador, la organización, el desarrollo, el seguimiento y la evaluación de las acciones tendientes a disminuir los accidentes de tránsito no existirían o serían ineficaces o insostenibles. Por tal razón, son las acciones de fortalecimiento de la capacidad institucional, la mejor garantía para obtener un presupuesto suficiente y por ende un recurso humano y físico adecuado que posibilite el desarrollo y la implementación de una política de seguridad vial. Si bien es cierto que el Ministerio de Transporte actualmente está construyendo institucionalidad y se está fortaleciendo de forma integral para lograr mayor efectividad en los temas de seguridad vial, también vale la pena destacar que hay un camino adelantado que permite iniciar con contundencia las acciones propuestas en el presente PNSV.

El Decenio de Acción promueve el desarrollo de medidas concertadas, coordinadas y orientadas a resultados, con responsabilidades claras y con metas ambiciosas, pero realizables. En el ajuste del PNSV, se reconoció la necesidad de diálogo, por esa razón, se incluyó en el proceso una etapa de formulación consensuada, así como de consulta ciudadana e institucional, que permitiera compromisos claros y coherentes con los recursos humanos, físicos y presupuestales existentes. Igualmente, incluyó la formulación de un objetivo general, ligado a la principal meta del Plan, el cual es retador por su alcance pero posible en su cumplimiento, convirtiéndose en el principal derrotero de esta política.

Finalmente, los documentos de referencia proponen en sus lineamientos, desafíos de enormes proporciones, en diversos ámbitos, constitutivos del enfoque de seguridad vial que acoge el país y que podrán hacerse realidad en el contexto colombiano, a través del PNSV.

### **5.3. OTROS ANTECEDENTES RELEVANTES**

Además del análisis sobre la situación de la seguridad vial en Colombia, descrito en el numeral 2 de este documento, de la teoría que establece la estructura y el contenido del presente Plan y la construcción consensuada descrita en el capítulo 1 de metodología, en el proceso de ajuste al PNSV se revisaron buenas prácticas internacionales. El presente texto revisará tanto las experiencias internacionales que sirvieron de base orientadora para la construcción de los programas y las acciones, así como las recomendaciones dadas en la política internacional sobre los tipos de objetivos a formular en planes nacionales de seguridad vial.

En ese sentido, al revisar las recomendaciones sobre los objetivos que debe formular un país para tener un derrotero efectivo, la Comisión regional de las Naciones Unidas (2010) indica que los objetivos de seguridad vial pueden ser de dos tipos: pretenciosos o de base empírica.

Los primeros se caracterizan por ser muy ambiciosos, ya que aspiran a una reducción considerable en el número de víctimas fatales, al mismo tiempo, se constituyen en una visión de largo plazo sobre seguridad vial, buscando promover un cambio de mentalidad en la ciudadanía por su enfoque ideal. Dicho objetivo-visión “da indicaciones para el trabajo sobre seguridad vial y provoca la reflexión sobre qué mejoras son necesarias para llegar al estado deseable anunciado” (Comisión Europea, 2010). No obstante, no presentan una relación directa con los programas y acciones que propone la política que soportan y por ende se pueden percibir como objetivos poco viables y realizables que limitarían la confianza en la ciudadanía, lo que puede conllevar a una disminución y/o eliminación del apoyo al recurso financiero / físico / humano o restringir procesos de mejora de las acciones emprendidas (Comisiones regionales de las Naciones Unidas, 2010).

El otro tipo de objetivos son los de base empírica, que reflejan el impacto que se ha estimado van a tener las acciones y estrategia de seguridad vial propuestas. Estos objetivos se determinan por medio de una investigación científica, donde se analiza la eficiencia de las intervenciones, en combinación con el análisis de las tendencias. Al respecto, la ONU (ibíd.) indica que “la recopilación y análisis de información fehaciente es esencial en el proceso de establecimiento de objetivos de base empírica, así como en el control de los resultados de los diversos programas, a fin de garantizar una progresión acorde a lo estipulado para alcanzar el objetivo”.

Teniendo en cuenta lo anterior, los objetivos de base empírica son los más apropiados para el PNSV, dado que permiten identificar la efectividad de las acciones y garantizar un parámetro de medición para la ciudadanía y para las instituciones gestoras. En consecuencia, el plan se ajusta a este tipo de objetivos, buscando que sean concretos, ambiciosos, pero realistas; además de incluir otras metas, más allá de la reducción de víctimas fatales (Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial, 2004).

Adicionalmente, es incuestionable la necesidad de mantener objetivos cuantificables y de resultado (Comisiones regionales de las Naciones Unidas, 2010), en tanto alienta a que la institucionalidad implemente programas y acciones realizables con criterios de eficacia, sostenibilidad y equidad.

En consecuencia, el gobierno acogió dichas características para la formulación de los objetivos, determinando el porcentaje de reducción tanto por el análisis de la situación de la seguridad vial en Colombia, como por las condiciones institucionales y de infraestructura que presenta el país.

La Tabla 6 “Buenas prácticas de acciones equiparables a las propuestas en el ajuste al PNSV” evidencia la diversidad de resultados cuantitativos frente a las acciones evaluadas. Las acciones del Pilar de Infraestructura, así como las acciones de control de comportamiento y del proceso de licenciamiento son casi las únicas donde se identifica claramente su impacto porcentual en cuanto a la morbi-mortalidad en la literatura, los cuales están señaladas de amarillo en la tabla.

Por otro lado, las medidas de información, comunicación y formación del Pilar Comportamiento no relacionan como resultado final un efecto frente a los accidentes de tránsito.

A pesar que en la tabla solo se relacionan las buenas prácticas que poseen un resultado cuantitativo de tipo efecto, no significa que sean las que mayor impacto tienen. Además y dado que solo se evidenciaron las aquí consignadas, es claro que las acciones con más efectos positivos en seguridad vial, de acuerdo con la tabla, son las medidas de infraestructura, que están por encima de las de control. Dichas acciones en el PNSV, se enuncian con una responsabilidad del orden municipal, posibilitando a la entidad territorial el disminuir eficazmente la mortalidad con su propia gestión.



Méndez Heredia, Yopal-Casanare, 2012.

Tabla 6. Buenas prácticas de acciones equiparables a las propuestas en el ajuste del PNSV					
Pilar estratégico	Buena práctica desarrollada internacionalmente	Acción equiparable en el ajuste al PNSV 2011-2021	Impactos / efectos cuantificados	País	Fuente de información
Infraestructura	Mejora de la señalización	Señalización de velocidad en vías urbanas. Especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura.	Los accidentes de tránsito se redujeron en 18% y la mortalidad en 39% en un período de cinco años.	España	(Rubio, 1997)
	Construcción y rehabilitación de andenes	Programa integral de andenes accesibles y seguros.	Reducción del índice de mortalidad de peatones en 65% durante cinco años.	España	(Rubio, 1997)
	Mejora de intersecciones	Programa integral de modernización y ampliación del sistema de semaforización.	Los accidentes de tránsito se disminuyeron en 26% y la mortalidad en 54% en un período de cinco años.	España	(Rubio, 1997)
	Programa para hacer los cruces más transitables y fáciles de cruzar	Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclo rutas accesibles y seguras.	Disminuyeron en 10% las fatalidades en un período de 4 años.	USA	(Federal Highway Administration, 2013)
Vehículo	Seguridad vial en un enfoque global de ciudad	Inclusión en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y los planes de movilidad acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura.	Entre el año 2000 al año 2010 se presentó una reducción del 80% en los accidentes de tránsito con heridos graves.	España	(Rubio, 1997)
			Reduce de 2 a 3 muertes y de 20 a 30 heridos anualmente.	Holanda	(Comisión Europea, 2006)
			Reduce las colisiones de los tracto camiones con otros vehículos en 18%. En el día reduce colisiones con otros vehículos en 16,3% y en el amanecer/noche en 21,2%.	Estados Unidos	(National Highway Traffic Safety Transportation, 1985)
	Retrorreflectividad en vehículos de carga	Retrorreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar	Ahorra 390 millones de Euros en 15 países de Europa por la reducción de choques potenciales. El 95% de colisiones nocturnas podrían haberse evitado si camiones usaran marcas retro reflectantes.	Unión Europea Alemania	(Berces, 2012) (Berces, 2012)

Continuación... Tabla 6. Buenas prácticas de acciones equiparables a las propuestas en el ajuste del PNSV					
Pilar estratégico	Buena práctica desarrollada internacionalmente	Acción equiparable en el ajuste al PNSV 2011-2021	Impactos / efectos cuantificados	País	Fuente de información
Comportamiento	Campaña sobre conducción bajo los efectos del alcohol	Estrategias de información, formación y comunicación para perseverar en los cambios de actitudes y el empoderamiento de una cultura para la seguridad vial.	Durante la campaña (información + control) el porcentaje de conductores que bebieron descendió a 4%, fuera de ese período es del 9%.	Bélgica	(Comisión Europea, 2010)
	Campaña sobre el cinturón de seguridad		El uso de los dispositivos de retención infantil aumentó desde el 25% en 2004 al 56% en 2006.	Holanda	(Comisión Europea, 2010)
	Campaña sobre el uso del casco	Estrategias IFC para colectivos específicos.	Entre el año 2001 a 2008 aumentó del uso del casco de un 45% a un 98%	España	(Dirección General de Tráfico de España, 2011)
	Control de la velocidad	Esquemas y estrategias de control de comportamiento humano efectivos.	La velocidad media se redujo en 5 km/h desde 2002 a 2005 y los accidentes de tránsito en más del 30%. El 75% de esta reducción se atribuyó al sistema de radares.	Francia	(Comisión Europea, 2010)
	Pruebas aleatorias de alcoholemia		Reducción del 25% de los accidentes de tránsito con presencia del alcohol en un período de dos años	Dinamarca	(Comisión Europea, 2010)



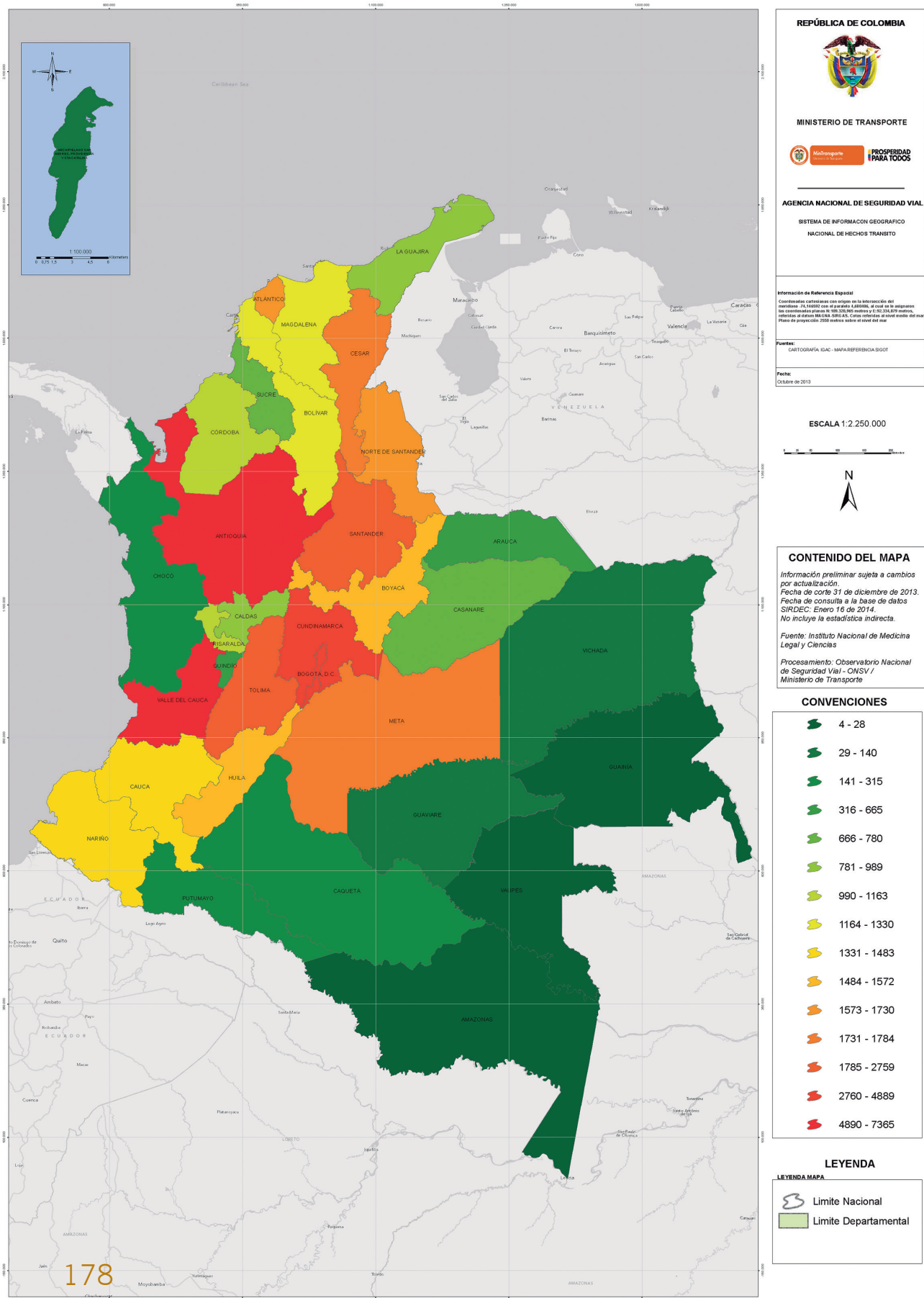
Continuación... Tabla 6. Buenas prácticas de acciones equiparables a las propuestas en el ajuste del PNSV					
Pilar estratégico	Buena práctica desarrollada internacionalmente	Acción equiparable en el ajuste al PNSV 2011-2021	Impactos / efectos cuantificados	País	Fuente de información
Comportamiento	Controles policiales aleatorios		Reducción del 15% de los accidentes de tránsito con víctimas fatales desde 1991 al 2006.	Australia	(Comisión Europea, 2006)
	Control del uso de cinturones de seguridad y dispositivos de retención		De 2000 a 2005, la tasa de cumplimiento del uso del cinturón de seguridad aumentó del 80,1% al 87%.	Dinamarca	(Comisión Europea, 2010)
	Licencia de conducción por puntos	Licencias de conducción por puntos	El año posterior a la introducción del sistema, los hechos con heridos se redujeron en 7,2%, el número de víctimas mortales en 11,4% y el número de heridos en 4,3%.	Letonia	(Comisión Europea, 2010)
	Licencia de conducción - formación nuevos conductores	Modificación en la expedición de las licencias de conducción	Los accidentes de tránsito con nuevos conductores se disminuyeron al 7% durante el primer año.	Dinamarca	(Comisión Europea, 2010)
Víctimas	Respuestas eficaces de los servicios de emergencia	Fortalecimiento de la capacidad instalada en la atención prehospitalaria.	El tiempo detenido en la congestión descendió entre 5 y 15 minutos por hecho.	Holanda	(Comisión Europea, 2010)

Fuente: (Méndez Heredia, 2014), con base en las fuentes citadas.



## 5.4. GEORREFERENCIACIÓN DE LAS VÍCTIMAS FATALES POR DEPARTAMENTO Y CONDICIÓN 2005-2013

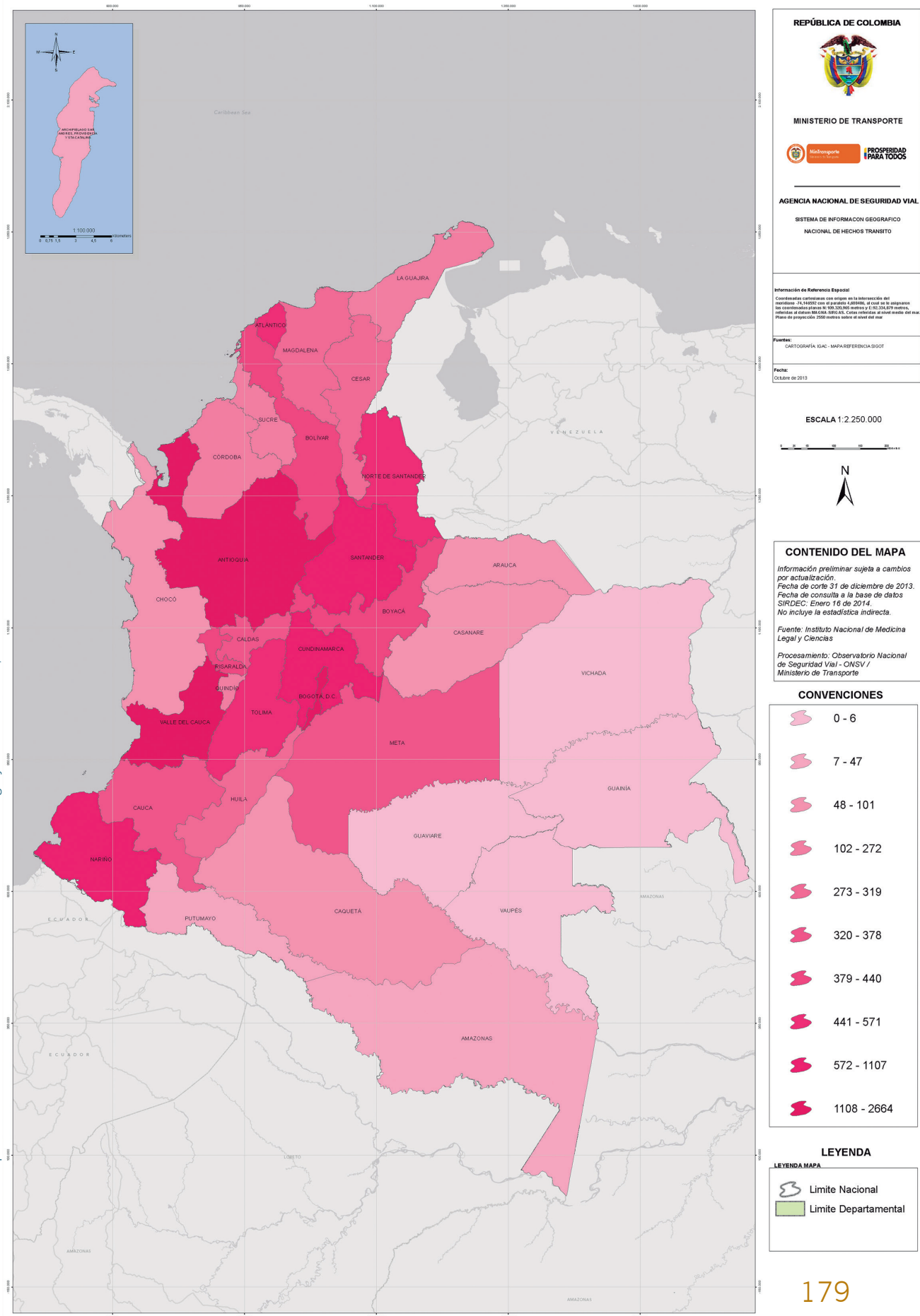
TOTAL DE VÍCTIMAS FATALES A NIVEL DEPARTAMENTAL AÑO 2005-2013





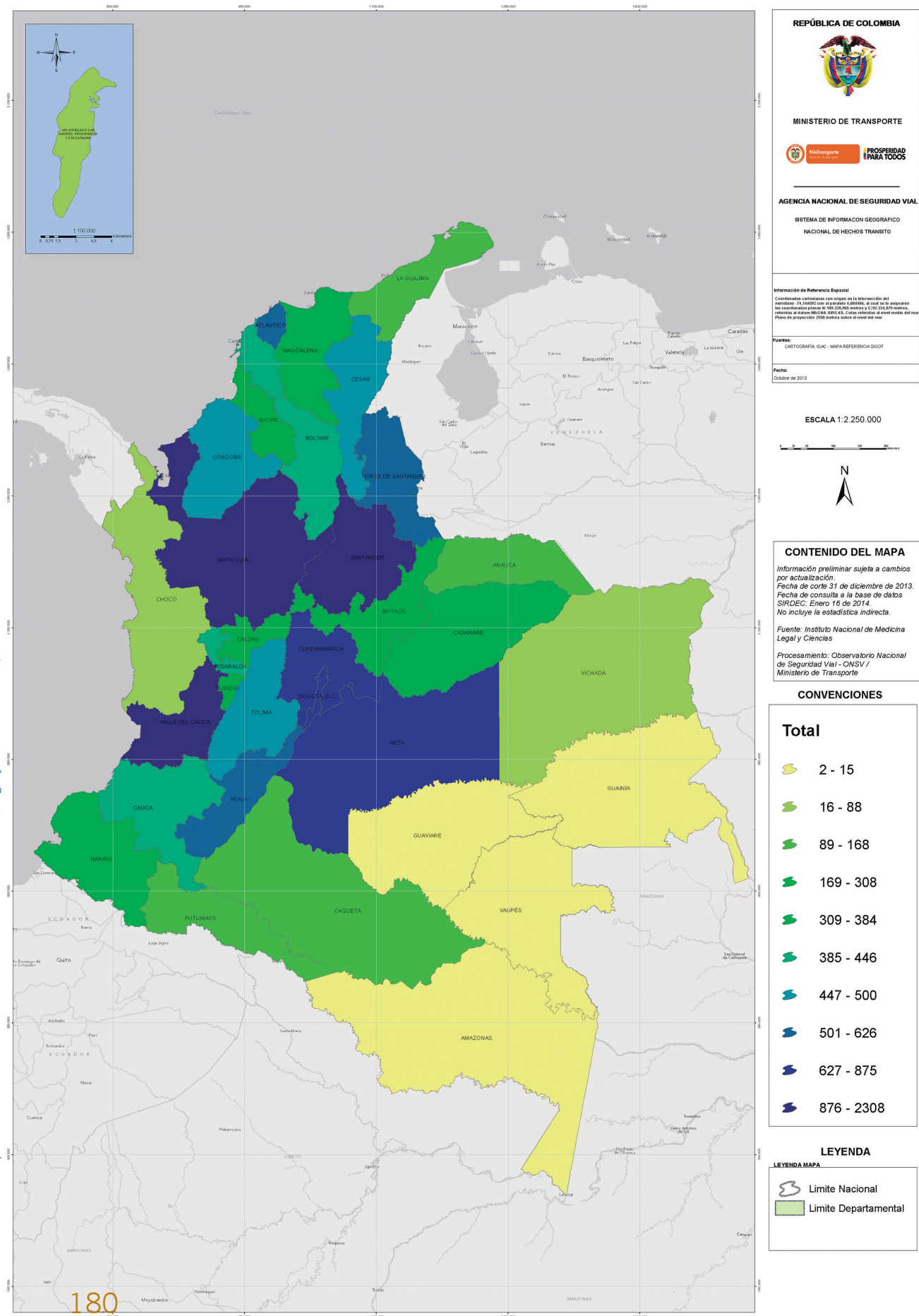
# TOTAL DE VÍCTIMAS FATALES EN CONDICIÓN DE PEATONES A NIVEL DEPARTAMENTAL AÑO 2005-2013

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC



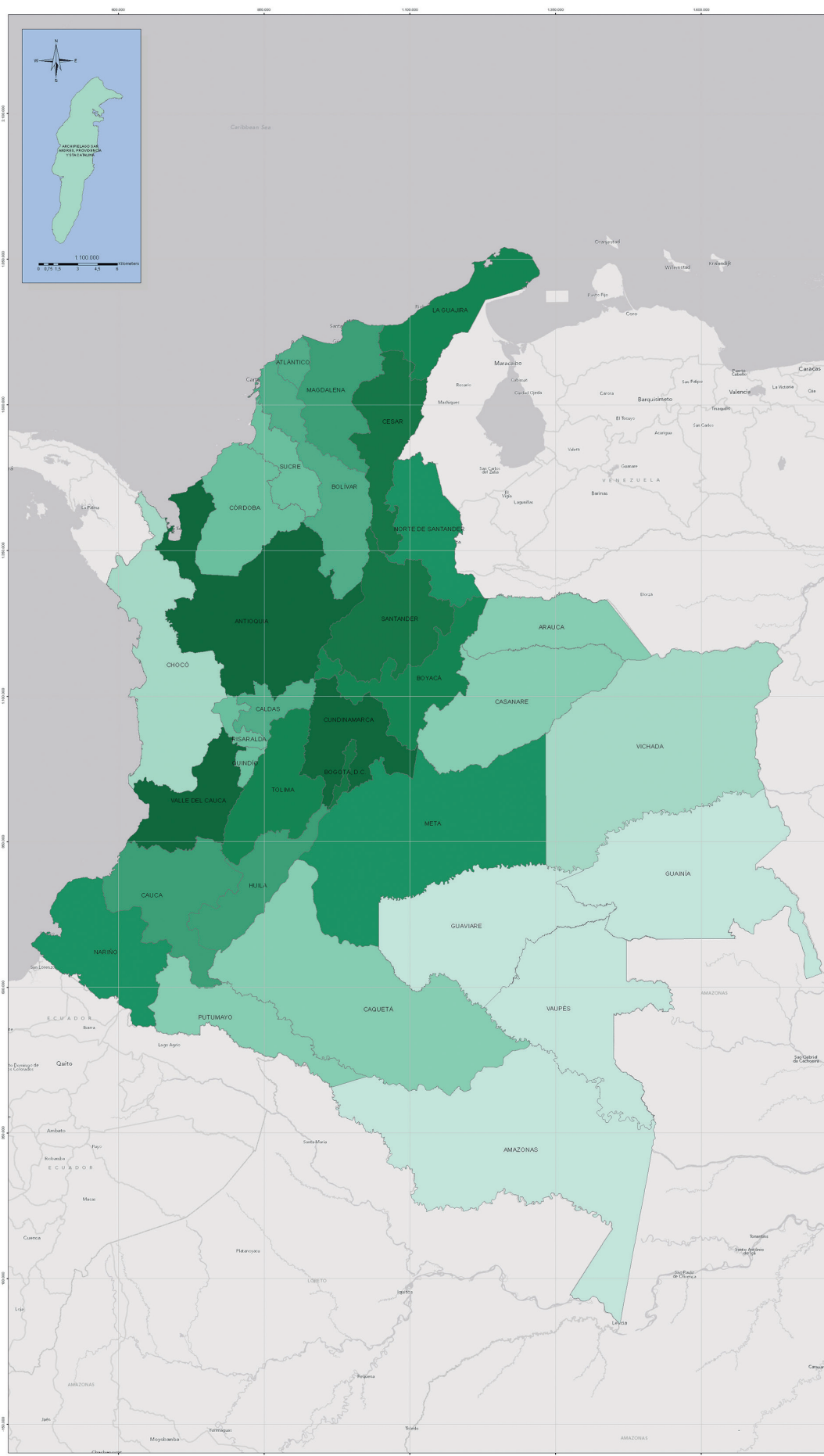
# TOTAL DE VÍCTIMAS FATALES EN CONDICIÓN DE MOTOCICLISTAS A NIVEL DEPARTAMENTAL AÑO 2005-2013

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC



# TOTAL DE VÍCTIMAS FATALES EN CONDICIÓN DE PASAJEROS A NIVEL DEPARTAMENTAL AÑO 2005-2013

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

SISTEMA DE INFORMACION GEOGRAFICA  
NACIONAL DE HECHOS TRANSITO

## Información de Referencia Espacial

Coordenadas cartográficas con origen en la Referencia de Espacialización (RS) 1988 con el sistema de proyección UTM, zona 18N, datum de Bogotá, Colombia, escala 1:250,000. Coordenadas en grados decimales (DD) y minutos (MM) y segundos (SS).

Fuente:

CARTOGRAFIA IGAC - MAPA REFERENCIA SIGOT

Fecha:

Octubre de 2013

ESCALA 1:2.250.000



## CONTENIDO DEL MAPA

Información preliminar sujeta a cambios por actualización.  
Fecha de corte 31 de diciembre de 2013.  
Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: Enero 16 de 2014.  
No incluye la estadística indirecta.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias

Procesamiento: Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV / Ministerio de Transporte

## CONVENCIONES

### Total

- 0 - 5
- 6 - 48
- 49 - 63
- 64 - 110
- 111 - 190
- 191 - 208
- 209 - 211
- 212 - 305
- 306 - 398
- 399 - 812

## LEYENDA

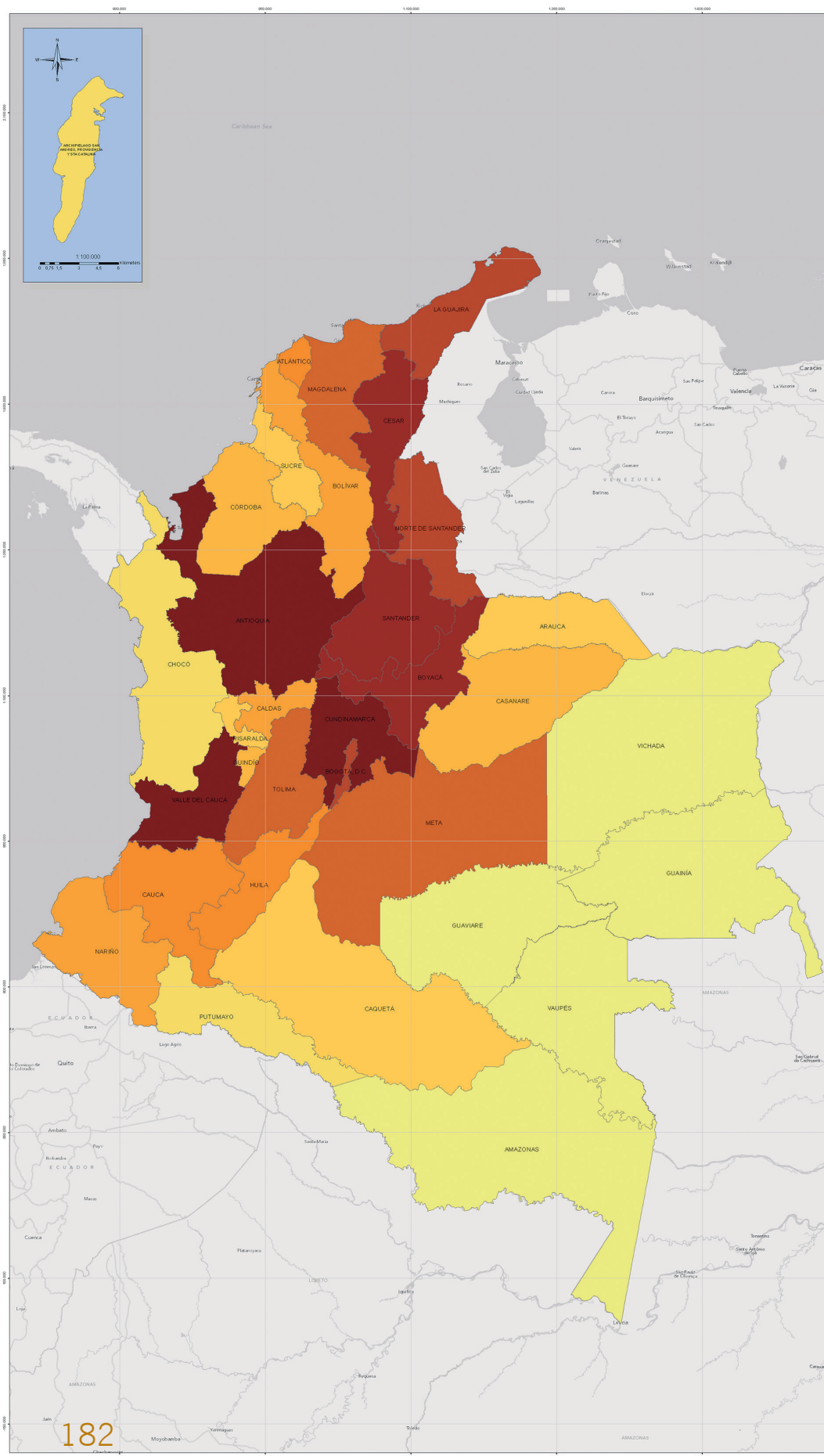
### LEYENDA MAPA

- Limite Nacional
- Limite Departamental



# TOTAL DE VÍCTIMAS FATALES EN CONDICIÓN DE CONDUCTORES A NIVEL DEPARTAMENTAL AÑO 2005-2013

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICO  
NACIONAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

## Información de Referencia Espacial

Coordenadas cartográficas con origen en la intersección del meridiano -74°00'00" con el paralelo 4°00'00", en cual se le asignaron las coordenadas planas de 100,000 metros y 100,000,000 metros, referidas al datum NAD 83, SRS 83. Cotas referidas al nivel medio del mar. Fuente: el prospecto, 2005, Instituto Geográfico de Colombia.

Fuente: CARTOGRAFÍA IGAC - MAPA REFERENCIA SIGOT

Fecha: Octubre de 2013

ESCALA 1:2.250.000



## CONTENIDO DEL MAPA

Información preliminar sujeta a cambios por actualización.  
Fecha de corte 31 de diciembre de 2013.  
Fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: Enero 16 de 2014.  
No incluye la estadística indirecta.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias

Procesamiento: Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV / Ministerio de Transporte

## CONVENCIONES

### Total

- 0 - 3
- 4 - 14
- 15 - 46
- 47 - 50
- 51 - 88
- 89 - 98
- 99 - 135
- 136 - 176
- 177 - 233
- 234 - 523

## LEYENDA

- Limite Nacional
- Limite Departamental

# TOTAL DE VÍCTIMAS FATALES EN CONDICIÓN DE CICLISTAS A NIVEL DEPARTAMENTAL AÑO 2005-2013

Fuente: Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC

