

Orientaciones de intervención en seguridad vial para secretarios u organismos encargados de movilidad y/o tránsito

Movilidad segura, fácil y saludable en un modelo de ciudad centrado en las personas



Sistema seguro y Visión Cero

Iniciativa que le da un enfoque ético a la seguridad vial, tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales.

Aspectos a considerar

- ▶ **Usuarios seguros:** formados, informados y concienciados a través de la educación vial, cumplirán las normas establecidas.
- ▶ **Velocidad segura:** se establecen las velocidades en función de las características de la vía y de sus usuarios.
- ▶ **Vehículos seguros:** se diseñarán teniendo en cuenta las capacidades y limitaciones humanas y tecnológicas.
- ▶ **Carreteras y entornos seguro:** se diseñarán para proteger al usuario en caso de accidente.

Principios

1. Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles.
2. Cometer errores es de humanos.
3. El sistema de transporte debe operar de forma segura, dar prioridad a la vida humana y a la salud de todos los usuarios desde su planeación, diseño, operación y mantenimiento.
4. Gestión de velocidad.

Estrategias y acciones para promover la seguridad vial en las ciudades y municipios de Colombia

1. Reconocer particularidades del territorio en su aplicación: geografía, clima, usuarios vulnerables, señalización, condiciones sociales, culturales, educativas, tipo de tráfico, entre otras.
2. Reconocer la capacidad del organismo de tránsito (operativa, económica y técnica) y priorizar tanto los riesgos como las poblaciones con las cuales se debe trabajar.
3. Lograr cooperación y participación del sector público, privado y la ciudadanía, en la planeación, ejecución y evaluación de acciones.
4. Convocar instituciones educativas, empresas, fundaciones, sector público, líderes de comunidad, emisoras, entre otras.
5. Campañas viales y acciones pedagógicas.
6. Identificar el actor vial con mayor índice de siniestralidad en el municipio o región y priorizar estrategias y acciones a desarrollar en el respectivo plan de desarrollo.
7. Crear y fortalecer el observatorio local/departamental de seguridad vial, que tendrá dentro de sus objetivos hacer seguimiento a las metas territoriales en vidas a salvar en seguridad vial.
8. Crear la unidad de atención a víctimas de accidentes de tránsito.
9. Formular e implementar el plan local/departamental de seguridad vial

Acciones de infraestructura para mejorar la seguridad vial

1. Cámaras de foto detección para salvar vidas

El propósito de la implementación de las cámaras de foto detección se orienta hacia la promoción de comportamientos más seguros en las vías por parte de los actores viales y por ende salvar vidas y disminuir la probabilidad de lesiones. Se sugiere que entre otras posibilidades se considere: (i) control de la velocidad; (ii) respeto por las señales de tránsito (con especial énfasis en el adelantamiento en zona prohibida, semáforos en rojo o señal de pare); (iii) a conducir realizando maniobras peligrosas; (iv) vigencia del Seguro Obligatorio de Salud (SOAT) y de la Revisión Técnico-Mecánica (RTM). El proceso de solicitud, evaluación y autorización está establecido en la Ley 1843 de 2017, las Resoluciones 718 de 2018 y 426 de 2018 y el Decreto 2106 de 2019, y el equipo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial siempre estará presto para orientar. Es posible consultar las cámaras que han sido autorizadas en Colombia en <https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/>.

2. Política de infraestructura

Incluir en los instrumentos de planeación los planes de ordenamiento territorial, planes de desarrollo, planes de movilidad u otros relacionados con la infraestructura de transporte, así como los usos de suelo, acciones y medidas que propicien entornos seguros en contextos urbanos y rurales del territorio. Se sugiere que esté acompañado de metas de producto o resultado.

En cuanto a proyectos de infraestructura segura, se puede considerar intervenciones encaminadas a la gestión de la velocidad y la minimización de maniobras peligrosas. Entre estos proyectos se puede considerar el urbanismo táctico, la pacificación del tráfico y se puede considerar como orientación el programa Pequeñas Grandes Obras de la Agencia Nacional de Seguridad.

Uso de elementos de protección – EPP

1. Uso de cascos de calidad según las recomendaciones técnicas que define la ANSV.
2. Controles en vía focalizados hacia el uso del casco.
3. Promover el ascenso tecnológico del casco certificado.

Respeto y apropiación de la norma

1. Obtención de licencias de conducción.
2. Evaluar capacidades de pericia de los conductores de motocicleta.
3. Convivencia entre conductores (vehículos y motociclistas), factores de riesgo.
4. Implementar acciones conjuntas entre colectivos y usuarios de motocicleta.
5. Acciones pedagógicas en vía focalizadas en factores de riesgo.

Gestión de la velocidad

1. Gestión de la velocidad. Implementar límites de velocidad de 50km/h (vías principales) y de 30 km/h "Zonas 30" (vías locales, zonas escolares, hospitales, plazas, escenarios de mayor conglomeración de peatones) en corredores críticos de siniestralidad, especialmente en aquellos con interacciones críticas entre peatones y motociclistas.

1. Condiciones de seguridad ley 1811/2016.
2. Uso permanente del casco.
3. Uso de dispositivos de seguridad para la movilidad de niños, niñas y adolescentes como pasajeros en bicicletas.
4. Encuentros con colectivos ciudadanos para asumir conductas de protección (rurales y urbanas).

1. El ciclista como actor vial, igualdad de condiciones de cumplimiento de la norma frente a los demás conductores de motorizados.
2. Uso adecuado en vías, andenes, puentes peatonales, zonas de alto flujo peatonal y zonas priorizadas.
3. Uso de luces y reflectivos.
4. Reconocimiento y promoción del cumplimiento de normas y señales de tránsito.

1. Maniobrabilidad del conductor de bicicleta.
2. Condiciones técnico-mecánicas y mantenimiento.
3. Consecuencias de la conducción a velocidades inadecuadas.
4. Interacción de conductores de vehículos frente a ciclistas.
5. Uso de la bicicleta según Guía de Ciclo Infraestructura para ciudades colombianas.

Acciones transversales:

Uso de cinturones de seguridad, fomento de redes para la seguridad vial, promoción de la elaboración de Planes de movilidad Escolar, planes Estratégicos de Seguridad Vial –PESV, informar y hacer seguimiento a los usuarios.



1. Promoción del uso de la infraestructura segura – control social.
2. Zonas prohibidas de cruce peatonal.
3. Uso de la infraestructura peatonal enfocadas en adultos mayores y niños en edad escolar.

1. Zonas de alto tránsito de adultos mayores e intervención para validar cumplimiento de velocidad.
2. Piloto de reducción de límites de velocidad Vs. impacto en la reducción de víctimas peatonales.