

RESOLUCIÓN 2273 DE 2014

(agosto 6)

Diario Oficial No. 49.242 de 13 de agosto de 2014

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

en ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 2o literal e) de la Ley 105 de 1993, 4o parágrafo 1o de la Ley 769 de 2002 y 1 y 2 numerales 2.2 y 2.7 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que a través de la Ley [1450](#) de 2011 o Plan Nacional de Desarrollo, el Estado colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional.

Que como consecuencia, el Ministerio de Transporte adoptó mediante Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, el Plan Nacional de Seguridad Vial, para el período 2011-2016.

Que esta Cartera Ministerial inició en el mes de julio de 2013, un proceso de ajuste para convertir el Plan Nacional de Seguridad Vial en un marco sólido y coherente que permita desarrollar acciones efectivas para prevenir y reducir la inseguridad vial a nivel nacional, incluyendo la realización de mesas nacionales y regionales con la participación de todos los actores relacionados con la seguridad vial.

Que el proceso de ajuste se adelantó bajo una metodología participativa, desarrollando primero una fase de consenso con los principales actores y agentes de la seguridad vial de Colombia, por medio talleres y mesas en las regiones y la zona central del país.

Que posteriormente se sometió en el mes de enero de 2014, el documento técnico a consulta pública de la ciudadanía, durante 30 días, realizado de forma virtual a través de un formulario publicado en página web del Ministerio.

Que como resultado de la consulta pública se incorporaron los aportes pertinentes y el documento final al Plan de Seguridad Vial fue presentado a consideración de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, quien lo aprobó en sesión celebrada el día 21 de julio de 2014, como consta en el Acta número 38.

Que durante el proceso de ajuste, se evidenció la necesidad de ampliar su vigencia, con la prevista en el Plan Decenal de Salud Pública, adoptado para el período 2012-2021, declarado como década de la seguridad vial y con la declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del período 2011-2020 como “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”.

Que se mantuvieron como líneas de Acción Estratégicas para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, las correspondientes a los aspectos institucionales, al comportamiento humano, a los vehículos, a la infraestructura vial y a la atención y rehabilitación de víctimas;

Que el ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial impartirá lineamientos generales sobre seguridad vial en Colombia, hasta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo con las funciones asignadas en la Ley 1702 de 2013, someta al Ministerio de Transporte si lo considera necesario un nuevo Plan de Seguridad Vial.

Que una vez entre en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial deben disponerse los mecanismos de coordinación para la implementación, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Que el contenido de la presente resolución, fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, el día 4 de agosto del 2014, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8 del artículo 8o de la Ley 1437 de 2011, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas

Que los comentarios recibidos fueron evaluados, atendidos y los pertinentes fueron incorporados en el contenido del presente acto administrativo.

Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1o. AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Ajustar el Plan Nacional de Seguridad Vial y ampliar su vigencia al período al 2021, de acuerdo con el documento contenido en el texto anexo, el cual hace parte integral de la presente resolución.



ARTÍCULO 2o. PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES. Definir los programas y acciones correspondientes a los pilares estratégicos establecidos para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, así:

1. Pilar Estratégico de Gestión Institucional:

PROGRAMAS	ACCIONES
Fortalecimiento institucional del sector transporte.	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 de Seguridad Vial.
Fortalecimiento otros sectores.	Fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte. Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial. Fortalecer el Ministerio de Educación. Impulsar la creación de Fiscalías especializadas en delitos cometidos que atentan contra la Seguridad Vial. Fortalecer los Centros de Regulación de Urgencias y Emergencias a nivel nacional. Robustecer y ampliar la cobertura de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y el Grupo de Control Vial y el cuerpo de agentes de tránsito.

Formulación y reforma de Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra políticas para la Seguridad Vial. Seguridad Vial.

Impulsar la reforma integral al Código Nacional de Tránsito.

Formular los Planes locales y departamentales de Seguridad Vial.

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

2. Pilar estratégico sobre el comportamiento humano

PROGRAMAS	ACCIONES
Formación y educación en Seguridad Vial.	Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integra de atención. Promover la capacitación de los Agentes y las Autoridades Tránsito. Formular lineamientos de bienestar universitario para la prevención vial. Generar el capital humano para la gestión de la movilidad segura. Transformar los colegios en comunidades seguras. Desarrollar un entorno virtual para la educación vial. Desarrollar la titulación laboral para los conductores de vehículos transporte de pasajeros y de carga urbana, de transporte especial monitoras.
Medidas y acciones de control efectivas.	Desarrollar esquemas y estrategias para el control comportamientos riesgosos para la Seguridad Vial
Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial.	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos. Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana.
La licencia de conducción como privilegio.	Impulsar la modificación de los procedimientos para la obtención la licencia de conducción. Estructurar el programa de licencias diferenciadas. Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.
Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial.	Formular e implementar planes estratégicos de Seguridad Vial. Fortalecer el programa de medicina preventiva desarrollado terminales de transporte a las Empresas de Transporte Interurbano de Pasajeros.

3. Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas:

PROGRAMAS	ACCIONES
Atención prehospitalaria.	<p>Desarrollar el diagnóstico de la atención pre-hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito.</p> <p>Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria.</p> <p>Crear el número único de emergencias y otros mecanismos de acceso a los sistemas de emergencia.</p> <p>Actualizar las guías de APH (Atención Pre-Hospitalaria).</p> <p>Unificar la clasificación de lesiones (triage) para accidentes de tránsito en atención prehospitalaria y hospitalaria.</p>
Atención hospitalaria.	<p>Definir e implementar las rutas de atención en salud para accidentes de tránsito.</p>
Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad.	<p>Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito.</p> <p>Promover programas educativos y de formación para el trabajo a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito.</p> <p>Diseñar e implementar el programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con el tránsito en condición de discapacidad.</p> <p>Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.</p> <p>Promover la participación de asociaciones de víctimas.</p>

PROGRAMAS	ACCIONES
Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.	<p>Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.</p>

4. Pilar Estratégico sobre la Infraestructura

PROGRAMAS	ACCIONES
Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura.	<p>Definir la metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas.</p> <p>Definir y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura.</p>
Auditorías, evaluación y seguimiento de Seguridad Vial en la infraestructura vial.	<p>Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV).</p> <p>Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria.</p>
Sistema de Gestión Vial.	<p>Desarrollar el sistema de información para la gestión vial.</p>
Políticas municipales para una infraestructura vial.	<p>Promover la inclusión en los planes de desarrollo, en instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura.</p> <p>Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclorrutas accesibles y seguras.</p>

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

Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos.

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

5. Pilar Estratégico de Vehículos

PROGRAMAS	ACCIONES
Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración para un parque automotor más seguro.	Impulsar la armonización con la normatividad internacional, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo especial y carga. Impulsar la armonización con la normatividad internacional, 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, homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista. Impulsar la armonización con la normatividad internacional formular la reglamentación de los agentes de la cadena de mantenimiento de los automotores. Implementar un sistema de administración de flotas para el servicio público. Reglamentar la retrorreflectividad en los vehículos de carga transporte escolar. Optimizar el proceso de revisión técnico-mecánica de automóviles. 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 sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en los diferentes modalidades de transporte colectivo, público individual, de pasaje por carretera y especial.
Transporte más seguro.	

ARTÍCULO 3o. COORDINACIÓN Y ARTICULACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Las entidades del sector transporte al desarrollar actividades que tengan efecto en la seguridad vial deberán hacerlo en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 4o. LINEAMIENTOS EN EL NIVEL TERRITORIAL. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado en la presente resolución.

ARTÍCULO 5o. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. Hasta la entrada en funcionamiento de la Agen Nacional de Seguridad Vial, corresponderá al despacho del Viceministerio de Transporte la ejecuci seguimiento y evaluación del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021”.

ARTÍCULO 6o. VIGENCIA. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

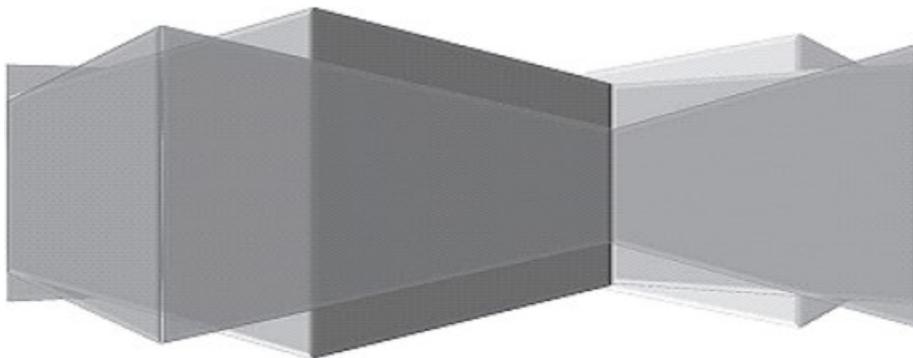
Dada en Bogotá, D. C., a 6 de agosto de 2014.

La Ministra de Transporte,

CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN.

CONTENIDO.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 -2021



CONTENIDO

PRESENTACIÓN

1. METODOLOGÍA DEL AJUSTE

2. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Variables sociodemográficas de los accidentes de tránsito.

El accidente de tránsito según condición de la víctima.

Distribución geográfica.

Situación de Colombia frente a otros países.

Situación del factor humano en Colombia frente a la seguridad vial.

Situación de la Institucionalidad en Colombia frente a la seguridad vial.

3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS.

4. EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021.

4.1. VALORES DEL PNSV.

4.2. PRINCIPIOS DEL PNSV.

4.3. Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011-2021.

4.4. Pilares estratégicos, programas y acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2013 - 2021.

4.4.1. PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL.

4.4.1.1. Programa: Fortalecimiento institucional sector transporte.

4.4.1.2. Programa: Fortalecimiento institucional otros sectores.

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

4.4.1.4. Programa: Socialización y participación del PNSV.

4.4.2. PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO HUMANO.

4.4.2.1. Programa: Formación y educación en seguridad vial.

4.4.2.2. Programa: Medidas y acciones de control efectivas.

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

4.4.2.4. Programa: La licencia de conducción como privilegio.

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

4.4.3. PILAR ESTRATÉGICO DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS

4.4.3.1. Programa: Atención prehospitalaria.

4.4.3.2. Programa: Atención hospitalaria.

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

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

4.4.4. PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA

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

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

4.4.4.3. Programa: Sistema de gestión vial.

4.4.4.4. Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial.

4.4.5. PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS.

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

4.4.5.2. Programa: Transporte más seguro.

4.5. Indicadores del Plan.

BIBLIOGRAFÍA

Índice de Fichas.

Índice de Tablas.

Índice de Ilustraciones.

5. ANEXOS.

5.1. Personas y entidades participantes en el ajuste al PNSV.

5.2. Marco teórico.

5.2.1. El modelo de Haddon.

5.2.2. El Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.

5.3. Otros antecedentes relevantes.

5.4. Georreferenciación de las víctimas fatales por departamento y condición 2005-2013.

PRESENTACIÓN.

El impacto de los hechos relacionados con el tránsito y sus consecuencias pone de manifiesto la necesidad de abordar con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles, y controlables este flagelo que afecta la salud pública mundial que impacta negativamente el contexto nacional.

Por esta razón, se evidencia una preocupación generalizada de definir e implementar lineamientos o política 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 a esto, el Gobierno de Colombia define 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 e implementación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir las víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Con el fin de alcanzar dicho derrotero, el PNSV sufrió un proceso de ajuste, con el fin de involucrar e empoderar a la sociedad civil, al sector privado y al público y hacerles partícipes del proceso, con el objetivo de dar a conocer la importancia del tema tratado. En este sentido, dicho ajuste se basó 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 plasmar una política contextualizada que da respuesta a las principales problemáticas generadas por accidentes asociados al tránsito.

Entre los principales retos que involucra el Plan ajustado, es la promoción y el apoyo a los procesos fortalecimiento y de creación de nueva Institucionalidad, en tanto que, debe indicar las responsabilidades frente al tema de la seguridad vial a nivel público coadyuvado por el sector priva

y académico. Así mismo, deberá propiciar la generación de acciones intersectoriales (educación, sa 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 su implementación y de la búsqueda de resultados contundentes, a través de este Plan y de la apuesta al proceso de ajuste, el Gobierno Nacional ratific mantiene su compromiso con la seguridad vial, como ningún otro gobierno, y da un paso adelante p mejorar las condiciones de movilidad de los colombianos. Por último, aspira a que por medio del PNSV, se visibilice el problema de la inseguridad vial en todos los niveles y escalas de la vida nacional, abriendo el camino hacia un nuevo concepto de movilidad segura, que conlleve a un caml de actitud colectiva que sea corresponsable y denote respeto por la vida propia y la de los demás.

1. METODOLOGÍA DEL AJUSTE.

De acuerdo con el mandato establecido en el artículo 4, parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002 el Ministerio de Transporte, como órgano rector del tránsito y transporte a nivel nacional, asume la lal tanto de formular el Plan Nacional de Seguridad Vial para el período comprendido entre 2013 a 20 como de liderar todo el proceso de implementación de las acciones en el contenidas. Lo anterior, ha tanto la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada como la autoridad máxima para la aplicación c políticas en el tema, entre en funcionamiento y diseño y promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial, como lo estipula la Ley 1702 de 2013.

Al respecto, es necesario indicar 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 divers actores y agentes públicos y privados en la vigencia 2012, durante su fase de implementación.

Uno de los aspectos relevantes a ajustar es el período de referencia, dado que este se había propuest muy corto plazo, hasta el 2016, y varias de las acciones tienen una vigencia mayor para su realizaci Por esta razón, el ajuste del PNSV se acoge al período estipulado en el Plan Decenal de Salud Públ 2012 – 2021, dado que este último ha incluido la seguridad vial dentro de su agenda, priorizándolo como un problema de salud pública que debe ser abordado de forma holística, en coherencia con lo 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 su objetivos.

A continuación, se realizará la descripción de la metodología empleada para el proceso de ajuste, as como de las fases que caracterizaron dicho proceso (ver figura 1).

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013.

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 alguna debilidades encontradas en el documento final del Plan, que dificultaban su gestión. Entre los

comentarios más frecuentes manifestados por los responsables de las medidas allí consignadas, era poca participación y la falta de construcción consensuada de este documento. Por tal razón, en el primer semestre del 2013, el Ministerio realiza diversas mesas de acercamiento con los actores/agentes implicados en el proceso, con el fin de conocer sus sugerencias y recomendaciones sobre el particular. En ese sentido, se hace evidente la necesidad de iniciar un proceso 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 especialmente el documento del PNSV 2011-2016, así como una matriz multicriterio elaborada partir de las sugerencias y comentarios frente al PNSV 2011-2016 realizados por distintos actores. Adicionalmente, se revisaron referentes internacionales y lineamientos de política internacional sobre seguridad vial, los cuales fueron utilizados durante el ejercicio de ajuste, en sus distintas fases. No obstante, los elementos básicos, que fundamentan el contenido del ajuste al PNSV, se exponen a continuación.

Fase clave para el ajuste:

Situación de la Seguridad Vial en Colombia

La revisión de la situación en Colombia, analizado desde los cinco pilares con los cuales se aborda el PNSV, 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 inicia la fase de formulación con un enfoque claro de construir y revisar de forma colectiva el Plan. De este modo, se invita inicialmente a instituciones públicas, privadas y académicas para iniciar un proceso formal de ajuste a la política de seguridad vial en Colombia, liderada por el Ministerio de Transporte.

La metodología empleada utilizó el consenso de expertos por pilares estratégicos (vehículos, víctimas, comportamiento, infraestructura) donde los participantes se incorporaron en cada mesa de acuerdo con sus saberes, funciones y experticias (ver figura 2). El consenso de expertos 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 través de encuentros sucesivos con dichos expertos. Las fases que se desarrollaron en coherencia con la metodología de grupo nominal (Guerrero, 2003), fueron:

Figura 2 Participación del consenso de expertos y la consulta pública.

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013

1. Generación de ideas y propuestas. En esta etapa se solicitó a los expertos convocados, representantes de las instituciones públicas, privadas y la academia, proponer las acciones que debe contener el PNSV. Asimismo, 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 servía como herramienta para el intercambio de información donde se consignaban las propuestas y donde se podían revisar la de los copartícipes.

de su mesa y de las demás mesas. La plataforma también proporcionaba la posibilidad de subir información adicional de interés, así como fungía como medio de comunicación entre las partes. Lo anterior, permitió fomentar el interés y el grado de participación y colaboración.

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. Esto, permitió tener un primer filtro sobre aquellas acciones poco factibles para su inclusión en el Plan.

4. Votación grupal– Discusión – priorización final. Dentro de esta fase, se utilizó una metodología de priorización de acciones, donde se identificaron los criterios para evaluar la priorización, así como la ponderación de forma consensuada (ver figura 3). Posterior a esto, se inició el proceso de priorización de cada acción de forma individual/institucional y una vez esta fue realizada, se consolidaron los resultados. Esta priorización grupal fue objeto de discusión entre los participantes, quienes, en algunos casos, deciden hacerle modificaciones, debido a variables no consideradas previamente. Agregado a lo anterior, se solicita a los expertos participantes, su sugerencia sobre los responsables y las fases de ejecución de las acciones definidas en la priorización.

Figura 3 Criterios de evaluación y ponderación consensuada en la región central.

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013

5. Resultado estadístico: Juicio grupal. A nivel regional se realizaron talleres cortos, con los actores y agentes conocedores del tema en estos contextos, con el fin de conceptualizar y priorizar las acciones propuestas desde el nivel central, lo cual permitió retroalimentar el proceso y obtener nuevas miradas y realidades. Dado que el proceso de priorización se llevó a cabo en área central y en las regiones (2 realizados en Bogotá y 8 en las regiones) con distintos grados de profundización y análisis, el Ministerio dio un peso diferencial a dicho proceso, 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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013

Consulta pública

En la última fase, el documento técnico se puso más de 30 días en consideración de la ciudadanía en general, de forma virtual, a través de un formulario publicado en la página web del Ministerio. Posterior al período de consulta, se analizaron, de manera ordenada y clasificada, las propuestas planteadas en este medio, por los ciudadanos. De acuerdo al aporte y pertinencia de los planteamientos, estos se incorporaron. Así, la formulación consensuada realizada en los talleres y la

mesas de trabajo con actores y agentes expertos en el tema, se robusteció con los resultados de la consulta ciudadana, donde se manifestaron y se expresaron las necesidades sentidas y las principales problemáticas percibidas en la sociedad.

Adicionalmente, la consulta le otorgó legitimidad al proceso de ajuste del PNSV y lo valida, como 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 movilizarse. 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 donde labora el usuario.

Finalmente, luego de la incorporación de los aportes procedentes, el documento final del PNSV 2011 – 2021, surtió un proceso de revisión y aprobación por 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 todo 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 y Municipios), de acuerdo con sus competencias, deben liderar sus propios procesos de formulación con base 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 ejecutarán con los recursos de cada una de las entidades responsables de la implementación del Plan. 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 encaminados a la prevención, mitigación, atención y tratamiento de la accidentalidad vial, enmarcadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
- b) Identificar nuevas fuentes de financiación para la implementación de las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial, a través de organismos nacionales e internacionales de diferente naturaleza que financien proyectos en seguridad vial.
- c) Optimizar la gestión de los organismos de tránsito de manera ágil, eficaz, eficiente y oportuna, con el fin de obtener mayor recaudo por infracciones de tránsito tanto en su cobro persuasivo, con el fin de implementar las acciones, contenidas en el plan, del nivel municipal.
- d) Incluir en la reglamentación criterios de priorización de las inversiones en obras de infraestructura vial y de transporte, que busquen el mayor impacto para la prevención y/o mitigación de la accidentalidad vial en el país.

2. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA.

La 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 aproximadamente los 3.000 fallecidos. Además, entre 20 y 50 millones más sufren

traumatismos por esta misma causa.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dada sus altas cifras y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de las personas fallecidas y lesionada en una década, entre el período 2002-2012, en donde se obtiene una representativa cifra de casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito. Esto es preocupante, por el alto número de accidentes de tránsito en Colombia se ha 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 17,14 a 12,94 muertes por cada 100.000 habitantes (ver Figura 5) Vale la pena mencionar que en estos años la reducción se dio, entre otras cosas, gracias a la mejora en los mecanismos de control policial, así como a la socialización, a través de campañas, del uso de seguridad pasiva en conductores y ocupantes (casco y cinturones de seguridad) 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 justifican dicho fenómeno en la alta tasa de crecimiento poblacional sufrida en Colombia en 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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2013)^[1] y (2001), (DANE, 2011) y (Ministerio de Transporte, 2013)

A partir del año 2005 y hasta hoy en día, el país presenta un estimado aproximado de 13 muertes por cada 100.000 habitantes causados por accidentes de tránsito, sin variaciones importantes en la tasa, 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 2011 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 poblacional presenta un crecimiento menor frente al aumento del parque automotor. Asimismo, permite reconocer que la tasa por cada 100 mil habitantes no permite una lectura real del fenómeno, dado que evidencia cifras muy positivas asociadas al importante crecimiento automotor.

En el periodo entre 1999- 2012, las cifras con números absolutos muestran un descenso continuo de 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). Esto también es evidenciable en la figura 7, la cual ilustra las variaciones porcentuales anuales de las muertes en accidentes de tránsito en Colombia, donde en el año 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. No obstante, el año 2013 present

de nuevo una cifra a la baja con 5.507 casos^[2] según el INML.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: elaboración 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 7. Variación porcentual anual de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia, 2005-2012.

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

Los anteriores datos indican que las acciones implementadas por el Gobierno Nacional, las entidades territoriales y demás organismos a nivel nacional, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de la inseguridad vial. De hecho, las cifras disponibles 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 e implementación 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 dar una respuesta que muestre resultados positivos evidenciables en la vigencia 2021.

Por este motivo, a continuación se explicará 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, dado 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, la cual muestra 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 millones de vehículos se observa una fuerte tendencia a la baja desde el año 2009, dado el alto crecimiento del parque automotor.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

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.

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

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 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 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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: elaboración 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, que equivale durante los 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 presentan 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 estos grupos etarios uno de los de mayor peso porcentual en el mercado laboral colombiano.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

El cálculo de los porcentajes para cada grupo de edad se realiza sobre el total de casos para cada se:

– Se excluyen de la presentación en el gráfico el porcentaje de casos que no registran información p la variable grupo de edad.

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

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 p muerte prematura a causa de accidentes de tránsito (AVPP). En el caso colombiano, como se muestr en la figura 13, entre el período 2005-2012 se presenta una tendencia al alza en el número de años c vida perdidos por accidentes viales desde el año 2005, lo cual indicaría que un número creciente de personas jóvenes están cada vez más involucradas en este tipo de accidentes. El rango analizado su en ese período aproximadamente un millón ochocientos mil años perdidos.

Figura 13. Distribución de los años de vida perdidos por muerte prematura a consecuencia de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia 2005-2012

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

* Expectativa de vida 2005 - 2009 según cálculos DANE 74 años.

**Expectativa de vida 2010 - 2012 según cálculos DANE 75,22años

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

Llama la atención que el grupo de edad entre los 15 a 24 años es el que más años perdidos acumula coherencia con la alta participación del grupo entre 20 a 24 años de la figura 14. Con una representatividad del 27% se encuentra el grupo entre 25 a 34 años. Lo anterior, representa un alto impacto económico y social, dada su alta representatividad de esta edad 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

CONSULTAR TABLA EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

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

* Expectativa de vida 2005 - 2009 según cálculos DANE 74 años.

**Expectativa de vida 2010 - 2012 según cálculos DANE 75,22años

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

El accidente de tránsito según condición de la víctima

Particularmente, en los últimos años, Colombia ha presentado una tendencia al alza de la tasa de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito donde se encuentran involucrados el usuario motociclista y el usuario peatón, con un peso del 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, aunque tienen un porcentaje representativo de fallecimientos con un total de 15.765 muertes, siendo el 31% del total. Así mismo, 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 esa condición.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Nota: - p: La información del año 2013 tiene 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: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

Según tipo de evento, en el país entre el 2005 y el 2013, el tipo de accidente de mayor frecuencia en el periodo analizado, fue el choque con otro vehículo con el 32,30%, seguido del atropello con el 30,8% de las muertes en accidentes de tránsito, lo cual resulta consistente 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).

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Nota: - p: La información del año 2013 tiene 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: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, base SIRDEC. (Enero 2014).

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 muerte 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 condiciones de baja luminosidad, estado inadecuado del pavimento, entre otros aspectos, pueden ser causantes de este 20% de los accidentes. Asimismo, se hace necesario revisar los requisitos exigidos a los conductores de motocicletas para certificar su pericia de este tipo de vehículos caracterizados por su alta inestabilidad.

Tabla 1. Distribución 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	15.245
Pasajero - Moto	na	733	25	483	1.886	131	1	401	3.661
Pasajero	na	882	582	715	1.867	1.289	79	1.182	6.507
Conductor	na	6	223	672	1.380	616	30	708	3.635
Ciclista	na	0	19	208	2.649	167	1	182	3.217
Pasajero - Bicicleta	na	30	2	5	79	1	0	8	125
Sin información	na	0	0	0	4	1	0	2.900	2.905
COLOMBIA	15.765	1.651	1.000	4.865	16.526	3.642	124	7.597	51.115

Nota: - p: La información del año 2013 tiene 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: elaboración 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 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	
Automóvil (Incluye Taxis)	54	147	681	1.570	395	19	197	3.0
Avión, Avioneta, Helicóptero	0	0	10	0	0	57	0	
Bicicleta	30	21	213	2.728	168	1	190	3.3
Bus / Buseta	280	277	171	540	411	5	75	1.7
Camión / Camión furgón	100	68	95	249	231	11	49	8
Camioneta / Campero	245	220	248	452	543	10	71	1.7
Microbús	38	16	28	90	28	0	3	2
Moto o moto carro	733	174	3.265	10.547	1.568	14	2.617	18.9
Tractor / Maquinaria	37	11	5	21	68	0	11	1
Vehículo articulado	13	13	12	52	69	0	7	1
Vehículo de tracción animal / Semoviente	2	1	8	42	10	0	2	
Vehículo de transporte masivo	8	4	7	20	31	1	1	
Vehículos acuáticos con motor	0	0	5	19	1	4	2	
Volqueta	42	19	9	16	51	2	7	1
Sin información	69	26	102	155	55	0	4.361	4.7
COLOMBIA	1.651	1.000	4.865	16.526	3.642	124	7.597	35.4

Nota: p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre 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 aplica.

Fuente: elaboración 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 evidencian varias tendencias. En el caso de los motociclistas, se observa en la figura 17 que tanto en conductores con

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 etario tiene un peso en el total de lesiones fatales de 24%.

En cuanto a las víctimas fatales en condición de conductor (no incluye conductores de motocicletas bicicletas), entre el 2005 y el 2013, el 61,7% de los casos se sitúan 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 de edad, 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, mantiene 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 de los 50 a los 54 años. Mientras que la mortalidad en accidente de tránsito de los pasajeros de bicicletas para el periodo de análisis (2005-2013p) sí evidencia una concentración de las víctimas en la población entre los 0 y los 14 años, con un porcentaje del 32,8% de los casos de pasajeros de bicicletas.

Por otro lado, durante el período analizado, 147 menores de 9 años fallecieron como pasajeros de motocicleta, dada su vulnerabilidad en este tipo de vehículos a nivel nacional, 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)

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos del 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 porcentaje del 35,4% del total de las lesiones fatales para este actor de la vía. De hecho, 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 años y más de 80 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005-2013p (anual)

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

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

En los accidentes asociados al tránsito, donde el motociclista ha estado involucrado, un factor determinante ha sido 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 10 mil vehículos tipo motocicleta, originada por accidentes de tránsito 2005 – 2012 Colombia

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

Al analizar el comportamiento de las defunciones frente a la tasa por cada cien mil habitantes y la tasa por cada diez mil motocicletas, es indudable el dispar comportamiento de estos dos indicadores, dado que la primera tasa presenta una tendencia al alza constante debido al alto número de motociclistas fallecidos. Mientras la tasa que considera el parque automotor de motocicletas tiende a la baja considerando el importante aumento del parque automotor de motocicletas (Ver figura 19).

Merece la pena señalar, que para el periodo de análisis los motociclistas estuvieron involucrados en atropello de 4.171 peatones, lo que representa el 26% del total de atropellos (1 de cada 4). Los 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)

CONSULTAR GRÁFICA EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

Nota: p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre 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).

En Colombia se encuentran mayoritariamente involucrados en lesiones el usuario motociclista y el usuario peatón, con un peso del 55% del total de lesiones 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. Los accidentes de tránsito, en el periodo analizado, lesionaron a 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.

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Nota: p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre 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).

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

La tendencia en el períodos examinado, de acuerdo a la figura 22, en cuanto a lesionados es de una disminución del 7%. Asimismo, los actores que presentan variaciones importantes son los conductores y los pasajeros de bicicleta durante el período 2008-2010. Es de anotar que el motociclista sube en promedio durante el período de análisis en un 45%.

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)

Figuras 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)

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Nota: p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre 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).

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

Figura 24. Lesiones en accidentes de tránsito. Distribución según grupo de edad (grupos etarios de 0 a más de 80 años) y condición de la víctima. Colombia, 2005-2013p (anual)

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

Distribución geográfica

Como se observa en el figura 25, entre el 2005 y 2013, los departamentos de Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santander y el Distrito Capital, concentraron el 51,08% (26.138) de los casos registrados en el país, en tanto que en el resto de los departamentos se registraron el 48,92% (25.038). De hecho, Antioquia y Valle del Cauca concentran, cada una, el 14% de las víctimas fatales desde el

año 2005 hasta el 2012. Lo que significa que son los dos territorios que requieren mayores esfuerzo municipales y distritales porque impactan de forma relevante en las cifras nacionales. (Ver Anexos planos georreferenciados).

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Nota: p: Información preliminar sujeta a cambios por actualización. Fecha de corte 31 de diciembre 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).

En la Figura 26 se muestra la distribución de las muertes en accidente 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 concentración de hechos en la región de Antioquia, Bogotá y Valle del Cauca. En la condición de peatón, se presenta una intensidad similar al del motociclista, en Antioquia y Valle del Cauca, disminuyendo la participación de Bogotá.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

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

Entre las ciudades con categoría especial (ver figura 27), categorizadas de acuerdo a la Ley [617](#) del 2000, (Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Cúcuta y Medellín, se encuentran las ciudades que concentran mayor número de víctimas (Bogotá, Medellín y Cali). Frente a la tasa por cada cien mil habitantes hay comportamientos muy disímiles, ya que mientras Bogotá, Barranquilla y Cartagena presentan tasas promedio desde el 2005 al 2012 menores de 9, ciudades como Bucaramanga y Cali presentan tasas mayores de 15 para ese mismo rango de tiempo.

Ciudades de categoría 1, como Armenia, Ibagué, Manizales, Neiva, Pereira, Santa Marta, Valledupar y 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, las cuales deben ser objeto de estudio (entre 19 y 21). Las ciudades de categoría 2 (Montería, Pasto, Popayán, Sincelejo, Tunja y Yopal) tienen un comportamiento de acuerdo a 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. embargo, las ciudades como Mocoa, San Andrés y Puerto Carreño presentan en promedio tasas superiores al 22. 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.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte del procesamiento de datos de Por la Vía Por la Vida (2011) con la base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Situación de Colombia frente a otros países

Al compararlo con 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. 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 las últimas dos décadas. Esta cifra, se vuelve en uno de los derroteros para el Gobierno Nacional, que la toma como referente para alcanzar en el período de ejecución del PNSV una reducción del 25% en las fatalidades, la cual 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.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

Igual sucede al comparar el desempeño de Colombia con el de otros países de América Latina como Chile, México y Perú, que presentan la misma característica, en tanto que Argentina muestra una tendencia sostenida a la disminución de los porcentajes de víctimas año tras año incluso, países latinoamericanos, como Argentina, 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

CONSULTAR GRÁFICA EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos del (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 peatones 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. Comparativamente 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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte con base en los datos del (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).

Situación del factor humano en Colombia frente a la seguridad vial

A continuación se describe brevemente la importancia del factor humano y su incidencia en la accidentalidad vial, a partir de estudios que muestran las percepciones, aptitudes y comportamiento 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.

-- El segundo estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial 2011-2012, muestra los principales factores de distracción, entre los que predominan el fumar, comer, usar celular y auriculares, entre otros (Ver Tabla 3).

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

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

Fuente: Elaboración propia Ministerio de Transporte con base en (Ministerio del Interior y de Transporte de Argentina, 2013).

-- En Colombia, “predomina la emoción sobre la razón” (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2010) identificando las siguientes percepciones y comportamientos:

-- 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.

-- 3 de cada 4 personas (75%) involucradas en un accidente de tránsito piensa que el causante del hecho es una persona diferente a ellos.

-- 3 de cada 4 personas (75%) cree que el accidente se habría podido evitar porque fue causado por error humano.

-- 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.

-- 66% cree que para ser buen conductor o peatón se deben acatar las normas, pero un poco más de mitad de los usuarios de las vías (58%) está de acuerdo con la mayoría de las normas, en tanto que 34% con algunas y 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, 21% de los peatones y el 16% de los motociclistas en escuelas de conducción, 18% de los peatones y 30% de los motociclistas las aprendieron por iniciativa propia y que 10% de los peatones y el 2% de los motociclistas no las conoce. Sin embargo, el 88% de los peatones identifican los puentes peatonales, los pasos peatonales como los sitios obligados por los cuales se puede 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 tienen comportamientos descuidados (38%) y comportamientos infractores (40%). Las causas de dichos comportamientos 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 y acción coordinada de 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 el cumplimiento de las normas en términos de uso de elementos de protección (cinturón, casco, SRI, etc.), cumplimiento de los límites de velocidad y el consumo de alcohol en la conducción. (World Bank, 2013).

-- La metodología actual de la enseñanza de la educación 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 real control por parte de los organismos responsables. La licencia de conducción se debe considerar un privilegio. (World Bank, 2013).

-- Las causas más frecuentes de infracciones 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” (Contraloría General de la República, 2013). (ver Figura 31).

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Elaboración Ministerio de Transporte, con base en (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 generan 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 deben estar enmarcados 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 pilares estratégicos y actividades del Plan que se exponen más adelante.

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: elaboración propia del Ministerio de Transporte.

Situación de la Institucionalidad en Colombia frente a la seguridad vial.

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

-- 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”, siendo esto coherente con el mandato constitucional y legal del Estado de “garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”; durante este período 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 municipal la responsabilidad de la seguridad vial recae en los Municipios y 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, 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 implementación. Aunado a lo anterior, presentó debilidades que dificultaban su implementación: la falta de objetivos realizables, 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).

-- Bajo 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.

Figura 33. Funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Elaboración Ministerio de Transporte con base en (Congreso de Colombia, 2013).

-- Con esta estructura de funciones y su organización interna, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá responder a los nuevos desafíos que enfrenta la institucionalidad para la seguridad vial en Colombia dada 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.

-- **ACTOR DE LA VÍA:** Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, y hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se considera 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 normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (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 comprometidas 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 (API-1):** 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 enfermedad de cualquier etiología, tendiente a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y 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).

-- **AUDITORÍAS 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 proyecto que pueda afectar a la seguridad de la vía para los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio de la misma 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 de aplicación 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 en forma general la determinación de las características, aptitud o funcionamiento de materiales o productos. (Decreto 2269, 1993).

-- **MERCADOTECNIA SOCIAL:** es el uso y 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 o cuyo comportamiento 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 tienen 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 oficialmente consignado 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 tratará 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 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, principalmente, que reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y alteran los comportamientos de los conductores mejorando las condiciones de los usuarios de la vía no motorizados. (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: Es un 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 que sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos con dos ruedas. Entre éstos, los peatones y los ciclistas son aquellos que probablemente menos probabilidad tienen de infligir lesiones a otro usuario de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, puede 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.

4.1. VALORES DEL PNSV

El Plan Nacional de Seguridad Vial se apoya en los siguientes valores que se promoverán en TODA

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 la corresponsabilidad en un mecanismo de educación por 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 alcohólica. 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 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 la gestión institucional. Esta aproximación integral debe ser un medio eficaz para el trabajo conjunto con todas las partes interesadas, reconociendo interdependencias y promoviendo acciones de coordinación para un efectivo resultado.

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 permitir 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 a 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 de los últimos 8 años desde que se adopta el PNSV.

La figura 34 muestra el comportamiento de víctimas fatales con base al objetivo planteado para el año 2021. Los porcentajes de reducción en los primeros años son bajos, debido a la fase de inicio 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 aumenta, hasta un porcentaje de reducción de 4.5% anual en los últimos dos años del PNSV.

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 años de 13%. El PNSV busca cambiar la tendencia, no solo evitando este aumento, sino proponiendo una disminución del 26% que rompa la tendencia actual de crecimiento de los accidentes y que permita doblar los esfuerzos por disminuir las cifras de accidentalidad en el país.

-- 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 las ciudades con más recursos humanos y físicos (Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla) lleguen al año 2021 a resultados comparables con estándares internacionales (tasa de 5.5 PCCH), asimismo, las demás ciudades de categoría especial, así como de categoría 1 y 2 debería 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 estas 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 las demás ciudades, así como a los departamentos, quienes tienen un peso importante en la accidentalidad.

-- Este objetivo está alineado al objetivo planteado sobre seguridad vial en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021.

Figura 34. Objetivos generales y específicos 2011-2021

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

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

El objetivo pretende reducir el número de peatones fallecidos, utilizando el promedio de los años 2005-2012 pasando así de 1752 personas a 1437. Esta reducción se basa en la tendencia de disminución del período analizado, la cual es del 6%.

Al respecto, se plantea la reducción 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

Este objetivo busca reducir el número de motociclistas fallecidos en promedio durante el período de 2009 a 2012, pasando de 1972 motociclistas a 1440 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, experimentando en los últimos años. Por lo cual, se toman cifras más cercanas a la situación actual.

En este actor se plantea esta reducción, debido a que la tendencia de crecimiento de este fenómeno ha sido durante los últimos 3 años del 27%. En ese sentido, se busca modificar la tendencia, evitando el relevante incremento.

– Reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para el año 2021

La tendencia 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 triplicarlas para el año 2021. Pasando así de contar con 40.640 heridos a 32.105.

– Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.

Independiente de las cifras de accidentalidad que tienen como causa hipotética el estado de embriaguez, es claro para el Gobierno Nacional que se dará cero tolerancia a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas. 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 2013 - 2021

En este apartado se desarrollarán los pilares estratégicos contenidas 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 una de los pilares estratégicos, se plantean diversos programas, que a su vez contienen una serie de acciones de la misma línea (ver figura 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, estas 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 aquellos que presentan una alta efectividad y una factibilidad jurídica, financiera e institucional.

Figura 35. Estructura del ajuste al PNSV 2011-2021

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013.

4.4. 1. PILAR ESTRATÉGICO 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 fortalecer y crear institucionalidad, ya que con esto 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 un plan 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

PROGRAMAS ACCIONES

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013

4.4.1.1. Programa: Fortalecimiento institucional sector transporte.

Descripción:

El 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 en Colombia y que se constituya en la máxima autoridad en el tema. Es la Agencia Nacional de Seguridad quien ejercerá este liderazgo, asumirá responsabilidades y buscará resultados positivos impactantes. Adicionalmente, este fortalecimiento incluye la Superintendencia de Puertos y Transporte, así como el diseño y la implementación del Observatorio 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 de Seguridad Vial”

“Fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte”

Fichas Técnicas I Acciones del programa: nueva institucionalidad para la seguridad vial

MINISTERIO DE
TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2011-2021

FICHA TÉCNICA No 1.1.

1	Nombre de la acción	Crear e implementar un organismo o entidad ejecutor 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 presentará la creación e implementación de una Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial entidad descentralizada, del orden nacional máxima 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

MINISTERIO DE
TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2011-2021

FICHA TÉCNICA No 1.2.

1	Nombre de la acción	Diseñar e implementar el Observatorio 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 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 Medicina Legal y Ciencias Forenses, Ministerio de Salud 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 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 Superintendencia, así como por la implementación del sistema control y vigilancia tecnológico que garantizará una mayor calidad en el proceso de expedición de certificados en los CDA's.
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: el programa 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 CRUE a nivel nacional”

“Robustecer y ampliar la cobertura de DITRA y el grupo de control vial o cuerpo de agentes de tránsito”

Fichas Técnicas II Acciones del Programa Fortalecimiento institucional otros sectores

MINISTERIO DE TRANSPORTE	AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021	
FICHA TÉCNICA No 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 y coordinar a 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 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 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.2
asociado

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 formulación de las orientaciones, estrategias y al desarrollo de programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza Educación vial en preescolar, básica y media. Asimismo, co apoyo para la administración del fondo de bienestar universitario, prevención vial y demás acciones presentes en el PNSV, cu 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 ca: 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 1.7.

1	Nombre de la acción	Fortalecer los CRUE a nivel nacional
2	Descripción de la acción:	Los CRUE - Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias 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 coordinación de 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	Secretaría de Salud 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 1.8.

1	Nombre de la acción	Robustecer y ampliar la cobertura de DITRA y el grupo de control vial o cuerpo de agentes de tránsito
2	Descripción de la acción:	El fortalecimiento de la Dirección de Tránsito y Transporte DITRA buscará fortalecerse y proponer perspectivas de crecimiento de la Institución, en cuanto a las funciones relacionadas con seguridad vial, indicando la cobertura geográfica deseable, recurso humano y perfiles necesarios, los requerimientos físico dotacionales que implicaría este nuevo tamaño, así como 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. Asimismo, este estudio debe presentar propuestas de mejora en el actual funcionamiento, relacionadas con el servicio, mecanismos de rendición de cuentas, la solución de controversias

la estandarización de funciones entre las partes, entre otros aspectos.

-- Formulación de los lineamientos, por parte del gobierno nacional para definir las condiciones básicas de cobertura de los cuerpos agente de tránsito y agentes de tránsito del orden territorial teniendo en cuenta el parque automotor, la población y el área de jurisdicción.

3	Programa Asociado:	Fortalecimiento institucional 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 derivan de ella, de distintas escalas, la inclusión de aspectos de seguridad vial para hacerla más coherente frente 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
FICHA TÉCNICA No 1.9.

1	Nombre de la acción	Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra 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, decir, diferenciar aquellas conductas que constituyen una mera contravención y aquellas que, por representar concreto peligro para

sociedad, se tipificarían como delito. Esta reforma, obedece a lineamientos de los organismos internacionales, como la OMS o 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 mayoría de las lesiones 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,

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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, 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 poseen, con el plan de movilidad. En este respecto, se deben realizar las siguientes actividades para el 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 seguridad vial en la Entidad Territorial.

-- Diseño de unas instancias de coordinación para la implementación, monitoria, 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 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 No 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:	<p>Con el fin de adoptar procesos de divulgación que faciliten apropiación de los planteamientos del Plan Nacional Seguridad Vial y difundir los resultados del ejercicio de control y evaluación de las metas del Plan, se realizarán las siguientes acciones:</p> <p>-- Cartilla informativa sobre la política de seguridad vial Colombia.</p> <p>-- Boletín anual con los principales resultados de accidentalidad en el país.</p> <p>-- Creación del Portal de la Seguridad Vial, cuyo propósito es informar las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, así como difundir las cartillas y boletines de los números 1 y 2 y permitir un espacio para la presentación de quejas y denuncias sobre el tema.</p> <p>Asimismo, se plantearán acciones que permitan la participación ciudadana:</p> <p>-- Creación Mesas en los ámbitos central y regional intersectoriales interinstitucionales y multidisciplinarias que permitan presentar y debatir la política nacional de seguridad vial.</p>
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	

4.4.2. PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO HUMANO

La defensa a la vida al movilizarse, debe basarse en el papel activo y reflexivo del ser humano, ya que es el 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 largo proceso, que requiere del compromiso personal de cada sujeto y que depende del reforzamiento que se da 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 este se debe reforzar 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 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 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

PROGRAMAS ACCIONES

CONSULTAR GRÁFICA EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

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). Asimismo 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

MINISTERIO
DE
TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 estas, de acuerdo al compromiso de la comunidad escolar en llevarlas a cabo (padres, docentes, directivos), así como de la situación del entorno físico de los colegios. El nivel nacional define 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: escolarización, profesionalización, reeducación y educación superior
4	Pilar asociado:	Pilar estratégico de comportamiento humano
5	Agente Propietario de la acción	Ministerio de Educación Nacional - Ministerios de Transporte y 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

MINISTERIO
DE
TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 2. 2.

1	Nombre de la acción	Desarrollar un entorno virtual para la educación vial.
2	Descripción de la acción:	<p>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 cual permite potenciar la diseminación de 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.</p> <p>El entorno virtual de aprendizaje busca promover una estrategia de educación vial transversal, donde 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.</p>

Por lo tanto, este entorno virtual debe desarrollar material y contenidos didácticos virtuales en el texto dirigidos a la educación preescolar, básica y media de forma transversal. Asimismo, 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 - 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
 FICHA TÉCNICA No 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 prevención vial busca incluir, dentro de las líneas generales del programa, la formación integral del estudiante, donde se fomenten actitudes de prevención al movilizarse, de solidaridad en la vía, autocuidado, de conciencia ciudadana y de responsabilidad, lo que contribuirá a la realización personal y colectiva. El desarrollo de los lineamientos de la política de bienestar universitario para prevención vial, contemplará tres ejes: <ol style="list-style-type: none"> 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,

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
 2011-2021
 FICHA TÉCNICA No 2.4.

1	Nombre de la acción	Generar el capital humano para la gestión de la movilidad segura
2	Descripción de la acción:	<p>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 permitan la generación de capital humano y gerencial para la seguridad vial.</p> <p>Posterior a esto, las instituciones de educación superior podrán proponer programas de posgrado y pregrado, entre las cuales sugieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Especialización en Movilidad Segura y Sostenible dirigida a 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 seguridad vial en los espacios académicos previstos en el currículo especialmente en los siguientes programas: ingeniería de vialidad, transporte, ingeniería civil, arquitectura, urbanismo, licenciaturas en sociología, derecho, medicina y sicología. -- Formación técnica en criminalística al personal responsable de atención pre-hospitalaria para preservación de la evidencia. <p>Así mismo, se sugiere la incorporación en educación continua del tema, dentro de los cuales se sugieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- 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, arquitectura, el urbanismo, la sociología, el derecho, la medicina, la sicología, la fisioterapia, la matemática, la física, licenciaturas, entre otras disciplinas.
3	Programa Asociado:	Formación y educación en seguridad vial: escuela de 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 - Cons Nacional de Ingeniería
8	Escala de actuación	Nivel Nacional
9	Período de realización	Mediano (2018) y Largo (2021) Plazo
10	Indicador asociado	1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 3.5

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 FICHA TÉCNICA No 2.5. AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
 2011-2021

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, dada 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.

-- Asimismo, 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 dirigidos 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 control b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto al límite de velocidad d) Desaprobación y censura total a la conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas bajo los efectos del alcohol. Asimismo, 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
2011-2021
FICHA TÉCNICA No 2.6.

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 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 que promoverá la retención del recurso humano institucionalmente, acorde 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 propósito se deben definir los lineamientos de formación requeridos para este proceso de profesionalización o capacitación, la cual está principalmente dirigida a los agentes y autoridades de tránsito y donde pueden participar los directivos de tránsito del país.
3	Programa Asociado:	Formación y educación en seguridad vial: escuela de 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
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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
2011-2021
FICHA TÉCNICA No 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:	<p>La titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros urbano e intermunicipal (individual o colectivo), como de carga urbana (motocicletas de reparto y vehículos 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 mejora de la calidad de la prestación del mismo.</p> <p>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 definir las competencias laborales y el perfil ocupacional. 2. La realización de la titulación y la respectiva acreditación de competencia. 3. El desarrollo del acto administrativo que profesionaliza a los conductores a nivel nacional.</p>
3	Programa Asociado:	Formación y educación en seguridad vial: escuela de 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 (2018) Plazo
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, por medio del desarrollo de esquemas que permitan una adecuada planeación, desarrollo y evaluación de dichas acciones y medidas de control.

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 No 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 eventual desarrollo de las mismas, que permita planear y ejecutar un control que maximice 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 más causan accidentes de tránsito, para llevar a cabo acciones de control. Asimismo, se insta, desde el nivel nacional, a que se desarrollen, de manera periódica, el control de comportamientos como: a) No uso del cinturón de seguridad y dispositivos de control b) No uso de 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 se efectúe 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 de considerar mecanismos de control regulares 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 (2015) y Mediano (2018) Plazo |
| 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 sea de calidad y pertinente frente al contexto donde se desarrolle, impulsando la participación ciudadana.

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 control b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto límite de velocidad d) Desaprobación y censura total 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

MINISTERIO AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
DE
TRANSPORTE
FICHA TÉCNICA N o 2.9.

1	Nombre de la acción	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación 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 de la convivencia en los espacios destinados a la movilidad. El programa se realizará por medio de estrategias de información, formación y comunicación, enmarcadas en actividades de persuasión, que busquen perseverar en los cambios de actitud donde se involucran 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, debe 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 control b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto al límite de velocidad d) Desaprobación y censura total a la conducción bajo el efecto de sustancias sicotrópicas o bajo los efectos del alcohol.

Las estrategias IFC deberán asimismo, 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 Educación
6	Agente: Participante de la acción	Departamento – Municipios - Ministerio de Tecnologías de Información y las Comunicaciones - Agencia Nacional 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 2.10.

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 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 un proceso de toma de decisiones. Por esto, 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 mercadotecnia 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 Educación
6	Agente: Participante de la acción	Departamento – Municipios - Ministerio de Tecnologías de Información y las Comunicaciones - Agencia Nacional 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 obtención de las licencias de conducción”

“Estructurar el programa de licencia diferenciadas.”

“Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.”

Fichas Técnicas VIII Acciones del Programa: La licencia de conducción como privilegio

MINISTERIO DE TRANSPORTE	AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
	FICHA TÉCNICA N o 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 (prueba teórica y práctica): Ministerio regulará los contenidos de la prueba, evaluar conocimientos (prueba teórica) y destrezas (prueba práctica). I destrezas deben ser consideradas con relación al vehículo, c pruebas en pista cerrada o con dispositivos, y como conju conductor-vehículo frente al resto de los actores en vía pública. I condiciones de aprobación se incrementarán conforme la prueba vaya extendiendo de los nuevos conductores a los que ya pose licencia. 2. Modificación en las edades mínimas de conducción: El gobier estudiará las edades mínimas permitidas para el transporte públ terrestre de pasajeros y el servicio escolar. Así como la posibilic de una modificación que indique, en las licencias de conducc expedidas para rangos entre 16 a 18 años, la obligatoriedad acompañante mayor de edad. 3. Periodicidad de la renovación de las licencias de conducción: Ministerio deberá formular una ley que busque refrendar licencias de conducción de servicio particular cada tres años sancionar de la misma forma como la no renovación de las misma
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
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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
 FICHA TÉCNICA No 2.12.

1	Nombre de la acción	Estructurar el programa de licencias diferenciadas.
2	Descripción de la acción:	<p>La estructuración del programa de licencias diferenciadas e enfocado hacia dos ámbitos:</p> <p>1. Licenciamiento diferenciado de acuerdo al servicio prestado: transporte de pasajeros, transporte escolar, transporte de carga y transporte de materiales peligrosos.</p> <p>El Gobierno definirá las condiciones mínimas requeridas para conductores que prestan estos servicios. Adicionalmente, 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. Asimismo se analizará la manera de incluir, como una de las condiciones para la renovación de la licencia de conducción del servicio de transporte público terrestre de pasajeros, el expediente vial del conductor. Rasgo característico de idoneidad para ejercer esta profesión de riesgo.</p> <p>2. Licenciamiento de motocicletas: En lo relacionado a 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.</p>
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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
 FICHA TÉCNICA No 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 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 a la autoridad competente de todos los ciudadanos que porten una licencia de conducción. El sistema permitirá la consulta en línea 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. Asimismo, 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”

Fichas Técnicas IX Acciones del programa: Seguridad laboral

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 2.14.

1	Nombre de la acción	Formular e implementar planes estratégicos de seguridad vial
2	Descripción de la acción:	<p>Esta acción busca promover una integral, adecuada y coherente formulación de planes estratégicos en las organizaciones entidades y empresas del sector privado y público que posea parque automotor contemplado en la Ley. Por lo cual, desarrollarán las siguientes actividades que orientan el proceso así:</p> <ul style="list-style-type: none">-- Guía para la elaboración de planes estratégicos del consumidor responsable de alcohol, que permita la adecuada elaboración y desarrollo de los planes en los establecimientos de consumo.-- Guía metodológica para la formulación e implementación de Planes Estratégicos para las empresas, entidades u organizaciones públicas y privadas, que posean el parque automotor, de acuerdo a los requisitos de ley.-- Elaboración de otro material de apoyo sobre seguridad vial a nivel empresarial, como el manual sobre buenas prácticas en horas de conducción y de descanso, entre otros.-- Prestación de asistencia técnica, desde el gobierno nacional dirigida a las entidades territoriales para que estas apoyen y acompañen los procesos de formulación e implementación de planes estratégicos.-- 5. Definición de un manual para la implementación de la tarjeta de compromiso por la Seguridad Vial contemplada en la Ley 15 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 2.15.

1	Nombre de la acción	Fortalecer el programa de medicina preventiva desarrollado en terminales de transporte a las empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros.
2	Descripción de la acción:	<p>El programa de medicina preventiva se realizará en el marco de dispuesto en el Decreto 2762 de 2001 y está encaminada a fortalecer el programa de manera integral. Por este motivo, desarrollarán las siguientes actividades:</p> <p>-- Componente de divulgación y sensibilización. Estará 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 al pasajero, ecoconducción.</p> <p>-- Componente de prevención. Este incluye tanto la realización de exámenes médicos generales de aptitud física (tamizaje visual y auditivo), como la práctica de pruebas aleatorias de alcoholimetría a los conductores que estén próximos a ser despachados en el respectivo terminal. Estas pruebas deben ser proporcionales al tamaño de la empresa y deben tener un incremento progresivo con el tiempo, con miras a cubrir la totalidad de los despachos.</p> <p>-- 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, como el presupuesto asignado a cada acción, con responsables y metas cuantificables.</p> <p>-- 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 a la accidentalidad vial relacionada con la terminal.</p>
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 víctimas, así como de sus familiares. Así, se garantizará e

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 el tránsito.

El pilar se fundamenta en tres grandes componentes específicos: La atención pre 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 pre 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.

Figura 39. Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

PROGRAMA ACCIÓN

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto de 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013.

4.4.3.1. Programa: Atención prehospitalaria.

Descripción: el programa de atención prehospitalaria busca disminuir la morbilidad y mortalidad de las víctimas de trauma, por accidentes asociados al tránsito, por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladado 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 pre-hospitalaria, 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”.

Fichas Técnicas X Acciones del programa: Atención Prehospitalaria

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 3.1.

1	Nombre de la acción	Desarrollar el diagnóstico de la atención prehospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito.
---	---------------------	---

2	Descripción de la acción:	Desarrollo de un diagnóstico que permiten caracterizar capacidad instalada y la calidad del sistema atenc prehospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de víctimas a ni 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 (don hubiera), Secretarías de salud departamental y municipal.
7	Actor: Colaborador externo	Clínicas, hospitales y grupos de socorro.
8	Escala de actuación	de Nivel Nacional
9	Período de realización	de 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL2011-2021

FICHA TÉCNICA No 3.2.

1	Nombre de la acción	Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria.
2	Descripción de la acción:	<p>El fortalecimiento de la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, incluye las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 los no concesionados. Al respecto, en caso que los lineamientos sean formulados después de la suscripción de los contratos mencionados, se debe coordinar su implementación, 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 unificación de todos los números de seguridad y emergencias país, e integra en una plataforma tecnológica la recepción de llamadas y el despacho de los recursos por parte de las agencias manera coordinada, lo cual garantiza una respuesta en situaciones de urgencias, emergencias y desastres de forma rápida por parte las entidades que se encuentran incluidas en el sistema. Por lo anterior, en esta acción se debe analizar y/o ajustar reglamentación definida en el país que permita la creación de 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 más adecuada atención 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 el servicio, lo cual contribuirá a mejorar la calidad de asistencia a pacientes.

Por este motivo, la acción está encaminada a definir, por medio un acto administrativo, la periodicidad de dicha actualización y 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 3.5.

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 pacientes, el cual se basa en las necesidades terapéuticas y en recursos disponibles de la institución de salud.

Por esto, se adoptará un mecanismo unificado en el país clasificación de lesiones de accidentes de tránsito en la atención prehospitalaria y hospitalaria, que permita mayor efectividad en 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 de este mecanismo será apoyado 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE		AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
FICHA TÉCNICA No 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 es una estrategia que tiene como objetivo mejorar el pronóstico de víctimas de accidentes de tránsito, por medio de un traslado eficiente y oportuno a la institución de salud adecuada, según lesión. Por esta razón, se desarrollará un estudio que evalúe y proponga dichas rutas, de acuerdo a los centros hospitalarios disponibles y los periféricos, según niveles, así como los tiempos de traslados y la capacidad resolutoria, 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 entidades que los componen. Autoridades de tránsito. Secretarías de Salud. Ministerio de Tecnologías de la Información y 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 a 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 inclusión social, laboral, formativa, con el apoyo de diversos recursos existentes en la comunidad. El programa se articulará con la Ley [361](#) de 1997, la cual establece los mecanismos de integración social de las 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”.

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

MINISTERIO DE TRANSPORTE		AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
FICHA TÉCNICA No 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 reglamentación vigente, se propone fortalecer y promover los 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, Asociación 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 3.8.

1	Nombre de la acción	Promover programas educativos y de formación para el trabajo a 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 esos 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:	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, asociación 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 3.9.

1	Nombre de la acción	Diseñar e implementar el programa de generación de oportunidad 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	Asociación 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
FICHA TÉCNICA No 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:	<p>El sistema integral de acompañamiento a familiares y víctimas constará de las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formación de equipos de asesoría y orientación presencia telefónica a familiares de las víctimas con relación a la escena y derechos de la víctima. 2. Acompañamiento en el proceso de atención hospitalaria rehabilitación psicosocial a la víctima y su familia. 3. Asesoría Jurídica básica en el cumplimiento de los derechos las víctimas. Asimismo, conformación de grupos sin ánimo de lucro para la defensa judicial de las víctimas menos favorecidas promovidos desde los consultorios jurídicos. 5. Guía integral protocolizada de atención psicosocial víctima/familiares en accidentes de tránsito. 6. Constitución de unidades de seguimiento y registro nacional los casos fallados para verificar el cumplimiento y la reparación integral de 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 asociación 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 niveles la participación de asociaciones de víctimas 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 pre y hospitalaria asociado a los accidentes de tránsito, así como las acciones necesarias para el sostenimiento del mismo. 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 No 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 Seguridad Social en Salud, así como otras instituciones de instituciones distintas del sector salud, en el cual se hacen intercambio información para el conocimiento, abordaje y análisis de problemas de salud. Entre las actividades a desarrollar en sistema, se encuentran: -- Sostenimiento institucional del sistema de vigilancia. -- Apoyo a las acciones en salud pública que se deriven sistema. -- Evaluación de la atención pre 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 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 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

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 vialidad, 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 infraestructura para la movilidad motorizada y no motorizada. Asimismo, incorpora las acciones que reglamentarían a nivel nacional las auditorías de seguridad vial, para identificar potenciales focos de accidentes asociados al tránsito. Otra de los programas propuestos se refiere a las especificaciones sobre el diseño y mantenimiento de la infraestructura, no reglada 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 a nivel municipal, por medio de los planes de desarrollo, de planeamiento y ordenamiento territorial y de movilidad, la construcción de nueva infraestructura segura, dirigida especialmente a los peatones, como usuarios vulnerables del sistema.

Figura 40 Pilar estratégico de Infraestructura

PROGRAMA ACCIONES

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013.

4.4.4.1. Programa: Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura

Descripción: Este programa pretende desarrollar las especificaciones y normatividad, carente o incipiente en el país, sobre 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 número 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 4.2.

1	Nombre de la acción	Definir y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura
2	Descripción de la acción:	<p>Esta acción se enfoca hacia la investigación para el desarrollo de la 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:</p> <p>A) Desarrollo de nuevos manuales y/o guías y/o reglamentación y/o lineamientos sobre:</p> <p>Corto Plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 BRT. – Diseño de franjas de retiro, zonas laterales y separadores de calzada. <p>Mediano Plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Barreras de contención de impactos y amortiguadores de choque, barreras y barandas. – Diseño de infraestructura vial para modos no motorizados: ciclovías, 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:

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. Normatividad y Especificaciones para una Infraestructura Segura

3	Programa Asociado:	
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 y 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, por medio de una reglamentación, la metodología para adoptar e implementar, de forma obligatoria, las auditorías en seguridad vial aplicable a la infraestructura del país. Asimismo, el programa 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 la infraestructura vial

MINISTERIO
DE
TRANSPORTE
FICHA TÉCNICA No 4.3.

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

1	Nombre de la acción	Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV).
2	Descripción de la acción:	<p>Las Auditorías de Seguridad Vial (ASV) son una estrategia válida para la disminución de accidentes en la malla vial, garantizar que desde su primera fase de planeamiento, se diseña con criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificar que estos se mantienen durante las fases de construcción y pue en servicio.</p> <p>En este sentido, las Auditorías de Seguridad Vial (ASV) deben de carácter obligatorio, razón por la cual se formalizan en contexto colombiano por medio de una reglamentación que adopta e indica la metodología estándar para su implementación. Las fases donde se incluirán las auditorías serán la de planificación, diseño, construcción, preapertura y operación en todos proyectos de transporte masivo, así como en las concesiones via y en los proyectos de obra pública de infraestructura vial a ni rural y urbano.</p> <p>Asimismo, 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.</p>
3	Programa Asociado:	Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en 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
<p>MINISTERIO DE TRANSPORTE</p> <p>FICHA TÉCNICA No 4.4.</p>		
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:	<p>Esta acción está compuesta de dos actividades:</p> <p>-- Estudio diagnóstico sobre los mecanismos de adopción estándares y normatividad en seguridad vial para la estructuración, diseño, construcción y operación de proyectos de transporte masivo, concesiones viales, proyectos de obra pública infraestructura vial (a nivel rural y urbano) y pasos férreos identificando plazos para la ejecución frente a los recursos presupuestales de cada entidad.</p> <p>-- Programa integral de incorporación e implementación de estándares nacionales y la normatividad relacionada con seguridad vial en 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.</p>
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
6	Agente: Participante de la acción	Instituto Nacional de Vías 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 flexible, que permita la incorporación de indicadores y monitoreo e involucre una fase preliminar diagnóstica.

Acciones:

“Desarrollar el sistema de información para la gestión vial”.

Fichas Técnicas XVI Acciones del Programa: Sistema de Gestión Vial

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 4.5.

1	Nombre de la acción	Desarrollar el sistema de información para la gestión vial.
2	Descripción de la acción:	<p>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 continuo 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.</p> <p>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.</p> <p>La información básica que debería proveer estaría relacionada con los inventarios viales, estado, velocidades, volúmenes de tránsito (TPD), indicadores de accidentes relacionados con el tránsito en puntos y tramos críticos, entre otros.</p> <p>Lo anterior, permitirá la formulación de un plan de acciones preventivo y correctivo de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial.</p> <p>Con este fin, esta acción debe involucrar una fase preliminar diagnóstica que debe revisar e incorporar, si es factible, las bases de datos existentes que a nivel institucional se están usando y que alimentarían el sistema.</p> <p>El sistema se desarrollará en el marco del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, siendo compatible y complementario con el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte (CICTT).</p>
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 y 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 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 3.2, 5.2
asociado

4.4.4.4. Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial

Descripción: Este programa pretende incluir dentro de los instrumentos de planificación y gestión, POT/PBOT y EOT, así como en los planes de desarrollo y de movilidad, que poseen los municipios 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 lo dispuesto en la Ley 1083 de 2006, 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 ciclorrutas 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

MINISTERIO DE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
TRANSPORTE

FICHA TÉCNICA No 4.6.

1	Nombre de la acción	Promover la inclusión en los planes de desarrollo, en instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en infraestructura.
2	Descripción de la acción:	Las entidades territoriales deberán incluir en sus planes desarrollo acciones concretas para la disminución de la inseguridad vial. Por esto se propone incluir estrategias de los pilares 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 4.7.

1	Nombre de la acción	Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclo rutas accesibles y seguras.
2	Descripción de la acción:	<p>Los municipios deberán formular e implementar un plan andenes accesibles y seguros en concordancia con la normativa vigente. Las actividades que incluyen esta acción son:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Diagnóstico de la red vial peatonal e identificación de 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 ; recuperación de andenes) promoviendo la generación de red peatonales, que tengan continuidad en el espacio público, e incorpore las franjas que lo componen (circulación peatonal 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 da prioridad a los actores vulnerables tales como peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, niños y adultos mayores. <p>En concordancia con lo dispuesto en el POT/PBOT/EOT municipal, los municipios que contemplen redes de ciclorrut deberán desarrollar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Estudios, diseños e implementación de redes seguras para ciclistas en función de la proyección de la demanda de bicicleta con niveles de servicio apropiados y que estén en armonía con zonas de tránsito del peatón, los vehículos. <p>Este programa deberá ser incorporado en los Planes de Desarrollo y contará con una meta asociada y serán objeto de auditorías e inspecciones de seguridad vial.</p>
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 y 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 4.8.

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 semáforos de la ciudad, que incluya las fase peatonales.
 - Expansión del sistema hacia nuevas intersecciones, del prevalecer los criterios de seguridad vial y protección de peatones y usuarios con movilidad reducida.
 - Implementación y operación: el sistema debe adaptarse a necesidades de los peatones y de las personas con movilidad reducida donde se incluirán las fases peatonales exclusivas, 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 de las necesidades de señalización horizontal y vertical de la red vial de la ciudad.
 - Realización de los diseños de señalización respectivos con los 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 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 Municipal y contará con una meta asociada y serán objeto de auditorías y 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2011-2021

FICHA TÉCNICA No 4.10.

1	Nombre de la acción	Formular e implementar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial.
---	---------------------	---

2	Descripción de la acción:	<p>La formulación e implementación del plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura permitirá el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial, forma planificada, incluye los andenes, las calzadas, separadores, los puentes peatonales, las tapas de alcantarilla y la infraestructura desarrollada para el SITP/SETP/SITM, la y otros elementos. Son actividades de este programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> – La actualización del diagnóstico sobre el estado de la malla vial 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. <p>Este programa deberá ser coherente con el plan de movilidad, caso que el municipio cuente con este plan, y será en todos los casos incorporado en los Planes de Desarrollo, contará con una meta asociada y serán objeto de auditorías e inspecciones de seguridad vial.</p>
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

4.4.5. PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS

Colombia, frente a las acciones contenidas en el pilar de vehículos, 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 esto, 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, Colombia 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 d

protección pasiva. Adicionalmente, otro aspecto clave en el pilar, es el desarrollo de estudios sobre servicio de transporte público de diferentes vehículos, tanto del sistema organizado SITP/SITM/SE como del informal tipo bicitaxi y mototaxi, así como el transporte especial.

Figura 41. Pilar estratégico de vehículos

PROGRAMA ACCIÓN

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013.

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 retroreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar”.

Fichas Técnicas XVIII Acciones del Programa: Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más seguro.

MINISTERIO
DE
TRANSPORTE

FICHA TÉCNICA No 5.1.

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2011-2021

promoción y apoyo para la creación de los laboratorios de ensay calibración de estos vehículos, así como una política reglamentada para la acreditación de los mismos en Colombia, que acoja Norma ISO.

Además se debe adoptar, para los vehículos particulares, reglamento técnico para la homologación integral del vehículo según las normas internacionales, incluyendo requisitos asociados 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 a los vehículos en el momento de la homologación, con visitas periódicas.

3	Programa Asociado:	Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE **AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021**

FICHA TÉCNICA No 5.3.

1	Nombre de la acción	Impulsar la armonización con la normatividad internacional, homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y 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 vehículos tipo motocicleta importados y/o ensamblados en el país así como del equipamiento de seguridad del automotor y 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, 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.

Asimismo, la acción incluye la formulación de una política promoción y apoyo para la creación de los laboratorios de ensay calibración de estos vehículos, así como una política reglamentada para la acreditación de los mismos en Colombia, que acoja 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 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 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 Profesional 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

FICHA TÉCNICA No 5.4.

1	Nombre de la acción	Impulsar la armonización con la normatividad internacional formular la reglamentación de los “agentes de la cadena 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 mecánica y distribuidores de autopartes, donde se regulen deberes de éstos, 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL2011-2021

FICHA TÉCNICA No 5.5.

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) permite monitorear, controlar y gestionar a distancia los vehículos y 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 artículo 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, asimismo, indicar el/los tipo/s de vehículo/s donde se aplicaría esta normatividad. Esta acción se desarrollará en concordancia con el Decreto número 2846 de 2010 (estándares de tecnología para sistemas de recaudo electrónico vehicular).

3	Programa Asociado:	Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para 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 Icon
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

MINISTERIO DE TRANSPORTE AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL2011-2021

FICHA TÉCNICA No 5.6.

1	Nombre de la acción	Reglamentar la retroreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.
2	Descripción de la acción:	La retroreflectividad o cintas reflectivas en los vehículos de transporte de carga y de servicio escolar es una medida 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 número 0538 de 2013, por el cual expide el reglamento técnico aplicable a cintas retroreflectivas p uso en vehículos automotores, la acción a desarrollar es desarrollo de un acto administrativo, que indique la localización estas en los vehículos de carga y transporte escolar. Es necesa indicar, que hasta tanto no se cuenten con los reflectómet indicados para realizar la verificación de retroreflectividad, control se realizará por medio de la información embebida en 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
 FICHA TÉCNICA No 5.7.

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, por esto se revisará todo el procedimiento de regulación de dicha revisión y se incluirán nuevos tipos de vehículos, adicional a los tipos de vehículos que determina la actual normatividad. Las autoridades y los centros de revisión técnico-mecánica debe implementar mecanismos que garanticen la confiabilidad de 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 poder generar lineamientos en el transporte público frente a la seguridad vial, incluyendo los sistemas planificados de transporte tipo SITP/STIM/SETP, así como los medios informales tipo mototaxismo y bicitaxismo y el transporte especial, 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”.

Fichas Técnicas XIX Acciones del programa: Transporte más Seguro

MINISTERIO DE TRANSPORTES
AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021
FICHA TÉCNICA No 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 los 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 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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 FICHA TÉCNICA No 5.9.

AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021

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:	<p>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 sistemáticas las mayores debilidades encontradas en el tránsito de motocicletas con el fin de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad del actor motociclista pasajero y su relación con los demás actores de la vía. Esta acción desarrollará actuaciones a corto plazo (durante un periodo de años), la cual incluirá las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. Con relación al tránsito se analizarán las principales causas de accidentalidad, 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 actividad, entre otros aspectos. - Plan de acción, articulado al PNSV, con acciones estratégicas clave, responsables, cronograma de ejecución, indicadores presupuestados y metas asociadas. El seguimiento a la implementación de este plan se hará a través de las instancias de coordinación del PNSV. <p>Adicionalmente, como una acción de mediano plazo, el Gobierno Nacional, definirá la normatividad y regulación del transporte de motocicletas, con base en el diagnóstico realizado, en un análisis integral del impacto socioeconómico de esta modalidad, con base en los principios de la política de Estado en seguridad vial. Asimismo, se revisará el marco normativo del tránsito de motocicletas, para evaluar su cumplimiento, efectividad y posibles modificaciones a ser dispuesto.</p>

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	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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AJUSTE DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
2011-2021
FICHA TÉCNICA No 5.10.

1	Nombre de la acción	Fortalecer la seguridad vial del transporte público organizado, en sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en los la modalidad de transporte colectivo, público individual, 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 organizado, del transporte público individual, del transporte interurbano y del transporte especial que opera actualmente Colombia. El estudio debe evaluar comparativamente las estrategias implementadas de seguridad vial en cada tipo de transporte, accidentes de tránsito generados, las clases de accidentes más frecuentes, la experiencia exigida, la capacitación realizada, reincidencias, indicando debilidades y acciones de mejora. Posterior al estudio, el responsable de la acción evaluará, si de lugar, las acciones de mejoran y propondrán las directrices 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 Transportes
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
----	--------------------	-------------------------

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 definieron 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 No 1.1.

Información general

Nombre del indicador	Reducción del número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia
Pilar	Transversal
Programa	Transversal
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia (promedio 2005-2012)
Elemento dos de la fórmula (b)	N.A
Unidad de medida	N.A
Factor de conversión	N.A
Fórmula del cálculo	Número absoluto de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia causados 30 días después del hecho.
Valores de referencia / línea base	5708 víctimas fatales (2005-2012)
Meta prevista	4224 víctimas fatales (2021)

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte – Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
--	---

Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)

Responsable del indicador	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.2.

Información general

Nombre del indicador	Reducción de la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes por accidentes de tránsito en Colombia
Pilar	Transversal
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.2.
Programa	Transversal
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número de víctimas fatales por accidentes asociados al tránsito (2012)
Elemento dos de la fórmula (b)	Población total Colombia (2012)
Unidad de medida	Tasa por cien mil
Factor de conversión	100.000
Fórmula del cálculo	Tasa mortalidad=(a /b) * 100.000 hab.
Valores de referencia / línea base	(5707/ 46.582.000)*100.000 hab= 12.3
Meta prevista	Reducción de la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes al a 2021= 8.3

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	DANE (Proyección 2020)
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.3.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.4.

Información general

Nombre del indicador	Reducción de la mortalidad de motociclistas.
Pilar	Transversal
Programa	Transversal
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	DANE
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.5.

Información general

Nombre del indicador	Reducción de la mortalidad de peatones por accidentes de tránsito
Pilar	Transversal
Programa	Transversal
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Víctimas fatales tipo peatón por accidentes asociados al tránsito (Promedio 2005-2012)
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.5.
Elemento dos de la fórmula (b)	NA
Unidad de medida	NA
Factor de conversión	NA
Fórmula del cálculo	Número absoluto de víctimas fatales por accidentes de tránsito de peatones en Colombia causados 30 días después del hecho.
Valores de referencia / línea base	Promedio 2005-2012: 1752
Meta prevista	2021= 1437 víctimas fatales

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	DANE
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES GENERALES DEL PNSV	FICHA INDICADOR No 1.6.

Información general

Nombre del indicador	Reducción de la morbilidad por accidentes de tránsito en Colombia
Pilar	Transversal
Programa	Transversal
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

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

Características

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

Fichas Técnicas XXI Indicadores eje de acción de gestión institucional

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

FICHA INDICADOR No 2.1.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

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

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

FICHA INDICADOR No 2

Información general

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

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Porcentaje de avance de las acciones del PNSV.
Elemento dos de la fórmula (b)	Porcentaje de avance de las acciones del PNSV programadas.
Unidad de medida	Proporción
Factor de conversión	100
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL	
FICHA INDICADOR No 2.2.	
Fórmula del cálculo	Porcentaje de avance de las acciones del PNSV=(a /b)*100.
Valores de referencia / línea base	NA
Meta prevista	70% de las acciones programadas presentan un avance de acuerdo a lo programado.

Características

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

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

FICHA INDICADOR No 2

Información general

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

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número de planes de seguridad vial locales y departamentales formulados en Colombia
Elemento dos de la fórmula (b)	Número de planes de seguridad vial locales y departamentales en ejecución en Colombia 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
Unidad de medida	NA
Factor de conversión	100
Fórmula del cálculo	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= $[a/b] * 100$
Valores de referencia / línea base	NA
Meta prevista	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

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

Fichas Técnicas XXII Indicadores eje de acción de comportamiento

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO

FICHA INDICADOR No 3.1.

Información general

Nombre del indicador	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.
Pilar	Comportamiento
Programa	Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial
Tipo de indicador	Indicador de producto

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número total de manuales elaborados
Elemento dos de la fórmula (b)	NA
Unidad de medida	Numérico
Factor de conversión	NA
Fórmula del cálculo	NA
Valores de referencia / línea base	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 a los requisitos de ley, en el año 2012=0.
Meta prevista	Manuales para formulación e implementación de los Planes Estratégicos de seguridad vial año 2015= 2

**INDICADORES PILAR
ESTRATÉGICO DE
COMPORTAMIENTO**

FICHA INDICADOR No 3.1.

Características

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

**INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE
COMPORTAMIENTO**

FICHA INDICADOR No 3.2.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Responsable del indicador	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	
FICHA INDICADOR No 3.3.	

Información general

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

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	
FICHA INDICADOR No 3.4.	

Información general

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

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número total de estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento.
Elemento dos de la fórmula (b)	NA
Unidad de medida	NA
Factor de conversión	NA
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	
FICHA INDICADOR No 3.4.	
Fórmula del cálculo	NA
Valores de referencia / línea base	Estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento (2012)= 0
Meta prevista	Estudios de diagnóstico para la formulación e implementación de estrategias y esquemas de control de comportamiento (2021)= 30

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte – Policía Nacional – Cuerpos de Agentes de Tránsito
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	NA
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte – Policía Nacional - Cuerpos de Agentes de Tránsito
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental - Municipal (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	
FICHA INDICADOR No 3.5.	

Información general

Nombre del indicador	Elementos de protección del motociclista correctamente utilizados
Pilar	Comportamiento
Programa	Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial / aumento la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones las normas de tránsito / Formación y educación en seguridad vial
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3.6.

Información general

Nombre del indicador	Cinturón de seguridad y dispositivos de control correctamente utilizados
Pilar	Comportamiento
Programa	Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial / aumento la efectividad en las medidas y acciones de control de infracciones las normas de tránsito / Formación y educación en seguridad vial
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3.7.

Información general

Nombre del indicador	Límites de velocidad respetados por los conductores
Pilar	Comportamiento
Programa	Información y mercadotecnia social sobre seguridad via aumento de la efectividad en las medidas y acciones de cont de infracciones a las normas de tránsito / Formación y educaci en seguridad vial
Tipo de indicador	Indicador de efecto
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3.7.

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3

Información general

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

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte – Superintendencia de Puerto Transporte – Nacional – Cuerpo de Agentes de Tránsito
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	RUNT
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3.9.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Educación Nacional-Icfes
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Educación Nacional-Icfes
Responsable del indicador	Ministerio de Educación Nacional
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3.10.

Información general

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

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia del año anterior.
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENTO	FICHA INDICADOR No 3.10.
Elemento dos de la fórmula (b)	Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia del año actual.
Unidad de medida	Proporción
Factor de conversión	100
Fórmula del cálculo	$\text{Resultados de las mediciones de percepción de la seguridad vial en Colombia mejorados.} = (\text{a} / \text{b}) * 100.$
Valores de referencia / línea base	Por establecerse luego del análisis del comportamiento indicador.
Meta prevista	Por establecerse luego del análisis del comportamiento indicador.

Características

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

Fichas Técnicas XXIII Indicadores pilares estratégicos de víctimas

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE VÍCTIMAS

FICHA INDICADOR No 4.1.

Información general

Nombre del indicador	Tasa de Mortalidad intrahospitalaria después de 48 horas por accidentes de tránsito.
Pilar	Víctimas
Programa	Atención hospitalaria.
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número total de pacientes hospitalizados que fallecen después de 48 horas del ingreso a causa de accidentes de tránsito
Elemento dos de la fórmula (b)	Número total de pacientes hospitalizados a causa de accidentes de tránsito
Unidad de medida	Tasa por mil
Factor de conversión	1000
Fórmula del cálculo	Tasa mortalidad intrahospitalaria=(a /b) * 1.000
Valores de referencia / línea base	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
Meta prevista	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

Características

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

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE VÍCTIMAS FICHA INDICADOR No 4.2.

Información general

Nombre del indicador	Proporción de vigilancia de eventos adversos a pacientes que ingresaron por accidentes de tránsito
Pilar	Víctimas
Programa	Vigilancia.
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	Número total de eventos adversos detectados y gestionados de pacientes que ingresaron por accidentes de tránsito
Elemento dos de la fórmula (b)	Número total de eventos adversos detectados de pacientes que ingresaron por accidentes de tránsito.
Unidad de medida	Proporción
Factor de conversión	100
Fórmula del cálculo	$(a/b) * 1.000$
Valores de referencia / línea base	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
Meta prevista	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	IPS - Entidad Territorial - Superintendencia Nacional de Salud
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	IPS - Entidad Territorial - Superintendencia Nacional de Salud
Responsable del indicador	Ministerio de Salud y Protección Social
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental – Municipal (Códigos DIVIPOLA)

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE
VÍCTIMAS

FICHA INDICADOR No 4.3.

Información general

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

Definición operacional

INDICADORES PILAR
ESTRATÉGICO DE
VÍCTIMAS

FICHA INDICADOR No 4.3.

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Salud y Protección Social
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	NA
Responsable del indicador	Ministerio de Salud y Protección Social
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional – Departamental – Municipal (Códigos DIVIPOLA)

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE
VÍCTIMAS

FICHA INDICADOR No 4.4.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

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

Fichas Técnicas XXIV Indicadores eje de acción de Infraestructura

INDICADORES PILAR
ESTRATÉGICO DE
INFRAESTRUCTURA

FICHA INDICADOR No 5.1.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA	FICHA INDICADOR No 5

Información general

Nombre del indicador	Señalización de velocidad implementada con base en la metodología desarrollada en vías urbana.
Pilar	Infraestructura
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA	FICHA INDICADOR No 5.2.
Programa	Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura
Tipo de indicador	Indicador de efecto

Definición operacional

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

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Entidad Territorial - Ministerio de Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Entidad Territorial - Ministerio de Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA	FICHA INDICADOR No 5.3.

Información general

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

Definición operacional

Elemento uno de la fórmula (a)	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
Elemento dos de la fórmula (b)	Número de municipios en Colombia.
Unidad de medida	Proporción
Factor de conversión	100
Fórmula del cálculo	Inclusión de acciones para la SV en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT-EOT=(a /b)/100
Valores de referencia / línea base	Inclusión de acciones para la SV en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT (2012)=0
Meta prevista	Inclusión de acciones para la SV en los planes de desarrollo o planes de movilidad o POT-PBOT (2021)= 80%

Características

Fuente de elemento 1 de la fórmula (a)	Entidad Territorial - Ministerio Transporte
Fuente del elemento 2 de la fórmula (a+b)	Entidad Territorial - Ministerio Transporte
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte
Periodicidad del indicador	Anual
Cobertura geográfica	Nacional (Códigos DIVIPOLA)
INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA	
FICHA INDICADOR No 5.4.	

Información general

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

Definición operacional

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

Características

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

Fichas Técnicas XXV Indicadores pilares estratégicos vehículos

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS

FICHA INDICADOR No 6.1.

Información general

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

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS

FICHA INDICADOR No 6.1.

Tipo de indicador	Indicador de actividad
-------------------	------------------------

Definición operacional

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

Características

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

INDICADORES PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS

FICHA INDICADOR No 6.2.

Información general

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

Definición operacional

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

Características

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

BIBLIOGRAFÍA

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2011). Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020. Genova: 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

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 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 2014 de Mobility and Transport:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution.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 número 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 número 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. l. (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 Peatones en Colombia. Bogotá, D. C.: Corporación Fondo de Prevención Vial.

DANE. (12 de mayo de 2011). www.dane.gov.co. Recuperado el Octubre de 2013, de 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). Forensis. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2009). Forensis. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2010). Forensis. Bogotá: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2011). Forensis. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2012). Forensis. Bogotá: Instituto de Medicina Legal.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial. (2013). Forensis. Bogotá: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

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

Ministerio de Desarrollo Económico. (1993). Decreto 2269. Por el cual se organiza el sistema nacional

de normalización, certificación y . Bogotá, Colombia.

Ministerio de Salud y Protección Social. (2013). Resolución número 1441. Bogotá, Colombia.

Ministerio de Transporte. (2001). Decreto número 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://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 Conspicui and Signalling Systems-- Task III Field Test Evaluation of Vehicle Reflectorization Effectiveness. Washignton 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 Fi of Research on Road Transport and Intermodal Linkages.

Organización de las Naciones Unidas. (2006). Convención sobres los derechos de las personas con discapacidad. New York.

Organización Mundial de la Salud. (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. hora de pasar a la acción. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud. (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Washignton: OMS, Bloomberg Philanthropies.

Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial. (2004). Informe mundial sobre prevención de l 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 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 Vía. (2011). Análisis de siniestralidad vial en Colombia. Tendencias y diagnósticc

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 3 de 2014, de 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 Ibero-americano: 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

Fichas Técnicas I Acciones del programa: nueva institucionalidad para la seguridad vial

Fichas Técnicas II Acciones del Programa Fortalecimiento institucional otros sectores

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

Fichas Técnicas IV Acciones del Programa: Socialización y participación del PNSV

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

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

Fichas Técnicas VII Acciones del Programa: Información y mercadotecnia social sobre seguridad

Fichas Técnicas VIII Acciones del Programa: La licencia de conducción como privilegio

Fichas Técnicas IX Acciones del Programa: Seguridad laboral

Fichas Técnicas X Acciones del Programa: Atención Prehospitalaria

Fichas Técnicas XI Acciones del Programa: Atención hospitalaria

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

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

Fichas Técnicas XIV Acciones del Programa Normatividad y Especificaciones para una Infraestructura segura

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

Fichas Técnicas XVI Acciones del Programa: Sistema de gestión vial

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

Fichas Técnicas XVIII Acciones del Programa: Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más seguro.

Fichas Técnicas XIX Acciones del programa: Transporte más Seguro

Fichas Técnicas XX Indicadores generales

Fichas Técnicas XXI Indicadores eje de acción de gestión institucional

Fichas Técnicas XXII Indicadores eje de acción de comportamiento

Fichas Técnicas XXIII indicadores pilares estratégicos de víctimas

Fichas Técnicas XXIV Indicadores eje de acción de Infraestructura

Fichas Técnicas XXV Indicadores pilares estratégicos vehículos

Índice de Tablas

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

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

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

Tabla 4. Matriz de Haddon

Tabla 5. Recomendaciones del Informe Mundial sobre Prevención de las lesiones causadas por el

tránsito

Índice de Ilustraciones

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

Figura 2 Participación del consenso de expertos y la consulta pública.

Figura 3 Criterios de evaluación y ponderación consensuada en la región central.

Figura 4 Principales elementos ajustados en el PNSV 2011-2021

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

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

Figura 7 Variación porcentual anual de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia, 2005-2012

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

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

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

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

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

Figura 13 Distribución de los años de vida perdidos por muerte prematura a consecuencia de las muertes en accidentes de tránsito. Colombia 2005-2012

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

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

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

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)

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

Figura 19 Tasa de mortalidad de motociclistas por cien mil habitantes y por 10 mil vehículos tipo motocicleta, originada por accidentes de tránsito 2005-2012 Colombia

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

Figura 21 Heridos en Colombia 2005-2013p por condición

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figura 33 Funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Figura 34 Objetivos generales y específicos 2011-2021

Figura 35 Estructura del ajuste al PNSV 2011-2021

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

Figura 37 Pilar estratégico gestión institucional

Figura 38 Pilar estratégico de comportamiento humano

Figura 39 Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas

Figura 40 Pilar estratégico de Infraestructura

Figura 41 Pilar estratégico de vehículos

5. ANEXOS.

5.1. Personas y entidades participantes en el ajuste al PNSV

Sin la colaboración de las siguientes personas y entidades, no habría sido posible elaborar el ajuste 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 r de 145 representantes de sectores tan diversos como asociaciones de apoyo a víctimas y ONG's, 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, ¡gracias!

NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
-----------------	-----------------	-----------------------------

PARTICIPANTES EN LAS REGIONES

Gerardo Feo	Asesor	Secretaría de Planeación Departamental del Atlántico
Dalmiro García	Jefe Operativo	Instituto de Tránsito del Atlántico
Ángela Herrera	Jefe de Oficina Técnica	Secretaría de Movilidad de Barranquilla
María Fernanda Barros	Asesor de Gestión de Tráfico	
Eucaris Núñez	Asesor Vial	
Laudida Lols	Directora	Secretaría de Educación de Barranquilla
Oliver Tardy	Asesor	Fundación Nueva Ciudad
Moisés Pineda	Asesor	
Isidro Ruiz	Coordinador	Fondo de Prevención Vial
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	Subcomandante	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 Santand
Mónica Rangel	Profesional	
Janeth Franco	Profesional Especializado	
Hernán Quiñónes	Director	Dirección de Tránsito de Bucaramanga
Jorge Andrés López	Profesional	
Gerardo Joya	Profesional	
Óscar Sanabria	Jefe Asesor	
Jairo Delgado	Profesional	
Jeris Johanna Suarez	Profesional de Planeación	Secretaría de Educación de Bucaramanga

NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
Cristian Medina	P.E Construccion	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 Santander
Alonso Arenas	Subcomandante	Seccional de Tránsito y Transporte de Policía Metropolitana de Bucaramanga
Ricardo Castellanos	Secretario	Secretaria de Tránsito Socorro
Henry Méndez Galán	Jefe de División	Transito Barrancabermeja
Ernesto Márquez	Profesional	Gobernación Valle del Cauca
Carlos Alberto Add	Policía	Ministerio de Transporte Territorial Valle Cauca
Rómulo Lave	Profesional	
José Luis Duarte	Director	
Yesid Salazar	Profesional	Secretaria de Tránsito y Transporte de Cali
Marco Mideros	Agente	
Javier Arias	Coordinador de Planeación	
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	Asesor	Secretaría de Tránsito y Transporte de Yumbó
Edilberto Peralta	Coordinador	Dirección Departamental de Transporte 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 Beltrán
Alfredo Corrales Roa	Agente de Tránsito	Secretaría de Transporte y Tránsito Copacabana
Johny González	Profesional	Secretaría de Transporte y Tránsito Girardota
Alexandra Arteaga	Profesional	Secretaría de Transporte y Tránsito de Itagüí
Mauricio Lalende	Profesional	
Édgar Carmona	Secretario de Tránsito	Secretaría de Transporte y Tránsito Sabaneta

Julio César Gómez	Comandante Seccional Tránsito Policía Metropolitana del Valle de Aburrá Rural	
John Uribe	Policía	
Orlando Marín	Asesor Jurídico	Secretaría de Transporte y Tránsito Envigado

PARTICIPANTES EN EL ÁREA CENTRAL

Jaime Ortiz	Experto	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Claudia J. Mendoza	Experta VGC	
Camilo Mendoza Rozo	Vicepresidente de Gestión Contractual	
Luz Janeth Forero	Asesora	Ministerio de Transporte
Hernán Darío Alzate M.	Asesor	
Luz Marcela Morales B.	Asesora	
Daniel Álvarez	Asesor	
Gerardo Ávila	Coordinador Investigación y Desarrollo	
Nicolás Francisco Estupiñán	Viceministro de Transporte	
María Consuelo Sánchez	Dirección de Infraestructura	
Yazmín Gaitán Rodríguez	Asesora de Seguridad Vial	
Luz Amparo Méndez Heredia	Asesora	
Fabio Sabogal	Asesor	
Alexandra Rojas	Directora	Corporación Fondo de Prevención Vial
Juan Carlos Bejarano	Asesor Jurídico	
Ramón Madriñán	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 Cont.	
Ingrid Milay León Tourr	Jefe Oficina Control Interno	Instituto Nacional de Medicina Legal
Martha Elena Pataquiva W.	Profesional Especializado	
Sandra Lucía Moreno	Coordinadora Grupo Crni	
Willian F. Cárdenas	Asesor Dirección General	
Mauricio Murillo Cohoa	Coordinador Administrativo	Instituto Nacional de Vías (Invías)
Ramón Lobo Arias	Coordinador Seg. Vial	

María del Pilar Arango	Secretaría General	
Diego Hernán García Illera	Asesor	Ministerio de Educación Nacional
Francisco Jaier Jiménez Ortega	Asesor de la Dirección de Calidad	
Diana Agudelo	Asesora	Ministerio de Salud y Protección Social
Óscar Pardo	Asesor	
Néstor Laverde	Profesional Especializado	
Luis Fernando Correa	Director Emergencias	
Sara Torres Muñoz	Profesional Especializado	
David Muñoz	Contratista	
NOMBRE DELEGADO	CARGO QUE OCUPA	ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA
It. Óscar 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	
My. Monsalve	Jefe Área Seguridad Vial	
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	Superdelegado 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 Especializados Dirección Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad
Guillermo Camacho	Asesor	
Mario Javier Cardozo	Profesional Especializados	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-matrical 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 fundamento 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 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. Si embargo, el proceso de ajuste del PNSV 2013-2016 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's (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 2).

Tabla 4 Matriz de Haddon

Fases		Factores		
Ser humano		Vehículo y equipamiento	Vías y entorno	
Antes del Accidente	Prevención de Accidentes	de – Información – Capacitación – Normativa – Fiscalización y control – Control de salud preventivo permanente	– Estado (mantención permanente) – Luces – Frenos – Maniobrabilidad – Control de velocidad	técnico – Diseño y traza de la vía pública – Limitación de velocidad – Vías peatonales
En el Accidente	Prevención de traumatismo durante el accidente	de – Utilización de dispositivos de retención – Discapacidad – Primeros auxilios	de – Dispositivo de retención de ocupantes – Otros dispositivos de seguridad – Diseño protector contra accidentes	de – los protectores de choques colisiones Objeto
Después del Accidente	Conservación de vida	de la – Acceso a atención médica	– Facilidad de acceso – Riesgo de incendio	– Servicios socorro – Congestión – Diseño Vial

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 de 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. Asimismo, 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 eficaz enfoque, 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 formó 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 coordinar y concertar, encaminadas al logro de las metas y objetivos del decenio 2011- 2020.

Con relación a la estructura y al 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 relación a lo anterior, uno de los aspectos más relevantes, por lo cual el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, es un referente, se debe al impulso para el fortalecimiento institucional que promulga. Esto se debe a 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 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.

Asimismo, el Decenio de Acción promueve el desarrollo de medidas concertadas, coordinadas y orientada a resultados, con responsabilidades claras y con metas ambiciosas, pero realizables. Respecto a esto, el ajuste del PNSV, reconoce la necesidad de diálogo, por esa razón, incluyó en el proceso de ajuste al PNSV, una etapa de formulación consensuada, así como de consulta ciudadana 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 1.1. de este documento, de la teoría que establece la estructura y el contenido del presente plan, referida en el capítulo 1.2 y la construcción consensuada descrita en el Capítulo II 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 del programa de 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 del 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 limitaría 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, siendo aquellos 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 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. Por esto, el Plan se ajusta a este tipo de objetivo buscando que estos 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), ya que esto 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 1 de “buenas prácticas frente a acciones equiparables propuestos 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 morbi-mortalidad en la literatura, los cuales están señaladas de rosa 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 tipo efecto, no significa que sean las que mayor impacto tienen. Sin embargo, dado que solo se evidenciaron las aquí consignadas, es claro que las acciones con más efectos positivos en seguridad vial, de acuerdo a la tabla, son las medidas de infraestructura, que están por encima a las de control. Dichas acciones en el PNSV, se enuncian con una responsabilidad del orden municipal, posibilitan a la entidad territorial el disminuir eficazmente la mortalidad con su propia gestión.

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 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 un 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	Los accidentes	España	(Rubio, 1997)

		de modernización de tránsito se y ampliación del disminuyeron en sistema de 26% y la semaforización. mortalidad en 54% en un período de cinco años.		
Programa para hacer los cruces más caminables y fáciles de cruzar	Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclo rutas accesibles y seguras.	Disminuyeron en un 10% las fatalidades en un período de 4 años.	USA	(Federal Highway Administrati 2013)
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)
Vehículo	Retroreflectividad en vehículos de carga	Retroreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar	Reduce de 2 a 3 muertes y de 20 a 30 heridos anuales.	Holanda Estados Unidos
		Reduce las colisiones de 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%.	Unión Europea Alemania	(Comisión Europea, 2006) (National Highway Traffic Saf Transportatio 1985) (Berces, 2011) (Berces, 2011)
		Ahorra 390 millones de Euros en 15 países de Europa por la reducción de choques potenciales.		
		95% de colisiones nocturnas podrían haberse evitado si camiones usarán marcas retroreflectantes.		

Comportamiento de conducción bajo los efectos del alcohol	Campaña sobre Estrategias de formación y comunicación para perseverar en los cambios de actitudes y 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 periodo es del 9 %.	la Bélgica	(Comisión Europea, 201
	Estrategias IFC para colectivos específicos.			
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, 201
Campaña sobre el uso del casco	Entre el año 2001 a 2008 aumento del uso del casco de un 45% a un 98%		España	(Dirección General Tráfico España, 2011
Control de la velocidad	Esquemas de control de comportamiento humano efectivos.	y La velocidad de 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, 201
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, 201
Controles policiales aleatorios	Reducción del 15% de los accidentes de tránsito con víctimas fatales desde 1991 al 2006.		Australia	(Comisión Europea, 200
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, 201
Licencia de conducción por puntos	Licencias de conducción por puntos	de 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	Letonia	(Comisión Europea, 201

			de heridos en 4,3 %.		
Licencia de conducción - formación nuevos conductores		Modificación de la expedición de las licencias de conducción	en Los accidentes de tránsito con nuevos conductores se disminuyeron al 7 % durante el primer año.	Dinamarca	(Comisión Europea, 201
Víctimas	Respuestas eficaces de servicios emergencia	Fortalecimiento de la capacidad de instalación de atención prehospitalaria.	El tiempo detenido en la congestión descendió entre 5 y 15 minutos por hecho.	Holanda	(Comisión Europea, 201
Gestión Institucional	Plan estratégico de seguridad vial	Formulación de los Planes locales y departamentales de Seguridad Vial.	En el marco de los Planes de Seguridad Vial de España las víctimas mortales disminuyeron en un 57% entre el año 2000 a 2010. Entre el año 2007 al 2010 se redujeron los atropellos en un 8%. No se redujo el número de heridos graves.	España	(Dirección General Tráfico España, 2011
Asignación de recursos a través de un Fondo de Seguridad Vial.		Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del Fondo Nacional de Seguridad Vial	Más seguridad por menos dinero, usa ingresos por multas para alcanzar objetivos de seguridad vial y reclama dinero gastado no justificado. Invierte especialmente en vigilancia y control, sobre planes de acción.	Bélgica	(Comisión Europea, 201

Fuente: elaboración Ministerio de Transporte con base en las fuentes referenciadas en la tabla.

5.4. Georreferenciación de las víctimas fatales por departamento y condición 2005-2013

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

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

CONSULTAR GRÁFICA EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

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

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprensa.gov.co>

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

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprensa.gov.co>

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

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprensa.gov.co>

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

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

<GRÁFICA NO INCLUIDA. VER ORIGINAL EN DIARIO OFICIAL No. 49.242 de 13 de agosto 2014, PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB www.imprensa.gov.co>

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

* * *

1. La información tomada del INML incluye los accidentes reportados en toda la clase de vehículos que utilizan históricamente en la base datos SIRDEC.

2. 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.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.
Normograma del Sena
ISSN Pendiente
Última actualización: 20 de julio de 2020



logo