



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 813 de 2017 Alcalde Mayor

Fecha de Expedición:

28/12/2017

Fecha de Entrada en Vigencia:

02/01/2018

Medio de Publicación:

Registro Distrital No. 6226 del 29 de diciembre de 2017.

temas



DECRETO 813 DE 2017

(Diciembre 28)

Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

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

CONSIDERANDO:

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

Que el inciso [segundo](#) del artículo 2 de la Constitución Política establece que: *"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."*

Que el artículo [24](#) ídem señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo [79](#) de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

Que la Ley [105](#) de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

Que la Ley [336](#) de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, dispuso que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte.

Que el artículo [2](#) de la Ley 769 de 2002, define el término accidente de tránsito como *"evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho"*.

Que la Organización Mundial de la salud utiliza el término siniestro vial en inglés "road crash" en lugar de accidente de tránsito para referirse a los hechos de tránsito que se pudieron haber evitado y prevenido en el marco de la co-responsabilidad y la autorregulación, adicionalmente el enfoque de Visión Cero contempla el término siniestro vial, que se define como *"daño provocado por un hecho de tránsito que se pudo haber evitado y prevenido en el marco de la responsabilidad y la autorregulación. Los siniestros viales ocurren cuando varios eslabones de una cadena se rompen, lo que quiere decir que las causas de un siniestro pueden identificarse para tomar medidas que eviten este tipo de sucesos en un futuro"*. En este sentido para efectos del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial, se llevó a cabo una adaptación de este término al español, realizada por el Instituto de Recursos Mundiales cooperante técnico de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial en la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que el artículo [3](#) de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo [2](#) de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter Distrital, entre otros.

Que el artículo [7](#) ídem, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público; sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio; y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

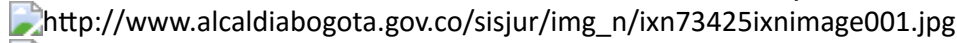
Que el párrafo [1](#) del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.

Que el ministerio de Transporte mediante Resolución [2273](#) de 2014, ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial -- PNSV- 2011-2021, el cual se convierte en la carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional; fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal; con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Que el Plan Distrital de Seguridad Vial tendrá una vigencia 2017-2026 dado que el desarrollo de los ejes, programas y acciones están contemplados para desarrollarse en el corto, mediano y largo plazo,

es por esto que se ha contemplado esta vigencia para el logro efectivo de los indicadores, de la misma forma implementar la política Visión Cero conlleva una transformación en la forma como es contemplada la Seguridad Vial en Bogotá D.C.

Que el mencionado PNSV se encuentra estructurado en la gestión de cinco pilares estratégicos: Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Atención y Rehabilitación de Víctimas, Infraestructura y Vehículos, debiendo armonizarse los planes locales de seguridad vial que formulen los distritos, con base en los fundamentos y políticas definidos en dicho PNSV.

Que mediante el Decreto Distrital [397](#) del 20 de septiembre de 2010 se adoptó el Plan Distrital de  Seguridad Vial en fecha anterior a la expedición del Plan Nacional vigente, por lo tanto, se hace necesaria su actualización y ajuste armónico de acuerdo con la gestión en cinco pilares estratégicos de la Seguridad Vial, establecidos en la Resolución [2273](#) de 2014 del Ministerio de Transporte.

Que el Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019 Bogotá Mejor para Todos (PDD), adoptado mediante Acuerdo Distrital [645](#) de 2016, en su programa Mejor Movilidad para Todos, incluye acciones orientadas a la promoción de la seguridad vial. Entre otras, la capacitación de más de tres mil conductores de todo tipo de vehículos en eco-conducción y seguridad vial, la disminución de un 15% de las fatalidades en accidentes de tránsito mediante la ejecución de 52 estrategias integrales de seguridad vial, la actualización del Plan Distrital de Seguridad Vial y la implementación de un Plan de Seguridad Vial para Motociclistas, propósitos de este Decreto, en el cual se ajusta el objeto de acuerdo a la meta establecida y se adopta la Visión Cero.

Que en virtud de lo consagrado en el artículo [1](#) del Decreto Distrital 185 de 2012 "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", dicha comisión es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

Que mundialmente se ha desarrollado el concepto de Visión Cero, iniciativa que le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales y lesionadas a causa de accidentes de tránsito (siniestros viales), ya que establece que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable. En este sentido Bogotá adoptará mediante este decreto la política de Visión Cero que establece que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que éste proporciona no está determinada por la velocidad.

Que las estadísticas de siniestralidad generadas por la Dirección de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad, con base en los reportes de la Policía de Tránsito a través del Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito (SIGAT II), reflejan que en la ciudad el mayor porcentaje de víctimas (muertos y lesionados) está conformado por peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros, es decir usuarios vulnerables, por lo cual se hace necesario emprender acciones dirigidas a reducir los índices de mortalidad y morbilidad de éstos grupos poblacionales.

Que según las cifras de siniestralidad reportadas en el SIGAT II en el año 2016, el 48% de los muertos en accidentes de tránsito (siniestros viales) fueron peatones y el 30% motociclistas. Con relación a los lesionados, el 30% correspondió a pasajeros, seguido por motociclistas y peatones con participación individual del 28%.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la suscripción de un acuerdo de voluntades con The Union, hace parte de la Iniciativa Global de Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies.

Cooperación a través de la cual y con participación de uno de sus aliados, el World Resources Institute — WRI, logró la construcción del mencionado documento "PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL: VISIÓN CERO. AÑO 2017 DSVCT - T - 001 - 2017". Resaltando entre otras: que la velocidad es un factor que incide en la gravedad de los accidentes de tránsito (siniestros viales), que los usuarios vulnerables son los actores viales mayormente involucrados en los mismos, que hay un crecimiento de fatalidades en la población motociclista y por ello se deben controlar comportamientos riesgosos.

Que a diciembre de 2016 según el Registro Distrital Automotor, el número de motocicletas matriculadas en Bogotá aumentó en los últimos tres años (2013 a 2016) en un 21%, lo que equivale a 466.046 motocicletas matriculadas en Bogotá.

Que de la caracterización de la accidentalidad efectuada por la Secretaría Distrital de Movilidad de información registrada en el SIGAT II se evidencia que los motociclistas ocupan el segundo lugar de víctimas lesionadas y mortales. Además, de acuerdo a las matrices de víctimas para 2016, la mayor cantidad de peatones lesionados y muertos corresponde a siniestros con participación de motocicletas. En consecuencia, se considera prioritario el diseño y establecimiento de un programa de acciones y medidas específicas, pensadas para los siniestros con participación de motociclistas.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subsecretaría de Política Sectorial Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, elaboró el documento denominado: "*PLAN DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA. AÑO 2017 DSVCT- T- 002 - 2017*" con el acompañamiento del Banco de Desarrollo de América Latina — CAF; sobre el cual se desarrollará un capítulo específico dentro del presente Plan Distrital de Seguridad Vial.

En mérito de lo anterior, este Despacho

RESUELVE:

TÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1

Ámbito de Aplicación, Régimen Aplicable, Objetivos y Definiciones

Artículo 1. *Adopción.* Adóptese el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia 2017 — 2026.

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


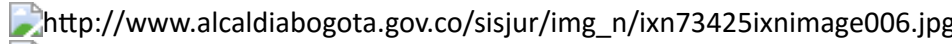
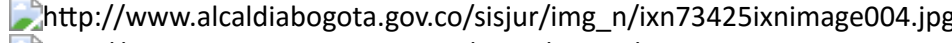
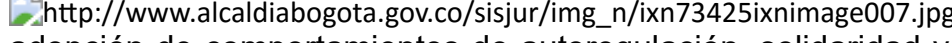
Artículo 3. *Régimen aplicable.* El Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital se estructura con base en las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial vigente (Resolución [2273](#) de 2014), del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias, así como en el presente acto administrativo.

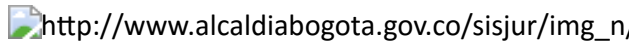
Artículo 4. *Objetivo general del Plan.* Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.

Parágrafo. Reducir en un 35% el número de víctimas (lesionados y fallecidos) por siniestralidad vial en el período 2017-2026.

Artículo 5. Objetivos específicos. Son objetivos específicos del Plan:

1. Posicionar la seguridad vial en el Distrito, incluyendo la política de Visión Cero para la movilidad segura en los procesos de toma de decisiones de las entidades encargadas de la seguridad vial y de la atención a víctimas por accidente de tránsito (siniestro vial).

2. Desarrollar procesos tendientes a fortalecer la educación y pedagogía vial, la promoción y  información a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la    seguridad vial, encaminados a la adopción de comportamientos de autoregulación, solidaridad y corresponsabilidad que favorezcan la movilidad segura en la ciudad.

3. Realizar acciones  que conlleven a la adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte para la movilidad segura de los ciudadanos.

4. Desarrollar acciones encaminadas a la protección de usuarios vulnerables y de personas con movilidad reducida.

5. Fortalecer los mecanismos y procesos de promoción, planeación, administración, gestión, divulgación y seguimiento de la información sobre seguridad vial en la Ciudad.

6. Mejorar la capacidad técnica y de gestión, en particular establecer mecanismos de coordinación para entidades de carácter público y privado encargadas del seguimiento y prevención de la accidentalidad.

7. Fortalecer el control de la operación del tránsito y el transporte, especialmente mediante el uso de tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático y continuo de la operación del sistema de movilidad en la Ciudad.

8. Promover los mecanismos de financiamiento y gestión para la canalización de recursos para el sostenimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial.

Artículo 6. Principios. El Plan Distrital de Seguridad Vial se estructura y se desarrolla de acuerdo con los siguientes principios: Responsabilidad, participación ciudadana, eficacia, eficiencia, colaboración, cooperación y coordinación institucional, gestión de datos, tecnología e innovación.

Artículo 7. Definiciones. La interpretación y aplicación del presente Decreto están sujetas a las siguientes definiciones:

Atención Prehospitalaria (API-I): Es un servicio operacional y de coordinación para los problemas médicos urgentes y que comprende todos los servicios de salvamento, atención médica y transporte que se presta a accidentados fuera del hospital.

Campaña de Prevención vial: Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de

comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Cultura ciudadana para la movilidad: Sistema de comportamientos, hábitos, actitudes, valores, emociones y normas mínimas que son compartidas y legitimadas socialmente, porque permiten la convivencia, la solidaridad y el respeto por el/la otro/a, así como el disfrute sostenible de los bienes colectivos y del espacio público que conforman el sistema de movilidad. Lo anterior reconociendo a los/las ciudadanos/as como sujetos de derechos y deberes y agentes de transformaciones culturales.

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

Redes Peatonales: Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia o el tránsito exclusivo de peatones y personas con movilidad reducida, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y recreativos para todos sus usuarios.

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 et 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.

SITP: El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público., las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Tráfico calmado: Resultado de la combinación de medidas implementadas en el entorno que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente a causa del uso del vehículo automotor. El objeto de estas medidas es promover comportamientos más seguros por parte del conductor y mejorar las condiciones de los usuarios no-motorizados en las calles.

Usuarios vulnerables: Aquellos que utilizan los medios no motorizados, las motocicletas y el transporte de estudiantes (peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, acompañante).

TÍTULO II

EJES ESTRUCTURALES, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 8. Ejes Estructurales. El presente plan se estructura sobre los siguientes ejes estructurales, de acuerdo con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente (Resolución [2273](#) de 2014):

- Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial

- Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial
- Eje 3: Víctimas
- Eje 4: Infraestructura segura
- Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos"

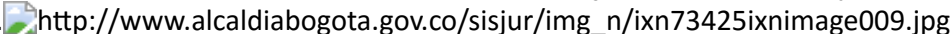
Capítulo 2

Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial

Artículo 9 Programas y acciones del Eje 1: Institucionalidad y gestión para la Seguridad Vial.

Los programas y sus respectivas acciones son:

1. GENERACIÓN DE CAPACIDADES AL INTERIOR DE LAS INSTITUCIONES DISTRITALES COMPROMETIDAS CON LA SEGURIDAD VIAL: Generar un nuevo lenguaje en materia de seguridad vial incorporando la política de Visión Cero en la capacidad técnica del recurso humano de la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, el Terminal de Transporte S.A., Transmilenio S.A., la Secretaría Distrital de Salud y la Secretaría de Educación del Distrito. A través de los planes de formación de cada Entidad, en donde se brinde capacitación a sus colaboradores en temas que apoyen los objetivos, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial, de acuerdo con las funciones misionales de cada entidad.


La Secretaría Distrital de Salud enfocará sus programas de capacitación hacia la atención a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales), atención pre hospitalaria y otras que se identifiquen como pertinentes a esta entidad. La Secretaría de Educación del Distrito impartirá capacitaciones en pedagogía en seguridad vial, en inspección y regulación del transporte escolar, y otras que se identifiquen como pertinentes, es decir, cada una de las entidades estará a cargo del diseño e implementación de sus programas de capacitación. Sin embargo, la Secretaría Distrital de Movilidad definirá los lineamientos de la capacitación, con relación a los objetivos, alcance y finalidad del Plan Distrital de Seguridad Vial. 

Son acciones concretas de este programa:

- Establecer el enfoque seguro en todas las acciones del recurso humano para adelantar la política de la Visión Cero.
- Transferir conocimiento de la SDM en la política de Visión Cero a las entidades públicas y privadas líderes en temas de ciudad.
- Fortalecer la capacidad técnica al interior de Secretaría Distrital de Movilidad.

2. LA SEGURIDAD VIAL COMO PRIORIDAD EN LA AGENDA PÚBLICA: Promover el trabajo conjunto con las entidades a nivel local, distrital y nacional con el fin de fortalecer y dar sostenibilidad a las medidas, con la generación de sinergias administrativas para generar mayor impacto en las acciones de seguridad vial que redundan en un mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Son acciones concretas de este programa:


- Impulsar el trabajo conjunto con el Gobierno Nacional representado en la Agencia Nacional  de Seguridad Vial, el Ministerio de

Transporte, el Ministerio de Salud y la Protección Social, la Dirección de Tránsito y Transporte - DITRA de la Policía Nacional y la Policía de Tránsito y Transporte de Bogotá.

- Participar en la formulación de propuestas técnicas y normativas a nivel Nacional para incidir en la mejora de la Seguridad Vial.
- Crear una red de Instituciones Educativas para la seguridad vial.
- Acordar metas a desarrollar en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial como mecanismo para la implementación y el seguimiento del PDSV.
- Mantener el tema de Seguridad Vial como prioridad en la agenda del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.
- Generar un espacio interinstitucional de trabajo conjunto con las entidades del Distrito.

3. DATOS PARA LA SEGURIDAD VIAL: Promover una política de captura, manejo y calidad de datos obtenidos para el análisis de la accidentalidad vial. Así como generar una política de datos abiertos de seguridad vial para consulta de la ciudadanía en general.

Son acciones concretas de este programa:

- Mejorar la calidad de los datos a través de la tecnología, la captura de la información y el procesamiento de los datos, manteniendo la compatibilidad con el Sistema Nacional de Datos.
- Incorporar herramientas de Big Data para el análisis de la accidentalidad vial.
- Generar canales para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la accidentalidad vial.
- Tener a disposición de la ciudadanía herramientas virtuales para la seguridad vial.
- Generar un acuerdo con los organismos de salud para conocer y utilizar la información estadística de las víctimas en accidentes de tránsito (siniestros viales).
- Desarrollar una metodología de seguimiento periódica para conocer los costos por  accidentes de tránsito (siniestros viales).

4. GUÍAS, MANUALES TÉCNICOS Y NORMATIVA LOCAL BAJO EL ENFOQUE DE VISIÓN CERO: Elaborar y revisar los instrumentos de política pública de carácter Distrital relacionados con los manuales y guías del espacio público, de diseño vial, de dispositivos de control y señalización, entre otros, para verificar que el componente de seguridad vial haga parte integral de toda acción o proyecto que se desarrolle en la ciudad.

Son acciones concretas de este programa:

- Incluir en el Manual Distrital de Espacio Público criterios de seguridad vial que garanticen una infraestructura segura.
- Publicar y reglamentar la Guía de Auditorías de Seguridad Vial Urbanas.

5. REDES Y ALIADOS: Involucrar y comprometer a aliados del sector privado y la academia, para desarrollar acciones conjuntas que beneficien a su empresa, así como a las comunidades en las que

operan, bajo principios de responsabilidad social empresarial y valor compartido.

Son acciones concretas de este programa:

- Generar la estrategia de redes empresariales encaminadas a fortalecer el conocimiento y la gestión en seguridad vial.
- Realizar alianzas con la Academia y Centros de investigación.
- Promover la cooperación de aliados Internacionales en materia de seguridad vial.
- Hacer seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV avalados por la Secretaría de Movilidad y enmarcados en la normativa vigente.

6. ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SINIESTROS VIALES): Convocar a las entidades del sector para generar sinergias en temas de investigación y análisis detallado de los accidentes de tránsito (siniestros viales).

- La acción concreta de este programa es generar investigaciones a profundidad que permitan analizar las causas de los accidentes de tránsito (siniestros viales) y así prevenir eventos futuros.

7. FORTALECIMIENTO DE LA NORMATIVA LOCAL EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL: Generar las herramientas legales de política pública que permitan generar control efectivo a usuarios y corregir comportamientos.

- Es acción concreta de este programa presentar propuestas por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en temas de normativa local para mejorar la seguridad vial en temas como: eco conducción, velocidad, sistemas de retención infantil, Planes de Manejo de Tránsito y Auditorías de Seguridad Vial, entre otros.

Capítulo 3

Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial

Artículo 10. Programas y acciones del Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial. Los programas y acciones de éste eje son:

1. PLAN DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA - PSVM: Conjunto de acciones a desarrollar, como resultado de un trabajo participativo entre los motociclistas y demás actores que contribuyen a la seguridad vial de este usuario.

- Es acción particular para este programa desarrollar el Plan de Seguridad Vial del Motociclista dentro de la estrategia de seguridad vial del Distrito y disponer los recursos técnicos y financieros para su implementación.

2. USUARIOS INFORMADOS: Permitir que la ciudadanía conozca las diferentes medidas e intervenciones institucionales en seguridad vial que tienen como finalidad la protección de la vida.

Son acciones concretas de este programa:

- Comunicar de manera continua los avances en el Plan Distrital de Seguridad Vial por cada una de las instituciones involucradas y evaluar su resultado.

- Dar a conocer datos de siniestralidad vial para generar información, impacto y compromiso en la ciudadanía.

3. CAMBIO COMPORTAMENTAL: Generar campañas masivas y formar a ciudadanos en materia de seguridad vial.

Son acciones concretas de este programa:

- Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas a factores de riesgo.
- Formar en seguridad vial, a través de acciones pedagógicas, a los diferentes usuarios de la vía, empresas de transporte e instituciones educativas.
- Fortalecer el programa de Promotores Escolares en Seguridad Vial PESVI, en instituciones educativas públicas y privadas.
- Diseñar estrategias lúdico-pedagógicas de seguridad vial en diferentes escenarios y evaluar su impacto.
- Hacer seguimiento a los asistentes al curso de infractores e identificar reincidencias.
- Diseñar e implementar un curso especial para infractores reincidentes.

4. ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN A CONDUCTORES EN SEGURIDAD VIAL Y EN ECO-CONDUCCIÓN: Formar a conductores con el fin de promover buenas prácticas orientadas a la seguridad vial y a la disminución de las emisiones contaminantes.

Son acciones concretas de este programa:

- Generar escenarios de capacitación dirigidos a todos los conductores de empresas de transporte de carga, transporte público individual, transporte público del SITP, transporte especial, escoltas, empresas de distribución, y evaluar su efectividad.
- Difundir buenas prácticas en eco-conducción y seguridad vial.

Capítulo 4

Eje 3: Víctimas

Artículo 11. Programas y acciones del Eje 3: Víctimas. Los programas y acciones de éste eje son:

1. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE AMBULANCIAS: Reforzar por parte de la Secretaría Distrital de Salud el seguimiento a la prestación del servicio de las ambulancias habilitadas en Bogotá, hacer más eficiente su operación y ejercer mayor control, garantizando que estos vehículos sean utilizados exclusivamente para los fines de salud establecidos.

Son acciones concretas de este programa:

- Generar un mecanismo de control para la asignación de ambulancias para atender accidentes de tránsito (siniestros viales).
- Inventariar el estado de habilitación de las ambulancias.
- Diseñar e implementar un programa de control de atención a víctimas.

2. ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SINIESTROS VIALES): Generar los lineamientos para que la ciudad cuente con un sistema de orientación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

Son acciones concretas de este programa:

- Definir los lineamientos orientación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales) para la ciudad.
- Promover la participación de asociaciones de víctimas.

3. FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN DE VÍCTIMAS A NIVEL PREHOSPITALARIO: Agilizar el proceso de atención a las víctimas en accidentes de tránsito (siniestros viales) especialmente durante los minutos siguientes al acontecimiento del hecho.

Son acciones concretas de este programa:

- Coordinar con las autoridades de salud una adecuada y rápida atención a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
- Analizar los antecedentes y revisar la viabilidad de reactivar el programa de médicos en motocicleta permitiendo tiempos menores de respuesta y de apoyo a las víctimas, luego de la ocurrencia del accidente de tránsito (siniestro vial).

4. PROTOCOLO PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA EN CARRILES EXCLUSIVOS DEL SISTEMA TRANSMILENIO: Emitir los protocolos para que los vehículos de emergencia puedan utilizar la infraestructura vial de los carriles exclusivos, garantizando la oportunidad en el ingreso, la seguridad de los usuarios del Sistema y de quienes hacen uso del carril, así como el respeto por las normas del Sistema de transporte.

Es acción concreta de este programa:

- Generar el protocolo para el uso del carril exclusivo del sistema Transmilenio por parte de vehículos de emergencia, las actividades de capacitación y socialización asociadas, y su puesta en marcha.

5. OBLIGATORIEDAD DEL PROGRAMA DEL PRIMER RESPONDIENTE EN COLEGIOS, CONDUCTORES DEL SITP, CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA: Capacitar en los conocimientos básicos que se deben tener en cuenta para responder adecuadamente como primer contacto ante una urgencia o emergencia, mientras los servicios de salud arriban al lugar de los hechos.

Son acciones concretas de este programa:

- Garantizar el desarrollo de este programa en el marco del Acuerdo 633 de diciembre de 2015 *"Por el cual se fortalece el sistema distrital de gestión de riesgo, en promoción y prevención de las emergencias y desastres con la participación de la comunidad y funcionarios del Distrito debidamente capacitados en primer respondiente"*.
- Trabajar con docentes o acompañantes de ruta, de instituciones educativas para la multiplicación del programa, a través de la capacitación virtual.
- Capacitar en este programa a conductores del SITP.

- Promover que algunos lugares estratégicos en la ciudad (Centros comerciales, grandes superficies, universidades, etc.) cuenten con personal capacitado para ser primeros respondientes en accidentes de tránsito (siniestros viales).

6. CONVENIOS E INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS ENTRE ENTIDADES DE EMERGENCIA: Definir un programa anual de intercambio de buenas prácticas entre las entidades vinculadas a la atención de accidentes de tránsito (eventos de siniestralidad vial), y trabajo conjunto coordinado.

- Es acción concreta de este programa llevar a la práctica uno o más intercambios de experiencias de organismos de emergencia que atienden accidentes de tránsito (siniestros viales).

7. SEGUIMIENTO A LAS VÍCTIMAS Y RELATOS DE EXPERIENCIAS: Los relatos de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales) son testimonios que pueden originar cambios comportamentales en las personas, mejoras en las redes de atención de emergencias, preparar a los cuerpos de atención de emergencias y mejorar los protocolos de atención a víctimas.

Son acciones concretas de este programa:

- Incorporar la experiencia de las víctimas en la prevención de eventos futuros.
- Llevar a cabo una estrategia de comunicaciones sobre la experiencia de víctimas.

Capítulo 5.

Eje 4: Infraestructura Segura

Artículo 12. Programas del Eje 4: Infraestructura segura. Los programas y acciones de éste eje son:

1. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD - PGV: Enfocar acciones orientadas a entender, diferenciar y regularizar las velocidades de acuerdo con las características de las zonas y las tipologías viales al interior de la ciudad.

Son acciones concretas de este programa:

- Elaborar e implementar el Plan de Gestión de la Velocidad - PGV.

2. TRATAMIENTO DE PUNTOS CRÍTICOS: Identificar, analizar e implementar mejoras en puntos críticos, de tramos o de intersecciones existentes. En el marco del PGV enfocar las intervenciones en los puntos críticos de la infraestructura considerados por la alta siniestralidad vial, como estrategia de mayor impacto en la reducción de los accidentes de tránsito (siniestros viales) y su severidad. Dentro de este programa, se integran medidas de pacificación del tránsito y tráfico calmado.


Son acciones concretas de este programa:

- Conformar un equipo profesional en la Secretaría Distrital de Movilidad que desarrolle el proceso de tratamiento de puntos críticos e inspecciones en vía.
- Identificar los puntos o tramos críticos en la red vial, y proponer mejoras de tráfico calmado por localidad, para mejorar la seguridad vial.
- Implementar mejoras en infraestructura en diferentes intersecciones viales de la ciudad.

- Generar intervenciones de calles completas con la participación de la comunidad, y espacios adecuados para el disfrute (recuperación de plazas, barrios seguros, zonas comerciales, restaurantes, y esparcimiento).
- Diseñar e implementar una estrategia de regulación de velocidad en las zonas con afluencia de peatones vulnerables. Se priorizarán todas las zonas de tráfico calmado alrededor de instituciones educativas y zonas donde permanecen personas mayores, a saber: centros Día, centros Noche y centros de Protección.
- Mejorar la visibilidad en los puntos críticos a través de iluminación, reubicación de señales o de semáforos, la poda de árboles y demás acciones preventivas.
- Realizar estudios de análisis de conflictos, como insumo para la toma de decisiones.

3. PROGRAMA DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL URBANA - ASV: Garantizar las condiciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial y de transporte para generar condiciones seguras de movilidad a todos los usuarios.

Son acciones concretas de este programa:

- Formar auditores de seguridad, generando capacidad institucional en el Distrito.
- Realizar Auditorías de Seguridad Vial a los proyectos viales a partir de la etapa de diseño,  construcción y operación, una vez La Secretaria Distrital de Movilidad adopte la Guía de Auditorías de Seguridad Vial Urbana.
- Realizar inspecciones de seguridad vial a paraderos.
- Aportar en la definición de la localización de futuros paraderos y en la reubicación de paraderos de transporte público existentes, con criterios de seguridad vial y lo establecido en el Manual Distrital de Espacio Público una vez éste sea adoptado.
- Garantizar que las intersecciones semaforizadas cuenten con las condiciones adecuadas para el tránsito de usuarios vulnerables.

4. HERRAMIENTA DE REPORTE DE DAÑOS EN LA INFRAESTRUCTURA Y EN LA SEÑALIZACIÓN: Contar con un mecanismo ágil para conocer e intervenir oportunamente la infraestructura e incentivar la participación ciudadana.

Son acciones concretas de este programa:

- Desarrollar el sistema de reporte de huecos y evidenciar oportunidades de mejora de la infraestructura, de la señalización horizontal y vertical.
- Incorporar la seguridad vial como criterio prioritario en el modelo de mantenimiento vial y en la priorización de intervenciones viales a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial.

5. COMPONENTE DE SEGURIDAD VIAL DURANTE LA EJECUCIÓN DE OBRAS: Garantizar que las intervenciones de obra en el espacio público (afectaciones que impliquen reducción de capacidad peatonal, de ciclo usuarios y vehicular en vías arteriales e intermedias), incluyan condiciones de seguridad vial.

Son acciones concretas de este programa:

- Generar el procedimiento de control en la entrega de las obras de empresas de servicios públicos en coordinación con el comité operativo de obras de infraestructura de servicios públicos del Distrito Capital.

- Definir e implementar acciones encaminadas a brindar protección al personal de limpieza de las vías: señales reflectivas, conos, quienes deben utilizar y contar con los elementos de protección

 http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/img_n/ixn73425ixnimage010.jpg necesarios.

6. RECORRIDOS SEGUROS HACIA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS: Garantizar las condiciones de movilidad segura de los estudiantes desde y hacia las instituciones educativas

Son acciones concretas de este programa:

- Identificar y promover caminos seguros a pie y en bicicleta para las comunidades educativas.

- Promover mejoras en las condiciones de movilidad de las rutas de transporte escolar.

Capítulo 6.

Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos

Artículo 13. Programas y acciones del Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y Control para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

Los programas y acciones de éste eje son:

1. CONTROL PARA SEGURIDAD VIAL: La Secretaría Distrital de Movilidad, junto con la Policía de Tránsito de Bogotá, generarán mecanismos de control y promoverán el uso de herramientas tecnológicas para reducir comportamientos generadores de riesgo.

Son acciones concretas de este programa:

- Fortalecer la estrategia de control de velocidad.

- Instalar medios automáticos para el control de la velocidad de acuerdo con la normatividad nacional vigente o la que la modifique y la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

- Fortalecer la estrategia de control de embriaguez.

- Identificar los comportamientos generadores de riesgo que más contribuyen al aumento de cifras de morbi-mortalidad y fortalecer las acciones de control.

2. TECNOLOGÍA PARA LA SEGURIDAD VIAL. Adoptar el uso de medios tecnológicos para captura y análisis de la información.

Son acciones concretas para este programa:

- Crear el sistema de registro de la velocidad promedio de los principales corredores de la ciudad.

- Generar acciones automatizadas hacia la seguridad vial a partir del programa de detección electrónica de infracciones del Centro de Gestión de Tráfico.

- Usar los medios y herramientas tecnológicas, de acuerdo a la normatividad vigente, para ejercer la función de vigilancia y control para la seguridad vial.

- Adoptar semáforos inteligentes con sensor de demanda vehicular y módulos sonoros.

- Llevar a cabo el programa de revisión operativa de las intersecciones semaforizadas: garantizando que dichas intersecciones contemplen los tiempos necesarios para evitar acumulación de peatones en los separadores.

3. INFORMACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL: Contar con sistemas de información que sean confiables, eficientes, seguros y de fácil uso para la ciudadanía, que a su vez permitan captar información de calidad para el sector movilidad.

Es acción concreta de este programa:

Generar alianzas con plataformas tecnológicas colaborativas para obtener información secundaria, por ejemplo, de viajes, incidentes viales y captura de datos en tiempo real.

4. PROGRAMA DE VEHÍCULOS SEGUROS: Propender para que los vehículos cumplan con estándares mínimos de seguridad vial, de acuerdo a la normatividad y la reglamentación vigente.

Son acciones concretas de este programa:

- Velar para que las empresas que les prestan servicio de transporte a las entidades del Distrito cuenten con Planes Estratégicos de Seguridad Vial aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

- Garantizar que los vehículos que conforman la flota de vehículos propios y contratados por el Distrito cuenten con sistemas mínimos de seguridad pasiva y activa: cinturones de seguridad, frenos ABS, revisiones técnico mecánica, airbag y sistemas de geoposicionamiento etc.

- Fortalecer el Plan de Ruta Pila para el control del transporte especial dedicado al transporte de estudiantes. Ampliar y mejorar sus indicadores para fortalecer los controles en materia de normatividad.

Artículo 14. Sistema de indicadores de gestión, coordinación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial. La coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Distrital de Seguridad Vial, estará a cargo de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital [185](#) de 2012 o las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen".

Artículo 15. Indicadores generales. Adóptense los siguientes indicadores para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y del cumplimiento de las metas contempladas por el Plan

Indicador meta

Disminuir los heridos graves y muertes en un 35% en los próximos 10 años, tomando como base el año [2015](http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/img_n/ixn73425ixnimage018.jpg).

http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/img_n/ixn73425ixnimage019.jpg

Imagen 1. Personas fallecidas y heridas a causa de siniestros viales

Línea base de víctimas (lesionados y fallecidos)



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2017.

Indicadores de gestión

Plan/Política	Fórmula	Meta a 2026
Plan Distrital de Seguridad Vial	Porcentaje de avance del Plan	100%
Plan de Gestión de la Velocidad	Porcentaje de avance del Plan	100%
Plan de Movilidad Escolar	Número de colegios con PME avalado y con una visita de seguimiento	Todas las instituciones educativas
Plan de Seguridad vial del motociclista	Porcentaje de avance del Plan	100%
Plan Empresarial para la Seguridad vial	Número de empresas con PESV avalado y con una visita de seguimiento	100% empresas con PESV avalado
Política de eco-conducción	Definición de la política y de la estrategia de implementación	Estrategia definida que cubra todas las empresas que operan en Bogotá: transporte público del SITP individual, empresas de carga, de distribución y mensajería, y los centros de enseñanza automovilística

Indicadores de producto

Eje	Nombre del indicador	Fórmula
Institucionalidad y gestión de la Seguridad Vial	Visitas de seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial	Número de visitas de seguimiento de los PESV por año
Institucionalidad y gestión de la Seguridad Vial	Estudios detallados de accidentes de tránsito (siniestros viales)	Número de estudios detallados de accidentes de tránsito (siniestros viales) por año
Institucionalidad y gestión de la Seguridad Vial	Reglamentación para la seguridad vial	Número de actos administrativo por año

Infraestructura segura	Medidas integrales de seguridad vial para la pacificación del tránsito	Número de medidas de pacificación del tránsito implementadas por año
Infraestructura segura	Auditorías de seguridad vial en proyectos de ciudad	Número de auditorías de Seguridad vial por año
Actores de la vía, y cultura comunicación vial	Formación de personas en temas relacionados con la seguridad vial	Número de personas formadas al año
Actores de la vía, y cultura comunicación vial	Formación de conductores en ecoconducción	Número de conductores formados en ecoconducción por año
Actores de la vía, y cultura comunicación vial	Campañas en Seguridad Vial	Número de campañas al año
Controles para la seguridad vial, tecnología Y vehículos	Controles de velocidad	Número de controles por año para el factor de exceso de velocidad
Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos	Controles por embriaguez	Número de controles por año para el factor de conducción bajo los efectos del alcohol
Víctimas	Tiempo promedio de llegada de la ambulancia a auxiliar la víctima, por empresa de ambulancias	Tiempo promedio por empresa /tiempo promedio de todas las empresas
Víctimas	Tiempo promedio de llegada de la ambulancia al centro de salud, durante el transporte de la víctima, por empresa de ambulancias	Tiempo promedio por empresa /tiempo promedio de todas las empresas
Víctimas	Tiempo promedio de atención de la víctima a partir del momento de llegada al centro de salud, por centro de salud	Tiempo promedio por centro de salud /tiempo promedio de todos los centros de salud

TÍTULO III

PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA

Capítulo 1. Alcance

Artículo 16. Objetivos Específicos del Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista.

- a) Reducir el número de víctimas involucradas en accidentes de tránsito (siniestros viales) con participación de motocicletas.
- b) Dar a conocer a la ciudadanía la situación actual de la siniestralidad vial con participación de motociclistas para hacer visible la problemática.
- c) Aportar a la meta del Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 Bogotá Mejor para Todos (PDD), en su programa Mejor Movilidad para Todos, de disminuir un 15% las fatalidades a causa de accidentes de tránsito (siniestros viales).
- d) Aportar a la meta del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, de disminuir un 35% las víctimas graves de accidentes de tránsito (siniestros viales).

e) Desarrollar acciones integrales desde los ejes propuestos: i) Institucionalidad y gestión de la seguridad vial, ii) Actores de la vía, comunicación y cultura vial, iii) Víctimas iv) Infraestructura segura, y iv) Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

f) Generar estrategias conjuntas con las instituciones gubernamentales y del sector privado, desde las diferentes líneas de acción, para disminuir la siniestralidad con participación de motociclistas, garantizando la inclusión de los actores involucrados.

g) Promover la participación de las asociaciones y clubes de motociclistas en la implementación de las diferentes acciones definidas dentro del plan.

h) Generar un mecanismo que permita evaluar las acciones fijadas dentro de cada uno de los ejes del plan.

Capítulo 2

EJES, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA.

Artículo 17. Ejes del Plan. El presente plan se estructura basado en los siguientes ejes:

- Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial
- Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial
- Eje 3: Infraestructura segura
- Eje 4: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos

Artículo 18. Programas y acciones Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial: Los programas y acciones de éste eje son:

1. LA SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA COMO PRIORIDAD EN LA AGENDA PÚBLICA

Las acciones dentro de este programa son los siguientes:

- Desarrollar una estrategia conjunta, con la Secretaría de Educación del Distrito, de control a los programas de formación de motociclistas ofrecidos por los Centros de Enseñanza Automovilística.
- Conformar una mesa de trabajo permanente con entidades gubernamentales Distritales y Nacionales para tratar temas relacionados con la seguridad vial de los motociclistas.
- Conformar una mesa de trabajo para el desarrollo y seguimiento de este plan con la participación de todos los actores involucrados.

2. REDES Y ALIADOS

La acción concreta dentro de este programa es la siguiente:

- Promover la creación de estímulos empresariales como un reconocimiento de las empresas responsables con la seguridad vial de sus motociclistas dentro de su operación.

3. ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SINIESTROS VIALES)

Las acciones dentro de este programa son las siguientes:

- Desarrollar análisis detallados de siniestralidad vial de motociclistas mediante información primaria y secundaria para identificar factores de riesgo.
- Desarrollar seguimiento y trazabilidad de motociclistas reincidentes en sanciones y accidentes de tránsito (siniestros viales).
- Desarrollar mesas de trabajo interinstitucionales con la Policía de Tránsito de Bogotá, Secretaría Distrital de Salud y el Observatorio Nacional de Seguridad vial para coordinar toma de información, procesamientos y análisis de datos de siniestralidad vial de motociclistas.
- Desarrollar una investigación de impacto económico y en seguridad vial derivado de la inmovilización de motocicletas.
- Desarrollar una investigación sobre las implicaciones económicas para los motociclistas involucrados en accidentes de tránsito (siniestros viales).

4. FORTALECIMIENTO DE LA NORMATIVA LOCAL EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA.

Las acciones dentro de este programa son las siguientes:

- Estructurar y definir las condiciones para regular el estacionamiento en vía de motocicletas.
- Estudiar medidas de regulación para la circulación de vehículos de carga y descarga de mercancías en las horas pico de los viajes, con el objeto de reducir los conflictos y accidentes de tránsito (siniestros viales) entre camión-moto en este horario.
- Instar como Autoridad de tránsito Distrital, para que las entidades distritales presenten e implementen Planes Estratégicos de Seguridad Vial ejemplares en los componentes de vehículos seguros: motocicletas.

Artículo 19. Programas y acciones Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial: Los programas y acciones de éste eje son:

1. CAMBIO COMPORTAMENTAL DE LOS MOTOCICLISTAS

Las acciones dentro de este programa son las siguientes:

- Desarrollar jornadas de Seguridad Vial de motociclistas en las diferentes localidades de la Ciudad, con el apoyo del IDPAC y las Alcaldías Locales.
- Desarrollar un módulo especial de capacitación para motociclistas infractores.
- Desarrollar estrategias de comunicación y pedagogía orientadas a la seguridad vial del motociclista.
- Promover el uso de distintivos para los motociclistas nuevos.
- Promover el uso de elementos de protección adicionales al Casco de acuerdo a la edad y contextura física del motociclista.
- Promover mensajes publicitarios responsables orientados a evitar excesos de velocidad frente a tiempos de entrega de los trabajadores en motocicleta.

2. ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN A CONDUCTORES EN SEGURIDAD VIAL Y ECOCONDUCCIÓN




Las acciones dentro de este programa son las siguientes:

- Promover el desarrollo de capacitaciones de seguridad Vial a Motociclistas dentro de las diferentes empresas que contratan este tipo de conductores para su operación.
- Desarrollar capacitaciones de seguridad vial mediante cursos o talleres a motociclistas
- Desarrollar en conjunto con los Centros de Enseñanza Automovilística - CEA actividades orientadas a la seguridad Vial con los futuros motociclistas o motociclistas en formación.

Artículo 20. Programas y acciones del Eje 3: Infraestructura segura: Los programas y acciones de éste eje son:

1. TRATAMIENTO DE PUNTOS CRÍTICOS PARA MOTOCICLISTAS

Las acciones dentro de este programa son las siguientes:

- Identificar los puntos críticos de siniestralidad de motociclistas.
- Evaluar las causas que generan la siniestralidad de motociclistas en los puntos críticos
- Priorizar la implementación de medidas en puntos críticos de siniestralidad de motociclistas.
- Instar a la autoridad competente para realizar las intervenciones necesarias en puntos críticos para garantizar condiciones de seguridad vial.
- Evaluar  impacto de las intervenciones que se realicen en los puntos críticos para motociclistas.
- Instar a la autoridad competente para la limpieza periódica de elementos deslizantes en la malla vial por grasas o elementos generadores de riesgo.
- Incorporar  nuevos materiales o tecnologías para la demarcación dentro de los ítems de señalización  y revisar las técnicas para hacer antideslizantes las demarcaciones existentes que garanticen la seguridad del motociclista.

2. PROGRAMA DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL URBANA - ASV:

Es acción concreta de este programa:

- Analizar la viabilidad de implementar nuevos componentes de Infraestructura y señalización, tanto en proyectos en fases de diseño como en infraestructura en operación para mejorar la seguridad vial en la circulación de motociclistas.

Artículo 21. Programas y acciones del Eje 4: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos. Los programas y acciones de éste eje son:

1. CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS MOTOCICLISTAS

Las acciones dentro de este programa son las siguientes:

- Desarrollar con la Policía de Tránsito de Bogotá mecanismos para que los policías motorizados sean ejemplo en el uso de elementos de protección y en el comportamiento en el tránsito.
- Instar la realización de operativos de control en vía y acciones dirigidas a empresas de servicios públicos y constructoras, respecto a los residuos que dejan los camiones.
- Revisar continuamente los operativos de control a realizar a los motociclistas teniendo en cuenta los análisis de siniestralidad.
- Instar para que los estacionamientos atiendan la demanda de parqueaderos para motocicletas, incentivando el no estacionamiento en el espacio público o en zonas prohibidas.
- Intensificar los operativos de emisión de gases a vehículos pesados con el propósito de mejorar las condiciones de visibilidad y concentración del motociclista que comparte la vía con esta clase de vehículos.

2. PROGRAMA DE VEHÍCULOS SEGUROS

Es acción puntual de este programa la siguiente:

- Promover la adopción de tecnologías de alerta o de disminución de impactos por puntos ciegos en camiones y autobuses.

Artículo 22. Indicadores. Adóptense los siguientes indicadores para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y del cumplimiento de los objetivos contemplados por el Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista.

Nombre del indicador	Fórmula	Indicador
Motociclistas víctimas fatales por siniestros de tránsito	Número de víctimas fatales por siniestros de tránsito con participación de al menos un motociclista	Disminución del 15% (2019) Disminución del 35% (2026)
Motociclistas lesionados por siniestros de tránsito	Número de personas con lesiones no fatales por siniestros de tránsito con participación de al menos un motociclista	Disminución del 15% (2019) Disminución del 35% (2026)
Cumplimiento del Plan	Acciones implementadas Acciones ro ectadas	Implementar el 100% del Plan a 2026

Capítulo 3

Disposiciones Finales

Artículo 26. (sic) **Vigencia y derogatorias.** El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su [publicación](#) en el Registro Distrital, deroga el Decreto Distrital [397](#) de 2010 y todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los 28 días del mes de diciembre del año 2017.

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN

Secretario Distrital de Movilidad