

Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos

| | |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Nombre de la entidad | MINISTERIO DE TRANSPORTE |
| Responsable del proceso | CAMILO PABON ALMANZA- VICEMINISTRO DE TRANSPORTE |
| Nombre del proyecto de regulación | POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022- 2031 |
| Objetivo del proyecto de regulación | APROBAR EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022- 2031 |
| Fecha de publicación del informe | |

Descripción de la consulta

| | |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tiempo total de duración de la consulta: | QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO |
| Fecha de inicio | 09 DE JUNIO DE 2022 |
| Fecha de finalización | 24 DE JUNIO DE 2022 |
| Enlace donde estuvo la consulta pública | https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/# |
| Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto | PÁGINA WEB OFICIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE: www.mintransporte.gov.co |
| Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios | CORREO ELECTRÓNICO: ovalverde@mintransporte.gov.co |

Resultados de la consulta

| | | | | |
|--------------------------------------------------------|-----|---|--|-------|
| Número de Total de participantes | 38 | | | |
| Número total de comentarios recibidos | 249 | | | |
| Número de comentarios aceptados | 61 | % | | 24,5% |
| Número de comentarios no aceptadas | 188 | % | | 75,5% |
| Número total de artículos del proyecto | 6 | | | |
| Número total de artículos del proyecto con comentarios | 2 | % | | 33% |
| Número total de artículos del proyecto modificados | 1 | % | | 50% |

Consolidado de observaciones y respuestas

| No. | Fecha de recepción | Remitente | Observación recibida | Estado | Consideración desde entidad |
|-----|--------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 13/06/2022 | Cesar Riaño | En la pagina 321 corregir el pie de pagina de FASECOLD, ya que dice "vial" y no "vial" | ACEPTADA | Se realiza la corrección en el documento técnico de soporte del PNSV 2022 - 2031. (bibliografía). |
| 2 | 13/06/2022 | Gustavo Cabrera | Página 3, 2º párrafo. En el orden de vulnerabilidad, Peatones, Ciclistas y Motociclistas... Allí mismo, el 80% desobedece señales de tránsito, la mitad de estas sobre velocidad (Irrespetar los límites está contenido en esa gran categoría, no es una categoría aparte)... En misma página, 3er párrafo, de entrada, para expertos y legos (muchos leerán este decreto como entrada al tema en nuevos gobiernos), explicitar que es del 2020 la Resolución de la Asamblea General. | ACEPTADA | Se realiza la corrección en la parte considerativa del proyecto de Decreto en lo pertinente a los porcentajes. Así mismo, se aclara en los considerandos del proyecto de Decreto que la Resolución A/RES/74/299 es del año 2020. Con relación a los actores viales más vulnerables, no se tiene una jerarquía u orden de vulnerabilidad. |
| 3 | 14/06/2022 | Gustavo Cabrera | Página 3 En el 4º párrafo sería preferible NO volver al término accidente, pues no es una citación literal de norma, para no reusar término errado, obsoleto, impropio, que persiste por su respaldo en el Código de Tránsito. Mi discusión del uso del término INCIDENTE (lo correcto en problemas de Salud Pública) vs Siniestro, no cabe aquí ni ahora. | NO ACEPTADA | En el párrafo citado (página 3 párrafo nro. 4) se explica que la OMS denomina «siniestros viales» a los comúnmente denominados «accidentes viales» debido a que estos eventos son previsibles. En este sentido, dicho párrafo está ratificando la importancia de utilizar la expresión «siniestro vial» |
| 4 | 15/06/2022 | Gustavo Cabrera | En el Artículo 2 sobre Áreas, debería priorizarse un orden: Gobernanza, Conocimiento, lo específico en Vida, Comportamiento, Velocidad, Vehículos, etc. Es lo natural. | NO ACEPTADA | El PNSV no prioriza ningún área de acción. Como se expone en el marco conceptual, «Sistema Seguro reconoce la seguridad vial como el resultado de la interacción de muchos componentes que forman un sistema dinámico que |
| 5 | 16/06/2022 | Gustavo Cabrera | Considerando la importancia del Decreto y su permanencia en el tiempo, con todo respeto sin ser experto en Español, bien vale una revisión de gramática, sintaxis, estilo de redacción, puntuación, tiempos verbales, correspondencias de género-número, etc, a lo largo de las 237 páginas...BIEN lo vale. Hay un conflicto que quizá experto en el asunto podría resolver: El "abuso" de la opción de pies de página versus la citación con referenciación. Por cierto, sugiero se use al final REFERENCIAS y no al término Bibliografía, también obsoleto. Por cierto, las Referencias al final deberían estar completas, correctas, como corresponde. | ACEPTADA | Se realiza, en el documento técnico de soporte del PNSV 2022 - 2021, la modificación del término bibliografía por el término Referencias. Así mismo, se realizará la revisión del documento técnico de soporte en los aspectos gramaticales, entre otros. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 6 | 17/06/2022 | Gustavo Cabrera | Denominar ILUSTRACIÓN, a entradas de Figuras y Cuadros, no me parece adecuado. Lo correcto es Figura, Cuadro o Tabla lo que así es; por cierto, me parece que debe revisarse el título de cada Figura/Cuadro o similares, pues me suenan incompletas o susceptibles de mejora. A propósito, creo que lo correcto es hablar de MUERTE vial, no de fallecimientos; son sinónimos, pero en estadísticas globales lo habitual es usar muerte, por la causa que sea, incluida la vial. Por ejemplo, la 2, me parece queda mejor así. Figura 2. Tasa de muerte vial por 100.000 habitantes en Las Américas a 2018. En esa misma línea, los datos de la "Ilustración" 8 deberían apoyarse en las cifras del SIRAS, pues las que se presentan minimizan la magnitud del problema, y ratifican el subregistro existente en info de Medicina Legal, producto apenas del tipo de información de lesiones que consolida por la demanda específica de las personas al respecto. | NO ACEPTADA | Las cifras son tomadas del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, quien, de acuerdo con la Ley 1703 de 2013, maneja y gestiona la información de siniestralidad vial. El ONSV utiliza la palabra «fallecidos». |
| 7 | 18/06/2022 | Gustavo Cabrera | El texto me parece largo, innecesaria y directamente esto va en contra de su futura lecturabilidad. Hay mucho argumento circular, reiterativo, que no ayuda a comunicar con precisión; esto me parece oportunidad perdida para texto de esta naturaleza, legado de gobierno y gestión. Ser más precisos, incluso en las fichas técnicas, ayuda. Y a propósito de estas, las fichas, ojalá las completen en recuadros y datos de Líneas Base donde faltan. Eso es clave. | ACEPTADA | Se mantiene en el proyecto de Decreto, la información que resulta necesaria para ser adoptada mediante dicho acto administrativo. La información referente al diagnóstico, antecedentes y marco conceptual harán parte del documento técnico de soporte. Por su parte las fichas serán un anexo del documento técnico de soporte que favorecerá el seguimiento. En este sentido, se realiza modificación en el proyecto de Decreto. |
| 8 | 19/06/2022 | Gustavo Cabrera | Sugiero NO usar dobles verbos (UNO, ojalá indicado a nuestro léxico) en objetivos y acciones es fundamental; tiene alto impacto en indicadores de evaluación-monitoreo. | NO ACEPTADA | Se revisará y en los casos en que sea pertinente, se realizará el ajuste en el documento técnico de soporte. |
| 9 | 20/06/2022 | Gustavo Cabrera | En figura 14 hay un porcentaje que no aplica para evento de interés (volcar y caer a abismo, si me parece que es parte versus incendio) y creo que peatón no colisiona; es sujeto de atropello o arrollamiento. | ACEPTADA | Se realiza la modificación en la ilustración 10 del documento técnico de soporte (Ilustración 10, Distribución de fallecimientos de peatones de acuerdo con el vehículo u objeto que intervino en el siniestro (2021). |

| | | | | | |
|----|------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10 | 21/06/2022 | Carolina Estrella Bolaños | Se recomienda que los procesos para expedir reglamentos técnicos (conforme al contenido actual) se inicie luego de que Colombia se haya adherido y ratifique el acuerdo de 1958 de la ONU, pues al adaptarse esquemas allí previstos, contravienen el ordenamiento jurídico Nacional, generando inconvenientes al momento de ejercer la vigilancia y control de la reglamentación expedida. De igual modo, los procedimientos y esquemas de evaluación de la conformidad que se determinen en la regulaciones del sector transporte, deben ser congruentes con la normatividad vigente sobre infraestructura de la calidad dispuesta en el Decreto 1074 de 2015. | NO ACEPTADA | Colombia puede armonizar su reglamentación vehicular con estándares internacionales de alto reconocimiento sin necesidad de estar adheridos al Acuerdo de 1958. La incorporación de los reglamentos del Acuerdo de 1958 es una de las estrategias que ha demostrado mayor efectividad en la reducción de fallecidos y lesionados en siniestros viales, de tal forma que diferentes instrumentos de política pública internacional como la Declaración de Estocolmo, el Plan mundial para el decenio de acción de la seguridad vial 2021 - 2030, entre otros, instan a que los países acojan esta reglamentación en su normatividad. |
| 11 | | | Se recomienda modificar el ítem 1.4.2 (página 168), de manera que la redacción corresponda a la siguiente: "Implementar una estrategia de comunicaciones relacionada con la importancia y las campañas de seguridad (recall) aplicable a vehículos", es decir, reemplazar la palabra "recall" por "campañas de seguridad" de conformidad con la circular única de la SIC (Numeral 1.2.2.3.3). También solicitamos corregir el nombre de la dependencia líder de la acción, ya que el nombre correcto es: "Dirección de Investigaciones de Protección al Consumidor". | ACEPTADA | Se realizan las modificaciones solicitadas en el Decreto: Área de acción vehículos, objetivo específico nro. 1.4. |
| 12 | 21/06/2022 | Gina Tambini | El Plan Nacional de Seguridad Vial debe tener un monitoreo permanente e informes periódicos de avance, idealmente dos veces por año, para que pueda darse seguimiento a la evolución y el cumplimiento de acciones y así facilitar los reportes mundiales que se deben dar durante la Década de Acción. | NO ACEPTADA | En efecto, el PNSV tendrá monitoreo y seguimiento. Por lo anterior, el plan de acción, en el área de acción de Gobernanza incorpora la acción «Realizar seguimiento a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial». Dicha acción consiste en lo siguiente: La ANSV realizará seguimiento a la implementación de las acciones definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el desarrollo de esta acción se |
| 13 | 22/06/2022 | Gina Tambini | Es importante establecer una Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, que permitan asignar responsables en todas las instancias de la Nación para el avance del Plan, así se contribuye a la buena gobernanza del Plan y el cumplimiento de las metas como país. | NO ACEPTADA | Es importante considerar que, de acuerdo con la citada ley, la ANSV 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. Así mismo, tener en cuenta que el Consejo Directivo de la ANSV está conformado |
| 14 | 23/06/2022 | Gina Tambini | Se recomienda considerar que el reducir las muertes y lesiones en el tránsito se hace desde la salud pública, entendiéndose esta como el conjunto de acciones preventivas necesarias desde el enfoque de Sistemas Seguros para que los ciudadanos no se conviertan en pacientes ni en víctimas mortales. | NO ACEPTADA | El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 15 | 24/06/2022 | Gina Tambini | A través del Plan Nacional de Desarrollo es ideal revisar la estructura de los recursos destinados a los territorios por recaudo de SOAT y pagos parafiscales, que permita darle un apoyo a la gestión de seguridad vial a nivel territorial. | NO ACEPTADA | Se realizará la recomendación en la formulación del Plan Nacional de Desarrollo |
| 16 | 25/06/2022 | Gina Tambini | Es importante recalcar que el límite máximo de velocidad recomendado por la Organización Mundial de la Salud es de 50 km/h y que para zonas con mayor interacción de personas y usos del suelo no debe superar los 30 km/h. En este sentido es fundamental el fortalecer los Programas de Gestión de Velocidad de los municipios para la implementación de dichos principios. | NO ACEPTADA | El PNSV no tiene la jerarquía para definir los límites de velocidad en las ciudades. No obstante, en el desarrollo de los instrumentos de política pública referentes a la gestión de velocidad se tendrá en cuenta el marco legal de Colombia y las recomendaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud, así como otras entidades internacionales y nacionales. |
| 17 | 26/06/2022 | Gina Tambini | Así mismo, en materia de gestión de velocidades de los municipios, es ideal garantizar que estas estén asociadas a KPIs (Indicadores de desempeño) y que se tomen decisiones basadas en datos. Parágrafo de la Ley Julián Esteban deja un espacio para que los municipios puedan incluir velocidades altas en sus corredores, por lo tanto, es fundamental responsabilizar a los municipios para que estas decisiones se tomen de forma responsable bajo la premisa de la Visión Cero y el enfoque de sistemas | NO ACEPTADA | Al respecto, el documento cuenta con la acción: Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas, la cual consiste en actualizar la metodología para el establecimiento de límites de velocidad adecuados para vías urbanas, rurales o interurbanas y pasos urbanos, de tal |
| 18 | 27/06/2022 | Gina Tambini | Fortalecer a los Municipios en materia de capacidades técnicas, tecnologías para captura de datos y de control a factores de riesgo. | NO ACEPTADA | El documento contiene diversas acciones enfocadas en el fortalecimiento de las entidades territoriales. Es posible destacar la siguiente acción establecida en el área de acción de gobernanza: Ofrecer asistencia técnica a las entidades |
| 19 | 28/06/2022 | Gina Tambini | Darle continuidad y fortalecer el programa Pequeñas Grandes Obras que ha permitido implementar acciones de gestión de velocidad en puntos críticos, generación de capacidades en territorios y empoderamiento ciudadano para solucionar la inseguridad vial en sus entornos. | NO ACEPTADA | El documento contiene una acción enfocada en apoyo al territorio a través de obras, dicha acción se encuentra en el área de infraestructura segura: Implementar intervenciones de seguridad vial en sitios críticos de siniestralidad, la cual consiste en implementar un programa de intervenciones de seguridad vial mediante infraestructura específica en sitios críticos de siniestralidad en |
| 20 | 29/06/2022 | Gina Tambini | Es fundamental en la presente Década de Acción para la seguridad vial se dé una discusión técnica y se lleguen a acuerdos sociales sobre la pertinencia o no de la movilidad de niños en moto, así como la reglamentación y el control del mismo. | NO ACEPTADA | El área de acción de Gobernanza establece la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro a partir de Promoción de la realización de ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión, en particular el Código Nacional de Tránsito, con el fin |
| 21 | 30/06/2022 | Gina Tambini | Reconocemos el esfuerzo realizado por la ANSV en adherir a Colombia al acuerdo de 1958 del Foro para la Armonización de Estándares Vehiculares WP29, no obstante, es importante abonar el camino y seguir trabajando para adherirse a los tres tratados de las Naciones Unidas (1958, 1997 y 1998). | NO ACEPTADA | En la actualidad, se realiza la revisión del esquema de Revisión Técnico - Mecánica, de tal forma que es determinante conocer los resultados del estudio, así como las recomendaciones derivadas de dicho estudio, las cuales podrán recomendar la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1997. |
| 22 | 1/07/2022 | Gina Tambini | Unir esfuerzos con Ministerio de Transporte para que se pueda dar solución a la implementación de los Sistemas de Detección Electrónica de Infracciones (DEI). | NO ACEPTADA | El área de acción de cumplimiento de normas contiene la acción: Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial. Dicha acción consiste en identificar y formular los |
| 23 | 2/07/2022 | Gina Tambini | Apoyarse de tecnologías y del sector privado para generar soluciones de captura de información y monitoreo en territorios que no cuentan con el recurso. | NO ACEPTADA | El alcance del PNSV no contempla la destinación de recursos para las entidades territoriales, no obstante, establece la siguiente acción: Identificar mecanismos para fortalecer la financiación de proyectos de seguridad vial en |
| 24 | 3/07/2022 | Gina Tambini | Apoyar procesos de desarrollo de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación (I+D+i) junto con el sector | NO ACEPTADA | La investigación se encuentra con un aspecto transversal en todo el PNSV. Los elementos de Investigación, Innovación y Tecnología se han involucrado |
| 25 | 22/06/2022 | John Fredy Florez | En el acápite de Objetivos específicos: "2. Fortalecer el esquema de revisión técnico-mecánica acorde con las buenas prácticas y estándares internacionales", proponemos Actualizar el esquema de revisión técnico-mecánica acorde con buenas prácticas internacionales, de esta manera sugerimos que el texto sea el siguiente: "Diseño de un esquema actualizado de revisión técnico – mecánica aplicable vehículos automotores, semirremolques y remolques, fundamentado en las mejores prácticas realizadas a nivel internacional". | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en el anexo del Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 2.2. También se realiza el ajuste en el documento técnico de soporte en la misma área de acción. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 26 | | | En el acápite de Objetivos específicos: "2.2. Aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos que se encuentran en operación en el país", se propone Adoptar un esquema para RTM de semirremolques y remolques. | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en el anexo del Decreto, en el área de acción de vehículos, objetivo específico nro. 2.2, en la acción 2.2.2 |
| 27 | 23/06/2022 | Paula Catalina Cruz | Considero importante que, dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial, en lo relacionado con la atención a víctimas de siniestros viales, se incluya la necesidad de desarrollar centros de orientación como el que tiene Bogotá pero en todos los territorios, y que se incluya la creación de un mecanismo de orientación a familiares y víctimas de siniestros viales a nivel nacional, pues cuando las personas desconocen por completo lo que deben hacer cuando resultan afectadas por un accidente de | ACEPTADA | La observación se considera coherente con las acciones que se deben gestionar para mejorar la atención a las víctimas de siniestros viales, por tal razón se incluirá dentro de los objetivos y acciones del Decreto, según los objetivos estratégicos de atención a víctimas de siniestros viales. Se realiza el ajuste en el anexo del Decreto, área de atención a víctimas, objetivo específico 4.1, acción 4.1.2 |

| | | | | | |
|----|------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 28 | 23/06/2022 | Andrea Chavez | Una de las mayores necesidades de los Colombianos es contar con el acompañamiento de las entidades públicas para conocer nuestros derechos, nadie está preparado para estar en un accidente de tránsito y resulta herido, y por lo tanto el desconocimiento de los derechos y acciones que se pueden iniciar son desconocidos, por eso es necesario que se incluya la obligación de crear un lugar, o una línea en la que sean atendidos así sea de manera virtual las personas que necesitan orientación y no tienen los recursos para pagar un abogado. | NO ACEPTADA | El PNSV contempla las siguientes acciones que buscan apoyar la atención de víctimas desde una perspectiva integral, incluyendo el ámbito jurídico: • Conformar el nodo de víctimas integrado a la red nacional de seguridad vial. Este tiene como objetivo generar procesos de articulación intersectorial e interinstitucional en relación con el fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares. • Definir lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. |
| 29 | 23/06/2022 | Lenin Bulla | El documento menciona el riesgo en múltiples ocasiones, como es de esperarse; sin embargo, no lo define. Considero que uno de los propósitos del PNSV es unificar criterios alrededor del paradigma del sistema seguro, por lo que es necesario definir este concepto fundamental desde su condición probabilística, tanto del riesgo de siniestralidad como el riesgo de lesión. Actualmente, se cuenta con investigaciones concluidas en Colombia, publicadas en revistas de alto impacto, como "Event-based road safety assessment: A novel approach towards risk microsimulation in roundabouts https://doi.org/10.1016/j.measurement.2020.108192 "; en este artículo se presenta la definición tradicional de riesgo (riesgo = número de eventos indeseados / exposición). De la misma forma, se define la exposición y sus unidades. Seguidamente, se propone y valida un indicador de riesgo preventivo (riesgo = número de conflictos de tráfico relevantes / exposición basada en eventos elementales o encuentros). Sería oportuno también definir la exposición en el PNSV. Si bien el artículo se concentra en glorietas, el enfoque preventivo fue validado en intersecciones semaforizadas con BRT, en Bogotá, en la tesis doctoral "Methodology for event-based traffic risk assessment of Bus Rapid Transit systems and its simulation https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/79172 ". El trabajo realizado se extiende a la simulación de conflictos de tráfico en VISSIM, aunque considero que no es un tema central del PNSV. | ACEPTADA | Derivado de lo anterior, en términos del PNSV el riesgo para los diferentes actores viales se define como la probabilidad de ocurrencia de un siniestro, que puede derivar en el daño de un actor vial, ante la falla de cualquiera de los elementos que constituyen el Sistema Seguro. Desde este punto de vista, un siniestro constituye la materialización de un riesgo bajo unas condiciones particulares de resuesta de los elemntos que constituyen el Sistema Seguro. la probabilidad de ocurrencia de un evento no deseado, evitable y negativo para la salud del individuo, que puede ser también el empeoramiento de una condición previa o la necesidad de requerir más consumo de bienes y servicios que hubiera podido evitarse. Se incorpora definición de riesgo en documento técnico de soporte, en la Nota al pie nro. 23. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 30 | 24/06/2022 | Lenin Bulla | El documento menciona "conflictos viales" una vez y luego otras veces como "conflicto entre actores viales". Actualmente, el término más empleado es "conflicto de tráfico"; igualmente, considero que el término debería estar definido en el PNSV, porque suele llamarse conflicto a un evento que realmente no cumple con las características para serlo. La definición, desde diferentes técnicas de conflictos de tráfico, es "un conflicto de tráfico es un evento en el que dos usuarios viales se dirigen el uno hacia el otro con trayectoria de colisión, lo que significa que los dos usuarios están a punto de colisionar a menos que uno de ellos tome una acción evasiva. El usuario vial que realiza la primera acción evasiva se denomina usuario relevante". Esta definición se encuentra en los documentos mencionados antes o en el artículo "Estado del arte en la evaluación de la seguridad vial por medio de conflictos de tráfico: aplicación al estudio de caso de una glorieta en Bogotá", publicado en el libro Transitemos 2018 (https://www.fcm.org.co/wp-content/uploads/2021/09/Transitemos%202018.pdf). La severidad del conflicto se determina por medio de una o varias variables conocidas como medidas sustitutas de seguridad vial, dependiendo de la técnica utilizada y mediante la proximidad espacio temporal con la que se evitó la colisión. Por otra parte, si la trayectoria de colisión no es verificada, se está hablando en un evento potencialmente conflictivo. Un conflicto de tráfico es un evento en el que dos usuarios viales se dirigen el uno hacia el otro con trayectoria de colisión, lo que significa que los dos usuarios están a punto de colisionar a menos que uno de ellos tome una acción evasiva. El usuario vial que realiza la primera acción evasiva se denomina usuario relevante . | ACEPTADA | Teniendo en cuenta el contexto de los párrafos del documento en los cuales se utiliza la expresión, se realizan las modificaciones pertinentes, dado que en la mayoría de los casos, el término adecuado es siniestro. Al respecto, se reemplazó la palabra conflicto por siniestro en el documento técnico de soporte en todos los párrafos en que se encontraba la expresión. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 31 | 25/06/2022 | Lenin Bulla | En la página 122, se menciona lo siguiente "En el caso de la conflictividad entre actores; entendida esta como la fatalidad de acuerdo con el vehículo u objeto involucrado en colisiones, el mayor conflicto del motociclista, con otros actores, aunque varía entre las diferentes regiones, se da con el transporte individual y el de carga; al tiempo que toma también alta relevancia el conflicto o interacción con otros motociclistas". Según el concepto de conflicto de tráfico, respetuosamente, considero incorrecta la afirmación anterior, ya que se está vinculando el conflicto con el resultado de una colisión, como lo es la fatalidad, recordando que el conflicto nunca termina en colisión. Me parece que la redacción debería ser: "La severidad de los siniestros viales es entendida como la consecuencia del siniestro (fatalidad, lesión o sólo daños). La severidad, de acuerdo con el vehículo u objeto involucrado en colisiones, es mayor para el motociclista (fatalidades) colisionando con otros actores, aunque varía entre las diferentes regiones; esta se da con el transporte individual y el de carga; al tiempo que toma también alta relevancia en la colisión con otros motociclistas". | ACEPTADA | Se ajustó toda redacción en el documento técnico de soporte en el párrafo indicado. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 32 | 26/06/2022 | Lenin Bulla | En la caracterización de la siniestralidad en las regiones, se hace referencia a "mayor conflicto". En el sentido estricto del concepto de conflicto, considero que el término a emplear sería "mayor siniestralidad". | ACEPTADA | Se realiza el ajuste de redacción en el documento técnico de soporte en el párrafo indicado. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de |
| 33 | 27/06/2022 | Lenin Bulla | Se menciona "conflictividad latente", en la página 132, como factor de riesgo. Considero que en este caso el término es usado correctamente ya que hace referencia a la alta interacción evidente entre usuarios viales. | NO ACEPTADA | No se realiza ajuste, dado que no se presenta propuesta de modificación en el comentario. |
| 34 | 28/06/2022 | Lenin Bulla | Página 123. En el primer párrafo hace falta un adjetivo: "Siguen en importancia los conflictos del peatón con transporte individual y transporte ¿? , siendo en este último caso un elemento de mayor relevancia en las regiones...". Igualmente, considero que el término conflicto no es conveniente porque se está hablando de cifras de fatalidades. | ACEPTADA | Se revisó todo el párrafo y se ajustó la redacción. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 35 | 23/06/2022 | Jonny León | En el apartado 4 de antecedentes mundiales, actualizar la Ilustración 1. Víctimas fatales como consecuencia de siniestros viales por regiones, incluir información por lo menos al 2021, ya que solo se visualiza hasta el 2016. | ACEPTADA | Se ajustan las cifras de diagnóstico en el documento técnico de soporte en la ilustración 1 actualizando hasta el 2020 dado que es la fecha de disponibilidad de datos de siniestralidad a nivel mundial. |
| 36 | 24/06/2022 | Jonny León | Se sugiere hacer una pequeña reseña de los avances logrados por algunos países con el plan mundial del decenio 2011-2021 ya que no se menciona nada al respecto, cuál fue el balance general? Que buenas prácticas o resultados se pueden rescatar a nivel mundial? Qué países cumplieron as metas y cuáles no? Comportamiento de la siniestralidad mundial durante la pandemia COVID 19 y enseñanzas? Estos temas deben ser inspiracionales para que nuestro plan verdaderamente | NO ACEPTADA | El PNSV es el instrumento para definir objetivos, acciones y calendarios para reducir las víctimas por siniestros viales. Los antecedentes incorporados no tienen el propósito de realizar una evaluación o diagnóstico o caracterización de la situación de siniestralidad de otros países. |

| | | | | | |
|----|------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 37 | 25/06/2022 | Jonny León | En los antecedentes nacionales de "Seguridad vial en Colombia" no se menciona nada sobre el balance en términos de resultados y estadísticas de los indicadores de víctimas y fatalidades durante el plan nacional de seguridad vial 2011-2021, solo se menciona que se han generado políticas, y regulaciones, pero los resultados son claves para medir la eficacia de las acciones tomadas, debería incluirse una gráfica de cómo el comportamiento registrado de estas cifras durante dicha década, el cual estuvo cada vez más lejos de la meta y merece hacer una reflexión sobre el particular. | ACEPTADA | Los resultados y el balance de anteriores PNSV no hacen parte del alcance de un PNSV. El seguimiento al PNSV 2011 - 2021 se realiza a través de otro instrumento. No obstante se incorpora en el documento técnico de soporte una precisión al respecto, en el capítulo de antecedentes. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 38 | 26/06/2022 | Jonny León | En cuanto a las acciones planificadas en el Plan Nacional de Seguridad vial de Colombia 2011-2021, se solicita incluir un balance de qué tanto de estas acciones se ejecutaron? y por qué no se logró ejecutarlas en su totalidad?, para establecer un marco de acción más puntual en el futuro y una reflexión sobre lo que se debería tener en cuenta en adelante para mejorar la | ACEPTADA | Los resultados y el balance de anteriores PNSV no hacen parte del alcance de un PNSV. El seguimiento al PNSV 2011 - 2021 se realiza a través de otro instrumento. Es preciso aclarar que la formulación de las acciones del PNSV 2022 - 2031 tiene en consideración, entre otros aspectos, las acciones a las que se les debe dar continuidad. No obstante se incorpora en el documento técnico de soporte una precisión al respecto, en el capítulo de antecedentes. |
| 39 | 27/06/2022 | Jonny León | Una de las grandes lecciones que dejó el decenio pasado para Colombia, fue precisamente el hecho de que en la generación de planes Municipales, Distritales y Locales de seguridad vial, que se desplegaron como parte de la política nacional, muchos gobernadores y alcaldías confundían este plan con los Planes de Transito y Movilidad y Planes de Desarrollo. Lo cual dificultó su apropiación y percepción de su real valor. Por lo tanto, se sugiere hacer dichas aclaraciones en cuanto a la diferencias entre su propósito, alcance, marco de acción, entes participantes, entre otros aspectos. | ACEPTADA | Se aclara en el alcance de la acción «Ofrecer asistencia técnica a las entidades territoriales para la adopción del enfoque Sistema Seguro» contenida en el objetivo específico 2 del área de acción de gobernanza. Se realizó la modificación en el Decreto, área de acción de Gobernanza, objetivo específico 2.2, acción 2.2.1. |
| 40 | 28/06/2022 | Jonny León | Ni en el marco metodológico, ni en los apartados de la planificación y construcción del documento, se presenta alguna evidencia o referencia precisa al documento del Plan Mundial del Decenio en Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, el cual establece 17 elementos que integran el enfoque de sistema seguro, aspecto que debe incluirse para demostrar la coherencia del PNSV con la política mundial actual y de igual manera, cómo las 8 áreas de acción del borrador del Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia, integran o apropiaron los 17 elementos de la política del Plan Mundial del Decenio en Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. | ACEPTADA | En los antecedentes se menciona el Plan Mundial para el decenio de acción por la seguridad vial, en particular, las 5 medidas recomendadas en dicho plan; Al respecto, 5 áreas de acción del PNSV 2022 - 2031 responden con total claridad a dichas recomendaciones (Infraestructura vial segura, seguridad del vehículo, atención a víctimas y comportamiento seguro). Los antecedentes también mencionan los 6 requisitos del Plan Mundial para la implementación de estas medidas, 4 de ellos, por las particularidades de la siniestralidad vial en Colombia, corresponden a 2 áreas de acción del PNSV 2022 - 2031: i) Gobernanza, que incorpora 3 requisitos del plan mundial: financiación, marcos jurídicos, fomento de la capacidad y ii) gestión de la velocidad. La perspectiva de género se encuentra incorporada de forma |
| 41 | 29/06/2022 | Jonny León | En cuanto a la meta de reducción de muertes en 50%, para la siguiente década, precisamente de acuerdo a la reflexión planteada en el numeral 3 de este documento, se invita a pensar en asumir una meta alcanzable y que no responda a un tema ideal, la década pasada nos deja una gran interrogante de por qué razón no se alcanzó el 26% definido como meta y por el contrario incremento un poco más del 16%, cuál sería el sustento para asumir una nueva meta del 50%? Se sugiere establecer metas específicas de acuerdo a los actores viales que más siniestralidad han presentado en tasas en función de la población objetivo. | NO ACEPTADA | En atención a los compromisos de país, la meta se encuentra armonizada con las metas que los países han definido y que aceptaron mediante la Declaración de Estocolmo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La batería de indicadores contiene metas particulares para diferentes aspectos. |
| 42 | 30/06/2022 | Jonny León | Se sugiere establecer políticas o lineamientos nacionales frente a los actores viales que reportan más víctimas fatales (Motorizados, peatones y conductores de automóvil) de aplicación en todo el territorio nacional como líneas guía para la articulación de los planes locales de seguridad vial. Por ejemplo en el tema específico de motos limitar edad promedio máxima de las motos o aumentar el número de revisiones técnico mecánicas en el año. También se puede definir directrices frente aspectos de infraestructura. Alcoholismo, entre otros, donde se determinen parámetros mínimos que todo municipio debe cumplir. En el tema de factor humano se sugiere ser más contundentes con las medidas por actor vial, por ejemplo para el caso de los motorizados que acumulan el mayor porcentaje de víctimas en constante incremento, detallar medias o directrices relacionadas con el endurecimiento de las multas por infracciones de tránsito, exigencia de la licencia de conducción obligatoria para hacer una venta de estos vehículos, limitar la vigencia de las licencias para que requieran de una renovación constante la cual puede estar condicionada para quienes tengan un alto histórico de multas o accidentes. La idea es evitar llenarnos de compromisos genéricos que diluyen el actuar ante una | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 no tiene el alcance o jerarquía de una ley para establecer las medidas recomendadas, tampoco puede delegar a las entidades del Gobierno nacional modificar dichos aspectos, los cuales requieren de la modificación de leyes, acción que solo puede ser llevada a cabo por el Congreso de la República. No obstante, es importante tener en cuenta que el PNSV 2022 - 2031 incorpora la siguiente acción: Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro. Esta acción consiste en promover la realización de ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión, en particular el Código Nacional de Tránsito, con el fin de armonizar la normatividad nacional con los principios del enfoque sistema seguro y con las necesidades que tiene el país para la eficiente gestión de los factores de riesgo en las vías como las velocidades inseguras y los comportamientos riesgosos por parte de todos los actores viales y favorecer la protección de los actores viales más vulnerables. La ANSV realizará el diagnóstico, formulará el proyecto de ley y lo radicará ante el Ministerio de Transporte, quien posteriormente radicará el proyecto ante el Congreso de la República. En esta acción se revisarán los aspectos que requieran cambios, de tal forma que, como lo indica la acción, se gestionen los riesgos. |
| 43 | 1/07/2022 | Jonny León | En el apartado de Infraestructura precisar el procedimiento para evaluar a las concesiones viales en su compromiso por mantener la infraestructura segura y reducción de accidentes, las interventorias se quedan cortas en las fases de operación y también pueden incumplir. En consecuencia, cuáles serán los mecanismos que desde el estado se tiene para identificar y hacer observación al respecto? y la estrategia para en las concesiones futuras? | NO ACEPTADA | El Plan de acción, en su área de infraestructura segura contempla la siguiente acción: Incorporar mejores prácticas de seguridad vial en los contratos de concesiones. Dicha acción consiste en el análisis de las exigencias contractuales vigentes en los contratos de asociaciones público privadas de carreteras en materia de seguridad vial, identificación de las posibilidades de aclaración o exigencia de estándares y buenas prácticas para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de infraestructura segura con el fin de reducir factores de riesgo, para la incorporación, por parte de la ANI, de los |
| 44 | 2/07/2022 | Jonny León | En el apartado de infraestructura, hay una gran divergencia en el concepto de tramo de contracción de accidentes y punto crítico, los contratos de la ANI no dan un lineamiento preciso o completo. En consecuencia, lo que es crítico para una entidad o municipio, puede no ser crítico para otro. A nivel mundial existen unos parámetros que adopta cada país para definir estos elementos y están definidos desde la política nacional. Luego entonces, tal como se menciona en el punto 8 de este documento, se deben generar estos criterios para que cada departamento los adopte y traslade en su gestión interna. | NO ACEPTADA | El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 45 | 3/07/2022 | Jonny León | En la misma vía del punto anterior se sugiere que dentro de esas directrices nacionales, todos los administradores y/o constructores de infraestructuras (Vías, terminales, grandes superficies, entre otros) que son corresponsables de la seguridad en la movilidad deberían contar con un Sistema de Gestión de Seguridad Vial bajo la norma ISO 39001 de carácter obligatorio que lleve su compromiso con la seguridad en las fases de diseño, construcción, operación, mantenimiento y su corresponsabilidad con el | NO ACEPTADA | El área de acción de infraestructura segura tiene un objetivo específico particular para que el diseño de las vías tenga como premisa la seguridad vial: «Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura». Este objetivo específico contiene 6 acciones directamente relacionadas con la fase de diseño. El objetivo específico nro. 2 tiene similar enfoque, pero con un énfasis especial en los actores viales más vulnerables. El objetivo específico nro. 3 se enfoca en el diseño, pero también en los tramos viales que ya se encuentran en operación. El objetivo específico nro. 4 se centra en el diseño y operación de las zonas laterales de las vías. El objetivo específico nro. 6 se enfoca en la consideración de la seguridad vial en la infraestructura especializada para transporte público. |
| 46 | 4/07/2022 | Jonny León | Para las empresas de transporte público de pasajeros, por su relevancia en la seguridad, en un grado superlativo, ya que transportan vidas, debería exigirse o promoverse la adopción de la Norma ISO39001 para desarrollar e implantar un Sistema de Gestión en Seguridad Vial como un estándar que de hecho es muy superior al PESV, dado que eleva en cierta forma su compromiso con la seguridad vial de car al usuario final del servicio. Adicionalmente, puede ser auditable por entes certificadores competentes, siendo estos un aliado idóneo en esta materia para apoyar a la Superintendencia y organismos de tránsito en la auditoría y evaluación constante de esta norma. | NO ACEPTADA | El área de acción de infraestructura segura tiene un objetivo específico particular para que el diseño de las vías tenga como premisa la seguridad vial: «Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura». Este objetivo específico contiene 6 acciones directamente relacionadas con la fase de diseño. El objetivo específico nro. 2 tiene similar enfoque, pero con un énfasis especial en los actores viales más vulnerables. El objetivo específico nro. 3 se enfoca en el diseño, pero también en los tramos viales que ya se encuentran en operación. El objetivo específico nro. 4 se centra en el diseño y operación de las zonas laterales de las vías. El objetivo específico nro. 6 se enfoca en la consideración de la seguridad vial en la infraestructura especializada para transporte público. |

| | | | | | |
|----|------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 47 | 5/07/2022 | Jonny León | El top 5 de comparendos y causales de accidentes viales en Colombia durante los últimos 20 años sigue siendo el mismo, por cuanto se sugiere revisar estas conductas para generar una mayor severidad en las penalizaciones y acciones específicas en materia de toma de conciencia y gestión desde los municipios para realmente intervenir estas problemáticas en la gestión de prevención vial. Dado que a la luz de los resultados, las medidas adoptadas no han tenido trascendencia a nivel nacional. | NO ACEPTADA | La revisión de las sanciones se realizará en la acción correspondiente a la revisión de la normatividad, en especial, del Código Nacional de Tránsito. El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 48 | 6/07/2022 | Jonny León | Dentro del nuevo Plan se sugiere, generar directrices para que el acceso a una licencia de conducción sea más estricto a fin de mejorar la competencia de los conductores (moto y otros vehículos). Es la estado a quien más le debe importar la reducción de víctimas y por ende que los conductores sean competentes. Desafortunadamente no se hace auditoria específica a los Centros de Reconocimiento de Conductores CRC y su desempeño. Por lo tanto, quedará la estrategia del gobierno en esta | NO ACEPTADA | No acogida. Teniendo en cuenta que la observación plantea una inquietud. El área de acción de cumplimiento de normas establece la siguiente acción: Fortalecer la vigilancia y control sobre organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Esta acción consiste en identificación de dificultades en el ejercicio de vigilancia y control a organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito y a partir de ello, definición de una estrategia que permita fortalecer la oportuna y adecuada vigilancia sobre dichos organismos. La estrategia considerará acciones para fortalecer los siguientes aspectos: |
| 49 | 7/07/2022 | Jonny León | En el tema de víctimas hay una debilidad general a nivel nacional frente al registro y análisis de información de eventos viales, la cual puede ser interpretada de muchas formas, por lo que se requiere crear un portal abierto de datos para que cualquier ciudadano o institución pueda consultar y hacer análisis de información e investigación que permita proponer acciones para atender problemáticas específicas. | NO ACEPTADA | El área de acción de gestión de conocimiento incorpora las siguientes acciones: 1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial la cual consiste en identificar las necesidades de conocimiento existentes para una efectiva gestión de la seguridad vial, así como los retos en materia de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información , y a partir de ello, definir lineamientos, procesos y acciones requeridas para orientar a las entidades en la gestión del conocimiento. También incorpora la acción 1.1.2 Desarrollar el Programa nacional de |
| 50 | 8/07/2022 | Jonny León | En el ámbito de la gobernanza, debe establecerse claramente dentro del Plan Nacional, los mecanismos bajo los cuales se hará auditoria o seguimiento a los Planes Departamentales, Municipales y Locales de Seguridad Vial, ya que muchos no están cumpliendo su propósito o tienen debilidades en formulación o ejecución que no son advertidas por el gobierno nacional y también se presentan desafíos para dar continuidad ante el cambio de gobiernos de turno. En el tema de Auditoria también es importante hacer énfasis en la auditoria de las administraciones locales públicas a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) de las empresas y Planes de Movilidad Escolar (PME) de los colegios, ya que cada entidad lo maneja de una forma diferente y no existe un compromiso por hacer seguimiento a los hallazgos y fortalecer las acciones de política pública de acuerdo a los resultados de dichos ejercicios. Desde la gobernanza y el compromiso institucional debería desplegarse algo más específico al respecto en el marco del Plan Nacional. | NO ACEPTADA | El PNSV no tiene la facultad de establecer auditorías a las entidades territoriales. Es importante tener en cuenta la autonomía territorial y la descentralización. El Gobierno nacional no tiene asignada la función de realizar auditorías a los instrumentos de planeación territorial. El PNSV no es vinculante con las entidades territoriales, No obstante el enfoque de Gobernanza permite establecer acuerdos voluntarios entre los diferentes protagonistas con el objetivo de reducir la tasa de fatalidad nacional en 50 %. Desde este punto de vista el PNSV genera lineamientos para que lo territorial se armonice con los territorios y derivado de estas alineaciones se monitorea la evolución de la siniestralidad |
| 51 | 9/07/2022 | Jonny León | El Rol de las ARLs y Aseguradoras es importante para que en el marco de la gobernanza dichas entidades coadyuven al cumplimiento de los objetivos, en tal sentido, es clave validar su percepción y participación en la política pública de seguridad vial, ya que muchas de ellas solo se dedican a captar ingresos por aseguramiento y servicios de apoyo o asistencia ante siniestros, pero no generan incentivos para las empresas que si hacen un esfuerzo por invertir en prevención vial y en este aspecto se debería avanzar desde el marco regulatorio donde se obligue a estas entidades a apoyar técnicamente y generar descuentos o compensaciones como incentivo a las empresas usuarias que demuestran un trabajo activo en prevención vial, en reducción de accidentes y víctimas. Se sugiere abordar este tema también. | NO ACEPTADA | No acogida. Teniendo en cuenta que la observación tiene el propósito plantear una posición, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificación en el texto. |
| 52 | 10/07/2022 | Jonny León | En materia de Gestión del conocimiento es importante también, definir dentro del Plan Nacional los canales y/o espacios para proveedores, especializados firmas especializadas en consultoría seguridad vial, Aseguradoras, Instituciones científicas, entre otros. No solo con el ánimo de intercambiar experiencias, sino también hacer propuestas constructivas, generar conocimiento, investigación y aportar al desarrollo de ideas novedosas para abordar las problemáticas, incluyendo patrocinio del gobierno a estas iniciativas o emprendimientos, ya que se necesitan manos para aportar a la solución. | NO ACEPTADA | Tener en cuenta las acciones nro. 1.1.1 y 1.1.2 del área de acción de gestión de conocimiento, las cuales son enfáticas en involucrar al sector privado y a la academia en la generación de conocimiento. |
| 53 | 11/07/2022 | Jonny León | En el tema de indicadores, se debería precisar en el Plan Nacional, indicadores en función de medidas específicas para asegurar el avance en los aspectos de prevención concernientes a los actores viales más siniestrados. De igual manera, en la estrategia de seguimiento, se debe establecer un informe anual donde se muestre el cumplimiento por todas las entidades territoriales y a nivel nacional, para que se pueda hacer un monitoreo y no esperar a que se termine el decenio para replantear acciones ante el no cumplimiento de los indicadores y sus metas. | NO ACEPTADA | Se debe tener en cuenta la acción contemplada en el área de acción de Gobernanza que indica que la ANSV realizará seguimiento a la implementación de las acciones definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el desarrollo de esta acción se deberán considerar los siguientes elementos: 1. Disposición de una herramienta, accesible a la sociedad, en la cual las entidades con responsabilidades asignadas informen los avances en cada una de las acciones y suministran los soportes que den cuenta de dichos avances de conformidad con los actividades y fechas definidos en el plan de acción del PNSV. |
| 54 | 12/07/2022 | Jonny León | Otro punto clave en materia de indicadores es no solo medirse en función de las víctimas y ejecutorias del plan, sino que hay que llegar a medirse en materia del nivel de riesgo, porque eso es lo que permite activar acciones preventivas, en este sentido, debería ponderarse un indicador de nivel de riesgo en función de (impactos, cumplimiento legal, cumplimiento en la gestión, cierre de hallazgos, compromiso a la mejora, entre otros aspectos.) Esto con el propósito de dar una mirada proactiva a la gestión de la seguridad vial. | NO ACEPTADA | Se tendrá en cuenta en la constitución de la batería de indicadores establecida en la acción 1.1.1 del área de acción de gestión de conocimiento. |
| 55 | 23/06/2022 | Luis Cataño Cordoba | Consideramos entonces que, dados los parámetros establecidos en el proyecto de norma, así como su desarrollo a través del anexo técnico incorporado al borrador de decreto, se puede lograr de manera efectiva, el cumplimiento del objetivo de evitar y proteger la integridad de los actores viales, reduciendo para el año 2030 al menos en un 50%, las muertes y lesiones por accidentes de tránsito. Por lo anterior, lo encontramos acorde a las necesidades del país y estamos convencidos que si se pueden lograr las metas propuestas a través de la norma en cuestión, porque su enfoque se encuentra centrado en la prevención y no solamente en la reacción ante la ocurrencia de los hechos, y partiendo del interés y garantía de las acciones que se pueden y deben aplicar desde | NO ACEPTADA | No acogida. Teniendo en cuenta que la observación tiene el propósito plantear una posición, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificación en el texto. |

| | | | | | |
|----|------------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 56 | 23/06/2022 | Osvaldo Borrero | En mi familia tuvimos un accidente de tránsito y no encontramos un lugar donde recibiríamos asesoría en qué hacer, a donde ir, que derechos se tiene, nos tocó buscar un abogado que supiera del tema y pagarle. A mi me gustaría que en el pilar de atención a víctimas se desarrollara algo relacionado con la atención, orientación y asesoría a las personas. Así uno se sentiría mas seguro en la información que recibe y no tendría que pagarle a nadie para que lo asesoren. Supe por las noticias que en Bogotá existe una oficina para atender a las víctimas, que bueno que la Agencia pudiera tener una oficina o una línea telefónica o algún mecanismo para eso. Los que estamos en ciudades pequeñas no tenemos a donde ir para que | NO ACEPTADA | El área de atención a víctimas contempla las siguientes acciones en la materia: • Definir lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. • Conformar el nodo de víctimas integrado a la red nacional de seguridad vial El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 57 | 23/06/2022 | Jorge Perez | En mi condición de ciudadano y una vez realizada la lectura del proyecto publicado para el Plan Nacional de Seguridad Vial, observo que dentro del Capítulo VI. De Atención Integral a víctimas de siniestros viales, se encuentra como objetivo general, el de "Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de siniestros viales" sin embargo, en el mismo no se incluye una acción específica para que se implemente un mecanismo a nivel nacional que permita contar con la asesoría inicial que requieren las víctimas de | NO ACEPTADA | Las entidades territoriales tienen la competencia de implementar instancias para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. En ese sentido, se incorpora la acción: «Definir lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales». No obstante, también se incorpora la acción denominada «Conformar el nodo de víctimas integrado a la red nacional de seguridad vial» la cual consiste en el diseño y puesta en marcha del nodo de víctimas, integrado a la Red Nacional de Seguridad Vial, que tiene como objetivo generar procesos de articulación intersectorial e interinstitucional en relación con el fortalecimiento del apoyo psicosocial. |
| 58 | 23/06/2022 | Mariana Mesa | El regulador puede emplear dos instrumentos para permitirle demostrar y confirmar, a los obligados y a las autoridades de inspección, vigilancia y control, que el principio fundamental que busca proteger al expedir un reglamento técnico, está siendo cumplido o respetado. El primer instrumento es la exigencia de una declaración del producto o proveedor acerca de que su producto cumple con las especificaciones requeridas (declaración de primera parte). El desafío que tiene el regulador al elegir esta opción de demostración de la conformidad, es la confirmación de dicha autodeclaración en el mercado para generar confianza y asegurar el cumplimiento del reglamento. La aceptación de la declaración de primera parte supone que la autoridad de inspección, vigilancia y control destine mayores recursos y amplíe su capacidad técnica y de operación, para vigilar el mercado y verificar que los productos circulantes cumplen con las características definidas por el regulador. La segunda alternativa es la evaluación de la conformidad del producto (bien o servicio), proceso, persona u organización, realizada por una tercera parte independiente. Con esta alternativa se amplía la cobertura de confirmación del cumplimiento; se reduce el costo a cargo del Estado, derivado de las labores de inspección y vigilancia; y el Gobierno mantiene íntegramente sus facultades de control. Hay diferentes tipos de evaluación que se pueden seleccionar según la necesidad de | NO ACEPTADA | La reglamentación técnica vehicular en la que trabaja la ANSV se acoge a las disposiciones establecidas en el Decreto 1074 de 2015 referente al proceso de reglamentación técnica y referente al proceso de evaluación de la conformidad. También se acoge a las disposiciones que sobre la materia ha establecido la Organización Mundial del Comercio en el Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio. En ese sentido, la forma que se utilice para la evaluación de la conformidad de los requisitos que se establezcan para los componentes o sistemas vehiculares está inmersa en la formulación de cada reglamento técnico en particular. |
| 59 | 23/06/2022 | Mariana Juliana Rico | Asignación de Recursos: A nivel general, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2030 debe considerar los recursos que se invertirán por cada una de las 8 áreas de acción para poder cumplir con los 16 objetivos generales, los 45 objetivos específicos y las 156 acciones. Así mismo, se debe establecer la cantidad de recursos que se invertirán para cada uno de los actores viales, teniendo en cuenta una inversión mayor para aquellos que sufren más lesiones y fatalidades en el país. Esto, permitirá establecer la inversión total que se debe realizar para cumplir las metas trazadas para este decenio por la seguridad vial en | NO ACEPTADA | El PNSV es el instrumento para definir objetivos, acciones y calendarios para reducir las víctimas por siniestros viales. Las entidades del Gobierno nacional deberán tener en consideración las acciones que les son asignadas de tal forma que definan sus presupuestos anuales. Así mismo, las inversiones en seguridad vial son complejas de estimar, dado que es un aspecto transversal en muchos proyectos. No obstante, la ANSV está trabajando en la identificación de este aspecto, para incorporarlo como un indicador estratégico en el mediano plazo. |
| 60 | 24/06/2022 | Mariana Juliana Rico | Renovación del Parque Automotor: Actualmente el país cuenta con un parque automotor de 17.020.461 según el RUNT, de los cuales 6.883.858 corresponden a vehículos de 4 ruedas o más y el restante son motocicletas que componen aproximadamente el 60% del parque vehicular nacional. Así mismo, el promedio de edad de vehículos livianos es de 17,1 años, para el segmento de pasajeros es de 20,8 años y para vehículos de carga es de 21,6 años, aproximadamente. Como se puede inferir a partir de estas cifras, el parque automotor colombiano acusa una alta edad promedio y, por lo tanto, se deben plantear estrategias que busquen la renovación de estos vehículos especialmente aquellos que cuentan con una alta edad para de esta manera reducir los riesgos asociados a la circulación de estos vehículos que en muchos casos no cuentan con ningún tipo de elemento de seguridad activa y pasiva. Por esta razón, desde el Plan Nacional de Seguridad Vial, solicitamos a la ANSV se propongan acciones en conjunto con el Ministerio de Transporte que permita sacar de circulación vehículos que representan un riesgo potencial, por su edad, para otros actores viales. | ACEPTADA | Se ajusta la acción del área de vehículos seguros denominada «Adoptar un esquema para la desintegración de vehículos particulares» con el fin de aclarar su alcance. Se realiza el ajuste en el Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 2.2, acción 2.2.3. También se realiza la modificación en el Documento Técnico de Soporte, en la misma área de acción. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 61 | 25/06/2022 | Mariana Juliana Rico | Plazo Reglamentos Técnicos: La cantidad de reglamentos técnicos para sistemas, partes y componentes que se buscan implementar durante este decenio en el país y la posible adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas por sí mismo será un hito para el país y un desafío para la industria que está comprometida con esta innovación. En la sección II. Vehículos Seguros numeral 2. Objetivos y acciones se establecen una serie de reglamentos que buscan ser implementados para diferentes tipologías en el país. No obstante, en la sección 7. Plan de Acción por la Seguridad Vial 2022-2031 para el objetivo general "Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país" no se evidencia de qué manera fueron priorizados estos reglamentos y por qué la importancia de la implementación de cada uno de estos. En el caso específico de los plazos para la entrada en vigencia de una posible reglamentación, se deben establecer plazos concertados entre el gobierno nacional y el sector automotor, que sean coherentes con la complejidad técnica de cada reglamento y que reconozcan la realidad mundial del sector, los acuerdos de libre comercio suscritos por Colombia, las equivalencias internacionales de los requisitos, la demostración de los mismos de acuerdo con la realidad de la industria | NO ACEPTADA | Las acciones relacionadas con el ascenso tecnológico de los vehículos contemplan la identificación de alternativas de actuación, una de las cuales puede ser la reglamentación técnica, de conformidad con los resultados de los análisis de impacto normativo o documentos pertinentes. En caso de que se requiera reglamentación técnica, los plazos de transición, es decir, las fechas en las cuales la industria deberá dar cumplimiento a las obligaciones estipuladas en los reglamentos técnicos serán, serán definidos en consideración de los procesos técnicos que debe adelantar la industria para ello, y tal y como se ha realizado hasta el momento, se realizarán todos los espacios de participación de los actores involucrados que sean requeridos. Las fechas establecidas en el PNSV 2022 - 2031 corresponden a la fecha de cumplimiento de la acción, por lo tanto, no corresponde a la fecha en que empiezan a regir los reglamentos técnicos, cuando esta sea la medida que se tenga que implementar. Es pertinente reiterar que el PNSV debe ser revisado cada dos años. |

| | | | | | |
|----|------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 62 | 26/06/2022 | Mariana Juliana Rico | <p>Evaluación de la conformidad y esquema de homologación: Con respecto al objetivo específico "1.2.1 Actualizar el esquema de homologación para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país con base en estándares de seguridad vehicular de alto reconocimiento internacional", "1.5 Implementar procesos objetivos y eficientes de evaluación de la conformidad en materia de seguridad vehicular" y la acción "1.5.1 Implementar el esquema de evaluación de la conformidad de la Organización de Naciones Unidas en materia de seguridad vehicular" nos permitimos mencionar que en el mercado nacional se comercializan vehículos con diferentes países de origen. Por tal motivo, el país debe contar con un sistema de evaluación de la conformidad y un proceso de homologación que permita diferentes maneras para realizar este proceso, teniendo en cuenta que los vehículos comercializados en el país tienen diferentes orígenes y por lo tanto este proceso debe reconocer la realidad del sector.</p> <p>Por lo tanto, se debería dejar la posibilidad de analizar diferentes esquemas de evaluación de la conformidad utilizados en el mundo, para definir el sistema que mejor</p> | ACEPTADA | <p>En atención al comentario, se identifica que las acciones 1.2.1 y 1.5.1 tienen similar propósito, por lo cual se unifican. Así mismo, la acción nro. 1.2.1 del área de acción de vehículos se ajusta de tal forma que se analicen las diferentes buenas prácticas existentes para permitir la comercialización de vehículos en los países de tal forma que se tenga confiabilidad en que los vehículos cumplen con los estándares de seguridad que sean establecidos por Colombia. Estos ajustes se realizan en el Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 1.2. También se realiza la modificación en el Documento Técnico de Soporte, en la misma área de acción.</p> <p>Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte".</p> |
| 63 | 27/06/2022 | Mariana Juliana Rico | <p>Información a consumidores sobre sistemas de seguridad vial: En relación al objetivo "1.4 Apropiar conocimiento e interés en los consumidores de vehículos en relación con las tecnologías de seguridad vehicular" y con respecto a la acción "1.4.3 Mantener actualizada la información a consumidores sobre sistemas de seguridad vehicular" es importante mencionar que las evaluaciones para establecer si un vehículo es o no seguro, deben tener en cuenta los sistemas de seguridad con los que cuenta el vehículo (ej. ESC, cantidad de airbags, EBD, BA, etc.) y no solamente con base en cifras de siniestralidad asociadas a un modelo específico. Esto, debido a que puede generar una visión sesgada pues un modelo es comercializado por muchos años con el mismo nombre, sin tener en cuenta que el vehículo va evolucionando y llegan a tener elementos de seguridad muy distintos dependiendo del año de comercialización. Por lo tanto, si un vehículo, es comercializado durante 10 años, año tras año sus cifras de siniestralidad aumentarán, por consiguiente. No obstante, si un vehículo se comercializa solamente por 2 años y con un volumen de ventas bajo, sus cifras de siniestros serán bajas.</p> | NO ACEPTADA | <p>En el desarrollo de la acción, la ANSV deberá identificar los criterios para actualizar la información que se debe ofrecer a los consumidores.</p> |
| 64 | 28/06/2022 | Mariana Juliana Rico | <p>En el numeral 2. objetivos generales, 2.2 Objetivos Específicos, numeral 2.2.3 se propone modificar la redacción así: "2.2.3. Acción: Promover la revisión del actual esquema de RTM & EC para aumentar los niveles de seguridad de los vehículos que se encuentran circulando en las vías del país y disminuir los altos índices de evasión. Descripción de la Acción: Promover la revisión del actual esquema de RTM & EC para disminuir los índices de evasión y aumentar la seguridad de los vehículos que circulan en el país.</p> | ACEPTADA | <p>Se modifica el nombre de la acción de la siguiente forma: Actualizar el esquema de revisión técnico-mecánica acorde con buenas prácticas internacionales para aumentar los niveles de seguridad de los vehículos en circulación. En relación con la evasión de la revisión técnico - mecánica, la acción 2.2.1 se enfoca en los aspectos pedagógicos y el área de acción de cumplimiento de normas se enfoca en los aspectos referentes a la vigilancia y control. Se realiza el ajuste en el Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 2.2. También se realiza la modificación en el Documento Técnico de Soporte, en la misma área de acción.</p> |
| 65 | 29/06/2022 | Mariana Juliana Rico | <p>El objetivo general "2. Aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos que se encuentran en operación en el país" se plantea la acción "Promover la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1997 del WP.29 "inspección vehicular" de las Naciones Unidas". Sin embargo, actualmente en el país un marco normativo que regula la RTM & EC, que en primer lugar debe ser revisado para establecer si es apropiado para revisar que los vehículos que circulan por el país cumplen con unas condiciones mínimas de seguridad. Así mismo, el país históricamente ha contado con altas tasas de evasión de la RTM que históricamente han sido superiores al 50% donde aproximadamente el 60% son motocicletas. Por esta razón, antes de proponer la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1997, se deben proponer acciones conjuntas entre la ANSV, el Ministerio de Transporte y otros entes que</p> | ACEPTADA | <p>Se suprime la acción 2.2.3 del área de acción de vehículos. Lo anterior teniendo en cuenta que la actividad 2.2.2 referente a la actualización del esquema de Revisión técnico mecánica identificará la necesidad de adhesión a dicho acuerdo o los aspectos en los que el procedimiento actual debe ser fortalecido. Se realiza el ajuste en el Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 2.2. También se realiza la modificación en el Documento Técnico de Soporte, en la misma área de acción.</p> <p>Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte".</p> |
| 66 | 24/06/2022 | Dario Hidalgo | <p>Es necesario aclarar la línea base de la meta de este nuevo plan. Se sugiere que sean las cifras definitivas del ONSV para 2021 (de forma consistente con la meta de Naciones Unidas, reflejada en el Plan Mundial). La meta se expresa en número de fatalidades, no en reducción de la tasa de fatalidades que naturalmente baja por crecimiento de la población</p> | ACEPTADA | <p>Se incorpora en diagnóstico del documento técnico de soporte a línea base del año 2021.</p> <p>Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte".</p> |
| 67 | 25/06/2022 | Dario Hidalgo | <p>Podría ser conveniente que el decreto incluya un mandato al Concejo Nacional de Política Económica y Social CONPES y a su Secretaría Técnica, el Departamento Nacional de Planeación, para que en un plazo de seis meses realicen un CONPES de seguimiento al plan que tenga un complemento del plan de acción de este decreto con acciones a cargo de los ministerios de salud, de educación, de transporte, de defensa y de gobierno, entre otros, y entidades adscritas y vinculadas, así como a</p> | NO ACEPTADA | <p>La ley 1702 de 2013 establece con claridad que la ANSV es la responsable de realizar seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial, esta función no puede ser asignada a otra entidad ya que ello iría en contra vía de la Ley. Al respecto, se debe tener en cuenta que las acciones para este decenio, si bien, son lideradas por la ANSV requieren de la participación de todos los sectores del Gobierno nacional, como se puede observar en el plan de acción y que la construcción de dicho plan se realizó en articulación con entidades como Minsalud, Mineducación, SIC, Supertransporte, Minjusticia, Policía Nacional, entre otras. Al respecto, se realizaron diversas mesas de trabajo de las cuales</p> |
| 68 | 26/06/2022 | Dario Hidalgo | <p>Incorporar un nuevo artículo para reflejar los principios de la #Ley Julián Esteban en el decreto</p> | NO ACEPTADA | <p>Todas las acciones del PNSV 2022 - 2031 se regirán a partir de lo establecido en las normativas de jerarquía superior. La ley Julián Esteban define los</p> |
| 69 | 27/06/2022 | Dario Hidalgo | <p>El borrador del plan no refleja la reciente aprobación por el Congreso y eventual expedición de la denominada #Ley Julián Esteban. Parece necesario conciliar textos para que el plan refleje el mandato del legislativo, muy especialmente en lo concerniente a principios, reglamentos técnicos vehiculares, elementos de infraestructura y gestión de velocidad (límites y presentación de planes).</p> | NO ACEPTADA | <p>Si bien la Ley «Julián Esteban» no ha sido sancionada, es importante mencionar que una vez revisado el artículo de la versión del proyecto de ley aprobado en cuarto debate, no se evidencia desarticulación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos los principios generales que establece la Ley Julián Esteban se encuentran contenidos en el PNSV 2022 - 2031 • La ley Julián Esteban con relación a los reglamentos técnicos vehiculares establece que se armonizarán las regulaciones vehiculares de manera que sean consistentes con la normatividad internacional. El PNSV 2022 -2031 establece todos los sistemas y componentes que serán revisados en el decenio de tal forma que "se armonicen las condiciones de seguridad vehicular colombianas con los instrumentos jurídicos de la Organización de las Naciones Unidas administradas por el WP.29". • En materia de los elementos de infraestructura, todas las acción de dicha área de acción del PNSV permitirán dar cumplimiento a lo establecido en la ley Julián Esteban • Las acciones referentes a la gestión de velocidades seguras, así como todas las acciones del PNSV 2022 - 2031, tendrán en consideración todas las disposiciones de los instrumentos normativos de mayor jerarquía. En este sentido, es pertinente tener en cuenta que la acción nro.1.2.3 Estructurar la política pública de gestión de velocidad en el marco de las políticas de seguridad vial implica formular una política pública que permita posicionar la velocidad como un pilar fundamental de la seguridad vial en el territorio nacional |

| | | | | | |
|----|------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 70 | 28/06/2022 | Dario Hidalgo | <p>Artículo 2. Incorporar una acción relacionada con la medida "Transporte multimodal y planificación del territorio" con las siguientes medidas (según recomendación del Plan Mundial)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicar políticas que promuevan el diseño urbano compacto. • Establecer políticas que reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. • Promover el desarrollo orientado al transporte público para concentrar los desarrollos urbanos y comerciales alrededor de los nodos de transporte masivo. • Ubicar estratégicamente, cuando sea factible, las viviendas públicas, subsidiadas y de trabajadores para proporcionar un acceso conveniente a los servicios de transporte de alta capacidad. • Promover la comercialización positiva y el uso de incentivos como la participación de los empleadores en los costos de las tarifas del transporte público. • Desalentar el uso de vehículos privados en zonas urbanas de alta densidad por medio de restricciones a los usuarios de vehículos de motor, de otros vehículos y de la infraestructura vial, y proporcionar alternativas que sean accesibles, seguras y fáciles de usar, como caminar, ir en bicicleta, autobuses y tranvías. 4 • Facilitar la conectividad intermodal entre el transporte público y las clases de uso compartido de bicicletas en las | NO ACEPTADA | <p>El área de acción de gobernanza prevé la acción 2.3.1 Definir lineamientos para la incorporación de la seguridad vial en los instrumentos de planificación territoriales. El desarrollo de esta acción considera lo siguiente:</p> <p>i) Diagnóstico de la inclusión de la seguridad vial en las disposiciones normativas nacionales relacionadas con los instrumentos de planificación territorial.</p> <p>ii) Revisión de la incorporación de la seguridad vial en una muestra de instrumentos de planificación como planes de desarrollo, planes de movilidad y planes de ordenamiento territorial (POT/EOT/PBOT) y a partir de los resultados, proponer lineamientos generales que fortalezcan y orienten a las entidades territoriales en la incorporación y forma de desarrollo de la seguridad vial en instrumentos de planificación.</p> <p>iii) Analizar y, de hallarlo viable, proponer la obligatoriedad de la inclusión de seguridad vial en los planes de ordenamiento territorial.</p> <p>iv) Ofrecer asistencia técnica a entidades territoriales en relación con los lineamientos para la incorporación de la seguridad vial en instrumentos de planificación.</p> <p>En el área de acción de velocidades seguras se atiende lo referente a "Establecer políticas que reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público".</p> |
| 71 | 29/06/2022 | Dario Hidalgo | Artículo 2. Consolidar las acciones "Comportamiento seguro en los actores viales" y "Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial", en una sola acción "Uso seguro de las vías de tránsito" | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 se estructura a partir de las necesidades y realidades de Colombia. Si bien es clara la relación entre estas dos áreas de acción, la definición de un área específica para el cumplimiento de normas deriva de la importancia de esta materia en la problemática de siniestralidad vial. Así mismo, es determinante considerar que el área de cumplimiento de normas también contiene acciones dirigidas a los organismos de apoyo al tránsito, por ejemplo, como actores determinantes en los propósitos que el Gobierno nacional y los gobiernos territoriales plantean en materia de seguridad vial. |
| 72 | 30/06/2022 | Dario Hidalgo | Evitar el lenguaje "vehículos seguros". Es más preciso decir "Seguridad del vehículo" en la medida que no se puede garantizar un 100% de protección a ocupantes y personas fuera, solo es posible reducir las probabilidades de choque, de heridas graves y muerte. | NO ACEPTADA | La explicación de vehículos seguros contenida en el documento técnico del PNSV 2022 - 2031 especifica que los vehículos seguros, sus sistemas y componentes pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro, bien sea al aumentar la capacidad de los conductores para detectar de forma oportuna la situación de peligro y con ello la posibilidad de controlar el vehículo (seguridad activa) o al reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones de gravedad (seguridad pasiva) |
| 73 | 1/07/2022 | Dario Hidalgo | Artículo 3: Incluir en Seguimiento: Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de este decreto el Departamento Nacional de Planeación presentará a consideración del CONPES la política pública de seguridad vial, la cual incorporará las acciones establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial complementadas con acciones a cargo de los ministerios, entidades descentralizadas del orden nacional. Una vez expedida esta política pública, el seguimiento del plan se realizará de manera conjunta por el DNP y la ANSV. | NO ACEPTADA | <p>La ley 1702 de 2013 establece con claridad que la ANSV es la responsable de realizar seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial, esta función no puede ser asignada a otra entidad ya que ello iría en contra vía de la Ley. Al respecto, se debe tener en cuenta que el PNSV 2022 - 2031 incorpora una acción específica en la materia: Realizar seguimiento a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, la cual consiste en realizar seguimiento a la implementación de las acciones definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el desarrollo de esta acción se deberán considerar los siguientes elementos:</p> <p>1. Disposición de una herramienta, accesible a la sociedad, en la cual las entidades con responsabilidades asignadas informen los avances en cada una de las acciones y suministren los soportes que den cuenta de dichos avances de conformidad con los actividades y fechas definidos en el plan de acción del PNSV.</p> <p>2. Publicación de informes anuales a través de los cuales se describa el estado de avance y cumplimiento de las acciones definidas en el PNSV.</p> |
| 74 | 2/07/2022 | Dario Hidalgo | Incluir en Seguimiento: Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de este decreto el Departamento Nacional de Planeación presentará a consideración del CONPES la política pública de seguridad vial, la cual incorporará las acciones establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial complementadas con acciones a cargo de los ministerios, entidades descentralizadas del orden nacional. Una vez expedida esta política pública, el seguimiento del plan se realizará de manera conjunta por el DNP y la ANSV. | NO ACEPTADA | La ley 1702 de 2013 establece con claridad que la ANSV es la responsable de realizar seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial, esta función no puede ser asignada a otra entidad ya que ello iría en contra vía de la Ley. Al respecto, se debe tener en cuenta que las acciones para este decenio, si bien, son lideradas por la ANSV requieren de la participación de todos los sectores del Gobierno nacional, como se puede observar en el plan de acción y que la construcción de dicho plan se realizó en articulación con entidades como Minsalud, Mineducación, SIC, Supertransporte, Minjusticia, Policía Nacional, entre otras. Al respecto, se realizaron diversas mesas de trabajo de las cuales se priorizaron las acciones incorporadas en este plan. |
| 75 | 3/07/2022 | Dario Hidalgo | Adicionar un Nuevo artículo (puede ir antes de las acciones): El objetivo del Plan Nacional de Seguridad Vial es proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial. La meta es reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030, con respecto a las cifras definitivas de muertes y lesiones de 2021 reportadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. | NO ACEPTADA | El anexo hace parte integral del Decreto. No se considera necesario repetir la información ya que el anexo indica con claridad que el objetivo del plan es Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial y también establece la meta. |
| 76 | 4/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 13. Seguridad Vial en el Mundo. Por favor revisar las fechas de los documentos de OMS con cuidado. El último documento "Estado Global de la Seguridad Vial es de 2018 con datos de 2016 (aunque documentos posteriores lo citen). El Plan Global del decenio de acción no tiene fecha 2017 sino 2021. Pueden existir otras imprecisiones con las fechas. | ACEPTADA | <p>Se revisan las referencias bibliográficas del documento técnico de soporte y se realizan los ajustes pertinentes.</p> <p>Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte".</p> |
| 77 | 5/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 18. Se recomienda incorporar dos temas en los antecedentes de seguridad en Colombia. La aprobación por el Congreso de "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban" (ver Gaceta del Congreso 627 para el contenido, disponible en http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index.xhtml) y la aprobación en primer debate del proyecto de Ley 355-S que busca la adhesión de Colombia al Acuerdo de Naciones Unidas de 1958 sobre estándares vehiculares. | NO ACEPTADA | La sanción de la ley es un requisito esencial dentro del trámite de una ley, Una vez dichas leyes sean sancionadas se incorporarán en los antecedentes. |
| 78 | 6/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 19. Los gráficos pueden actualizarse a 2019 con las cifras disponibles en GBD de IHME https://vizhub.healthdata.org/gbd-compare/ | ACEPTADA | Se revisan y actualizan las cifras a partir de las fuentes oficiales de información del ONSV. Se realizan los ajustes de todas las cifras en el documento técnico de soporte. |

| | | | | | |
|----|------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 79 | 7/07/2022 | Dario Hidalgo | Se recomienda incorporar dos temas en los antecedentes de seguridad en Colombia. La aprobación por el Congreso de "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban" (ver Gaceta del Congreso 627 para el contenido, disponible en http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index.xhtml) y la aprobación en primer debate del proyecto de Ley 355-S que busca la adhesión de Colombia al Acuerdo de Naciones Unidas de 1958 sobre estándares vehiculares. | NO ACEPTADA | A la fecha de atención de los comentarios, la Ley Julián Esteban no ha sido sancionada. No obstante, una vez dicha norma haga parte del marco legal del país, se realizará su incorporación en la sección de antecedentes. En cuanto al proyecto de adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958, compartimos que su aprobación en primer debate es un importante avance para el país, no obstante, la sección de antecedentes incorpora los documentos o acciones de política que han sido definidas en materia de seguridad vehicular. |
| 80 | 8/07/2022 | Dario Hidalgo | Se puede resaltar que los principios de los sistemas seguros fueron definidos en la Ley Julián Esteban. En caso de existir diferencias se sugiere ajustar a lo aprobado en la Ley. | NO ACEPTADA | Los principios del enfoque sistema seguro son los establecidos en el PNSV 2022 - 2031. Los principios del proyecto de Ley Julián Esteban se refieren a los principios mediante los cuales las entidades del Estado deben garantizar la protección de la vida, dentro de los cuales se encuentra como principio, el enfoque sistema seguro y la responsabilidad compartida, elemento que en esencia, es un principio del enfoque sistema seguro. Con relación a los principios de seguridad vehicular y seguridad en las vías, estos corresponden a 2 de las 8 áreas de acción en las cuales se enfocará el PNSV 2022 - 2031, de tal forma que existe armonía entre los dos documentos. |
| 81 | 9/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 25. Se sugiere modificar la expresión "Vehículos Seguros" por "Seguridad del Vehículo". Así mismo la definición: "Vehículos nuevos y en operación que ofrecen niveles mínimos de protección a ocupantes y personas fuera, cuyo mantenimiento, sistemas y partes permiten mantener dichas condiciones." Lo anterior en la medida que no existe un vehículo que ofrezca protección completa a ocupantes y personas fuera, y que los reglamentos establecen mínimos, no condiciones de alta protección. | ACEPTADA | Se ajusta en el documento técnico de soporte (marco conceptual) en lo referente a la definición de tal forma que quede claro que los vehículos seguros reducen probabilidad de fatalidad o siniestro. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 82 | 10/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 25 y 26. Puede ser conveniente unir "Comportamiento seguro en los actores viales" y "Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial", en una sola acción "Uso seguro de las vías de tránsito". | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 se estructura a partir de las necesidades y realidades de Colombia. Si bien es clara la relación entre estas dos áreas de acción, la definición de un área específica para el cumplimiento de normas deriva de la importancia de esta materia en la problemática de siniestralidad vial. Así mismo, es determinante considerar que el área de cumplimiento de normas también contiene acciones dirigidas a los organismos de apoyo al tránsito, por ejemplo, como actores determinantes en los propósitos que el Gobierno nacional y los gobiernos territoriales plantean en materia de seguridad vial. |
| 83 | 11/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 30. Definir la línea base para la reducción de 50% en 2030, se sugiere, en línea con el Plan Mundial que sea 2021. En este sentido es conveniente que se muestre el valor de la línea base de 2021 (cifra definitiva, que aún no ha sido publicada en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial) | ACEPTADA | Se incorpora en diagnóstico del documento técnico de soporte la línea base del año 2021. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 84 | 12/07/2022 | Dario Hidalgo | Se sugiere ajustar la estructura de acuerdo con las recomendaciones realizadas (nueva acción sobre movilidad sostenible y desarrollo urbano, cambio de nombre de acción seguridad del vehículo, unión de acciones relacionadas con comportamiento). | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 se estructura a partir de las necesidades y realidades de Colombia. Si bien es clara la relación entre estas dos áreas de acción, la definición de un área específica para el cumplimiento de normas deriva de la importancia de esta materia en la problemática de siniestralidad vial. Así mismo, es determinante considerar que el área de cumplimiento de normas también contiene acciones dirigidas a los organismos de apoyo al tránsito, por ejemplo, como actores determinantes en los propósitos que el Gobierno nacional y los gobiernos territoriales plantean en materia de seguridad vial. El documento incorpora una acción enfocada en la incorporación de la seguridad vial en los documentos de planificación territorial. |
| 85 | 13/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Pagina 33. Se sugiere extender el diagnóstico hasta el año 2021 con las cifras definitivas. Esto puede ser muy importante porque el 2021 es la línea base de la meta de reducción de 50% en fatalidades y heridas graves. | ACEPTADA | Se ajusta el diagnóstico incorporado en el documento técnico de soporte con las cifras actualizadas a 2021. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 86 | 14/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 34. Revisar el título "condición promedio", se sugiere "condición" o "tipo de usuario vial" | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en el documento técnico de soporte en ilustración 8. |
| 87 | 15/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 36 y 37. Revisar los títulos "vehículo envuelto en la colisión" (o involucrado). Es complejo decir que los peatones y ciclistas colisionan con los vehículos. <u>Aquí no hay objetos (si en el caso de motociclistas).</u> | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en los títulos de las ilustraciones del documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de |
| 88 | 16/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 44. Se sugiere una sección de perspectiva de género y otra para adultos mayores para identificar las problemáticas de cada uno (de forma similar a niños, niñas y adolescentes). En género se puede resaltar que las mujeres tienen menos siniestros como conductoras o usuarias de bicicleta, pero están envueltas en más siniestros como peatonas y pasajeras (especialmente de motocicletas). En adultos mayores resaltar la alta participación en el total de muertes de peatones. | ACEPTADA | Se realizan ajustes en el diagnóstico contenido en el documento técnico del PNSV 222 - 2031. Al respecto, se incorporan cifras referente al departamento del occidente, rango etario y género, en la sección de actores viales más vulnerables. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 89 | 17/07/2022 | Dario Hidalgo | Incorporar los temas sobre velocidades definidos en la Ley Julián Esteban en el diagnóstico y las acciones | NO ACEPTADA | Las acciones relacionadas con la gestión de velocidad tendrán en cuenta los lineamientos legales que para la fecha de ejecución de las acciones se encuentren vigentes. |
| 90 | 18/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 47. Indicar que la metodología seguirá los límites máximos establecidos en la ley: 50 km/h en vías urbanas, 30 km/h en zonas escolares y residenciales, 90 km/h en vías nacionales y departamentales, 120 km/h en doble calzada sin interacción de peatones. Se establecerá una metodología para los casos excepcionales. | NO ACEPTADA | No se considera necesario indicar que las acciones del PNSV 2022 - 2031 se deben ajustar a las disposiciones de la ley. Así las cosas, todo lo referente a gestión de la velocidad atenderá los límites establecidos en las leyes nacionales. Al respecto, las acciones relacionadas con la gestión de velocidad tendrán en cuenta los lineamientos legales que para la fecha de ejecución de las acciones se encuentren vigentes. |
| 91 | 19/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 48. Además de "analizar" el uso de tecnologías, se sugiere "proponer y reglamentar" con el fin de superar los problemas existentes con el uso de dispositivos electrónicos de detección de infracciones "Cámaras Salvavidas". De acuerdo lo anterior, modificar el título a "Seguridad del vehículo". Revisar si es posible usar estadísticas hasta el último año 2021. | NO ACEPTADA | Tener en cuenta la acción del área de acción de cumplimiento de normas denominada: «Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial», la cual consiste en identificar y formular los ajustes requeridos al marco normativo vigente (Ley 1843 de 2017) de tal forma que el uso de sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito favorezca la reducción y disuasión de comportamientos contrarios a la seguridad vial. La ANSV realizará la revisión de las dificultades existentes para la identificación de los presuntos infractores a las normas de tránsito y formulará los ajustes que sean necesarios para la posterior radicación en el Congreso de la República por parte de la entidad pertinente. |

| | | | | | |
|----|------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 92 | 20/07/2022 | Dario Hidalgo | El tema de vehículos también está cubierto en la declaración del decenio de acción y en el plan mundial de acción. Además, no es posible afirmar que las tecnologías evitan siniestros, solo reducen su ocurrencia y la severidad de los choques. Se sugiere evitar la palabra evitar. Así mismo, en la parte introductoria puede ser conveniente mencionar el mandato legal derivado de la #Ley Julián Esteban sobre reglamentación vehicular | ACEPTADA | Se ajusta en el diagnóstico del área de vehículos (documento técnico de soporte) el texto, de tal forma que quede claro que las tecnologías vehiculares tienen como fin reducir probabilidad de siniestro más no evitar el siniestro. Una vez la ley esté sancionada se realizará la incorporación en el documento, al respecto, dicha ley no genera modificación en las acciones que la ANSV viene desarrollando ni en las que están definidas en el PNSV 2022 - 2031. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 93 | 21/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 49. Respecto a motos, puede ser conveniente mencionar la importancia de los frenos ABS. De acuerdo con estudios en Europa https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24884403/ la efectividad de los frenos ABS varió del 24% (intervalo de confianza [IC] del 95%, 12-36) en Italia al 29% (IC del 95%, 20-38) en España, y al 34% (IC del 95%, 16-52) en Suecia. Las reducciones en los accidentes graves y mortales fueron aún mayores, con un 34% (IC del 95%, 24-44) en España y un 42% (IC del 95%, 23-61) en Suecia. Las reducciones generales de los accidentes con scooters equipados con ABS (al menos 250 cc) fueron del 27% (IC del 95%, 12-42) en Italia y del 22% (IC del 95%, 2-42) en España. El ABS en scooters con al menos un motor de 250 cc redujo los choques graves y fatales en un 31% (IC 95%, 12-50). | NO ACEPTADA | La importancia de los frenos ABS está identificada en el análisis de impacto normativo de sistemas de frenado para motocicletas. Este documento es el soporte de la reglamentación técnica que se expedirá al respecto de conformidad con los lineamientos establecidos en el Decreto 1074 de 2015 para la reglamentación vehicular. En este sentido, se considera que el PNSV 2022 - 2031 define las acciones que se deben realizar para la reducción de lesiones graves y fatales en las vías sin que ello implique que el documento deba desarrollar la información de los productos que se generarán con la implementación de las acciones. |
| 94 | 22/07/2022 | Dario Hidalgo | En la descripción de la acción sobre adhesión al acuerdo de 1958 de NNUU, se sugiere indicar que el proyecto de ley ya está en proceso de debate en el Congreso y que recibió aprobación en primer debate en la Comisión Segunda del Senado. En vez de formular, se puede decir, apoyar el debate legislativo. | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en el plan de acción, en el área de acción de vehículos, acción 1.1.1. El ajuste se realiza en el Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 1.1. También se realiza ajuste en documento técnico de soporte en la misma área de acción. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 95 | 23/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Pagina 56. Aclarar, puede ser con asterisco y nota de pie de página si los sistemas de frenado incluyen frenado autónomo de emergencia y control electrónico de estabilidad, los sistemas de frenado para motocicletas incluyen frenos antibloqueo ABS y que para que cilindraje, y si los sistemas de retención infantil incluyen los sistemas de anclaje Isofix. La lista no incluye protección a choque frontal, protección a choque lateral ni sistemas de protección de patones, recomendados por la Organización Mundial de la Salud y en el Bien Público Regional de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo como prioritarios. Se sugiere considerar su inclusión. | ACEPTADA | Se aclara en la acción nro. 1.1.2 del área de acción de vehículos seguros (Generar condiciones para mejorar el desempeño de los sistemas de retención en vehículos automotores de cuatro y más ruedas) que esta incorpora lo referente a sistemas de anclaje isofix. Así mismo, se aclara en la acción nro. 1.1.6 de la misma área de acción (Generar condiciones para mejorar el funcionamiento de los sistemas de frenado en vehículos automotores de cuatro y más ruedas) que esta acción incorpora lo referente a control electrónico de estabilidad, sistema de asistencia al frenado y sistema avanzado de frenado de emergencia. En relación con protección frente a choques, tener en cuenta la acción nro. 1.1.11 (Generar condiciones para mejorar la protección que ofrecen los vehículos de pasajeros a sus ocupantes ante una colisión), la cual indica en su descripción que se encuentra relacionada con sistemas vehiculares de protección a ocupantes. Así mismo tener en cuenta la acción 1.1.15 (Generar condiciones para mejorar la protección de los peatones ante atropellamientos por parte de vehículos motorizados) la cual indica en su descripción que se encuentra relacionada con con sistemas vehiculares de protección a peatones. Se realizan los ajustes en el Decreto, en el área de acción de vehículos seguros, objetivo específico 1.1. También se realiza la modificación en el Documento Técnico de Soporte, en la misma área de acción. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 96 | 24/07/2022 | Dario Hidalgo | Se sugiere revisar la lista e incluir los elementos faltantes o ampliar el texto de los elementos existentes si es necesario, para enfocarse en los elementos prioritarios recomendados en el Plan Mundial y en proceso previos de Organización Mundial de la Salud y del BID: la colisión frontal y lateral, para garantizar que los ocupantes estén protegidos; • los cinturones de seguridad y el anclaje de cinturones de seguridad para todos los asientos a fin de garantizar su instalación en los vehículos durante el proceso de fabricación y montaje; • los sistemas de anclaje de dos puntos ISOFIX para la sujeción de la silla del bebé al asiento, conectados directamente al bastidor del vehículo para evitar su uso incorrecto; • el control electrónico de la estabilidad para evitar derrapes y pérdidas de control en casos de sobreviraje o subviraje; • el frenado de emergencia avanzado para reducir las colisiones; • la protección de los peatones para reducir la gravedad del impacto con un vehículo de motor; • los cascos de motocicleta certificados de acuerdo con las normas internacionales armonizadas; • el sistema de frenos antibloqueo y las luces de circulación diurna para motocicletas; • la promoción de la demanda de vehículos más seguros mediante el fomento de programas independientes de evaluación de automóviles nuevos. • los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad para ayudar a los conductores a mantener los límites de velocidad; y • los sistemas eCall o de llamada de emergencia por | NO ACEPTADA | El área de acción de vehículos, contempla en su objetivo específico nro. 1.1 Implementar requisitos de desempeño para vehículos nuevos seguros, más de 30 acciones enfocadas en mejorar el desempeño o funcionamiento de los siguientes componentes o sistemas vehiculares: • 1.1.2 Sistemas de retención (incluye anclajes, anclajes isofix y cinturones) • 1.1.3 Acristalamientos en vehículos • 1.1.4 Cintas retrorreflectivas • 1.1.5 Llantas • 1.1.6 Sistemas de frenado para vehículos de 4 o más ruedas (incluye ESC, AESB y BAS) • 1.1.7 Desempeño seguro de vehículos de transporte público de pasajeros • 1.1.8 Llantas para motocicletas • Sistemas de frenado para motocicletas (incluye ABS o CBS) • Sistemas de retención infantil • 1.1.11 Protección de ocupantes ante impactos • 1.1.12 Dispositivos de protección lateral y trasera (antiempotramiento) • 1.1.13 Elementos de protección personal • 1.1.14 Asientos y apoyacabezas • 1.1.15 Sistemas de protección a peatones • 1.1.16 Puntos ciegos • Entre otros Así las cosas, los sistemas que han sido priorizados por diferentes entidades se encuentran contemplados dentro del plan de acción del PNSV 2022 - 2031. |
| 97 | 25/07/2022 | Dario Hidalgo | En la acción "Mantener actualizada la información a consumidores sobre sistemas de seguridad vehicular" se sugiere considerar la inclusión en la publicidad y manuales de vehículos los resultados de programas de evaluación de automóviles nuevos que sean independientes de los fabricantes de los vehículos. Esto es una recomendación específica de a resolución de las Naciones Unidas que declara el decenio de acción, y del Plan Mundial, | NO ACEPTADA | La ANSV tiene una acción específica enfocada en información y sensibilización a los consumidores. Los aspectos operativos de esta acción se definirán en el diseño de la estrategia. Es importante tener en cuenta que en el diseño de las acciones no es recomendable incorporar en las acciones elementos o actividades sin tener soportes o análisis, los cuales normalmente son el primer hito de cada actividad. Las lecciones aprendidas establecen que las acciones deben dejar un margen de actuación a quien implemente la acción de tal forma que se alcance el objetivo buscado, atendiendo los análisis técnicos y los |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 98 | 26/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 67. En la acción "Implementar el programa de auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad vial en Colombia" considerar el establecimiento de un programa de acreditación de inspectores viales y de programas de estudio en auditoría vial, en colaboración con el Ministerio de Educación. Esto puede incluir tiempo de entrenamiento (horas y contenidos) y tiempo certificado como asistente (acompañante de auditoría) para completar requisitos como auditor. | NO ACEPTADA | Las actividades referentes a capacitación se encuentran incorporadas en la acción 1.3.2 Generar conocimientos en la ejecución de auditorías e inspección de seguridad vial del área de acción de infraestructura del Decreto. |
| 99 | 27/07/2022 | Dario Hidalgo | Se sugiere incorporar en el diagnóstico y armonizar las acciones en las páginas 66 a 69 que correspondan con la Ley Julián Esteban (artículo 4 y artículo 5) | NO ACEPTADA | El artículo 4 del proyecto de Ley Julián Esteban establece la Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su |
| 100 | 28/07/2022 | Dario Hidalgo | Página 69 Incluir una acción concordante con la Ley Julián Esteban en lo relacionado con el reporte y divulgación de información de vehículos involucrados en siniestros | NO ACEPTADA | Al respecto, por favor tener en cuenta lo que el objetivo 1.1 del área de acción del conocimiento es definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial. Al respecto, de forma particular, la acción 1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial, en esta acción la ANSV identificará las necesidades de conocimiento existentes para una efectiva gestión de la seguridad vial, así como los retos en materia de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información, y partir de ello, definir lineamientos, procesos y acciones requeridas para orientar a las entidades en la gestión del conocimiento. Así mismo, estructurará el Sistema Nacional de Indicadores de Seguridad Vial, el cual corresponderá a la batería de indicadores necesaria para realizar seguimiento y monitoreo a la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro. En este sentido, los indicadores definidos posibilitarán el seguimiento a aspectos como la gestión de velocidad, vehículos seguros, infraestructura segura, comportamiento de los actores viales, atención a víctimas de siniestros viales, entre otros. Por lo anterior, con el fin de posibilitar el seguimiento integral a la gestión de la seguridad vial, se gestionarán fuentes de información que permitan obtener datos suficientes y de calidad relacionados con los aspectos anteriormente mencionados, con el fin de trascender la información actual enfocada principalmente en datos de morbilidad/mortalidad. |
| 101 | 29/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 85. En la acción "Analizar diferentes instrumentos o alternativas para la mejora al modelo de licenciamiento de conductores" se sugiere incorporar la opción de la licencia de novato. Los estudios realizados al respecto indican una alta prevalencia de siniestros en conductores jóvenes y con poca experiencia. La licencia de novato permitiría a personas adquirir la práctica de manejo en condiciones controladas. | NO ACEPTADA | El objetivo específico 1.5 Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción incorpora las acciones que durante el decenio se realizarán con enfoque en los procesos de licenciamiento. Así las cosas, todas las decisiones que se tomen en materia de modificación del esquema de licenciamiento deben estar soportadas con base en análisis de diagnósticos y de costos o impactos, por tal razón, las acciones se han definido de tal manera que quede claro cuál es el objetivo principal de la acción y cuáles son los mínimos establecidos, de tal forma que las particularidades sean precisadas a través de análisis técnicos robustos. Al respecto, en relación con el licenciamiento, se actualizará el examen teórico - práctico con un modelo de evaluación gradual, se actualizarán las mallas curriculares y se analizarán instrumentos para mejorar el modelo de licenciamiento teniendo en cuenta buenas prácticas internacionales. |
| 102 | 30/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 106. Involucrar en el seguimiento al Departamento Nacional de Planeación | NO ACEPTADA | El seguimiento del PNSV es competencia de la ANSV tal y como lo establece la Ley 1702 de 2013. |
| 103 | 31/07/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 111. En la acción "Fortalecer la participación ciudadana en torno a la seguridad vial" se sugiere revisar la conformación y los procesos de selección del concejo consultivo para que exista una mayor participación de usuarios, especialmente usuarios vulnerables: grupos de motociclistas, ciclistas, peatones. También formular un proceso más amplio de convocatoria y selección de miembros de la academia y de organizaciones de la sociedad civil. | NO ACEPTADA | La eventual modificación del consejo consultivo, así como la revisión de sus mecanismos de elección, de encontrarse pertinente y necesario pueden ser definidos en el proceso de la implementación de la mencionada acción y deben estar precedidos de los análisis pertinentes. |
| 104 | 1/08/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 120. El enfoque territorial es muy valioso y permite identificar acciones diferenciadas. La agregación de Región Central con Bogotá puede generar un sesgo frente a los departamentos. Considerar, en la medida de lo posible separar a Bogotá de la región central, para separar el enfoque de la capital y los departamentos porque pueden existir diferencias notables (la tasa en Bogotá baja el promedio de la región y hay problemáticas muy urbanas, frente a las de los departamentos). | NO ACEPTADA | La regionalización del plan tuvo en cuenta la funcionalidad territorial, la contigüidad y a su vez la influencia de los entornos territoriales en interrelación. De igual manera en el específico de la región central se tuvieron en cuenta procesos como el de la RAPE- Región Central, Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca y el Comité de Integración Territorial que dan cuenta de estas lecturas supramunicipales |
| 105 | 2/08/2022 | Dario Hidalgo | Se sugiere incorporar algunos indicadores intermedios adicionales: Seguridad del vehículo: Vehículos Livianos con Control Electrónico de Estabilidad (Línea base por definir, Meta 100% de los vehículos livianos nuevos, 50% de los vehículos livianos en circulación) Uso seguro de las vías de tránsito: Uso de sistemas de retención infantil (Línea base por definir, muy cercana a 0%, Meta 100% de los vehículos | NO ACEPTADA | El Gobierno nacional define los requerimientos técnicos que deben cumplir los vehículos nuevos, tal cual como está en todas las acciones del área de acción de vehículos seguros, objetivo 1.1, de tal forma que en determinado plazo, todos los vehículos nuevos que se importen o ensamblen en el país deberán cumplir con dichos requerimientos. En este sentido, una vez empiece a regir el reglamento técnico de sistemas de frenado, el 100 % de vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán cumplir con los requisitos establecidos en dicho reglamento. |
| 106 | 3/08/2022 | Dario Hidalgo | Eliminar la meta intermedia "Peatones que hacen cruces indebidos", esto puede obedecer a una carencia de infraestructura segura para cruzar, mal diseño de la infraestructura, falta de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, adultos mayores y niñas y niños (sobre todo bebés en coche). | NO ACEPTADA | El indicador para su medición tiene en cuenta la caracterización de las vías y con base en ello define qué se considera un "cruce indebido" en razón a ello, no se acepta la observación y se mantiene el indicador. |
| 107 | 4/08/2022 | Dario Hidalgo | Se sugieren revisar algunos indicadores de producto: Velocidades seguras: kilómetros señalizados de acuerdo con los límites definidos en la Ley Julián Esteban (Línea base PD, 2031 100%) | NO ACEPTADA | El indicador se conserva pues hace referencia a los límites de velocidad establecidos de manera local, la cual deberá adoptar la Ley a partir del omento de su expedición. |

| | | | | | |
|-----|------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 108 | 5/08/2022 | Dario Hidalgo | Anexo - Página 153. La tabla 15 establece una meta para la tasa de fatalidades, que no es consistente con la meta global de reducir las fatalidades en 50%. Se sugiere modificar para que la reducción sea del número de fatalidades, no de la tasa. La meta además es a 2031 (vigencia del plan), la meta a 2031 debe ser mayor que 50% en número neto. | NO ACEPTADA | Los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la meta global del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial, proponen metas relevantes a nivel mundial, para reducir las muertes y lesiones graves asociadas al tránsito, su articulación con una nueva política nacional colombiana debe guardar un nivel de coherencia responsable en su adopción, para así lograr con su capacidad instalada y técnica un resultado acorde a sus posibilidades en los próximos 10 años. La tasa que fue seleccionada como indicador General del PNSV permite la comparabilidad con otros países, en términos de la población y la proporcionalidad de los siniestros y su reducción, de otra parte ha tenido en cuenta la capacidad de respuesta tanto de la ANSV para la ejecución de acciones contempladas en el PNSV 2022 - 2031 como de las demás entidades responsables, las cuales deben hacer un amplio esfuerzo para su cumplimiento, principalmente las del nivel territorial. En consecuencia, se decidió optar por alcanzar una reducción del 50% en la tasa de mortalidad del país por cada cien mil habitantes y no en la cantidad absoluta. Sin embargo, aunque se toma como meta reducir la tasa de mortalidad, esto corresponde a una reducción del 45% del valor absoluto de las muertes a 2031 frente a su línea base (cantidad de fallecidos en 2021). Así las cosas, esta meta sigue siendo ambiciosa, como lo define el enfoque de Sistema Seguro, si se tiene en cuenta que es significativamente más alta que la expuesta en el PNSV 2011 - 2022 (26%). |
| 109 | 24/06/2022 | Tania Suarez | Con respecto a los objetivos generales referido a la gobernanza, El numeral 2 debe de especificarse o aterrizar el verbo fortalecer, esto es la política pública implica distintos aspectos políticos, administrativos y financieros, pero a partir de la experiencia en los territorios, la falencia más pronunciada en su proceso de implementación es la falta de financiación. Por ello, recomiendo se describa de la siguiente manera: "Fortalecer financiera y administrativa las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales" o crear uno nuevo que se redacte de tal manera. | NO ACEPTADA | Ello esta en el detalle de los objetivos específicos de dicha área de acción de gobernanza, así como en el detalle de las acciones están previstas acciones de fortalecimiento técnico, financiera e institucional. |
| 110 | | | En lo que respecta a comportamientos seguros en la vía (art 2), Falta mayor precisión en las acciones o por lo menos se continúa quedando en acciones de mera promoción, divulgación de comportamientos seguros, y asistencia técnica pero no se atiende de manera directa el proceso de formación del conductor del futuro. Sería importante, desde la misma institución educativa, se implemente un proceso de formación, sino gratis, por lo menos subsidiada y apoyada por los distintos organismos de apoyo a la gestión del tránsito, en la adquisición de licencias de conducción para los jóvenes de grados 10 y 11, a partir de la articulación de la responsabilidad social, de las CEA, escuelas de conducción, CIA, y OT formar a los jóvenes quienes además de graduarse como bachilleres pueda graduarse y obtener la licencia de | NO ACEPTADA | El proceso de formación del conductor se atiende a través del objetivo específico 1.5 Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción, con las tres acciones allí definidas. Aunado a lo anterior, el objetivo específico 1.1 Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano desde la educación formal e informal. En relación con el otorgamiento de subsidios, las entidades territoriales, en el marco de su autonomía territorial, deben realizar los análisis legales, técnicos y financieros que les permitan viabilizar este tipo de propuestas. |
| 111 | 24/06/2022 | Marcos Andrés Barrera | Una vez revisado por parte de la Dirección de Política Criminal y Penitenciaria, del proyecto de Decreto que busca la aprobación del nuevo PNSV 2022 - 2031, quisiera señalar que en lo que corresponde a esa dependencia y un poco entendiendo el contenido y pretensiones del anterior PNSV quisiéramos señalar que considera oportuno que si la asociación del Ministerio de Justicia y del Derecho en la nota al pie 88 de la página 104 del documento, tiene como propósito las modificaciones penales o incremento de penas o tasación penal, por favor no se nos incluya a esta entidad como una de esos posibles sectores administrativos "(...)" que tienen competencia en el desarrollo de acciones que contribuyan a la reducción de la siniestralidad vial". Lo anteriormente señalado, sobre el impulso de delitos asociados a la seguridad vial en el código penal se justifica de la siguiente manera: 1."Desde hace más de una década el Ministerio de Justicia y del Derecho, el Viceministerio de Política Criminal y Justicia Restaurativa y la Dirección de Política Criminal y Penitenciaria han promovido e impulsado <una Política Criminal coherente, racional, no reactiva y con enfoque restaurativo>; que a su vez coincide con lo dispuesto en las sentencias T 388 y T 762 de la H. Corte Constitucional que declaran y reiteran el Estado de Cosas Inconstitucional - ECI en el sistema penitenciario y | NO ACEPTADA | La nota al pie referencia en el comentario tiene como propósito ratificar el carácter multisectorial de la seguridad vial. Es importante aclarar que el plan de acción del PNSV 2022 - 2031 no contiene ninguna acción referente al aumento de penas o modificación alguna al Código Penal, tampoco con la creación de unidades de la Fiscalía. Se marca como no acogida en el sentido en que no se realiza una solicitud de modificación. |
| 112 | 24/06/2022 | Nataly Saenz | Observaciones generales de redacción y mejora de gráficas: • En el capítulo de "Siglas y acrónimos" corregir Defencarga, está escrito "De encarga". • En la Ilustración 2. Fallecidos en siniestros viales por cada 100.000 personas en América, 2018. Hay nombres de países incompletos, por lo que se recomienda mejorar la figura para mostrar la información completa. • En la Ilustración 11. Distribución de fallecimientos de peatones de acuerdo con el vehículo u objeto con que colisionaron (2019) no es visible el porcentaje de la categoría "Motocicleta", por lo que se sugiere completar. | ACEPTADA | Se realizan los ajustes indicados en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 113 | 25/06/2022 | Nataly Saenz | Se recomienda indicar a qué se refiere la categoría denominada "Otros" en las ilustraciones y tablas en las que se utiliza, con el fin de dar mayor claridad y evitar confusiones en el diagnóstico. Dichas ilustraciones incluyen: – Ilustración 9. Condición promedio de las víctimas fatales en siniestros viales (2012 – 2019) – Ilustración 10. Fallecimientos en siniestros viales según actor vial (2012 – 2019) – Ilustración 11. Distribución de fallecimientos de peatones de acuerdo con el vehículo u objeto con que colisionaron (2019) – Ilustración 14. Distribución de fallecimientos de motociclistas de acuerdo con el vehículo u objeto con que colisionaron. – Ilustración 17. Número de NNA fallecidos según ciclo vital y medio de transporte, 2019. • En la sección de "Diagnóstico y estrategias por áreas de acción" en el primer párrafo se encuentra un salto que | ACEPTADA | Se realizan los ajustes recomendados en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |

| | | | | | |
|-----|------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 114 | 26/06/2022 | Nataly Saenz | Respecto a la meta de: "Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030." Se recomienda aclarar el año que se está utilizando como línea base para poder determinar frente a qué número se debe hacer la comparación de la reducción del 50 % indicado, y de la misma manera, se sugiere indicar en valores absolutos la cantidad de muertes y lesiones a las que se refiere la meta en el año 2030, con el fin de evitar confusiones o malas interpretaciones. Si bien es cierto que estos valores se presentan en la sección de indicadores, es importante dar la mayor claridad posible a la meta del nuevo PNSV. | ACEPTADA | Se realiza la aclaración en el Decreto, en el capítulo 1.2 Objetivo y meta (nota al pie nro. 24) y en el numeral 4.2 del documento técnico. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 115 | 27/06/2022 | Nataly Saenz | En la sección de "Diagnóstico general de siniestralidad vial en el país" se presenta en la Ilustración 7. Fatalidades en siniestros viales en Colombia para un periodo desde el año 2012 al 2019 y en la Ilustración 8. Lesionados en siniestros viales en Colombia para un periodo de 2016 a 2019. Sin embargo, se considera relevante mostrar el mismo periodo para cifras de fatalidades y lesionados, específicamente desde el año 2012, con el fin de evidenciar una temporalidad comparativa y que evidencie la tendencia desde la implementación del PNSV 2011 - 2021. | NO ACEPTADA | Nos permitimos aclarar que en el marco del PNSV la información de lesionados en siniestros graves se deriva de la metodología de Lesionados Graves, publicada en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2019, como sigue: "Lesionado grave por siniestro vial: Cualquier lesionado por siniestro vial que cumpla con al menos uno de los siguientes criterios: - Que tenga al menos una hospitalización por un periodo de 24 horas o más, y que no corresponda únicamente a observación. - Que tenga una incapacidad laboral y ocupacional mayor o igual a tres días (72 horas) - Que presente algún tipo de discapacidad directamente relacionada con la lesión lesión resultante del siniestro vial" El cual tiene como fuentes de información el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito - SIRAS y el Registro Individual de Prestación de Servicios en salud - RIPS. Se considera que esta información se aproxima más al comportamiento de los siniestros viales en el país, en la medida que el dato anterior contaba con la Información de Lesionados valorados por el INMLCF, los cuales representan menos de 10% de los lesionados atendidos por el Sistema de Salud. La información de lesionados que se presenta en el diagnóstico sólo tiene disponible para el año 2019, en la medida que 2020 se considera un año atípico y las cifras de 2021, no se encuentran disponibles en el momento por el rezago de los datos del RIPS. |
| 116 | 28/06/2022 | Nataly Saenz | En la sección de "Actores viales más vulnerables en las vías" se realiza una excelente caracterización de las estadísticas relacionadas con los "Niños, niñas y adolescentes (NNA)", sin embargo, esta no está replicada en las categorías de Peatones, Ciclistas y Motociclistas. Ante esto, se considera relevante ampliar el diagnóstico de la problemática de peatones, ciclistas y motociclistas con variables de temporalidad, espacialidad y causalidad tal y como se hizo con los NNA; además de incluir variables de género (En la medida que lo permita la información disponible). | ACEPTADA | Se complementa el diagnóstico de actores viales más vulnerables en lo referente a género y edad. Con relación a los territorios, en la estrategia territorial se evidencia mayor información. El ajuste se realiza en el documento técnico de soporte, capítulo de actores viales más vulnerables (diagnóstico). Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 117 | 29/06/2022 | Nataly Saenz | En la sección de "Actores viales más vulnerables en las vías", subcapítulo de "Niños, niñas y adolescentes" se presenta la Ilustración 15. Número de NNA fallecidos en siniestros viales para el periodo 2012 – 2019 y en la Ilustración 16. Número de NNA lesionados en siniestros viales para los años entre 2016 – 2019. Sin embargo, se considera relevante mostrar el mismo periodo para cifras de fatalidades y lesionados, específicamente desde el año 2012, con el fin de evidenciar una temporalidad comparativa y que evidencie la tendencia desde la implementación del PNSV 2011 - 2021. | NO ACEPTADA | Se aclara que en el marco del PNSV la información de lesionados en siniestros graves se deriva de la metodología de Lesionados Graves, publicada en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2019, como sigue: "Lesionado grave por siniestro vial: Cualquier lesionado por siniestro vial que cumpla con al menos uno de los siguientes criterios: - Que tenga al menos una hospitalización por un periodo de 24 horas o más, y que no corresponda únicamente a observación. - Que tenga una incapacidad laboral y ocupacional mayor o igual a tres días (72 horas) - Que presente algún tipo de discapacidad directamente relacionada con la lesión lesión resultante del siniestro vial" El cual tiene como fuentes de información el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito - SIRAS y el Registro Individual de Prestación de Servicios en salud - RIPS. Se considera que esta información se aproxima más al comportamiento de los siniestros viales en el país, en la medida que el dato anterior contaba con la Información de Lesionados valorados por el INMLCF, los cuales representan menos de 10% de los lesionados atendidos por el Sistema de Salud. La información de lesionados que se presenta en el diagnóstico sólo tiene disponible para el año 2019, en la medida que 2020 se considera un año atípico y las cifras de 2021, no se encuentran disponibles en el momento por el rezago de los datos del RIPS. Se incluye el Indicador General de Lesionados Graves en siniestros viales (Línea base 2021) con una reducción en la Tasa de lesionados graves por cada 100.000 habitantes, del 50%. Indicador que será ajustado una vez se cuente con la disponibilidad de la información para su estimación. |
| 118 | 30/06/2022 | Nataly Saenz | En el Pilar de Atención integral a víctimas de siniestros viales se indica que: "En particular, se evidencia una diversidad de abordajes frente al concepto y alcance de la atención integral a víctimas de siniestros viales." Por lo tanto, se recomienda precisar a qué se refiere el término de "integral" en la descripción general del objetivo específico de "Fomentar el fortalecimiento de las capacidades territoriales para la atención integral a víctimas de siniestros viales", pues deja al entendimiento del lector lo que se desea lograr con la: "Formulación de lineamientos y estrategias para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales a partir de las particularidades de las distintas regiones del país." | NO ACEPTADA | En la introducción del capítulo de atención integral a víctimas se indica: «la atención efectiva de las víctimas de siniestros viales contempla actuaciones coordinadas que, tanto en el inmediato, como en el mediano y largo plazo, permiten atender afectaciones desde una perspectiva de la salud física y psicológica, además de aspectos sociales y jurídicos, con lo cual se garantiza la integralidad en el tratamiento a las víctimas » (Negrita y subrayado fuera de texto). Así las cosas, en el párrafo transcrito se indica que la atención integral a víctimas es la atención de las afectaciones desde una perspectiva de la salud física y psicológica, además de aspectos sociales y jurídicos. Aunado a lo anterior, se recomienda consultar el capítulo de marco conceptual, en el cual se define que es atención integral a víctimas. |
| 119 | 1/07/2022 | Nataly Saenz | En el pilar de Gobernanza literal B. Incorporación y articulación de la seguridad vial en las políticas públicas territoriales se identifica como una causa en el diagnóstico las "Debilidades técnicas para la formulación de los planes locales de seguridad vial" resaltando la labor que ha hecho la ANSV en el desarrollo de los Consejos territoriales y el asesoramiento a las diferentes entidades territoriales para la implementación y monitoreo de los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV). Sin embargo, no se evidencia ninguna acción propuesta para continuar con el fortalecimiento de los Comités Locales de Seguridad Vial (CLSV) ni el apoyo para la formulación de los PLSV a las entidades territoriales que deben formular su Plan o actualizarlo para articularlo con este nuevo PNSV. | NO ACEPTADA | Dicha acción está prevista en las diversas acciones del plan de acción de gobernanza. En específico en lo relacionado con la Incorporación y articulación de la seguridad vial en las políticas públicas territoriales. Acción que requiere mantener y fortalecer las acciones en materia de articulación, coordinación y planificación territorial en las que se ha avanzado |
| 120 | 2/07/2022 | Nataly Saenz | Respecto al capítulo de "Indicadores de resultado intermedio y metas asociadas" se presenta en la Tabla 16. Detalle Indicadores de Resultado Intermedio por Área de Acción del PNSV que hay varios indicadores en donde la línea base (2021) está por definir, y por lo tanto también la Meta a 2031. Ante esto, es relevante complementar la información y definir en todos los indicadores tanto la línea base como la meta con el fin de dar direccionamiento y una adecuada evaluación al cumplimiento del PNSV. | NO ACEPTADA | Los indicadores pendientes de la definición de línea base estarán disponibles en el último trimestre de 2022 y contarán con una desagregación a nivel departamental y regional. Estos indicadores se obtendrán como producto del Estudio observacional que adelanta la ANSV a nivel nacional. Una vez se cuente con la línea base se definirá la meta de los mismos a 2031. |

| | | | | | |
|-----|------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 121 | 3/07/2022 | Nataly Saenz | El PNSV 2011 – 2021 daba lineamientos claros respecto a cuáles eran las tasas de mortalidad esperadas para el año 2021 para las ciudades con más recursos humanos y físicos (Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla) y para las ciudades de categoría especial, 1 y 2; con el fin de que las metas de aquellas ciudades desde sus PLSV aportaran a los objetivos a nivel nacional del PNSV. En el presente proyecto de decreto se realiza una "Caracterización y estrategia territorial para la seguridad vial" en cada una de las ocho regiones que se han dispuesto. Sin embargo, no es claro el lineamiento para la definición de sus metas regionales o locales que aporten a la reducción de las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en el país de por lo menos en un 50 % para el 2030. | NO ACEPTADA | El documento técnico de soporte incluye las metas regionales para el indicador de Fallecidos en siniestros viales, las cuales corresponden a la reducción del 50% en la Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes). Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 122 | 24/06/2022 | Hilda Maria Gómez | Previo a la 3ª reunión ministerial de Estocolmo 2020 por la seguridad vial, febrero 2020, para evaluar la finalización de la 1ª Década de la Acción por la seguridad vial, un grupo de expertos académicos identificó unas recomendaciones para mejorar la seguridad vial. El informe propone nueve medidas adicionales y complementarias a las incluidas en el Plan Global de la Década para incluir la seguridad vial junto con los objetivos de Desarrollo Sostenible, teniendo en cuenta los principios del sistema seguro. Sus recomendaciones fueron incorporadas en la Declaración de la reunión de Estocolmo y en la Resolución de la ONU. De estas recomendaciones se omiten: Prácticas e informes de sostenibilidad, Contratación, Cambio modal y Salud infantil y adolescente. | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 se encuentra armonizado con el Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, Declaración de Estocolmo y por tanto Resolución 74/299. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Es importante tener en cuenta que las áreas de acción definidas para el PNSV 2022 - 2031 responden a las necesidades y diagnóstico particular del país y que el periodo de implementación de este PNSV es de 10 años, por lo cual es inviable incorporar todas las acciones en materia de seguridad vial, por esta razón las acciones son las que se necesitan con mayor premura y las que han sido reconocidas como buenas prácticas por su efectividad. Se recomienda tener en cuenta que el cambio modal es un aspecto que ha sido incorporado en otros documentos de política pública que definen acciones específicas para este tema, por ejemplo, CONPES 3991 (en todo lo referente a la promoción del transporte público y los medios de transporte como la bicicleta), Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, Política Nacional de Cambio Climático, Política de crecimiento verde (CONPES 3934), o CONPES 3943 Política para el Mejoramiento de la Calidad del Aire, Ley 1972 de 2019 y Ley 1964 de 2019. Con relación a la salud infantil y adolescente hay un capítulo específico que diagnostica la problemática y la totalidad de acciones del documento con |
| 123 | 25/06/2022 | Hilda Maria Gómez | Por otra parte, el diagnóstico del Plan está realizado con estadísticas del año 2019. Durante 2021, y lo que va de 2022, se aprecia un número de muertos y heridos récord, creciente, que no está analizado. Es necesario saber cuál es la causa de este aumento para poder tenerla en cuenta y contrarrestarla, de lo contrario los muertos y heridos seguirán creciendo. | ACEPTADA | Se actualizó el diagnóstico del documento técnico de soporte con las cifras a 31/12/2021. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 124 | 26/06/2022 | Hilda Maria Gómez | Se analizan las estadísticas del ONSV detallando los fallecidos y heridos, sin embargo, no se encuentra un análisis georreferenciado de los siniestros para conocer éstos donde ocurren (zona urbana, zona rural), ni se analizan las causas de los choques y atropellos. Por lo tanto, no es posible indicar en que tipo de vías ocurren los siniestros, ni mucho menos su tipología. | NO ACEPTADA | El plan de acción incorpora las acciones 1.1.1 y 1.1.2 en el área de gestión del conocimiento. Dentro de dichas acciones se desarrollarán las actividades necesarias para la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial. También es uno de los objetivos que se persigue con la Red de Observatorios Territoriales. Objetivo 1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial. |
| 125 | 27/06/2022 | Hilda Maria Gómez | Los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, niños y adultos mayores), son la mayoría de las víctimas en Colombia, razón por la cual requieren un análisis particular en el diagnóstico, más allá del dato, para poder formular objetivos y acciones para protegerlos. Mas aún cuando son los que realizan la mayoría de los viajes en el medio urbano. Y obvio, necesitan un capítulo especial en el Plan, que desarrolle lo que requieren para mejorar su seguridad, desde el punto de vista del sistema seguro, es decir: como sistema vial seguro. | ACEPTADA | Se incorpora un capítulo en el que se visibiliza las acciones específicas para los actores más vulnerables. El capítulo se incorpora en el documento técnico de soporte y en el Decreto. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 126 | 28/06/2022 | Hilda Maria Gómez | El diagnóstico no analiza las diferentes entidades y organizaciones que intervienen en la seguridad vial y que la ANSV debe coordinar. Solo hay una mención al número, acorde con datos de la Contraloría General de la República, pero no se menciona ni se analiza su capacidad de cumplir con su función, así como de la capacidad de la ANSV para coordinarlas. De estas vale la pena destacar la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la cual cada vez tienen menos personal destinado a seguridad vial y por directrices del Presidente de la República no puede continuar con su labor en ciudades. El control efectivo en vía, así como el proceso sancionatorio a las prácticas de riesgo son fundamentales | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 no tiene como función diagnosticar la organización de las más de 15 entidades que pueden tener injerencia en la seguridad vial. No se tiene la competencia en esta reglamentación. |
| 127 | 29/06/2022 | Hilda Maria Gómez | Se recomienda una revisión de la legislación sobre seguridad vial sugerida por la OMS y identificar faltantes como: la obligatoriedad de sistemas de retención infantil, cascos para menores de edad, entre otros. | NO ACEPTADA | Los sistemas de retención infantil están incorporados en el área de acción de vehículos seguros (ver acción 1.1.10). Así mismo, se recomienda tener en cuenta que la definición de obligación como el uso de sistemas de retención infantil se debe implementar mediante una modificación al CNT, para lo cual se recomienda tener en cuenta la acción de Gobernanza: 1.1.2 Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro. El uso de cascos para menores de edad usuarios de bicicleta ya es obligatorio en Colombia (Resolución 160 de 2017). El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 128 | 30/06/2022 | Hilda Maria Gómez | No se menciona el proyecto de "Ley Julián Esteban" aprobada en el Congreso recientemente, la cual incluye muchos de los temas del Plan y por lo tanto debería estar analizada. | NO ACEPTADA | Una vez sea sancionado el proyecto de Ley Julián Esteban se incorporará como antecedente. No obstante, es preciso señalar que una vez realizada su revisión, se evidencia que el PNSV 2022 - 2031 se encuentra armonizado con dicha ley. |

| | | | | | |
|-----|------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 129 | 1/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Dada la magnitud de las lesiones y muertes en zonas urbanas sería muy importante incluir en el plan los lineamientos sobre cómo debe ser el abordaje de la seguridad vial en zonas urbanas, desde la planificación urbana, la planeación, jerarquización, ejecución y operación vial, hasta el control en vía y atención a víctimas. La seguridad vial desde la planificación urbana no se menciona y es fundamental en zonas urbanas. | NO ACEPTADA | <p>El ámbito urbano se menciona de forma enfática en las siguientes acciones o las zonas urbanas son el principal ámbito de aplicación de las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.1.1 Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas (velocidades seguras) • 1.1.2 Definir lineamientos técnicos para mejorar la geometría de la infraestructura vial urbana (Infraestructura segura) • 1.2.1 Definir lineamientos técnicos para la identificación y operación de pasos peatonales seguros (Infraestructura segura) • 1.2.2 Definir lineamientos para la implementación de infraestructura para la protección de motociclista (Infraestructura segura) • 1.2.3 Definir lineamientos para la implementación de infraestructura para la protección de ciclistas (Infraestructura segura) • 1.5.1 Definir lineamientos técnicos para la pacificación del tránsito • 1.4.1 Definir una estrategia para la gestión de los factores de riesgo a los que se exponen los actores viales más vulnerables en sus recorridos para acceder al transporte público (comportamiento seguro) • 1.4.6 Definir lineamientos para la movilidad segura en motocicleta y bicicleta, de acuerdo con su uso, en particular, como herramienta de trabajo. • 2.3.1 Definir lineamientos para la incorporación de la seguridad vial en los instrumentos de planificación territoriales (gobernanza) <p>Aunado a lo anterior, la mayoría de las acciones van dirigidas a zonas urbanas y zonas rurales. Por ejemplo, todas las acciones de control en vía abordan los dos ámbitos, tanto el urbano como el rural.</p> |
| 130 | 2/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Velocidades seguras: considero se debe reforzar el concepto de límites de velocidades acorde con la jerarquía de la vía y con los actores presentes, teniendo especial cuidado cuando hay presencia de vulnerables. | NO ACEPTADA | No es claro el comentario. La acción 1.1.1 del área de velocidad menciona que la ANSV actualizará la metodología para el establecimiento de límites de velocidad adecuados para vías urbanas, rurales o interurbanas y pasos urbanos, de tal forma que dichos límites sean coherentes con el entorno, la funcionalidad de la vía y los actores viales que allí circulan . En este sentido, los aspectos mencionados en el comentario se encuentran incorporados. No se realizan modificaciones. |
| 131 | 3/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Vehículos seguros. Se debe especificar que lo que se necesita en primer lugar es adoptar normas de estándares mínimos de seguridad vehicular, teniendo en cuenta la seguridad pasiva (disminuye las consecuencias de un siniestro) y activa (puede evitar el siniestro y hacerlo menos severo). Tampoco se menciona el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP.29 de las Naciones Unidas (en trámite en el Congreso el ingreso de Colombia) que proporciona un marco para la armonización mundial de las reglamentaciones sobre vehículos. Tampoco se menciona LatinNcap.org y su labor en testear vehículos y sistemas de retención para ofrecer al usuario información sobre la seguridad de los vehículos que puede comparar. Se debe incluir en el Plan la divulgación de sus resultados y el apoyo a LatinNcap. | NO ACEPTADA | <p>No es claro lo mencionado en el comentario. Se recomienda revisar el plan de acción del PNSV 2022 - 2031. La acción 1.1.1. se refiere a la Adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958. Las 30 acciones siguientes del plan de acción se enfocan en los requerimientos de sistemas de seguridad vehicular tanto activa como pasiva. En todas las acciones se establece que se deben armonizar las condiciones de seguridad vehicular colombianas con los instrumentos jurídicos de la Organización de las Naciones Unidas administradas por el WP.29.</p> <p>Tampoco es claro el comentario en lo referente a los sistemas de retención si se tienen en cuenta las siguientes acciones del área de acción de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.1.10 Generar condiciones para mejorar el funcionamiento de los sistemas de retención infantil. 1.1.2 Generar condiciones para mejorar el desempeño de los sistemas de retención en vehículos automotores de cuatro y más ruedas. <p>El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación.</p> |
| 132 | 4/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Infraestructura segura. Las infraestructuras son las intervenciones mas costosas de seguridad vial. Son las de mayor largo plazo. Corregir un error es costoso y toma tiempo. Hay un pasivo de vías inseguras que hay que empezar a reducir. En el Plan de se debe incluir la responsabilidad de las agencias viales del orden nacional (Mintransporte, ANI e INVIAS), departamental (Secretarías de Infraestructura) y local (Secretarías de Infraestructura y/o obras) sobre seguridad vial. | NO ACEPTADA | El Gobierno nacional no tiene la potestad de definir mediante el Decreto de adopción del PNSV las responsabilidades de las entidades administradoras de la infraestructura. Todas las responsabilidades de las entidades públicas se encuentran definidas en las leyes. |
| 133 | 5/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Comportamiento: Para cambiar el comportamiento de los usuarios de las vías se requieren estrategias de comunicación y advertencia unidas a control efectivo en vía. Esto no se presenta en el Plan. Sin un control adecuada a las prácticas de riesgo, no se tendrá seguridad vial. Debe incluirse la estrategia sobre cómo se propone hacer el control en vía en: vías nacionales, vías departamentales, locales y urbanas, teniendo en cuenta los nuevos lineamientos sobre la DITRA y la cantidad de municipios sin organismo de tránsito. Se sugiere incluir lo sugerido en: "La contribución a la seguridad vial de la supervisión del cumplimiento de las normas de circulación" © Fundación MAPFRE y Universidad de Sevilla, 2017, Tamara Hoekstra, FredWegman, (2011), "Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new | NO ACEPTADA | <p>No es claro lo mencionado en el comentario. Se recomienda revisar el plan de acción del PNSV 2022 - 2031, en lo referente a las áreas de acción de comportamiento seguro que incorpora acciones de comunicación en el objetivo 1.2 Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales (por ejemplo, las acciones 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, entre otras). Así mismo, se recomienda tener en cuenta la totalidad del área de acción de cumplimiento de normas, en particular las acciones 1.1.1 Fortalecer la normatividad e institucionalidad para la vigilancia y control del tránsito y el transporte, 1.1.2 Definir la estrategia para fortalecer la gestión del control del tránsito y el transporte, 1.1.3 Definir una estrategia de vigilancia y control orientada al cumplimiento de los límites de velocidad, 1.1.4 Fortalecer la implementación de sistemas inteligentes de transporte, 1.1.5 Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial, entre otras.</p> |
| 134 | 6/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Atención a víctimas. No se analiza ni menciona el tema de las discapacidades debidas a siniestros viales, tema fundamental y al cual hay que darle atención para ayudarlos a incorporarse a la vida laboral, familiar y social. También es fundamental incluir la creación de fiscales de tránsito y seguridad vial, capacitados y dotados de herramientas para tratar los siniestros de tránsito de manera adecuada para las víctimas, sin que se presente revictimización. | NO ACEPTADA | La estructura de la Fiscalía se encuentra definida mediante instrumentos de orden legal (Decreto ley 16 del 2014, el Decreto Ley 898 de 2017 y la Ley 2197 de 2022), en este sentido, se requiere de un trámite en el Congreso de la República para la obligación de contar con delegaciones de tránsito en la Fiscalía. No obstante, se tendrá en cuenta la observación en la acción nro. 1.1.2 del área de acción de Gobernanza: Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro, ya que en dicha acción se promoverá la realización de ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión. |
| 135 | 7/07/2022 | Hilda Maria Gómez | Seguimiento e Indicadores: No hay indicadores de seguimiento a la seguridad de niños, ni a los siniestros de tipo laboral y no hay indicadores de seguimiento sobre lesiones. | NO ACEPTADA | Los indicadores se incorporan en la base de los indicadores del documento técnico de soporte, se definirá en virtud de estudios observacionales, los cuales brindarán información hacia el tercer trimestre de 2022. |
| 136 | 24/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 14, menciona: "Así, en el año 2019 las lesiones por siniestros viales correspondieron a la séptima causa de defunción en países de bajos ingresos, en los cuales, la tasa de mortalidad asociada a la siniestralidad vial es tres veces mayor a la presentada en los países de altos ingresos (OMS, 2020)". ¿Podría explicarse este fenómeno? | ACEPTADA | <p>Se incorpora aclaración en la sección de antecedentes del documento técnico de soporte.</p> <p>Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta.</p> |

| | | | | | |
|-----|------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 137 | 25/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 15, menciona: "En virtud de la anterior Declaración, el periodo 2021-2030 es proclamado como el Segundo decenio de acción para la seguridad vial" y se insta a la adopción de medidas para alcanzar en este decenio la meta de desarrollo sostenible, <u>es decir, reducir en por lo menos el 50 % las muertes y lesiones causadas por siniestros viales</u> ". ¿Con respecto a qué número o línea base? | ACEPTADA | Se incorpora aclaración en el capítulo 3 del documento técnico de soporte, que para Colombia será con respecto a las cifras del 2021. También se realiza la aclaración en el numeral 1.2 del Decreto (nota al pie nro. 24) Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 138 | 26/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 17, menciona: "Las anteriores acciones encaminadas a la reducción del 21 % de los fallecidos en siniestros viales para el año 2022, esto es, pasar de 6.718 fallecimientos en el año 2017 a 5.320" ¿No es posible tener las cifras de los rangos de años de PNSV 2011- | NO ACEPTADA | Las cifras de siniestralidad de los años 2012 en adelante se encuentran en la sección de diagnóstico del documento técnico del PNSV. No se realizan modificaciones. |
| 139 | 27/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 29, menciona: "La afectación que genera la siniestralidad al goce de derechos fundamentales como la vida y la salud visibiliza la necesidad de que el sector público, privado y sociedad civil trabajen en concurrencia y complementariedad por la seguridad vial, de tal forma que la movilidad pueda ser ejercida en entornos que velen por la integridad de las personas". ¿Se considera que la academia está incluida en estos actores? | NO ACEPTADA | La academia está incluida. Al respecto, se recomienda ver la definición de gestión de conocimiento en el documento técnico de soporte del PNSV, así como la premisa fundamental de responsabilidad compartida detalla en el capítulo 4.1 de dicho documento. Esta misma información se encuentra incorporada en el Decreto. No se realizan modificaciones. |
| 140 | 28/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | 4.1 Diagnóstico general de siniestralidad vial en el país. Ilustración 7. Fatalidades en siniestros viales en Colombia. La gráfica mostrada no señala directamente el decrecimiento teniendo en cuenta la disminución del 2017 y el pico del 2018. Se sugiere mencionar otro análisis o solamente utilizar como referencia el año 2016, 2018 y 2019 para demostrar el decrecimiento secuencial. | ACEPTADA | Se ajusta el análisis teniendo en cuenta la incorporación de las cifras del año 2021. Todas las cifras fueron actualizadas en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 141 | 29/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | Vehículos seguros. Ilustración 21. Parque automotor en Colombia. Se sugiere presentar las otras tipologías con otra escala o en otra gráfica para observar la evolución de estas tipologías diferentes a la motocicleta y veh de cuatro | NO ACEPTADA | La intención de la gráfica es evidenciar el crecimiento de la motocicleta. |
| 142 | 30/06/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 50, menciona: "El transporte público de pasajeros es el servicio que ofrece menor riesgo de fatalidad a sus usuarios, de tal forma que, durante el 2019, fallecieron 112 usuarios de este tipo de transporte, cifra que representa el 1,6 % del total de fallecidos en siniestros viales en el país". Se sugiere especificar o referenciar la fuente. | ACEPTADA | Todas las cifras de siniestralidad del país son del ONSV. Se realiza la aclaración en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 143 | 1/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 51, menciona: "Al respecto, durante el 2019, 578 ocupantes de este tipo de vehículos fallecieron en siniestros. No obstante, en este periodo fallecieron 622 motociclistas que colisionaron con automóviles, camionetas y camperos, 494 peatones y 88 ciclistas". Se sugiere especificar o referenciar la fuente. | ACEPTADA | Todas las cifras de siniestralidad del país son del ONSV. Se realiza la aclaración. Se realiza la aclaración en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, |
| 144 | 2/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | 2. Objetivos y acciones. 2. Fortalecer el esquema de revisión técnico-mecánica acorde con las buenas prácticas y estándares internacionales. Establece: "Adopción de un esquema para la disposición final de vehículos particulares que incumplan con estándares de seguridad aceptables" Los esquemas se pueden adoptar pero por lo general no se llevan a cabo por la falta de recursos para su materialización. Este realmente sería el problema. | NO ACEPTADA | Es importante que desde la política pública se definan los lineamientos que debe cumplir un proceso que es importante para la seguridad vial como la revisión técnico mecánica |
| 145 | 3/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Objetivos específicos. 1. Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura. Acción: Definir lineamientos técnicos para mejorar la geometría de la infraestructura vial urbana. ¿En dónde quedan las acciones para el mejoramiento de la infraestructura rural? | NO ACEPTADA | En la acción 1.1.1 del área de acción de infraestructura, 1.1.1. Actualizar los lineamientos técnicos para mejorar la geometría de la infraestructura vial. Se marca como no atendido dado que no presenta propuesta de modificación |
| 146 | 4/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Objetivos específicos. 1. Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura. Acción: Actualizar los lineamientos para la inspección de infraestructura del entorno vial. ¿Esta no es una labor del Invias? | NO ACEPTADA | Sí, por esta razón la acción está asignada al Invias. Se marca como no atendido dado que no presenta propuesta de modificación |
| 147 | 5/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 72, menciona: "Finalmente, se evidencian falencias en las zonas de interacción entre medios de transporte férreo y carretero. Así las cosas, las zonas en las cuales convergen los diferentes elementos de la infraestructura vial carretera con las vías férreas presentan debilidades relacionadas con la inadecuada señalización o ausencia de dispositivos que reduzcan la probabilidad de siniestros que afecten a los actores viales". ¿Existe un número de siniestros viales en los cruces de estos tipos de vías? | NO ACEPTADA | No se dispone del detalle del siniestro en el cual se establezca si el evento ocurrió en un cruce férreo. No obstante, la ANSV ha evidencia la inadecuada señalización o ausencia de dispositivos que reduzcan la probabilidad de siniestros que afecten a los actores viales, como lo manifiesta el documento, razón por la cual, en virtud de los principios de gestión del riesgo, se deben emprender acciones. Se marca como no atendido dado que no presenta propuesta de modificación |
| 148 | 6/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 79, menciona: "Ejemplo de lo anterior son las dificultades en la prestación del servicio público de transporte relacionadas con las bajas frecuencias vehiculares, la disminución de kilómetros recorridos, y las altas tarifas, las cuales han sido factores que han desencadenado en la migración de sus usuarios a otros medios de transporte incluidos aquellos que carecen de la habilitación para la prestación del servicio (CONPES, 2020)". A veces la migración se da por efectividad y eficacia del transporte y ¿a qué Conpes se refiere? En el 2020 hubo varios Conpes. | NO ACEPTADA | Lo referente a la migración se toma del texto del CONPES. En relación con la referencia del documento CONPES, se refiere a la Política Nacional Urbana y Regional, la cita, de acuerdo con las normas APA solo incorpora el nombre del autor y el año, no obstante, en el último capítulo de referencias se encuentra toda la información de la cita. Para el caso de los documentos CONPES se entiende el autor como el Consejo Nacional de Política Económica y Social, no obstante, dada la secretaría técnica del DNP, se realiza la modificación. |
| 149 | 7/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Objetivos específicos. 4. Mejorar la seguridad en el acceso de los actores viales a los diferentes medios de transporte. Acción: Definir lineamientos para la movilidad segura en motocicleta y bicicleta, de acuerdo con su uso, en particular, como herramienta de trabajo. Tener en cuenta que antes que lineamientos deberían ser | NO ACEPTADA | Al desarrollar el documento, se realizará el análisis jurídico sobre la viabilidad de adopción mediante acto administrativo. |
| 150 | 8/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Objetivos específicos. 5. Promover el transporte seguro durante la atención de la emergencia en el marco de un siniestro vial. Crearía que no solamente el transporte seguro sería una acción, sino que debería complementarse con su disposición casi que inmediata en todas las zonas | NO ACEPTADA | El objetivo se refiere al uso de vehículos de emergencia tipo ambulancias seguros en el transporte de víctimas. |
| 151 | 9/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 105 - Objetivos específicos. Acción: "Desarrollar una estrategia para articular la estructura organizacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el enfoque Sistema Seguro". Las entidades que necesitan un fortalecimiento institucional entendería, que son las de orden territorial que no cuentan con recursos e idoneidad suficiente para desarrollar e implementar estrategias de seguridad vial a nivel local. | NO ACEPTADA | La acción esta referida al análisis institucional y la suficiencia organizacional de la institucionalidad nacional, por cuanto pasamos de una entidad que viene estructurada en una lógica correspondiente al PNSV 2011-2021 a una que se dispone a la incorporación de un nuevo enfoque con más elementos y nuevas características lo cual debe ser evaluado desde el punto de vista de su funcionalidad. En cuanto a lo territorial se prevé el fortalecimiento de las políticas públicas de seguridad vial a este nivel como se puede observar en el plan de acción de gobernanza |

| | | | | | |
|-----|------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 152 | 10/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 109 - Objetivos específicos: "3. Asesorar a las entidades territoriales en la inclusión de la seguridad vial como política pública". Podría considerarse otra acción, el fortalecimiento de las estructuras locales que ostenten estas funciones y actividades de seguridad vial. | NO ACEPTADA | El plan de acción del área de gobernanza prevé una acción concreta al respecto: 2.2.1 Ofrecer asistencia técnica a las entidades territoriales para la adopción del enfoque Sistema Seguro, dicha asistencia técnica, engloba todo lo relacionado con las 8 áreas de acción del sistema seguro |
| 153 | 11/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 125 - Tabla "Causas probables de fatalidad por tipo de actor 2015 – 2020" Se sugiere referenciar parcialmente, <u>qué se incluye dentro de la causa "otras"</u> . | ACEPTADA | Otras causas probables corresponden a Volcamiento, caída o incendio. Se aclara en la parte inferior de la Tabla. Se realiza el cambio en el componente regional del documento técnico de soporte. |
| 154 | 12/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 127 - 2. Estrategias con enfoque territorial. 1.3 "Articular esfuerzos con las entidades territoriales para fortalecer la vigilancia y el control sobre organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito". ¿Se consideran recursos para esto? No se puede especificar. | NO ACEPTADA | La implementación de estas acciones deben obedecer al detalle de análisis desde los diferentes tópicos, técnicos, administrativos, normativos y financieros , los cuales se deben realizar en oportunidad durante el proceso de implementación del plan. |
| 155 | 13/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 131 - 2. Estrategias con enfoque territorial. 1.3 "Fortalecer el seguimiento, monitoreo y control de la calidad de los cursos de formación que imparten los Organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, así como de los actores que certifican su idoneidad, mediante la expedición de licencias de conducir". Se sugiere adoptar una medida que permita ejercer el cumplimiento de la normatividad y sobre todo en relación con el cumplimiento de la prestación del servicio de transporte público en <u>vehículos habilitados para tal fin</u> . | NO ACEPTADA | La implementación de estas acciones deben obedecer al detalle de análisis desde los diferentes tópicos, técnicos, administrativos, normativos y financieros , los cuales se deben realizar en oportunidad durante el proceso de implementación del plan. |
| 156 | 14/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 132 - Tabla "Causas probables de fatalidad por tipo de actor 2015 – 2020" Cifra Exceso De Velocidad Peatón 46%. ¿Cómo puede alcanzar un peatón un exceso de velocidad por encima de otros medios de transporte y posicionarse como tercero? | ACEPTADA | Cuando se hace referencia a que un siniestro fatal se dio por causa del exceso de velocidad, se está indicando que alguno de los usuarios involucrados en el, incurrió en esta conducta, sin que ello defina quien asumió dicha conducta. No obstante, en los casos específicos en donde muere un peatón, siempre debe asumirse que el exceso de velocidad fue una conducta asumida por quien lo |
| 157 | 15/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 133 - Gestión: "Diseñar una estrategia para la gestión de la velocidad con un componente tecnológico que disuada la modificación de los comportamientos de los conductores en la región". Consideramos es una gestión agresiva | NO ACEPTADA | Dada la incidencia de la velocidad en la siniestralidad, el uso de tecnologías no solo desde el control, sino para la disuasión constituye una importante herramienta para la seguridad vial, de allí que se contemple la incorporación de esta acción |
| 158 | 16/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 143 - Tabla "Causas probables de fatalidad por tipo de actor 2015 – 2020" Cifra Exceso De Velocidad Peatón 50%. <u>Se sugiere revisar cifra</u> . | ACEPTADA | Cuando se hace referencia a que un siniestro fatal se dio por causa del exceso de velocidad, se está indicando que alguno de los usuarios involucrados en el, incurrió en esta conducta, sin que ello defina quien asumió dicha conducta. No |
| 159 | 17/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 155 - Tabla 16. Detalle Indicadores de Resultado Intermedio por Área de Acción del PNSV. "PD: Por Definir / ND: No Disponible". ¿Cuándo se definen y cómo se definen? Es posible esperar resultados sin tener línea base de algunos indicadores. | NO ACEPTADA | Los indicadores pendientes de la definición de línea base estarán disponibles en el último trimestre de 2022, producto del Estudio observacional que lleva a cabo actualmente la ANSV a nivel nacional y permitirá obtener indicadores a nivel departamental y regional. Una vez se cuente con al línea base se definirá la meta de los mismos a 2031. En este momento no se puede incluir pero el |
| 160 | 18/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 156 - Tabla 17. Indicador: "Gestión de Conocimiento". Este indicador se repite. Se sugiere definir en que <u>único grupo de indicadores se acomodaría mejor</u> . | ACEPTADA | Se ajusta indicador de producto en el documento técnico, el cual corresponde a: Entidades territoriales que conforman la Red de Observatorios Territoriales. Con lo anterior, a 2031 se espera ampliar las entidades territoriales que |
| 161 | 19/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 158 - Objetivo General 1. Descripción acción 1.2.3 "La ANSV formulará una política pública que permita posicionar la velocidad como un pilar fundamental de la seguridad vial en el territorio nacional. Una vez formulada, esta entidad desarrollará acciones de articulación para promover su adopción a través del instrumento de política pública pertinente". Tener en cuenta que un instrumento de política pública es un conpes, aspecto que debe ser discutido si la política de gestión de velocidad amerita un Conpes o se puede reglamentar o aprobar a través de otro instrumento. | NO ACEPTADA | Los documentos CONPES son documentos de política pública, no obstante, otro tipo de documentos emitidos por el Gobierno nacional también lo son. Así las cosas, en el desarrollo de la acción se definirá cuál es la herramienta viable para la adopción de la política. |
| 162 | 20/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 171 - Objetivo General 1. Acción "1.1.2. Definir lineamientos técnicos para mejorar la geometría de la infraestructura vial urbana". ¿Por qué no se da un alcance para la infraestructura rural , teniendo en cuenta que <u>presenta también altos índices de siniestralidad?</u> | NO ACEPTADA | Tener en cuenta la acción 1.1.1 del área de acción de infraestructura segura. |
| 163 | 21/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 174 - Objetivo General 1. Acción "1.6.1 Definir lineamientos técnicos para el diseño de infraestructura segura para los usuarios de transporte público de pasajeros". Estos lineamientos técnicos deben considerar para el caso de los sistemas cofinanciados por la Nación, <u>que los recursos de los proyectos son finitos</u> . | NO ACEPTADA | Las consideraciones de los lineamientos estarán enfocados en reducir el riesgo de siniestralidad por diseños inadecuados o inseguros de los diferentes elementos de la infraestructura de un sistema de transporte público. |
| 164 | 22/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 187 - Objetivo General 1. Acción 1.1.1 - Entidades de apoyo "Ministerio de Salud y Protección Social, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte y Ministerio del Trabajo". Las acciones de apoyo asignadas al DNP <u>serán evaluadas internamente</u> . | NO ACEPTADA | Se marca como no atendido en el sentido que no presenta ninguna propuesta de modificación |
| 165 | 23/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 201 - "Metas". ¿No existe un soporte del cálculo de la meta a la que se quiere llegar, un documento anexo a cada indicador con proyecciones y justificaciones? | ACEPTADA | Se ajusta en las fichas de los indicadores (documento técnico de soporte). Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 166 | 24/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Página 202 - "Tipo de indicador" Se sugiere Revisar el tipo de indicador <u>para todas las fichas técnicas</u> . | ACEPTADA | Se revisa en el documento y se ajusta en lo necesario el tipo de indicador (documento técnico de soporte). |
| 167 | 25/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Memoria Justificativa del PR, página 2 segundo inciso, ¿Quién se autoregulará? Creo que un autoregulación de la ciudadanía es muy difícil por si sola, cuando realmente la regulación la tiene que hacer la máxima autoridad de transporte que es el MT y la ANSV. Por lo tanto se sugiere <u>mejorar la redacción</u> . | NO ACEPTADA | En este ámbito, la autorregulación se refiere al cambio de comportamiento a partir de una mayor conciencia del comportamiento de cada actor. |
| 168 | 26/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Memoria Justificativa del PR, página 4 numeral "(v) Plantea un programa de gestión de velocidad". Se sugiere que este sea uno nacional. | NO ACEPTADA | En este punto la memoria justificativa señala la generalidad de Plan y el programa tanto de velocidad como de control se detallan en el documento técnico de soporte como estrategias nacionales por lo que no se modifica la |
| 169 | 27/07/2022 | Luis Olmedo Cruz | Memoria Justificativa del PR, página 5 penúltimo inciso menciona "el PNSV 2022 -2021". Corregir dado que es 2031. | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en la memoria justificativa |
| 170 | 24/06/2022 | Jairo Espejo | 1. Gobernanza para la Seguridad Vial . a) Prioridad País. ACIEM recomienda que la Seguridad Vial sea un tema permanente en la Agenda del Consejo de Ministros, así como en los Talleres Construyendo País, con el fin de sensibilizar y generar conciencia en todas las instancias del Gobierno Nacional y de la sociedad en general. | NO ACEPTADA | La incorporación en la agenda nacional corresponde al Plan nacional de desarrollo, no obstante la movilización de la política pública a través de instancias, como el consejo directivo, el comité operativo de seguridad vial y las comisiones que en este nivel de gobierno se creen podrían permitir instaurar la recomendación de ACIEM, pero ello hace parte de la funcionalidad de la entidad por lo que no se hace necesario incluirlo en el PNSV |
| 171 | 25/06/2022 | Jairo Espejo | 1. Gobernanza para la Seguridad Vial . b) Consejo Nacional de Seguridad Vial. Se debería crear, el Consejo Nacional de Seguridad Vial, integrado por Gobierno, gremios, academia, entre otros, que realice un monitoreo y seguimiento a la accidentalidad vial, tome en cuenta lecciones aprendidas y trace nuevas acciones a seguir. | NO ACEPTADA | Dicha propuesta puede ser presentada en el momento de la implementación de la acción 2.3.2 Formular estrategias para la inclusión de las comunidades en programas y proyectos de Seguridad Vial. Del área de acción de gobernanza, para que allí se analice su pertinencia en el marco de las estrategias allí previstas |

| | | | | | |
|-----|------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 172 | 26/06/2022 | Jairo Espejo | 2. Vías Seguras. 2.1. Infraestructura Vial Segura. Se sugiere: a) Rediseñar las vías que representan un grave riesgo para la seguridad vial (peatones, carros, bicicletas, motocicletas). b) Establecer mayores exigencias en el diseño de las vías para que cumplan con los indicadores de vías seguras. c) Señalizar adecuadamente los límites a la velocidad en ciudades y carreteras. d) Programar el mantenimiento para la rehabilitación y conservación de vías hacia el concepto de 'Cero' Huecos por la Seguridad Vial. e) Establecer la obligatoriedad de construir bajo parámetros de diseños técnicos adecuados, así mismo construir bahías de aceleración/desaceleración en entradas/salidas de vías principales, con sus respectivas señalizaciones y f) Establecer y ajustar las características y requerimientos de la infraestructura vial, en aras de minimizar los riesgos de accidentes o choques. Tener en cuenta tanto los flujos de la vía como los transversales (Ej. recomendaciones iRAP). | NO ACEPTADA | a). El PNSV 2022 - 2031 no tiene la potestad de exigirle a las entidades territoriales el rediseño de la totalidad de infraestructura vial. No obstante, el PNSV incorpora una acción referente al desarrollo de programa de auditorías. No obstante, de acuerdo con el plan de acción del PNSV, área de acción de infraestructura segura, la ANSV ejecutará un programa de auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad vial para identificar los riesgos en los tramos de infraestructura priorizados. Como resultado del programa, se identificarán las acciones de mejora, con plazos y responsables, para mitigar los riesgos a los que se exponen los actores viales, con especial consideración de los más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, NNA, personas en condición de discapacidad). b) Se recomienda revisar las acciones contempladas en el área de acción de infraestructura segura desde el numeral 1.1.1 hasta el numeral 1.2.4, acción 1.4.3, 1.5.1 y 1.6.1, 2.1.5 y 3.2.1 son 15 acciones enfocadas en que la seguridad vial sea la premisa principal en el diseño de la infraestructura. c) El PNSV 2022 - 2031 no establece disposiciones del tipo "señalar adecuadamente los límites de velocidad en las carreteras. Todas las entidades administradoras de infraestructura vial deben cumplir con los lineamientos que se adopten en materia de definición de límites de velocidad (ver acción 1.1.1 del área de acción de velocidades seguras) y acción 3.2.1 del área de acción de infraestructura segura. |
| 173 | 27/06/2022 | Jairo Espejo | 2. Vías Seguras. 2.2. Actualización de la normatividad vial: Actualizar los manuales y las normas pertinentes. De esta manera, se debe evaluar cuáles son los componentes en el diseño que deberían presentarse en cuanto a señalización, separadores, bermas, intersecciones (incluyendo pasos peatonales), de acuerdo con las variables (que también deben definirse) y flujo de los distintos actores (autos, motos, bicicletas, peatones, entre | NO ACEPTADA | El área de acción de infraestructura segura se enfoca en la actualización de manuales, de tal forma que la seguridad vial sea la premisa de diseño. Se recomienda revisar todas las acciones incorporadas en el objetivo 1 del área de acción de infraestructura segura: Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. |
| 174 | 28/06/2022 | Jairo Espejo | Incluir las necesidades y participación de los usuarios locales de las vías departamentales y/o nacionales en la planeación y diseño de las nuevas vías y del Manual de Seguridad Vial: a) Construir vías de servicio para la reubicación de las actividades económicas y/o comerciales que realizan los usuarios locales de forma segura, mejorando además sus condiciones de calidad de vida y b) Instalar sistemas de señalización para mejorar la seguridad de cruces peligrosos. | NO ACEPTADA | Todas las acciones del PNSV 2022 - 2031 se regirán por los principios establecidos en dicho plan, dentro de los cuales se encuentran: • Cooperación: apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparten la responsabilidad y el interés en la lucha contra la siniestralidad. • Participación social y aprendizaje mutuo: definición e implementación de mecanismos para permitir la intervención e incidencia del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos de seguridad vial. La gestión de la seguridad vial involucrará una interacción |
| 175 | 29/06/2022 | Jairo Espejo | Vehículos seguros: Se sugiere Actualizar la regulación y las normas técnicas acorde con el parámetro establecido internacionalmente: Regulación 107 de Naciones Unidas numeral 3.2.3.2.1, la cual indica la densidad de ocho (8) pasajeros por metro cuadrado, que corresponde a la máxima ocupación de las áreas de pasajeros de pie durante las horas pico. Incluso deberían informarse las dos capacidades: Máxima y Nominal (con la utilización hipotética máxima de la Población con movilidad reducida – PRM: usuario (s) en silla de ruedas y lazarillo(s) para el ciego). Adicionar en la revisión técnico-mecánica del transporte público, una validación de la Capacidad de Carga Neta = Masa Máxima Técnicamente Admisible menos Masa del Camión Carrozado en orden de marcha, de forma que se defina el límite de Carga Comercial que dicho vehículo puede ofrecer y pueden contratar y actualizar las Normas Técnicas Colombianas (NTC) de vehículos para el transporte terrestre de pasajeros (las actualmente aplicables son del año 2009), acorde con los parámetros establecidos internacionalmente en la Regulación 107- UNECE, armonizados con la realidad local de Colombia. | NO ACEPTADA | La ANSV está formulando el reglamento técnico para vehículos de pasajeros. En dicho reglamento se definirán los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos en materia de seguridad vehicular de conformidad con los resultados del análisis de impacto normativo. Con relación a la revisión técnico mecánica se está adelantando el estudio. El PNSV no es el instrumento para definir parámetros técnicos como los mencionados, pues con esa finalidad se realizan los estudios técnicos de cada tema particular, al respecto, se tendrá en cuenta el comentario en el estudio de revisión técnico mecánica |
| 176 | 30/06/2022 | Jairo Espejo | Sistemas de seguridad: se sugiere a) Definir un cronograma para establecer el tiempo de aplicación de los sistemas de seguridad activa/pasiva de los vehículos que están ingresando al parque automotor del país, y retirar gradualmente los vehículos que no cumplan con los estándares mínimos de seguridad actualizados, establecer la obligatoriedad del uso de frenos ABS y sistemas de luces (DRL) en motocicletas y cuatrimotos, con estándares seguros de luminosidad: baja luminancia para evitar deslumbramientos (encandillar) que afecten la visión y la seguridad de los usuarios y establecer reglamentación para la homologación de vehículos de patinetas y triciclos y garantizar la operación segura para proteger a los usuarios de las vías. | NO ACEPTADA | El PNSV establece el cronograma en el que se tienen que implementar todas las acciones. No obstante, los tiempos de transición que se establezcan en cada reglamento técnico no se pueden definir de forma arbitraria, pues todos los reglamentos técnicos se realizan con el debido proceso establecido en el Decreto 1074 de 2015 y los lineamientos de la CAN y la Organización Mundial de Comercio. Bajo el entendido que el documento se construyó con la perspectiva enunciada, se marca el comentario como atendido. No obstante, no se realiza ninguna modificación. En cuanto a la obligatoriedad del uso de frenos de ABS, se recomienda revisar la acción 1.1.9 del área de acción de vehículos seguros. En cuanto a las luces, se recomienda revisar la acción 1.1.18 y en cuanto a patinetas, se recomienda revisar la acción 1.1.32 |
| 177 | 1/07/2022 | Jairo Espejo | Velocidades seguras: Se sugiere actualizar la señalización y demarcación de la velocidad en las vías urbanas, regionales y nacionales con el inicio y terminación de velocidades seguras en zonas escolares, comerciales, hospitalarias, residenciales, entre otras e Implementar señalización inteligente que regule la gestión de la velocidad de acuerdo con las horas requeridas de servicio por los usuarios locales (Ej. zonas escolares que no funcionan todo el tiempo). | NO ACEPTADA | No es claro el comentario. Actualizar la señalización y demarcación de la velocidad en las vías urbanas es competencia de las entidades territoriales. El Gobierno nacional no puede asignar tareas a dichas entidades mediante un Decreto, cuando no se ha estipulado tal orden en una ley que les asigne presupuesto a las entidades para tal fin. Así mismo, tener en cuenta el programa de auditorías e inspecciones incorporado en el área de acción de infraestructura segura. |
| 178 | 2/07/2022 | Jairo Espejo | Educación ciudadana: Se sugiere crear alianzas entre la ANSV con alcaldías, gobernaciones, gremios y empresas privadas, para trabajar en campañas de educación del comportamiento humano en las vías nacionales, departamentales, municipales y locales. | NO ACEPTADA | Se recomienda tener en cuenta la acción 1.2.6 del área de acción de comportamientos seguros: Implementar una estrategia pedagógica territorial dirigida a los actores viales. El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 179 | 24/06/2022 | Max Galeano | <p>El "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 se aparta de lineamientos establecidos en la Resolución 74-299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el Mundo" aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 31 de agosto de 2020, mismos que alientan a los Estados Miembros "a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad" y "a que reúnan, analicen y difundan datos desglosados que sirvan para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica".</p> <p>También, a falsear, preceptos de la Ley Orgánica del Presupuesto, que comportan que la atención de urgencias de las víctimas de accidentes de tránsito está a cargo de la Nación, deba ser pagada con recursos aprobados en la ley de apropiaciones o presupuesto de gastos de la Nación y, de manera directa a las instituciones prestadoras, por el administrador de los recursos del Fondo de solidaridad y garantía del sistema de salud, administración que adelanta ADRES desde el 1 de agosto de 2017.</p> <p>Y aparentar que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, beneficia la seguridad vial, los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito, las finanzas del Estado y del sistema de salud.</p> <p>Con información falsa y tendenciosa como la registrada en la página 124 "En el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, su evasión pone de manifiesto las debilidades para la consolidación y sostenibilidad del Sistema de Atención Integral a víctimas de siniestros viales".</p> <p>Cuando en realidad, la póliza Soat es un documento ilícito, susceptible de causar muertes y discapacidades evitables de personas víctimas de accidentes de tránsito y cuya exigencia, como requisito para que la persona víctima de accidente de tránsito reciba atención de urgencias, está prohibida por Ley Estatutaria.</p> | NO ACEPTADA | <p>EL PNSV 2022 - 2031 se armoniza con la Resolución 74/299. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Con relación a la difusión de buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad, se recomienda revisar el área de acción de comportamientos seguros, el cual contiene 30 acciones enfocadas en difundir buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad. En relación con el análisis y difusión de datos, se recomienda revisar el área de acción de gestión de conocimiento, en particular, las acciones 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3 y 1.2.3 las cuales se enfocan exclusivamente en la captura, análisis y difusión de datos, así como en investigación.</p> <p>Con relación al SOAT, la ANSV atiende las disposiciones legales existentes, al respecto, el SOAT se encuentra amparado por normatividad, por lo tanto, esta entidad entiende que dicha póliza es legal.</p> |
| 180 | 25/06/2022 | Max Galeano | <p>El "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 se aparta de orientaciones contempladas en el PLAN MUNDIAL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030, mismas que referente al Papel del Gobierno en la responsabilidad compartida en la seguridad vial, señalan: "Es fundamental que todos los actores presenten informes públicos para garantizar la transparencia y rendición de cuentas. Los actores estatales tienen la obligación de hacer públicas sus políticas e indicadores de desempeño, incluidos el número de defunciones y traumatismos provocados por el tránsito y otros datos pertinentes, así como de alentar/instalar a otras partes a hacer lo mismo"</p> | NO ACEPTADA | <p>Se recomienda revisar el PNSV 2022 - 2031, el cual, en su área de acción gobernanza contiene la siguiente acción: Realizar seguimiento a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial: La ANSV realizará seguimiento a la implementación de las acciones definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el desarrollo de esta acción se deberán considerar los siguientes elementos:</p> <p>1. Disposición de una herramienta, accesible a la sociedad, en la cual las entidades con responsabilidades asignadas informen los avances en cada una de las acciones y suministren los soportes que den cuenta de dichos avances de conformidad con los actividades y fechas definidos en el plan de acción del PNSV.</p> |
| 181 | 26/06/2022 | Max Galeano | <p>El inciso 18 del Considerando, contiene la siguiente información errónea" Que la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el</p> | NO ACEPTADA | La información no es errónea. Los siniestros viales se pueden prevenir. |
| 182 | 27/06/2022 | Max Galeano | <p>El inciso 16 del Considerando, contienen información errónea" este enfoque (de sistema seguro y de visión cero) identifica que los accidentes viales son previsible y derivado de ello al existir una probabilidad para su ocurrencia les denomina siniestros viales. La expresión "siniestro" es inherente a la actividad aseguradora, pero extraña y disruptiva en la realización del pilar la seguridad vial mejoramiento de la atención tras los accidentes de tránsito.</p> | NO ACEPTADA | La información no es errónea. Un siniestro es la materialización de un riesgo que enfrenta un actor vial en su movilidad. Puede existir una probabilidad de ocurrencia pero si se gestiona de manera adecuada se evita su materialización. Es lo que define Vision Cero. |
| 183 | 24/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | <p>Memoria Justificativa. Página 4. 7 premisas sobre las cuales se basa la formulación del PNSV 2022-2031. i) importante enfatizar que esa institucionalidad se fortalece en doble vía, de lo nacional a lo local y viceversa, pues los resultados globales (nacionales) son producto en gran parte de acciones locales, por lo que la gobernanza en sus distintos niveles debe ser fortalecida.</p> | NO ACEPTADA | conocimiento y la necesidad de que las administraciones locales retroalimenten la información de la forma como esta opera en el territorio y permita evaluar y ajustar la política nacional se describe en el documento técnico de soporte. Así mismo, el Decreto incorpora el área de acción de gobernanza que visibiliza esta relación. |
| 184 | 25/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | <p>Memoria Justificativa. Página 4. 7 premisas sobre las cuales se basa la formulación del PNSV 2022-2031. ii) con el objetivo de que este Plan tenga un fuerte liderazgo a nivel territorial, es necesario que este punto incorpore ese nivel de acción como premisa, no solo como objetivo nacional y global ya que de esta política pública se desprenden políticas locales. Por otro lado, es conveniente que la meta se aterrice con indicadores medibles ya que al incorporar lesionados estos datos tienen menos fiabilidad que las víctimas fatales, se trata de diferenciar lesionados leves y GRAVES.</p> | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en la memoria justificativa |
| 185 | 26/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | <p>Memoria Justificativa. Página 4. 7 premisas sobre las cuales se basa la formulación del PNSV 2022-2031. v) al parece le falta algo al texto</p> | ACEPTADA | Se ajusta la redacción en la memoria justificativa |
| 186 | 27/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | <p>Memoria Justificativa. Página 4. 7 premisas sobre las cuales se basa la formulación del PNSV 2022-2031. los puntos iv) y v) mezclan cada uno de a dos ejes, <i>vehículos + infraestructura y velocidad + control</i> respectivamente. Sugiero que exista una premisa por eje del plan ya que al parecer esa es de alguna manera la lógica de estos literales. Por su parte, i) y ii) hablan de institucionalidad, sugiero combinarlas. Con estos cambios habrían 7 premisas en correspondencia a 7 ejes o pilares del Plan.</p> | NO ACEPTADA | Las premisas no solo justifican la importancia de las áreas sino la importancia del PNSV. Por lo que no se acepta la observación y el texto se mantiene |
| 187 | 28/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | <p>Memoria Justificativa Página 4 y 45. El documento afirma que las políticas se materializan en el territorio, pero solo hace mención a una territorialización regional (suma de departamentos). Si bien el PND 2018-2022 del cual se basa esta regionalización pudo tener elementos para agrupar estos departamentos, aún falta en el detalle del PNSV más fuerza a nivel de territorios locales (municipios y sus áreas metropolitanas). La realidad institucional con la cual se adelantan las acciones en materia de seguridad vial muestra que son más fuertes los municipios que los departamentos en tomar acciones concretas en los distintos ejes o pilares y que es a este nivel de gobierno donde más se debe fortalecer la institucionalidad y actores intervinientes en seguridad vial. El liderazgo de la ANSV en la implementación del Plan solo puede verse reflejada si existe una fuerte articulación con los otros niveles de gobierno, ya que estos también formulan sus planes locales, asignan sus propios presupuestos y miden (o intentan medir) el impacto de sus acciones.</p> | NO ACEPTADA | las regiones del PNSV corresponden al resultado de un estudio de funcionalidad territorial desarrollado por el DNP y SIMISP, y sobre el cual se basó la territorialización del PND 2018 - 2022. Lo que el capítulo regional del PNSV plantea es que el territorio es la suma de las relaciones sociales, económicas, productivas etc., entre actores que lo habitan. Estas relaciones condicionan la movilidad y la forma como el territorio se desarrolla. Las características de los territorios y mayor número de relaciones y evidencia será parte de desarrollo de Plan, el cual solo se podrá desarrollar con la acción local pues ello es lo que significa que la políticas se metarializan en el territorio, con la gente que o habita. |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 188 | 29/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Memoria Justificativa Página 5. El Plan define orientaciones diferenciales para entidades territoriales, sobre los principales aspectos que deben considerar frente a la seguridad vial en sus territorios y define la asistencia que desde el orden nacional se debe generar en los diferentes programas. Es importante que también establezca los mecanismos para que esas orientaciones no solo se materialicen en políticas locales, sino también que existan unos parámetros obligantes para incorporar esas orientaciones y acciones derivadas en los PD local (para que sean más vinculantes) y POT (como estrategia de largo plazo). El apoyo/asistencia desde el orden nacional es clave pero la implementación del PNSV | NO ACEPTADA | El Plan reconoce la complejidad territorial y considera la competencia de la ANSV en términos de la definición de lineamientos para implementar los diferentes programas y generar el apoyo al territorio. El PNSV es la propuesta del Gobierno nacional pero respeta la autonomía territorial que es un principio Constitucional, así como las normas de carácter legal que rigen el ordenamiento territorial, por ello incorpora el área de intervención de Gobernanza, para establecer acuerdos con los diferentes actores nacionales y territoriales en torno a objetivo del PNSV. |
| 189 | 30/06/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Memoria Justificativa Página 5. "2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO". En sintonía con lo anterior, fortalecer los ámbitos locales como ámbitos de implementación del plan, esto implica ser explícito al incluir a las entidades municipales a tomar medidas alrededor de esta política nacional | NO ACEPTADA | La responsabilidad de las entidades territoriales no se define en el Plan, instrumento que no crea nuevas responsabilidades sino que convoca acuerdos en torno al objetivo de reducción de la fatalidad y lesionados graves derivados de siniestros viales. |
| 190 | 1/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Memoria Justificativa Página 9. "4. IMPACTO ECONÓMICO" Se precisa que el Plan Nacional de Seguridad Vial, se viene implementando por parte de las entidades tanto nacionales como territoriales desde el año 2011. Revisar el alcance de esta afirmación ya que no todas las entidades territoriales definieron un Plan Local de Seguridad Vial como mecanismo para materializar las acciones formuladas a nivel nacional pero en el contexto local. Por otro lado, los territorios que sí lo hicieron no todos asignaron un presupuesto en sintonía con las metas a cumplir en atención a las acciones que demandaba el PNSV. | NO ACEPTADA | La expresión contenida en la memoria justificativa no indica que todos los municipios hayan definido el PLSV. |
| 191 | 2/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Artículo 2°. Áreas de acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031. En el área de GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO se sugiere incluir un segundo objetivo. Es claro que el objetivo primordial consista en tomar decisiones basadas en datos, pero debe fortalecerse la capacidad de las entidades territoriales en medir los impactos de las intervenciones. | NO ACEPTADA | El área de gestión del conocimiento tiene un objetivo general y dos objetivos específicos: Objetivo general: Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de política pública en seguridad vial Objetivo específico 1: Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial Objetivo específico 2: Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 192 | 3/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Artículo 4°. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial deben armonizarse con el PNSV dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto. Sobre este punto mencionar que los municipios que cuentan con PLSV definen unos periodos de revisión y ajuste estructural a los mismos, en ese sentido podría considerarse esa temporalidad establecida para armonizar el plan. Por otro lado, hay municipios que no cuentan con un PLSV e iniciar con su formulación suele requerir más de 12 meses, incluso teniendo de ejemplo las ciudades más importantes que cuentan capacidad económica y técnica, no pasa igual en otros territorios. El párrafo parece dejar cerrado el grupo de acciones generales y particulares a implementar por las entidades territoriales objeto de armonización/diseño/implementación. | NO ACEPTADA | Los PLSV que se encuentren vigentes deberán armonizarse , los que se están elaborando y no se encuentren adoptados deberán estar armonizados al PNSV previo a su adopción |
| 193 | 4/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 161.2 La seguridad vial en Colombia. Colombia avanza en la protección de la vida con la adopción de la seguridad vial como una política de Estado que debe trascender los planes y programas de los periodos gubernamentales. Esto es tomado de DNP, 2011. Este punto es clave pero solo es posible si existe una articulación con acciones vinculantes en dichos planes y programas de gobierno tanto nacional como departamental y municipal. Y, teniendo en cuenta que es una política a 10 años debe contemplar no solo PD sino también POT, ya que los presupuestos para implementación por lo general son territoriales y además son los territorios los que definen sus modelos de ocupación del suelo que terminan siendo claves en la materialización de la | NO ACEPTADA | Ella esta previsto en el plan de acción de gobernanza 2.3.1 Definir lineamientos para la incorporación de la seguridad vial en los instrumentos de planificación territoriales. |
| 194 | 5/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 20. 2.1. Sistema Seguro: ningún fallecimiento o lesión grave en las vías es aceptable. Se sugiere revisar si la meta incluye o no lesionados y si sí, considerar que sean solo los de condición GRAVE. Esto implicaría revisar si los datos que se registran permiten hacer esa valoración y posterior seguimiento. | ACEPTADA | Se aclara que en el marco del PNSV la información de lesionados en siniestros graves se deriva de la metodología de Lesionados Graves, publicada en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2019, como sigue: "Lesionado grave por siniestro vial: Cualquier lesionado por siniestro vial que cumpla con al menos uno de los siguientes criterios: |
| 195 | 6/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 21. 2.1. Sistema Seguro: ningún fallecimiento o lesión grave en las vías es aceptable. Incluir gráfico con distancia de visibilidad de parada de manera que se observe que a mayor velocidad, mayor distancia requerida para el frenado y, por ende, mayor riesgo de posibles atropellamientos o choques contra objetos en la vía. | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 tiene como propósito definir las acciones que se implementarán en el decenio para reducir la siniestralidad. Los aspectos técnicos se incorporan en otro tipo de documentación. |
| 196 | 7/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 21. 2.1. Sistema Seguro: ningún fallecimiento o lesión grave en las vías es aceptable. Le falta un texto explicativo para dar a entender la magnitud de la energía liberada en un siniestro a medida que aumenta la velocidad y la forma en que los seres humanos evolutivamente no hemos incorporado una percepción al riesgo en cuanto a velocidad pero si en cuanto a altura. | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 tiene como propósito definir las acciones que se implementarán en el decenio para reducir la siniestralidad. Los aspectos técnicos se incorporan en otro tipo de documentación. |
| 197 | 8/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 30. 3.2 Objetivo y meta. De mantener la meta aplicada a lesionados, se recomienda tomar solo lesionados graves siempre que haya fiabilidad y seguimiento a dichos registros. Revisar 2030 o 2031. | NO ACEPTADA | Nos permitimos aclarar que que en el marco del PNSV la información de lesionados en siniestros graves se deriva de la metodología de Lesionados Graves, publicada en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2019, como sigue: |
| 198 | 9/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 33. 4.1 Diagnóstico general de siniestralidad vial en el país. Hacer ajustes a la ilustración incluyendo datos de 2020 y 2021 junto con sus correspondientes análisis. | ACEPTADA | La información se actualizó con cifras de 2021. Ajuste realizado en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 199 | 10/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 33. 4.1 Diagnóstico general de siniestralidad vial en el país. Complementar en lo posible con la misma temporalidad que la curva con fallecidos. | NO ACEPTADA | Se aclara que en el marco del PNSV la información de lesionados en siniestros graves se deriva de la metodología de Lesionados Graves, publicada en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2019, como sigue: "Lesionado grave por siniestro vial: Cualquier lesionado por siniestro vial que cumpla con al menos uno de los siguientes criterios: - Que tenga al menos una hospitalización por un periodo de 24 horas o más. y |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 200 | 11/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 44. 4.3 Diagnóstico y estrategias por áreas de acción. Al parecer hay un error de redacción/edición del texto: Con el fin de transformar el actual contexto de seguridad vial en el país, se diagnosticará cada una de las 8 áreas descritas en la Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro en Colombia Ilustración 5, a partir del reconocimiento. Revisar y ajustar. | ACEPTADA | Se realiza el ajuste en el documento técnico de soporte, capítulo 4.3. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 201 | 12/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 45. Velocidades seguras. El diagnóstico y justificación que da base a esta causa debe ser más robusto. Aunque se obtienen conclusiones de importancia y que no se desconocen, estas no derivan en insinuar acciones, esto último debe ser más explícito para que más adelante en el documento sea incuestionable el porqué de determinadas estrategias. A saber: reglamentación obsoleta y falta de lineamientos técnicos aplicables a diversidad de contexto y tipos de vías. Con esas dos cosas, el trabajo con las entidades territoriales empieza a | NO ACEPTADA | El diagnóstico de velocidades seguras incorpora lo referente a la reglamentación. |
| 202 | 13/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 47. Velocidades seguras. Objetivo general. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país mediante el establecimiento de lineamientos técnicos, regulaciones y mecanismos de control, que sean adecuados y ajustables a las particularidades territoriales. Ajustar la estrategia de posicionar la velocidad como un pilar fundamental de la seguridad vial como acción dentro del PGV. | NO ACEPTADA | De acuerdo con los lineamientos del Departamento Nacional de Planeación, los objetivos no contienen información referente al "cómo" o al a través de qué se alcanzará el objetivo. |
| 203 | 14/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 61. III. Infraestructura vial segura. En vista de que esta Plan busca materializarse no solo desde estrategias nacionales sino con acciones concretas a nivel de departamentos y municipios, es en estos últimos donde es necesario entrar a particularizar las características de sus redes viales, que no responden a la lógica de vías primarias, secundarias o terciarias estrictamente, y donde su jerarquización, funciones y configuración física es muy variable. Además de las competencias que hoy tienen las autoridades de tránsito y planeación para definir estas infraestructuras (no el Ministerio directamente, ni el INVÍAS ni la ANI). | NO ACEPTADA | No se realiza ajuste, dado que no se presenta propuesta de modificación en el comentario. |
| 204 | 15/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 104. VII. Gobernanza. Esta situación no solo se observa a nivel nacional, resultaría conveniente enfatizar que la problemática se acentúa a nivel local (nivel de las intervenciones más concretas): concepción integral de la seguridad vial se ha dificultado por cuenta del desconocimiento de la responsabilidad que, en términos de seguridad vial, les asiste a las entidades del orden nacional (...). Se sugiere revisar y complementar. Esta debilidad estructural debería abordarse en varios niveles de gobernanza. A nivel de acción, dar lineamientos aplicables a nivel departamental, municipal y de área | NO ACEPTADA | Se recomienda tener en cuenta el PNSV 2022 - 2031, el cual, en su área de acción gobernanza contiene los siguientes objetivos específicos: 2.1 Favorecer el desarrollo integral de acciones de seguridad vial en los territorios. 2.2 Asistir técnicamente a las entidades territoriales en la gestión de la seguridad vial. 2.3 Asesorar a las entidades territoriales en la inclusión de la seguridad vial como política pública. El documento se construyó con la perspectiva enunciada. No se realiza ninguna modificación. |
| 205 | 16/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 116. VIII. Gestión del conocimiento. Se habla de optimizar pero en algunas entidades territoriales ni siquiera tiene incorporado el proceso. Revisar si puede complementarse para incluir este otro contexto o realidad. Ajuste y complemento en tabla de objetivos y acciones: Protocolizar o definir los procesos básicos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial y optimizar los que se tengan identificados. | NO ACEPTADA | Se recomienda revisar el plan de acción del PNSV 2022 - 2031, el cual en su área de acción Gestión del conocimiento contiene el siguiente objetivo específico: 1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial. |
| 206 | 17/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 123. 5. Caracterización y estrategia territorial para la seguridad. Revisar texto, parece incompleto. "Así mismo, con respeto al género y grupo etario, los hombres representan alrededor del 82% de las fatalidades y los grupos etarios si bien hay una alta proporción de fatalidades entre los 20 - años, en el caso" | ACEPTADA | Se justó e texto según lo requerido. Ajuste realizado en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta. |
| 207 | 18/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 124. 5. Caracterización y estrategia territorial para la seguridad vial. Se introducen tres grupos de problemáticas para se ahondados a nivel regional, pero no en todos los casos las fichas por región tratan el tema acorde a estos grupos: 1. incumplimiento normas, 2. comportamientos de riesgo, 3. velocidades excesivas o inadecuadas/infraestructura insegura. Revisar ficha por Región. Factor de Riesgo 1 o 3. Infraestructura vial insegura. Ajustar orden. Uniformizar factores de riesgo | ACEPTADA | Se ajustó el texto según lo requerido. Ajuste realizado en el documento técnico de soporte. Nota: Atendiendo las observaciones presentadas el documento del proyecto de Decreto del PNSV, este documento fue ajustado y en ese sentido se considero no incluir en el Decreto parte de información técnica que lo soporta, información que hace parte del "documento técnico de soporte". |
| 208 | 19/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 154. 6. Seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial. No hay un indicador de seguimiento intermedio para el pilar o área de acción de infraestructura vial segura. Ajustar y complementar ya que se nota muy desbalanceado el plan en sus distintas áreas de acción. | NO ACEPTADA | El área de acción de infraestructura segura es una de las áreas con mayor número de acciones en el PNSV 2022 - 2031. En ese sentido, se debe tener en cuenta que, por sus características, la infraestructura tiene asociados indicadores de producto. |
| 209 | 20/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 156. 6. Seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial. Las velocidades seguras no son exclusiva de una intervención a nivel de corredor (longitudinal). A nivel de entornos urbanos o centros poblados la gestión de la velocidad se trabaja también a nivel de área (zona), usualmente en entornos escolares, zonas con dinámica comercial o residencial, entornos deportivos, etc. Ajustar y complementar el indicador. Falta explicitar la meta a 2032 pretendida y la forma en que a nivel territorial se puede enfocar su cumplimiento. No es lo mismo gestionar la velocidad en carreteras o en vías urbanas. Se propone que el indicador no se redacte solo en términos de "km evaluados" sino en "gestionar la velocidad". | NO ACEPTADA | Desde la ANSV y el enfoque plasmado en el área de acción de Velocidades Seguras, se aborda la gestión de la velocidad de manera integral, entendiendo que la velocidad es más que un número o límite, y por ello es importante gestionarla por medio de estrategias integradas que comprendan acciones desde los datos, la infraestructura, el control, la pedagogía, la comunicación y la sensibilización, principalmente. De acuerdo con lo anterior, este plan propone diversas acciones en los aspectos antes mencionados que cuentan con indicadores propios y, que no se miden exclusivamente "kilómetros evaluados". No obstante, el indicador general de esta área de acción busca la revisión y evaluación de límites de velocidad en las vías del país, tanto en zonas urbanas como rurales, toda vez que es importante diagnosticar y conocer las condiciones de las vías para |
| 210 | 21/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 157. 7. Plan de Acción por la Seguridad Vial 2022 - 2031. Acción. 1.1.1 Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas. En PNSV habla de la actualización de una metodología, refiriéndose al «Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas» de 2010. pero este método es algo pensado para carreteras y realmente no tuvo mucha trascendencia, ya que aquí la preocupación va más del orden de consistencia en el diseño geométrico para el establecimiento de límites de velocidad. No hay claridad sobre el alcance de la actualización cuando parece que lo más adecuado es la construcción de una metodología nueva con un enfoque nuevo y con la inclusión de variables variables territoriales adicionales (entorno) y del tránsito (usuarios viales, composición vehicular). Revisar y ajustar teniendo presente que esta metodología es requisito imprescindible para el cumplimiento de la Ley Juan Esteban una vez sea promulgada. Los tiempos para adoptar la metodología se estiman en 2023 y esto puede estar en conflicto con los tiempos establecidos en la Ley JE para implementación | NO ACEPTADA | El plan de acción del PNSV 2022 - 2031 especifica en la acción 1.1.1 del área de acción de velocidades seguras que La ANSV actualizará la metodología para el establecimiento de límites de velocidad adecuados para vías urbanas, rurales o interurbanas y pasos urbanos, de tal forma que dichos límites sean coherentes con el entorno, la funcionalidad de la vía y los actores viales que allí circulan. Tener en cuenta que esta acción se enmarca en el objetivo general 1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país y en el objetivo específico 1.1 Fortalecer lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites de velocidad adecuados en el país. |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 211 | 22/07/2022 | Carolina Álvarez Valencia | Página 177. 3.3.1 Definir lineamientos técnicos para la gestión de tránsito durante las obras o eventos en vía. / 3.3.2 Generar conocimientos para el diseño e implementación de señalización y medidas para la gestión del tránsito durante las obras o eventos en vía. En estas acciones no se observa el rol de las entidades locales y la incorporación de la experiencia que tienen en el tipo de conflictos que se presentan entre usuarios viales en la infraestructura, tipos de vías y diversidad de contextos/entornos. Revisar y complementar responsables de la acción. Se recomienda la creación de un comité | NO ACEPTADA | Las entidades territoriales participarán con su experiencia en la definición de los lineamientos técnicos para la gestión de tránsito durante las obras o eventos en vía (acción 3.3.1 del área de acción de infraestructura segura), así mismo, serán los principales beneficiarios de la acción 3.3.2 Generar conocimientos para el diseño e implementación de señalización y medidas para la gestión del tránsito durante las obras o eventos en vía. |
| 212 | 24/06/2022 | Nidia Esperanza Ochoa | Se está creando un nuevo plan sin considerar los aciertos y desaciertos del pasado o las deudas que quedaron del anterior, incluyendo el porcentaje de cumplimiento y aspectos a traer al nuevo plan. | ACEPTADA | Se incluyó en el diagnóstico una referencia al avance del PNSV 2011 - 2021. Ajuste realizado en el documento técnico de soporte en la sección de antecedentes. El detalle del PNSV 2011 - 2021 es objeto de otro documento. |
| 213 | | | La meta, es igual a la del PMSV la cual es ambiciosa, pero ¿es realista?, este decenio hubo un aumento del 21% y la línea base es de las víctimas del 2021, sería pertinente dejar claro esta información. | NO ACEPTADA | Los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la meta global del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial, proponen metas relevantes a nivel mundial, para reducir las muertes y lesiones graves asociadas al tránsito, su articulación con una nueva política nacional colombiana debe guardar un nivel de coherencia responsable en su adopción, para así lograr con su capacidad instalada y técnica un resultado acorde a sus posibilidades en los próximos 10 años. La tasa que fue seleccionada como indicador General del PNSV permite la comparabilidad con otros países, en términos de la población y la proporcionalidad de los siniestros y su reducción, de otra parte ha tenido en cuenta la capacidad de respuesta tanto de la ANSV para la ejecución de acciones contempladas en el PNSV 2022 - 2031 como de las demás entidades responsables, las cuales deben hacer un amplio esfuerzo para su cumplimiento, principalmente las del nivel territorial. En consecuencia, se decidió optar por alcanzar una reducción del 50% en la tasa de mortalidad del país por cada cien mil habitantes y no en la cantidad absoluta. Sin embargo, aunque se toma como meta reducir la tasa de mortalidad, esto corresponde a una reducción del 45% del valor absoluto de las muertes a 2031 frente a su línea base (cantidad de fallecidos en 2021). Así las cosas, esta meta sigue siendo ambiciosa, como lo define el enfoque de Sistema Seguro, si se tiene en cuenta que es significativamente más alta que la expuesta en el PNSV 2011 - 2022 (26%). No se realiza modificación. |
| 214 | | | Hay bastantes acciones y muchas de ellas sus actividades son documentos, lineamientos, definición de estrategias, mas que actividades puntuales que contribuyan a la reducción de sacrificios al dios movilidad, está muy etéreo las acciones alineadas a las prácticas que han demostrado que producen resultados. | NO ACEPTADA | Los acciones que se encuentran incorporadas en el plan son las que han demostrado mayor efectividad en la reducción de siniestros viales. Se enuncian algunas a continuación: • 1.1.1 Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas.(Velocidades seguras) • Todas las acciones de armonización de estándares de seguridad vehicular del área de acción de vehículos seguros (1.1 Implementar requisitos de desempeño para vehículos nuevos seguros) • Actualización de Manual de diseño geométrico (Acción 1.1.1 infraestructura |
| 215 | | | Es muy acertado el adherirnos a los tratados de vehículos y volver norma el cumplimiento de los estándares vehiculares, hay dos que no se contemplaron y sería pertinente incluir los 8 recomendados. | NO ACEPTADA | El PNSV priorizó la adhesión al Acuerdo de 1958. La adhesión al Acuerdo de 1997 se definirá a partir de los resultados del estudio de revisión técnico mecánica (2.2.2 Actualizar el esquema de revisión técnico-mecánica acorde con buenas prácticas internacionales para aumentar los niveles de seguridad de los vehículos en circulación) |
| 216 | | | Sería conveniente incluir los Planes Estratégicos a nivel de seguimiento e impacto para evaluar si la medida está siendo efectiva. | NO ACEPTADA | A nivel particular, diversas acciones tienen hitos referentes a la evaluación de impactos. A nivel general del PNSV, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial tiene a su cargo la evaluación y seguimiento del plan. |
| 217 | 24/06/2022 | Cesar Riaño Perez | Un Plan sin cuantificar cuánto valdrá su ejecución? Un nuevo plan sin recursos adicionales???? Vamos a tener un nuevo plan de seguridad que va salvar muchas vidas que el anterior, sin recursos adicionales???? Eso no lo cree nadie... Cómo se van a financiar las 8 estrategias del plan? | NO ACEPTADA | La adopción del Decreto permitirá que la ANSV, el Ministerio de Transporte y demás entidades relacionadas en el documento planifiquen dentro de sus presupuestos los recursos necesarios para la ejecución de las acciones. |
| 218 | | | Gestión de Conocimiento: La gestión del conocimiento también debería estar enfocada a mejores prácticas en cuanto a la seguridad vial. | NO ACEPTADA | El tema de mejores prácticas efectivamente se incluye en la Gestión de Conocimiento, la cual a través de la agenda de investigación en seguridad vial incorpora este tema. No se realiza modificación. |
| 219 | | | En el numeral "1. Antecedentes y razones de oportunidad y conveniencia que justifiquen su expedición". Deben incluirse todas las personas con discapacidad | NO ACEPTADA | EL PNSV prioriza los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, NNA, Tercera Edad). El área de acción de infraestructura segura del Decreto contiene diversas acciones que enfatizan la necesidad de diseñar y |
| 220 | 24/06/2022 | Maria Alejandra Neira | Vehículos Seguros: Sugerimos incluir la implementación de espejos (adicionales a los laterales) que permitan erradicar los puntos ciegos de los vehículos y contemplar también la instalación de barras anti-empotramiento (Laterales y traseras) | NO ACEPTADA | La acción 1.1.16 del área de acción de vehículos seguros «Generar condiciones para reducir o gestionar la presencia de puntos ciegos vehiculares» consiste en diagnosticar las condiciones relacionadas con la presencia de puntos ciegos vehiculares en vehículos de transporte público de pasajeros colectivo y masivo y de carga y demás tipologías que se consideren necesarias, identificar las posibles alternativas de actuación para gestionar los retos hallados y diseñar la mejor alternativa de actuación, la cual será implementada o adoptada por parte de la (s) entidad (es) que cuenten con la competencia para tal fin, entidades que serán identificadas en la actividad nro. 3 de la presente acción. En el desarrollo de esta acción se considerará la armonización de las condiciones de seguridad vehicular colombianas con los instrumentos jurídicos de la Organización de las Naciones Unidas administradas por el WP.29. Así las cosas, en el desarrollo de esta acción se identificarán todas las necesidades en materia de gestión de puntos ciegos y se adoptarán las normativas requeridas para este fin, para lo cual se considerará la alternativa de requerir espejos adicionales. |
| 221 | | | Infraestructura Segura: Consideramos pertinente definir zonas para la implementación de bahías de frenado de emergencia. | NO ACEPTADA | El PNSV no tiene el alcance de definir este tipo de aspectos. No obstante, el área de acción de infraestructura contiene las acciones para la definición de lineamientos técnicos para el diseño de vías seguras, de tal forma que en dichas acciones se considerará la propuesta. |
| 222 | | | Velocidad Segura: Proponemos promover la instalación de radares de velocidad, que permitan un mayor control y autogestión en las vías. | NO ACEPTADA | El PNSV no tiene el alcance de definir este tipo de aspectos. No obstante, el área de acción de cumplimiento de normas contiene las acciones para Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial (acción 1.1.5) y 1 Definir una estrategia de vigilancia y control orientada al cumplimiento de los límites de velocidad (acción 1.1.3) |
| 223 | | | Comportamiento Seguro: Vemos apropiado fortalecer los criterios y controles para la expedición de licencias de conducción para motociclistas. Considerando los avances en materia de movilidad de los últimos años, vemos relevante incluir dentro de todas las estadísticas, manuales y resoluciones a los usuarios de patinetas eléctricas. | NO ACEPTADA | Las acciones tendrán en cuenta todos los actores viales, con especial énfasis en los más vulnerables. No se realiza modificación |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 224 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>1. Se recomienda incluir en los diversos componentes del Plan nacional de seguridad vial los aportes fundamentales que ha ordenado la ley Julián Esteban recientemente expedida por el congreso de la República:</p> <p>1.1. En la versión actual del Plan nacional de seguridad vial no se menciona la obligatoriedad de la realización de planes de gestión de la velocidad por parte de las autoridades de tránsito y transporte de los municipios del país, tal como se estipula en el artículo 14 de la ley. Esto es un elemento de gestión que contribuye a que las autoridades locales a cargo de la seguridad vial emprendan acciones concretas prevean presupuestos y hagan seguimiento de la problemática de la velocidad en el país.</p> | NO ACEPTADA | Las acciones referentes a la gestión de velocidades seguras, así como todas las acciones del PNSV 2022 - 2031, tendrán en consideración todas las disposiciones de los instrumentos normativos de mayor jerarquía. En este sentido, es pertinente tener en cuenta que la acción nro.1.2.3 Estructurar la política pública de gestión de velocidad en el marco de las políticas de seguridad vial implica formular una política pública que permita posicionar la velocidad como un pilar fundamental de la seguridad vial en el territorio nacional |
| 225 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>1.2. Los artículos cuatro y cinco de la ley plantea la obligatoriedad de que las instituciones a cargo de la infraestructura a nivel nacional y local desarrollen planes de mejoramiento de la seguridad de esta para los actores más vulnerables. Esto no se ha incluido explícitamente en el Plan nacional de seguridad vial.</p> | NO ACEPTADA | El artículo 4 del proyecto de ley Julián Esteban (no sancionado a la fecha) estable la obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Al respecto, el PNSV 2022 - 2031, en armonización con el Plan Mundial para el Decenio de la Seguridad Vial y las necesidades del país incorpora las siguientes acciones, |
| 226 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>1.3 El artículo 3, parágrafo1 plantea un plazo de 3 años al gobierno nacional para que se exija la homologación de todos los vehículos que se vendan en Colombia de acuerdo con los estándares de seguridad vehicular definidos en el protocolo de las Naciones Unidas de 1958, al cual Colombia espera adherir en los próximos meses. Este artículo busca que esa adhesión traiga efectivamente un compromiso sólido en términos de las exigencias de los vehículos y es fundamental que el camino para que esto se logre en 3 años sea definido desde el PNSV.</p> | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 -2031 establece todos los sistemas y componentes que serán revisados en el decenio de tal forma que "se armonicen las condiciones de seguridad vehicular colombianas con los instrumentos jurídicos de la Organización de las Naciones Unidas administradas por el WP.29". Se recomienda tener en cuenta que vehículos seguros es una de las áreas de acción del PNSV, hace parte de las 8 áreas en las que el Gobierno trabajará de forma integral |
| 227 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>1.4 En los artículos 12 y 13 de la citada Ley se plantean nuevos límites de velocidad que deben ser explícitamente presentados y explicados desde este PNSV. Esto debido a que el 37,5 % de los siniestros viales ocurren por exceso de velocidad (ANSV,2019).</p> | NO ACEPTADA | Las acciones referentes a la gestión de velocidades seguras, así como todas las acciones del PNSV 2022 - 2031, tendrán en consideración todas las disposiciones de los instrumentos normativos de mayor jerarquía. |
| 228 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>1.5. Se considera indispensables que dentro de cada uno de los componentes del sistema seguro que promueve el PNV se incluyan los artículos pertinentes de la nueva ley.</p> | NO ACEPTADA | El PNSV y el proyecto de ley Julián Esteban se encuentran armonizados con el Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial, Declaración de Estocolmo, entre otros instrumentos de política pública internacional. No |
| 229 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>2. Las estrategias de control y vigilancia establecidas en e PNSV son insuficientes y su desarrollo es superficial</p> <p>2.1. Una posible causa del aumento reciente de los siniestros viales a nivel nacional tiene que ver con el debilitamiento del control en vía y con la ausencia en todas las instancias nacionales y locales de un sistema eficaz no solo de imposición de infracciones de tránsito, sino de la aplicación efectiva de la sanción ya sea en términos económicos o de capacitación en cambios de comportamiento. En ese sentido, no se cuenta con una estrategia concreta a nivel nacional de cómo fortalecer la capacidad de control. Las medidas del actual gobierno debilitaron a la DITRA y generan un desmonte progresivo en varias ciudades capitales del apoyo que la Policía Nacional brindaba en este tema. Se sugiere desarrollar o al menos plantear una estrategia general de fortalecimiento de la capacidad humana de control y un apoyo a las autoridades locales en su financiación.</p> | NO ACEPTADA | <p>El PNSV sí plantea una estrategia enfocada en el control, entre otros aspectos, aborda el recurso humano:</p> <p>1.1.1 Fortalecer la normatividad e institucionalidad para la vigilancia y control del tránsito y el transporte.</p> <p>1.1.2 Definir la estrategia para fortalecer la gestión del control del tránsito y el transporte.</p> <p>Tener en cuenta que el desarrollo de estas acciones requieren ejercicios de diagnóstico, análisis e implementación que nunca son definidos en los planes sectoriales, sino que son desarrollados en el marco de ejecución de la acción, este tipo de estrategias no pueden ser definidos sin soportes o ejercicios de trabajo conjunto entre las diferentes entidades involucradas.</p> |
| 230 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>2.2 En el proyecto de PNSV no se desarrolla adecuadamente la estrategia de un sistema integral de control. Este debe incluir: La revisión de la normatividad y las sanciones El mejoramiento de las herramientas para detectar y sancionar infractores La programación de controles y chequeos automáticos y manuales La aplicación efectiva de las sanciones económicas o de formación del infractor Sanciones penales si son del caso El seguimiento de los responsables de cada uno de los pasos</p> | NO ACEPTADA | <p>La revisión de la normatividad está contemplada en el área de acción de gobernanza: 1.1.2 Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro: Promover la realización de ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión, en particular el Código Nacional de Tránsito, con el fin de armonizar la normatividad nacional con los principios del enfoque sistema seguro y con las necesidades que tiene el país para la eficiente gestión de los factores de riesgo en las vías como las velocidades inseguras y los comportamientos riesgosos por parte de todos los actores viales y favorecer la protección de los actores viales más vulnerables.</p> |
| 231 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>2.3 Después de 2 años de haberse inutilizado la herramienta de control a través de cámaras y foto-multas por una sentencia de la Corte Constitucional, aún no se cuenta con una estrategia jurídica que logre recuperar este elemento fundamental para garantizar un pilar esencial de la gestión de la seguridad vial a nivel nacional. El PNSV plantea de manera escueta la necesidad de fortalecer su uso, pero en la práctica no define una estrategia concreta para lograr recuperar la capacidad de control. Se recomienda que el PNV defina con mayor precisión la estrategia jurídica para fortalecer el uso adecuado de las herramientas de control automático de infracciones.</p> | NO ACEPTADA | <p>El PNSV sí define una estrategia específica para el tema: 1.1.3 Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial: Identificación y formulación de los ajustes requeridos al marco normativo vigente (Ley 1843 de 2017) de tal forma que el uso de sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito favorezca la reducción y disuasión de comportamientos contrarios a la seguridad vial.</p> <p>La ANSV realizará la revisión de las dificultades existentes para la identificación de los presuntos infractores a las normas de tránsito y formulará los ajustes que sean necesarios para la posterior radicación en el Congreso de la República por parte de la entidad pertinente, entidad que será identificada en la actividad nro. 2.</p> |
| 232 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>2.4 Las necesidades de fortalecimiento regulatorio son claves para salvar vidas en siniestros viales. El PNV no define explícitamente una agenda regulatoria que pueda ser asumida por los congresistas interesados en combatir esta "pandemia"</p> | NO ACEPTADA | El PNSV define dos acciones prioritarias, la actualización del Código Nacional de Tránsito (acción 1.1.3 área de Gobernanza) y modificación de la Ley 1843 de 2017 (acción 1.1.5 del área de acción de cumplimiento de normas) |
| 233 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>3. El PNSV no formula una solución definitiva para la obtención y vigencia de la licencia de conducción, como lo es la licencia por puntos</p> <p>3.1 El pase por puntos se ha constituido en una herramienta exitosa a nivel internacional y se recomienda como una buena práctica. En el horizonte de vigencia del PNSV, que es de 10 años no se vislumbra un avance en esa dirección</p> | NO ACEPTADA | El PNSV 2022 - 2031 establece como objetivo dentro del área de comportamientos seguros, fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción, para ello define tres acciones destinadas a fortalecer el proceso de licenciamiento, una de las cuales (1.5.3) consiste en analizar diferentes instrumentos o alternativas para la mejora al modelo de licenciamiento de conductores. En ese sentido, dicho análisis deberá soportar técnicamente la viabilidad de implementar en Colombia esquemas de licenciamiento como la licencia de conducción por puntos u otros que se identifiquen en el análisis. |
| 234 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | <p>3.2 Es importante el avance en términos de los mecanismos de evaluación de competencias y la separación de responsabilidades entre la formación y la evaluación por parte de las escuelas de conducción</p> | NO ACEPTADA | No se presenta propuesta de modificación |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 235 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 3.3 La estrategia de licencia por puntos considera un elemento fundamental que es el seguimiento de la idoneidad de los conductores de manera permanente, a partir de su cumplimiento de las normas. En caso de que no sea óptimo, plantea la posibilidad de generar capacitaciones y cursos que permitan mejorar su actitud hacia la prevención de riesgos de siniestros | NO ACEPTADA | El área de acción de comportamiento incorpora la acción 1.5.3 Analizar diferentes instrumentos o alternativas para la mejora al modelo de licenciamiento de conductores. La decisión de implementar en el país un nuevo tipo de licenciamiento requiere análisis que soporten esta decisión |
| 236 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 4. Las metas del PNSV están mal formuladas. 4.1 Las metas del plan no deben darse sobre indicadores de fatalidades por cien mil habitantes, sino sobre el número total de fatalidades | NO ACEPTADA | Los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la meta global del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial, proponen metas relevantes a nivel mundial, para reducir las muertes y lesiones graves asociadas al tránsito, su articulación con una nueva política nacional colombiana debe guardar un nivel de coherencia responsable en su adopción, para así lograr con su capacidad instalada y técnica un resultado acorde a sus posibilidades en los próximos 10 años. La tasa que fue seleccionada como indicador General del PNSV permite la comparabilidad con otros países, en términos de la población y la proporcionalidad de los siniestros y su reducción, de otra parte ha tenido en cuenta la capacidad de respuesta tanto de la ANSV para la ejecución de acciones contempladas en el PNSV 2022 - 2031 como de las demás entidades responsables, las cuales deben hacer un amplio esfuerzo para su cumplimiento, principalmente las del nivel territorial. En consecuencia, se decidió optar por alcanzar una reducción del 50% en la tasa de mortalidad del país por cada cien mil habitantes y no en la cantidad absoluta. Sin embargo, aunque se toma como meta reducir la tasa de mortalidad, esto corresponde a una reducción del 45% del valor absoluto de las muertes a 2031 frente a su línea base (cantidad de fallecidos en 2021). Así las cosas, esta meta sigue siendo ambiciosa, como lo define el enfoque de Sistema Seguro, si se tiene en cuenta que es significativamente más alta que la expuesta en el PNSV 2011 - 2022 (26%). |
| 237 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 4.2 No es razonable ponerse metas más ambiciosas para la reducción de fatalidades de motociclistas y peatones que de ciclistas | NO ACEPTADA | La estimación de la meta tienen en cuenta aspectos como el crecimiento del parque automotor. Por lo anterior no se establece la misma meta para todos los actores viales, sino de acuerdo a su comportamiento histórico. |
| 238 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 4.3 Una meta de producto para la próxima década debería ser la implementación del pase por puntos | NO ACEPTADA | El área de acción de comportamiento incorpora la acción 1.5.3 Analizar diferentes instrumentos o alternativas para la mejora al modelo de licenciamiento de conductores. La decisión de implementar en el país un nuevo tipo de licenciamiento requiere análisis que soporten esta decisión. |
| 239 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 4.4 Preocupa que buena parte de los indicadores de línea base del PNSV no estén definidos. Esto genera un atraso importante en su implementación y dificulta la proyección de indicadores y metas adecuados | NO ACEPTADA | Los indicadores a los cuales se hace referencia, se encuentran en proceso de levantamiento de línea base mediante el desarrollo de un Estudio Observacional de indicadores estratégicos en seguridad vial, la cual estará disponible en el último trimestre de 2022. Dicho estudio se desarrollará cada dos años con el fin de determinar la evolución de dichos indicadores. |
| 240 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 4.5 Deben incluirse metas relacionadas con lo dictado en la Ley Julián Esteban, como por ejemplo fechas para el inicio de las exigencias de homologaciones de vehículos, la formulación de los planes de gestión de velocidad de las autoridades de tránsito y aquellas a cargo de la infraestructura vial y otras exigencias previstas en la ley. | NO ACEPTADA | El PNSV establece las fechas en que deben estar armonizados los estándares de seguridad vehicular. En relación con las fechas o plazos de transición es importante considerar que estos se definen después de los análisis técnicos realizados en el análisis de impacto normativo, así como en atención a los lineamientos establecidos por la Organización Mundial de Comercio y la CAN. |
| 241 | 24/06/2022 | Juan Pablo Bocarejo | 5. Incluir dentro del PNSV los artículos 10 y 11 de la Ley Julián Esteban, donde se establece que la información en torno a los lesionados y fallecidos en las vías concesionadas y no concesionadas del país sea pública, además de los datos sobre el parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de fallecimiento o lesión. Ello permitirá que los usuarios de las vías y los formuladores de políticas públicas tengan insumos e información confiable para la toam de | NO ACEPTADA | Todas las acciones del PNSV deben ajustarse a la normatividad de superior jerarquía. Es importante tener en cuenta el área de acción de gestión de conocimiento, la cual está enfocada en acciones para la captura, análisis y difusión de datos. |
| 242 | 24/06/2022 | Claudia Betancourt. | Sobre personas con discapacidad: la ANSV no tiene datos de siniestralidad de esta población vulnerable con discapacidades, no se recogen datos sobre siniestralidad de este grupo poblacional (así lo demuestra estudio de la Universidad Von Hultboldt). | NO ACEPTADA | El ONSV trabaja en la mejora de los datos con el fin de caracterizar de forma mas completa los diferente sgruos de actores viales y en ese sentido la línea de investigación incorpora entre otros temas el de discapacidad. No obstante si bien en el diagnóstico no se caracteriza particuamente esta población, si hay acciones identificadas de manera explícita que incluyen su atención (Infraestructura segura en dispositivos de tránsito y señalización incluye a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran inculdas consideraciones con respecto a esta población en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. No se realiza modificación. |
| 243 | 25/06/2022 | Claudia Betancourt. | 2- En el proyecto de Decreto PNSV 2022 - 2031 no mencionan este grupo poblacional de actores viales vulnerables ni una sola vez, no hay ninguna política pública hacia ellos para proteger su vida e integridad física mientras se movilizan. | NO ACEPTADA | El ONSV trabaja en la mejora de los datos con el fin de caracterizar de forma mas completa los diferente sgruos de actores viales y en ese sentido la línea de investigación incorpora entre otros temas el de discapacidad. No obstante si bien en el diagnóstico no se caracteriza particuamente esta población, si hay acciones identificadas de manera explícita que incluyen su atención (Infraestructura segura en dispositivos de tránsito y señalización incluye a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran inculdas consideraciones con respecto a esta población en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. No se realiza modificación. |
| 244 | 26/06/2022 | Claudia Betancourt. | 3- El fallo 2022 de La Corte Constitucional sobre seguridad vial de discapacitados visuales caso Ibagué, reconoce que las personas con discapacidad como actores viales son una población vulnerable que tiene alto riesgo de sufrir siniestros viales y la sentencia obliga a garantizar esta seguridad vial y acceso a la movilidad segura mediante la implementación de tecnologías para garantizar su derecho constitucional a la movilidad segura. Serán obligatorios los elementos tecnológicos en semáforos para garantizar el uso seguro de la vía por parte de esta población. | NO ACEPTADA | El ONSV trabaja en la mejora de los datos con el fin de caracterizar de forma mas completa los diferente sgruos de actores viales y en ese sentido la línea de investigación incorpora entre otros temas el de discapacidad. No obstante si bien en el diagnóstico no se caracteriza particuamente esta población, si hay acciones identificadas de manera explícita que incluyen su atención (Infraestructura segura en dispositivos de tránsito y señalización incluye a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran inculdas consideraciones con respecto a esta población en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. No se realiza modificación. |

| | | | | | |
|-----|------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 245 | 27/06/2022 | Claudia Betancourt. | 1) Que el PNSV sea inclusivo con la población con discapacidad y el documento los contemple como actores viales vulnerables ya que están siendo marginados de las políticas públicas de seguridad vial y de las acciones para garantizar su vida e integridad física mientras se movilizan, afectando varios derechos constitucionales como el derecho a la vida y a la movilidad segura. | NO ACEPTADA | El ONSV trabaja en la mejora de los datos con el fin de caracterizar de forma mas completa los diferente sgruos de actores viales y en ese sentido la línea de investigación incorpora entre otros temas el de discapacidad. No obstante si bien en el diagnóstico no se caracteriza particuarmnte esta población, si hay acciones identificadas de manera explícita que incluyen su atención (Infraestructra segura en dispositivos de tránsito y señalización incluye a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran incuidas consideraciones con respecto a esta poblacion en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. No se realiza modificación. |
| 246 | 28/06/2022 | Claudia Betancourt. | 2) Que se dedique al menos una página del documento a argumentar estos riesgos evidentes de esta población vulnerable y se incluyan acciones como: a) Incluir el registro estadístico de la variable "discapacidades" presentes en víctimas fatales y/o lesionadas en siniestros viales. | NO ACEPTADA | El ONSV trabaja en la mejora de los datos con el fin de caracterizar de forma mas completa los diferente sgruos de actores viales y en ese sentido la línea de investigación incorpora entre otros temas el de discapacidad. No se realiza modificación. |
| 247 | 29/06/2022 | Claudia Betancourt. | b) En las acciones, planes y programas de seguridad vial incluir como obligatorias las acciones para garantizar la inclusión de personas con discapacidad en el diseño de esos planes y programas. | NO ACEPTADA | Hay acciones identificadas de manera explícita que incluyen su atención (Infraestructra segura en dispositivos de tránsito y señalización incluye a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran incuidas consideraciones con respecto a esta poblacion en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. No se realiza modificación. |
| 248 | 30/06/2022 | Claudia Betancourt. | c) Hacer de carácter obligatorio el incluir infraestructura tecnológica en las vías para garantizar la seguridad vial de la población con discapacidad en armonía con la sentencia de la Corte Constitucional 2022 sobre garantizar la seguridad vial de esta población vulnerable. De manera que los planes programas y proyectos de seguridad vial que tenga el componente de peatones., integren estos componentes tecnológicos para los peatones con discapacidades. | NO ACEPTADA | Los lineamientos impartidos en la sentencia de la Corte se tuvieron en cuenta en al definición de las acciones que involucra el Plan. En particular Infraestructra segura en dispositivos de tránsito y señalización incluye a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran incuidas consideraciones con respecto a esta poblacion en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. No se realiza modificación. |
| 249 | 1/07/2022 | Claudia Betancourt. | d) Frente a los riesgos de siniestro vial asociados a eventos del cambio climático que afectan la energía (lluvias fuertes, tormentas, racionamiento en veranos etc) y operación de los elementos semaforicos o tecnológicos que garantizan la seguridad vial. Incluir la seguridad energética en la operación de estos elementos con energías renovables de manera que las personas con discapacidad no pongan en riesgo su vida para cruzar una vía cuando un evento del cambio climático afecte la energía y la NO operación de los elementos que le garanticen la seguridad vial a esta población en armonía con la sentencia de la Corte Constitucional 2022 para garantizar ese derecho fundamental de esta minoría excluida históricamente en materia de mitigar los riesgos a | NO ACEPTADA | El PNSV genera lineamientos pero no tienen el alcance de solucionar las disposiciones en materia energética. No obstante, el capítulo de infraestructura segura si prevé acciones en torno al uso de dispositivos de tránsito y señalización que incluyen a los actores más vulnerables, dentro de los cuales se clasifican las personas con algun tipo de discapacidad), así mismo se encuentran incuidas consideraciones con respecto a esta poblacion en la actualización del manual de diseño geométrico y en la definición de lineamientos para el diseño de pasoso peatonales seguros. |

Aprobado por

Camilo Almanza Pabon
Viceministro de Transporte
Ministerio de Transporte

Revisó: **Angelica Maria Yance Diaz**
Coordinadora Grupo de Regulación

Angelica Maria Avendaño Ortegón
Jefe Oficina Jurídica ANSV

Proyectó: Claudia Satizabal - Dirección de Observatorio Nacional de Seguridad Vial ANSV
Fernanda Bautista - Dirección de Infraestructura y Vehículos ANSV
Cesar Mauricio Salcedo - Dirección de Coordinación Institucional ANSV
Oscar Valverde Reyes - Abogado Dirección de Comportamiento ANSV