



LINEAMIENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PLANES DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD



Presidente de la República

Gustavo Petro

Vicepresidenta de la República

Francia Márquez

Ministro de Transporte

Guillermo Francisco Reyes González

Viceministra de Infraestructura

María Constanza García Alicastro

Dirección de Infraestructura

Alejandra Quintero Lopera

Rodolfo Castiblanco Bedoya

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Director General

Juan Carlos Beltrán Bedoya

Equipo Técnico

Director (e) de Infraestructura y Vehículos

Elkin Mauricio Escobar

Equipo de Gestión de Velocidad ANSV

Luz Ángela Girón

Paula Alejandra Guisado

Reneé Alejandro López

Sergio Camilo Vargas

Héctor Fabio Alfonso

Colaboración técnica ANSV

Angie Paola Quintero

Apoyo técnico Banco Mundial

Blair Turner

Eva Eichinger-Vill

Juan Miguel Velázquez

Agradecimiento especial a todos los colaboradores pertenecientes a la entidad y expertos de la Global Road Safety Facility del Banco Mundial y la Iniciativa Global de Diseño de Ciudades (GDCl) que realizaron aportes a este documento.

Forma de cita propuesta: Programa Nacional de Gestión de la Velocidad. Bogotá D.C.: Agencia Nacional de Seguridad Vial; 2022.

© Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022

Primera edición

Contenido

1	Desarrollo y contenido de los lineamientos básicos.....	4
1.1	Disposiciones y conceptos generales sobre gestión de la velocidad	5
1.1.1	Gestión de la velocidad	5
1.1.2	Velocidad adecuada	5
1.1.3	Plan de Gestión de la Velocidad	5
1.2	Conceptos clave.....	5
2	Objetivos	7
2.1	Objetivos de la gestión de la velocidad.....	7
2.2	Objetivo de un plan de gestión de velocidad	7
3	Lineamientos para la construcción de un plan de gestión de velocidad	7
3.1	Estructura de los planes de gestión de la velocidad	8
3.2	Etapas del plan de gestión de la velocidad.....	8
3.2.1	Etapa de diagnóstico.....	9
3.2.2	Etapa de Formulación y adopción	10
3.2.3	Etapa de Implementación.....	12
3.2.4	Etapa de Monitoreo y Evaluación	13
4	Estrategias para la gestión de la velocidad	13
4.1	Gobernanza	14
4.2	Infraestructura.....	15
4.3	Control	16
4.4	Comunicación	17
4.5	Pedagogía	18
4.6	Monitoreo y evaluación.....	19
	Bibliografía	20

1 Desarrollo y contenido de los lineamientos básicos

Sistema seguro es un enfoque que *“reconoce la seguridad vial como el resultado de la interacción entre muchos componentes que forman un sistema dinámico que influye en la manera en que las personas se desplazan y se comportan en las vías y, en consecuencia, su nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión”*. (WRI, 2018)

Así pues, el enfoque de Sistema Seguro cuenta con unos lineamientos que **tienen como objetivo eliminar el número de fatalidades y lesiones graves en las vías** (WRI, 2018). En concreto, se pueden reconocer cinco principios del enfoque que Sistema Seguro¹ tal como se muestra a continuación.

1. Las personas cometen errores. Estos errores pueden resultar en siniestros de tránsito.
2. Las personas son vulnerables a ser heridas. El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas de un impacto antes de que ocurra una lesión.
3. La responsabilidad es compartida. Quienes diseñan, construyen, operan y usan las vías, así como quienes brindan cuidados después de los siniestros, comparten la responsabilidad de evitar choques que resulten en lesiones graves o muertes.
4. Ninguna muerte o lesión grave es aceptable. El sistema de movilidad debe ser tanto seguro como eficiente.

5. Es proactivo y no reactivo. Debe adoptarse un enfoque proactivo para lograr un sistema de movilidad seguro, en vez de esperar a que sucedan los siniestros para reaccionar.

Colombia está avanzando en la adopción del enfoque de sistema seguro adaptándolo a sus condiciones de movilidad y problemáticas de siniestralidad, proponiendo ocho áreas de acción a partir de las cuales se realizó la formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, y que son las que orientarán las acciones en materia de seguridad vial para el país en los próximos diez años. Estas áreas de acción son: **1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro en los actores viales, 5. Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial, 6. Atención integral a víctimas de siniestros viales, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.**

A diferencia del enfoque tradicional de la gestión de la seguridad vial, en el Sistema Seguro no se trata de educar únicamente al usuario de la vía, sino de crear las condiciones óptimas en el entorno y el vehículo para que este pueda desplazarse de forma segura. Esta es la razón por la cual la seguridad vial del país va a ser gestionada desde las ocho áreas de acción mencionadas.

Ahora bien, el enfoque de Sistema Seguro plantea como objetivo tener cero muertes en las vías lo cual implica disminuir la exposición, probabilidad y severidad de un posible siniestro vial, tres factores

¹ Algunos países han implementado el enfoque de Sistema Seguro con diferentes programas, sin embargo, todos estos tienen en común que asumen una perspectiva sistémica; por ejemplo, en Suecia se implementó Visión Cero que marcó un punto de partida para reconocer que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, pues todas son evitables; asimismo, en los Países Bajos se implementó el programa Seguridad Sostenible; en Nueva Zelanda se desarrolló el programa Viajes Más Seguros (WRI, 2018).

que se intervienen mediante la adecuada implementación de la gestión de la velocidad, tomando relevancia dentro del enfoque.

La gestión de la velocidad va más allá de fijar límites de velocidad o imponer comparendos por esta causa, su esencia está en lograr que todos los actores viales que se desplazan e interactúan en una vía puedan hacerlo de forma segura y sin asumir alto riesgo para su integridad. Así como el sistema seguro, la gestión de la velocidad requiere de un trabajo articulado desde diferentes áreas de acción, el cual incluye el análisis de datos, la definición de límites de velocidad, el control efectivo, la intervención de la infraestructura, la comunicación, la pedagogía y la gobernanza. Todo esto encaminado a establecer una gestión integral, la cual comprenda y aborde la problemática desde diferentes aristas buscando tener un mayor impacto.

1.1 Disposiciones y conceptos generales sobre gestión de la velocidad

1.1.1 Gestión de la velocidad

Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

1.1.2 Velocidad adecuada

Es la velocidad a la cual se conduce un vehículo dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros

actores viales. En este sentido, la velocidad adecuada es segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades.

1.1.3 Plan de Gestión de la Velocidad

Según el Departamento Nacional de Planeación, un plan es: *“Instrumento que permite determinar objetivos, metas, prioridades y estrategias de manera general definidas para un periodo de tiempo.”* (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

En este sentido, un Plan de Gestión de la Velocidad es un instrumento a través del cual se aborda la problemática que representa el exceso de velocidad para la seguridad vial, definiendo una hoja de ruta para la gestión integral de la velocidad en un territorio a partir de la formulación de estrategias, programas y proyectos en distintas áreas de acción, que a partir de objetivos y metas específicas contribuyan a mejorar las condiciones de seguridad en las vías para todos los actores viales.

1.2 Conceptos clave

Actividad: Se refiere a las acciones necesarias dentro de una alternativa de solución que utiliza recursos e insumos. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Actores viales: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los

ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022)

Actores viales más vulnerables: Son aquellos actores viales que por la naturaleza del medio de transporte que usan en la vía tienen una mayor exposición y riesgo cuando ocurre un siniestro. Se consideran actores viales más vulnerables a los peatones, los usuarios de bicicleta y los usuarios de motocicleta.

Entidad territorial: Según el artículo 286 la Constitución Política de Colombia *“Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. (...)”*. De acuerdo con esto, se entiende como Entidad Territorial a las personas jurídicas de derecho público que componen la división político-administrativa del Estado, gozando de autonomía en la gestión de sus intereses.

Estrategia: Definición de medios, acciones y recursos para el logro de los objetivos. Para su formulación se consideran las condiciones sociales, institucionales, administrativas, políticas y económicas, entre otras. Se materializa a través de programas, subprogramas y proyectos. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Plan: Instrumento que permite determinar objetivos, metas, prioridades y estrategias de manera general definidas para un periodo de tiempo. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Programa: Compendio de acciones dirigidas al logro de propósitos establecidos en los objetivos de una estrategia.

Proyecto: Conjunto de actividades por realizar en un tiempo determinado con una combinación de recursos humanos, físicos, financieros y con cos-

tos definidos orientados a producir un cambio en la entidad territorial. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Seguridad Vial: *“Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas”*. (Ley 1702 de 2013)

Siniestro vial: Se entiende como cualquier suceso, prevenible y evitable, que involucre al menos un vehículo en movimiento, ocurra en vía pública o privada a la cual la población tenga derecho de acceso y, que como consecuencia causa daños a personas, animales o bienes involucrados en este.

La Ley 769 de 2002, define accidentes de tránsito. Adicionalmente, dada la adopción del enfoque Sistema Seguro, así como el enfoque visión cero, el presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en dichos enfoques, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.

Sistema seguro: Es un enfoque cuyo objetivo es eliminar las fatalidades y lesiones graves para todos los actores viales. Para lograr esto, propone

abordar la gestión de la seguridad vial a través de una visión holística la cual tenga como premisa perdonar el error humano y limitar al máximo las energías de impacto que recibe el cuerpo humano en un siniestro. (Federal Highway Administration, 2022) Visión cero: Es un movimiento global que

busca dar fin a las fatalidades y lesiones graves por siniestros viales, adoptando un enfoque sistémico para la gestión de la seguridad vial. La premisa de la estrategia visión cero es que las muertes y lesiones en las vías son inaceptables y prevenibles. (WRI, 2022).

2 Objetivos

2.1 Objetivos de la gestión de la velocidad

La gestión de la velocidad tiene como principal objetivo el desarrollo e implementación de estrategias encaminadas a promover la conducción a velocidades adecuadas, propendiendo por un equilibrio entre la seguridad de todos los actores viales y la movilidad eficiente en las vías.

2.2 Objetivo de un plan de gestión de velocidad

Definir objetivos, metas, prioridades y estrategias para la gestión integral de la velocidad en un territorio con el fin de disminuir las fatalidades y lesiones graves asociadas al exceso de velocidad.

3 Lineamientos para la construcción de un plan de gestión de velocidad

A continuación, se presenta una guía sobre la estructura y contenido básico que deben desarrollar los planes de gestión de la velocidad y las etapas que se deben surtir para su construcción. Esto con el objetivo de contribuir a que las entidades territoriales puedan elaborar sus planes con mayor facilidad y los construyan a partir de unas bases sólidas, con visión a corto, mediano y largo plazo.

El plan debe ser construido contemplando diversos componentes, los cuales se recomienda abordar de manera secuencial y progresiva. El punto de partida debe ser la fase de diagnóstico, la cual permitirá conocer la realidad del territorio referente

a la incidencia de la velocidad en la siniestralidad y fatalidades, así como en la identificación de posibles puntos críticos. Para esta fase es fundamental apoyarse en los datos de siniestralidad que tengan autoridades locales y en los que provee el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Una vez construido el diagnóstico, se procederá con la formulación del plan el cual debe dejar en claro los objetivos, estrategias y metas, los cuales serán plasmados a través de:

Estrategia: Definición de medios, acciones y recursos para el logro de los objetivos. Para su

formulación se consideran las condiciones sociales, institucionales, administrativas, políticas y económicas, entre otras. Se materializa a través de programas, subprogramas y proyectos. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Programa: Compendio de acciones dirigidas al logro de propósitos establecidos en los objetivos de una estrategia.

Proyecto: Conjunto de actividades por realizar en un tiempo determinado con una combinación de recursos humanos, físicos, financieros y con costos definidos orientados a producir un cambio en la entidad territorial. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Actividad: Se refiere a las acciones necesarias dentro de una alternativa de solución que utiliza recursos e insumos. (Departamento Nacional de Planeación, 2022)

Es importante tener en cuenta que cada uno de los proyectos o programas que se desarrollen deben contar con un análisis de factibilidad (que sea loggable a partir de los recursos con los que cuenta el territorio), horizonte de tiempo definido y un proceso de evaluación.

Finalmente, a partir del diagnóstico y la formulación del plan, se deben fijar indicadores y metas a partir de los cuales se desarrollarán los procesos de monitoreo y evaluación al cumplimiento de los planes y programas definidos para gestionar la velocidad.

3.1 Estructura de los planes de gestión de la velocidad

Los planes de gestión de la velocidad tienen el reto de buscar un equilibrio entre la protección

de la vida de todos los actores viales y la movilidad eficiente y segura. Lo anterior a partir de la formulación y ejecución de estrategias que impacten de manera directa la siniestralidad vial y las condiciones de movilidad del territorio objeto del plan. Estas estrategias deben contener proyectos específicos y transversales que respondan a los objetivos de siniestralidad y movilidad definidos.

De igual manera, según las disposiciones del Código Nacional de Tránsito (ley 769 de 2002), el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), debe servir como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales. Por esta razón, las estrategias y proyectos formulados en el plan de gestión de la velocidad deben estar armonizados con los objetivos y acciones del área de acción de velocidades seguras del PNSV 2022 – 2031 y los planes locales de seguridad vial. De igual manera, deben dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el parágrafo 2 del artículo 14 de la ley 2251 de 2022.

Además, a través de estos planes se debe garantizar el derecho a la libre circulación, el mejoramiento de la calidad de vida de la población y la seguridad de las personas como prioridad del sistema de transporte, según lo establecido en los artículos 24 y 366 de la Constitución Política y el artículo 2 de la ley 105 de 1993.

3.2 Etapas del plan de gestión de la velocidad

La construcción de planes de gestión de la velocidad debe partir de un diagnóstico que permita identificar de manera clara el panorama actual del territorio en materia de gestión de la velocidad, esto contribuirá a que en el proceso de formulación del plan se diseñen estrategias que busquen dar respuestas a las prioridades de intervención

identificadas. Por otra parte, la implementación del plan debe estar acompañada de un proceso de monitoreo y evaluación robusto y constante que permita identificar la efectividad de las intervenciones realizadas y de esta manera realizar los ajustes que sean necesarios para lograr los objetivos trazados.



3.2.1 Etapa de diagnóstico

El primer paso para la formulación y ejecución del plan de gestión de la velocidad es la construcción de un diagnóstico en donde se presenten las dinámicas de movilidad de las personas y las características de la movilidad en el territorio, así como el panorama de siniestralidad y puntos críticos por exceso de velocidad. Para la construcción de esta etapa se puede apoyar en el capítulo “*2. La velocidad como factor de riesgo en las vías del país*” del documento Programa Nacional de Gestión de la Velocidad.

A partir de la información primaria y secundaria utilizada para el análisis, se debe construir un documento de diagnóstico que, como mínimo, contenga la siguiente información:

- i. Diagnóstico y análisis de las capacidades territoriales en materia de infraestructura y control para la gestión de la velocidad.
- ii. Diagnóstico y análisis de la siniestralidad vial por exceso de velocidad e identificación de puntos críticos.
- iii. Evaluación del estado actual de la infraestructura y la señalización en el territorio.
- iv. Revisión de los instrumentos de planeación territorial y de transporte en función de las proyectos, programas y actividades relacionados con gestión de la velocidad.
- v. Revisión del marco normativo nacional y local de transporte en referencia a las disposiciones sobre la velocidad.

2 Este capítulo presenta un análisis de la siniestralidad, puntos y regiones críticas por exceso de velocidad en el país. Además del análisis de velocidades de circulación en algunas vías nacionales.

- vi. Análisis del parque automotor y las dinámicas de movilidad del territorio.
- vii. Identificación de fortalezas y debilidades del territorio que sintetizan la problemática asociada al exceso de velocidad y permitan la priorización de actividades.
- viii. Conclusiones.

3.2.2 Etapa de Formulación y adopción



Comprende el planteamiento y definición de los mecanismos para el desarrollo del plan de gestión de la velocidad. Esta etapa debe estar soportada en el diagnóstico realizado e incluir las estrategias, programas, proyectos y actividades a través de los cuales se va a dar cumplimiento a los objetivos planteados en materia de gestión de la velocidad para el territorio.

La formulación de los planes de gestión de la velocidad debe estar articulada con los objetivos, metas y actividades para gestionar la velocidad, definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, las demás disposiciones nacionales en la materia y el Plan Local de Seguridad Vial. De igual manera, es recomendable que los planes de gestión de la velocidad se encuentren alineados con los instrumentos de ordenamiento territorial y de transporte con las que cuente el territorio.

Las estrategias, programas o proyectos deben contar con un horizonte de tiempo definido y unos indicadores de seguimiento. Es recomendable que, desde el proceso de formulación, se contemplen los costos estimados de cada una de las actividades a implementar y las posibles fuentes de financiación a través de las cuales se ejecutarán.

Finalmente, es importante que a la hora de formular las actividades se contemplen las competencias y jurisdicciones del territorio, así como sus capacidades, de tal manera que las acciones en materia normativa, de infraestructura y control sean logrables. De igual manera, es recomendable que en proceso de formulación se generen espacios de participación ciudadana para la construcción del plan y se apoye en los siguientes capítulos del documento Programa Nacional de Gestión de la Velocidad “2. *La velocidad como factor de riesgo*

en las vías del país” y “4. Estrategias integrales para la gestión de la velocidad”³.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la etapa de formulación debe plantear un escenario factible y cumplible a un horizonte de tiempo determinado, teniendo en cuenta las condiciones geográficas, sociales, económicas y culturales del territorio. De igual manera, en esta etapa debe establecer de manera clara los siguientes elementos:

- I. Estratégico:** Contiene el conjunto de estrategias, programas, proyectos y actividades a través de las cuales se buscará dar cumplimiento a los objetivos definidos en materia de gestión de la velocidad. Los responsables de la formulación del Plan, en función del alcance y las necesidades identificadas, deben formular las estrategias, programa, proyecto o actividades. El planteamiento de estos debe considerar los siguientes aspectos:
 - a.** El punto de partida para la definición de estrategias es el diagnóstico realizado para el territorio.
 - b.** Definir los objetivos en gestión de la velocidad, los cuales deben encontrarse alineados con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, el Plan Local de Seguridad Vial y este instrumento (PNCV).
 - c.** Es recomendable que las estrategias establecidas se encuentren articuladas con las definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, donde se pre-

senta la estrategia nacional de seguridad vial desagregada en ocho áreas de acción/ estrategias, de igual manera se articularán con las estrategias o disposiciones de ordenamiento territorial, plan de desarrollo y el plan de movilidad del territorio.

- d.** Se recomienda realizar la formulación del plan a través de la siguiente estructura:
 - i.** Planteamiento de los objetivos que se buscan cumplir con el plan, los cuales se construyen a partir de los objetivos de gestión de la velocidad y deben contribuir al cumplimiento de los objetivos nacionales en la materia.
 - ii.** Definir estrategias que respondan a los objetivos planteados.
 - iii.** Estructurar los programas desde los cuales se desplegarán las estrategias. Estos programas están compuestos por proyectos, los cuales se orientan al cumplimiento de las metas definidas para el plan. Cada programa debe determinar de manera clara su alcance geográfico, su cronograma de ejecución, el sustento legal para su desarrollo y las fuentes de financiación.
 - iv.** Estructurar los proyectos que conforman los programas planteados. Los proyectos deben desarrollar de manera clara la problemática que busca tratar y las diferentes etapas que comprenden su ejecución.

³ Este capítulo presenta una serie de estrategias para gestionar la velocidad desde las áreas de acción: Gobernanza, Infraestructura, Control, Pedagogía, Comunicación, Monitoreo y Evaluación.

- v. Definir las actividades a partir de las cuales se va a dar ejecución a los proyectos.
 - vi. Definir las metas, el horizonte de tiempo y el presupuesto de las estrategias, programas y actividades.
 - vii. Cada una de las metas definidas debe ser específica, medible, alcanzable y orientada a la acción. De igual forma, debe contar con un horizonte de tiempo definido y contemplar las capacidades con las que cuenta el territorio para su cumplimiento.
- II. **Ejecución:** Comprende la ejecución de las estrategias, programas, proyectos y actividades que se definieron en la etapa de formulación.
 - III. **Monitoreo y evaluación:** Comprende los indicadores y mecanismos de evaluación a partir de los cuales se va a realizar el monitoreo a las metas y el cumplimiento de la ejecución del plan. Los indicadores definidos para el seguimiento deben ser capaces de simplificar, medir y comunicar la información adecuada para la toma de decisiones⁴. (Departamento Nacional de Planeación, Guía para la construcción y análisis de indicadores, 2018).

Ilustración 20. Ejemplo de estrategia, programa, proyecto y actividad

Estrategia	Gestión de la velocidad
Programa	Infraestructura para la gestión de la velocidad
Proyecto	Adecuación de pasos peatonales en puntos críticos
Actividad	Identificación de puntos críticos en fatalidades de peatones

Fuente: ANSV 2022

Posterior a la formulación, la autoridad competente en el territorio es la responsable de elaborar el acto administrativo mediante el cual se adopte de manera formal el plan de gestión de la velocidad. Sin embargo, previo a la expedición del acto administrativo, se recomienda que el plan sea socializado en mínimo dos sesiones públicas con actores públicos, privados y comunidad en general. Para tal fin, es importante que el documento del plan, junto con todos los documentos técnicos

de soporte necesarios, sean publicados y así permitir que todos los interesados los puedan conocer y remitir observaciones e inquietudes a través de los canales de atención al público.

3.2.3 Etapa de Implementación

La autoridad competente en el territorio, o quién sea delegado en la función, es el responsable del proceso de implementación y seguimiento del

4 Se recomienda que para el proceso de formulación de indicadores se apoye en recursos como la “Guía para la construcción y análisis de indicadores” del DNP. Disponible en: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Guia_para_elaborar_Indicadores.pdf

plan de gestión de la velocidad. Para tal fin, se deben adelantar las actuaciones necesarias, definir los tiempos de ejecución y asegurar los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para llevar a cabo cada uno de los proyectos definidos. La etapa de ejecución puede llevarse a cabo a través de las siguientes acciones:

- I. El primer paso para la ejecución es la construcción de un cronograma que contenga los proyectos, programas y actividades. Para cada uno de los aspectos plasmados en el cronograma se debe identificar de manera clara los tiempos de ejecución, recursos requeridos para la implementación y la vigencia de estos.
- II. Posteriormente se recomienda consignar los proyectos y actividades periódicas (anuales, semestrales, trimestrales, etc.) en un formato tipo matriz en la cual se especifiquen aspectos como: Responsables (internos y externos), estrategia, proyecto, meta del periodo, indicador de seguimiento, actividad, fecha de inicio y fin, avance, costo, vigencia de los recursos.
- III. Una vez mapeadas las actividades del periodo, comenzar los procesos de ejecución valiéndose de los recursos disponibles y usando los

espacios de participación interinstitucional cuando sea necesario.

3.2.4 Etapa de Monitoreo y Evaluación

La autoridad competente en el territorio, o quién sea delegado en la función, es el responsable del proceso de monitoreo y evaluación del plan de gestión de la velocidad a partir de los indicadores en el proceso de formulación. Para el proceso de evaluación es recomendable valerse de la información provista por las fuentes primarias como la obtenida en campo y con la población del área de intervención y secundarias como Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el DANE, DNP, Ministerio de Salud, entre otros. De igual manera, en el punto **“4.6 Monitoreo y evaluación”** de este documento se presentan orientaciones para estructurar los procesos de evaluación.

Se recomienda que de manera periódica se realicen actualizaciones o ajustes a los proyectos y actividades en función de los resultados obtenidos y las lecciones aprendidas. De igual manera, es recomendable realizar al menos una sesión de rendición de cuentas al año con el fin de socializar a toda la comunidad los avances, logros y retos del proceso.

4 Estrategias para la gestión de la velocidad

La gestión de la velocidad se debe abordar con un enfoque integral que vaya más allá de la definición del límite y su señalización. Con el interés de promover y facilitar los procesos de gestión de la velocidad en el territorio nacional, en este capítulo se presentan un compendio de estrategias a través de las cuales las autoridades pueden diseñar acciones orientadas al respeto de los límites y

la disminución de la siniestralidad por exceso de velocidad. Estas estrategias están enmarcadas en áreas de acción como la gobernanza, la infraestructura, el control, la comunicación, la pedagogía y el monitoreo y la evaluación. Adicional a las estrategias presentadas en este capítulo, en el documento **“Memorias de Buenas Prácticas 2022”** publicado por la ANSV se puede encontrar la

documentación de más de 70 buenas prácticas en seguridad vial implementadas por distintos actores a nivel nacional y que pueden ser aprovechadas en la gestión de la velocidad⁵.

Las estrategias documentadas en el siguiente capítulo son una guía para la formulación del componente estratégico del plan de gestión de la velocidad, cada territorio deberá desarrollar estrategias en todas las áreas de acción y podrá adaptar las presentadas en este documento a su contexto y necesidades. De igual forma, deben formular todas las demás estrategias que consideren pertinentes para abordar la problemática de cada departamento, distrito o municipio.

Para un mayor detalle de las etapas de implementación de las estrategias documentadas, puede

remitirse al capítulo: “4. Estrategias integrales para la gestión de la velocidad” del Programa Nacional de Gestión de la Velocidad.

4.1 Gobernanza

Según el PNUD la Gobernanza es: “una serie de interacciones entre actores estatales y no estatales para formular e implementar políticas y reformas sociales, económicas e institucionales” (PNUD & IDEA, 2022). Teniendo en cuenta esta definición, la gobernanza en el ámbito de la gestión de la velocidad representa la capacidad institucional del Gobierno nacional y los Gobiernos Territoriales para la formulación e implementación de acciones y políticas enfocadas en la disminución de fatalidades y lesiones graves por siniestros asociados al exceso de velocidad.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Gobernanza	La gestión de la velocidad en los instrumentos de planeación.	Desde la planeación territorial, diseño, construcción y planificación de las vías, integrar y de movilidad a la gestión de la velocidad como un factor relevante para el proceso.
	Espacios de participación social como herramienta para la gestión de la velocidad.	Legitimar o consensuar las acciones e intervenciones en gestión de la velocidad a partir de procesos de consenso y socialización en los diferentes espacios de participación ciudadana.
	Inclusión de la gestión de la velocidad en las instancias territoriales de la seguridad vial en Colombia.	Aprovechamiento de las instancias territoriales de la seguridad vial para articularse, coordinar y apoyar las distintas acciones encaminadas a la gestión de la velocidad.

5 Disponible en: <https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/8235>

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Gobernanza	La gestión de la velocidad en la formulación del plan local de seguridad vial.	Realizar un proceso de planeación de la seguridad vial territorial, reconociendo a la gestión de la velocidad como uno de los principales factores de riesgo, formulando estrategias que respondan a las necesidades en materia de gestión de la velocidad y que incorporen los lineamientos técnicos definidos desde el Plan Nacional de Seguridad Vial.
	Formulación del plan de gestión de la velocidad.	Formular e implementar estrategias, programas, proyectos y acciones para la gestión integral de la velocidad en el territorio con el fin de disminuir las fatalidades y lesiones graves asociadas al exceso de velocidad.

4.2 Infraestructura

Desde el área de acción de Infraestructura segura del PNSV –2022-2031, se establece la importancia de la infraestructura vial para la protección de la vida en la cual se incluyan las necesidades de los actores viales más vulnerables desde las etapas de diseño, operación y conservación. La infraestructura vial debe ser un sistema que brinde las condiciones para una movilidad segura y mitigue el riesgo y el error humano.

En este sentido, la geometría y el diseño de vías y calles debe propender porque las vías sean consistentes y predecibles, brindando espacios adecuados para que el conductor pueda reaccionar con tiempo suficiente ante cualquier eventualidad. De igual manera, la implementación de estrategias de diseño conscientes con el contexto contribuye mejorar otras dinámicas del uso de la calle y las vías. Es importante que cada una de estas intervenciones esté soportada por estudios técnicos que determinen las medidas idóneas y justifiquen su implementación.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Infraestructura	Revisión y actualización de límites de velocidad.	Fomentar la conducción a velocidades adecuadas mediante la revisión y actualización de límites de velocidad de las vías.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Infraestructura	Diseño de calles y carreteras intuitivas.	Implementar condiciones de diseño que induzcan la circulación a velocidades adecuadas, contribuyan a la seguridad de todos los actores viales y aporten condiciones óptimas de operación.
	Intervenciones de pacificación del tráfico.	Lograr reducir la velocidad de los vehículos para mejorar la seguridad y la percepción de seguridad para los actores viales.
	Instalación de señales y dispositivos relacionados con la velocidad.	Alertar a los actores viales con el fin de que tengan especial precaución en zonas específicas de la vía, así mismo, exigir una reducción de la velocidad y que el conductor logre maniobrar con tiempo suficiente.
	Transiciones entre entornos.	Indicar a los actores viales el comienzo de una zona con un límite de velocidad más bajo, en donde habrá mayor presencia de actores viales más vulnerables.

4.3 Control

El control busca persuadir a los conductores para que no excedan los límites establecidos y ajusten sus comportamientos respecto a la velocidad de desplazamiento, pues transmite el mensaje de que el exceso de velocidad *“es un comportamiento ilegal e inaceptable, y opuesto a los intereses de la comunidad”* (Organización Mundial de la Salud, 2008).

Según la experiencia internacional, el establecimiento o modificación de límites de velocidad debe acompañarse de medidas complementarias que contribuyan a su cumplimiento y logro de los objetivos planteados con la medida. Por esta razón, los procesos de control deben realizarse de manera rigurosa, periódica y visible, de tal manera que, se genere en la ciudadanía la sensación de autoridad y sanción o ante el incumplimiento de las normas dispuestas en el Código Nacional de Tránsito.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Control	Control automatizado y semiautomatizado de velocidades.	Persuadir a los actores viales para que no excedan los límites de velocidad mediante instalación de dispositivos electrónicos en tramos identificados como críticos por su nivel de riesgo o potencial conflicto.
	Control manual de velocidades.	Persuadir a los actores viales para que no excedan los límites de velocidad mediante operativos de control con alta visibilidad y aleatoriedad para aumentar la percepción de vigilancia.
	Control de la velocidad en los vehículos de la flota propia y tercerizada.	Alentar a los conductores de flota institucional y corporativa a cumplir con los límites de velocidad establecidos en las vías y carreteras del país.

4.4 Comunicación

Los medios de comunicación masiva y las redes sociales son herramientas necesarias para divulgar información que respecta a la seguridad vial y en este caso puntual, para gestionar la velocidad ya que permite llegar a diferentes poblaciones foca-

lizando el tipo de mensaje que se quiere difundir. Todos los esfuerzos que se realicen en materia de seguridad vial deben estar acompañados de unos procesos de comunicación con las diferentes poblaciones y en especial con los actores viales vinculados con la estrategia planteada.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Comunicación	Campañas de difusión e interacción en redes sociales	Crear campañas de difusión e interacción a través de las redes sociales a fin de que la ciudadanía pueda apropiarse y replicar acciones en pro de la gestión de la velocidad
	Difusión en medios convencionales de comunicación	Difundir mensajes referentes a la gestión de la velocidad a través de medios convencionales de comunicación

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Comunicación	Espacios de reconocimiento de prácticas líderes en gestión de la velocidad.	Crear espacios de reconocimiento y socialización de las buenas prácticas en gestión de la velocidad que se desarrollen en su territorio.

4.5 Pedagogía

Los procesos educativos son fundamentales para complementar las estrategias de gestión de la velocidad, pues permiten socializar y enseñar el modo de uso esperado de la infraestructura dispuesta, sensibilizar sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito, entre otros aspectos necesarios para la seguridad vial. Así mismo, son áreas de acción pertinentes que se enmarcan en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030 donde, desde el pilar 3, que refiere a “*usuarios seguros*”, basados en el principio de la corresponsabilidad del Enfoque de Sistema Seguro, el cual establece

que el deber de todos los actores viales es transitar de manera responsable y adecuada en las vías para prevenir siniestros; en esta misma línea el PNSV 2022-2031, establece en su área de acción número 4, los componentes de “*velocidades Seguras*” y “*comportamientos seguros en los actores viales*” que busca fortalecer la seguridad vial y en este caso, gestionar la velocidad de los diferentes actores viales. Las acciones pedagógicas para gestionar la velocidad pueden ser brindadas en diferentes contextos, desde centros educativos formales, centros de enseñanza automovilística, clubes deportivos, instituciones públicas, empresas privadas, así como también en las vías y el espacio público en general.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Pedagogía	Sensibilización sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial.	Sensibilizar a los diferentes actores viales, a través de estrategias pedagógicas sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial.
	Capacitación de equipos para la promoción de la gestión de la velocidad.	Generar espacios de capacitación y formación de equipos que fortalezcan los procesos en educación vial desde el componente de gestión de velocidad.

4.6 Monitoreo y evaluación

Una parte fundamental del proceso de gestión de la velocidad es la evaluación y medición de resultados, puesto que es la única manera de saber con certeza cuales son los impactos y avances, en materia de siniestralidad, lesiones graves y fatalidades, y cambios en la velocidad que se están logrando con las diferentes intervenciones.

De igual manera, se debe tener en cuenta que la evaluación de un programa de gestión de la

velocidad debe ser abordado desde diferentes metodologías y enfoques puesto que las acciones implementadas son en diversos campos (la normatividad, infraestructura, control, comunicaciones, sensibilización, entre otros).

El monitoreo y la evaluación son procesos continuos que deben ser integrados en todos los momentos de diseño e implementación de las intervenciones.

Área de acción	Estrategias	Objetivo
Monitoreo y Evaluación	Metodologías de evaluación.	Apoyar la implementación de medidas en gestión de la velocidad con procesos de evaluación que permitan medir el impacto que se está logrando con estas.
	Plan de acción para monitoreo y evaluación.	Construir la línea base y formular el plan de acción para el monitoreo y evaluación de programas y proyectos en gestión de la velocidad.
	Evaluación de la actitud del público hacia la gestión de la velocidad.	Apoyar la implementación de medidas en gestión de la velocidad con procesos de evaluación que permitan medir el impacto que se está logrando con estas.
	Documento de evaluación de la intervención en gestión de la velocidad.	Documentar los resultados de implementación de un programa o proyecto en gestión de la velocidad.

Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (28 de agosto de 2022). Atención y Servicios a la Ciudadanía. Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad Vial: <https://www.ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/actor-de-la>

Departamento Nacional de Planeación. (2018). Guía para la construcción y análisis de indicadores. Bogotá, Colombia: Departamento Nacional de Planeación.

Departamento Nacional de Planeación. (2022). Atención al Ciudadano: Glosario. Obtenido de Sitio Web del DNP.

Federal Highway Administration. (2022). FHWA Home / Safety. Obtenido de Safety FHWA Website: https://safety.fhwa.dot.gov/zerodeaths/docs/FHWA_SafeSystem_Brochure_V9_508_200717.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2008). Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: GRSP.

PNUD, P. d., & IDEA, I. i. (2022). Gobernanza, Democracia y Desarrollo en América Latina y el Caribe. Obtenido de <https://www.undp.org/es/latin-america/publications/gobernanza-democracia-y-desarrollo-en-america-latina-y-el-caribe>

WRI. (2018). Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías. Traducción del informe Sustainable and Safe, publicado en inglés por el Instituto de Recursos Mundiales. Obtenido de WRI México: https://wri-mexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf

WRI, W. R. (28 de agosto de 2022). Vision Zero. Obtenido de Sitio Web Vision Zero Challenge: <https://visionzerochallenge.org/vision-zero>