



CE-027-22  
Bogotá, 24 de junio de 2022

Doctor  
**OSCAR DAVID VALVERDE REYES**  
Asesor  
Ministerio de Transporte  
[Ovalverde@mintransporte.gov.co](mailto:Ovalverde@mintransporte.gov.co)  
Bogotá, D.C.

Asociación  
Colombiana de  
Ingenieros

Asunto: Proyecto Decreto por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031

Apreciado Doctor Valverde:

ACIEM, en calidad de Cuerpo Técnico Consultivo del Gobierno Nacional (Ley 51 de 1986), se permite compartir el documento con las *Recomendaciones al Proyecto Decreto por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031*.

Deseamos muchos éxitos al Ministerio en los ajustes finales del Plan con las acciones que permitirán reducir la accidentalidad vial del país en los próximos años.

Ofrecemos los espacios institucionales de ACIEM para divulgar en la comunidad de la Ingeniería, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, cuando así lo considere pertinente.

Con sentimientos de consideración y aprecio.

Calle 70 No. 9 - 10

**PBX: (601) 3127393**

e.mail:

[aciem@aciem.org.co](mailto:aciem@aciem.org.co)

[www.aciem.org](http://www.aciem.org)

Bogotá, D.C. - Colombia.

*jairo espejo*

**JAIRO ESPEJO M.**

Director

Comisión de Infraestructura de Transporte

**Asociación Colombiana de Ingenieros  
ACIEM**



**COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

**Recomendaciones al Proyecto Decreto  
por medio del cual se aprueba el Plan  
Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031**

**JUNIO DE 2022**

## 1. Gobernanza para la Seguridad Vial

- a) **Prioridad País.** Con el liderazgo del Señor Presidente de la República, desarrollar la política de Estado declarada en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (Ley 1450 de 2011), para lograr los objetivos, planes, programas y proyectos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, en línea con la Resolución A/RES/74/299 que la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), adoptó sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

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.

- 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, analizando entre otros temas:

- Visión integral del sistema de transporte público.
- Análisis de seguridad vial.
- Actores del sistema de transporte público.
- Prácticas del sector.
- Riesgos permanentes para los usuarios del sistema.
- Obsolescencia tecnológica del transporte público y particular.
- Competencias del personal de operación del sistema (conductores, mantenedores).
- Diseño y Rediseño de vías pensando en sistemas de transporte y nuevos actores (bicicletas, motocicletas).
- Esquema para certificación y recertificación de Licencias de Conducción.

## 2. Vías Seguras

### 2.1. Infraestructura Vial Segura

- 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.
- 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).

## **2.2. Actualización de la normatividad vial**

- a) 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 otros).
- b) Incluir los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para fortalecer la información a los usuarios de las vías y carreteras (especialmente las concesionadas) y la vigilancia y control para el cumplimiento de las leyes de tránsito.
- c) Diseñar e implementar el Manual de Seguridad Vial de obligatorio cumplimiento para las nuevas vías en el corto plazo y mediano plazo.

## **2.3. Inclusión de 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.
- b) Instalar sistemas de señalización para mejorar la seguridad de cruces peligrosos.

### **3. Vehículos seguros**

#### **3.1. Normas técnicas**

- a) 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].

- b) 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.
- c) 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.

#### **3.2. Sistemas de seguridad**

- 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.

- b) Actualizar la regulación del transporte terrestre de pasajeros, definiendo los límites de masa máxima autorizada de los vehículos que circulan en las vías urbanas, regionales y nacionales.
- c) 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 (encandelillar) que afecten la visión y la seguridad de los usuarios.
- d) Establecer un tiempo de transición para el retiro de los ciclomotores hacia las bicicletas eléctricas y la prohibición de la circulación de motocicletas en ciclorrutas que pongan en riesgo la vida de los usuarios.
- e) Establecer reglamentación para la homologación de vehículos de patinetas y triciclos y garantizar la operación segura para proteger a los usuarios de las vías.

#### **4. Velocidades seguras**

- a) 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.
- b) 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).

#### **5. Educación ciudadana**

- a) 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.

- b) Incorporar capacitación de seguridad vial en los centros de enseñanza de conducción, a través de una modificación al Artículo 5° Literal 'a' de la Resolución 1600 de 2005 del Ministerio de Transporte (Resolución 1600, 2005).
- c) Realizar capacitaciones y servicio comunitario en seguridad vial a los conductores que hayan incumplido las normas de tránsito. Esto tiene como fin recordarles cómo funcionan las normas de tránsito, tanto las formales (límite de velocidad, no transitar por las bermas, entre otros) como las informales (transitar por el centro del carril, ceder el paso, no realizar movimientos bruscos, no conducir de manera agresiva, entre otros) e introducirles así el concepto y la importancia de la seguridad vial.
- d) Reglamentar la realización de campañas y cursos sobre seguridad vial dentro de las Instituciones de Educación Superior (IES).
- e) Diseñar y realizar campañas de concientización en la vía.
- f) Prohibir el parqueo en las bermas y exigir su aplicación, puesto que obstaculiza y dificulta el paso y reduce la visibilidad de los usuarios. Lo anterior solo se debe permitir en caso de emergencia y con las precauciones ya reglamentarias (luces de parqueo, conos, entre otros).