

FORMATO FICHA, PALANCAS COLOMBIA
Grupo Ciudades Amables

Autores de la palanca	María Constanza García Botero y Darío Hidalgo G.
Título	Disminución de la velocidad urbana como estrategia de reducción de muertes y heridas en el tráfico, y de disminución de presión sobre el sistema de salud.
Palanca ¿Qué proponemos?	Establecer 50 km/h como velocidad máxima en vías arterias y 30 km/h en vías locales (barrios, zonas comerciales, zonas escolares, hospitales) durante la crisis ocasionada por la pandemia del COVID-19.
¿Qué problema(s) trata de solucionar la palanca? (Nivel: nacional, regional, local)	<p>Gracias a las medidas tomadas para contener los contagios de COVID-19, se ha disminuido el número de muertes en el tráfico en Colombia. Sin embargo, la reducción de siniestros no es consistente con la reducción de actividad. Por ejemplo, en Bogotá la actividad se redujo en 80 %, pero el número de muertos y heridos en el tráfico apenas en 50 %, dejando en el mes de abril 23 fallecidos. La principal causa probable de las muertes es el exceso de velocidad.</p> <p>En ese sentido, la reducción de velocidad implica una responsabilidad solidaria que permite reducir el riesgo para los demás y el riesgo propio. Así mismo, implica solidaridad con el sistema de salud, pues, al prevenir accidentes relacionados con el exceso de velocidad, se le permite lograr una mayor capacidad para atender la emergencia sanitaria.</p>
Diagnóstico/justificación ¿Por qué lo proponemos?	La velocidad es el principal factor de riesgo de siniestralidad. Además, los seres humanos somos vulnerables, tenemos una capacidad limitada al impacto y frecuentemente cometemos errores, nos distraemos, somos imprudentes o descuidados. Con velocidades más moderadas se reducen las probabilidades de sufrir heridas fatales, incluso si los errores intrínsecos en la naturaleza humana persisten.

En el caso de Colombia, durante 2019 fallecieron 6.634 personas como resultado de siniestros de tráfico¹, de las cuales 52 % eran usuarios de motocicletas, 25 % peatones y 6 % ciclistas. Estos usuarios son considerados vulnerables porque no tienen una protección exterior en caso de choque. De la misma manera, dentro de vehículos murieron 858 personas, 13 % del total de fallecidos. Todas estas muertes pudieron evitarse de contar con mejor infraestructura, mejor comportamiento, vehículos más seguros y atención oportuna a las víctimas.

La reducción de velocidad como medida de disminución de heridas fatales y muertes por siniestros viales, con el fin de reducir presión sobre los sistemas de salud, ha sido propuesta por la ONG 20 is Plenty for US², un grupo de activistas de seguridad vial del Reino Unido que promueve una velocidad máxima urbana de 20 millas/h (equivalente a 34 km/h). Su propuesta es consistente con una de las sugerencias más impactantes de la Declaración Ministerial de Estocolmo de Seguridad Vial de febrero de 2020. Allí se sugiere a Naciones Unidas que establezca una meta de reducción de 50 % de muertes en el tráfico en 2030 respecto a 2020 a través de múltiples acciones, donde se destaca el establecimiento de velocidad límite urbana de 30 km/h como límite base, y que solo se establezcan límites de velocidad mayores si las condiciones de diseño y entorno así lo ameritan³.

El solo establecimiento de un límite menor genera cambios de comportamiento. Bogotá impuso este límite en algunos corredores y consiguió

¹ Siniestros de tránsito. Cifras parciales año 2019 (2020). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de:

<https://ansv.gov.co/observatorio/indexc990.html?op=Contenidos&sec=76>

² 20'S PLENTY FOR THE NHS (2020). 20's Plenty for Us. Recuperado de http://www.20splenty.org/lower_baseline

³ Tercera conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: alcanzar los objetivos mundiales para 2030 (20 de febrero del 2020). Declaración de Estocolmo.

Recuperado de: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

	reducciones de 24 % en el número de fatalidades ⁴ , logrando que la mayoría de conductores cumplieran con los límites establecidos. Como lo indican los estudios de la Universidad Johns Hopkins y la Universidad de los Andes, 80 % de los conductores viajan por debajo de los límites establecidos. Para el cumplimiento del 20 % restante, se requiere control policial y con dispositivos electrónicos, como “cámaras salvavidas”.
Actores responsables de gestionar/implementar la palanca ¿Quién lo haría?	La decisión se puede adoptar por medio de decreto, a través de la Presidencia de la República y el Ministerio de Transporte. Así mismo, la señalización está a cargo de entes territoriales (municipios o distritos), quienes pueden priorizar inversiones en señalización y, eventualmente, recibir recursos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para apoyar los presupuestos locales. También el control es una responsabilidad local, donde es conveniente acelerar la implantación de “cámaras salvavidas” para apoyar los controles que realicen las autoridades locales.
Mecanismos de evaluación, rendición de cuentas o mediciones	La evaluación se realiza a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que reporta las muertes y lesiones en el tráfico con base en la información recopilada por el Instituto de Medicina Legal. Se busca acercar la reducción de número de muertes a la reducción de actividad.
Beneficios esperados de la palanca	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de número de muertes y heridos por tráfico (más consistente con la reducción de actividad). • Reducción de la presión sobre el sistema de salud, brindando la oportunidad de atender adecuadamente la pandemia por COVID-19 y otras enfermedades.
Costos de la palanca	En sí misma, la palanca es solo un decreto del Gobierno Nacional sin costo directo. Sin embargo, puede requerir divulgación y puede ser reforzada con cambio de señalización en vías arterias y locales, control policial y con el uso de dispositivos electrónicos como “cámaras salvavidas”. Es conveniente que la

⁴ Tres claves que han ayudado a reducir las muertes en vías de Bogotá (8 de noviembre del 2019). *El Tiempo*, recuperado de: <https://www.eltiempo.com/bogota/como-se-han-reducido-las-muertes-en-accidentes-de-transito-en-bogota-431750>

	<p>medida tenga apoyo de los alcaldes y secretarios de movilidad. Algunas ciudades como Bogotá, Cali y Medellín ya están comprometidas con la movilidad sostenible y segura, demostrando que la medida puede tener aceptación.</p>
<p>Otros aspectos a mencionar</p>	<p>Por un lado, existe una tendencia muy pronunciada a vincular el tema de velocidad con la productividad urbana. Entonces, puede existir un rechazo a la medida, más asociado a la percepción que a la realidad. En general, la velocidad promedio de las grandes ciudades no es alta como consecuencia de los trancones, por lo que un cambio de velocidad de 60 km/h a 50 km/h solo implica, en condiciones de flujo libre sin congestión, una reducción de tiempo de viaje de 12 segundos por kilómetro, 2 minutos en un viaje de 10 km.</p> <p>Por otro lado, puede generarse la percepción de que reducir la velocidad es una estrategia para recaudar más dinero por multas. Sin embargo, en la medida que las personas respeten los límites no hay razones para dar lugar a multas, pues solo son aplicables a la minoría que incumple las normas urbanas y viales.</p> <p>Finalmente, los dispositivos electrónicos como “cámaras salvavidas” son instrumentos efectivos de control. En ese sentido, se puede acelerar su implantación y aplicación, incluyendo la revisión del concepto del Consejo de Estado que establece limitaciones a su aplicación.</p>