



Alcaldía de Medellín

**DECRETO 0261 DE 2019
(ABRIL 02)**

“Por el cual se adopta el enfoque denominado “Visión Cero” en materia de seguridad vial para el municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE DE MEDELLÍN,

En ejercicio de sus facultades legales, en particular las conferidas por el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010

CONSIDERANDO:

La Carta Constitucional en su artículo 24 señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

En el mismo sentido, la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

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

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

La Organización Mundial de la Salud utiliza el término siniestro vial en inglés "road crash" en lugar de accidente de tránsito para referirse a los hechos de tránsito que se pudieron haber evitado y prevenido en el marco de la co-responsabilidad y la autorregulación, adicionalmente el enfoque de Visión Cero contempla el término



Alcaldía de Medellín

sinistro vial, que se define como "daño provocado por un hecho de tránsito que se pudo haber evitado y prevenido en el marco de la responsabilidad y la autorregulación. Los siniestros viales ocurren cuando varios eslabones de una cadena se rompen, lo que quiere decir que las causas de un siniestro pueden identificarse para tomar medidas que eviten este tipo de sucesos en un futuro".

El artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter municipal, entre otros. En el mismo sentido, el Código Nacional de Tránsito dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público; sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio; y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

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

La Asamblea General de las Naciones Unidas en marzo de 2010 declaró la "Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020" como un esfuerzo a nivel global para lograr innovaciones sobre Políticas en Materia de Seguridad Vial.

Asimismo, las Naciones Unidas adoptaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible, donde integran la seguridad vial, más específicamente dentro del Objetivo 3: "Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades" y Objetivo 11: "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", y establecen las siguientes metas: Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo: Meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad"

El Plan Decenal de Salud Pública (PDSP) 2012-2021, es una política pública del Estado colombiano que estableció como meta al 2021 reducir en el 25% la mortalidad a causa de hechos de tránsito. Dentro de los objetivos estratégicos del



Alcaldía de Medellín

PDSP se encuentra el de “lograr cero tolerancia frente a la morbilidad, mortalidad y discapacidad evitables” dado que existe una proporción de mortalidad, morbilidad y discapacidad que puede clasificarse como evitable, teniendo en cuenta la existencia de los servicios de salud y la tecnología necesaria. Se destacan dentro de las dimensiones prioritarias del PDSP 2012-2021 el de Convivencia Social y Salud Mental que incluye la mejora de la movilidad y la seguridad vial.

La Ley 1702 de 2013, define la seguridad vial como “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.”

En concordancia con lo anterior, el artículo 8 de la Ley 1682 de 2013, la seguridad es un principio bajo el cual debe planearse y desarrollarse la infraestructura de transporte y el cual debe entenderse en los siguientes términos: “La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte. Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un siniestro al momento de su ocurrencia.”

La Ley 1503 del 29 diciembre de 2011 y su Decreto Reglamentario 2851 de 2013 promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, definiendo los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. La Ley involucra a los actores de la movilidad tanto públicos como privados en la enseñanza de la educación y seguridad vial y en la disminución de la siniestralidad vial, como responsabilidad de todos.

El Ministerio de Transporte mediante Resolución 2273 de 2014, ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial -- PNSV- 2011-2021, el cual se convierte en la carta



Alcaldía de Medellín

de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional; fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal; con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Una de las principales obligaciones del Alcalde de Medellín en calidad de autoridad de tránsito y como responsable de las políticas y estrategias de la seguridad en las vías es definir el enfoque de la visión de seguridad vial para el municipio de Medellín y los objetivos que se persiguen con ella.

Las estadísticas de siniestralidad generadas por el Observatorio de la Secretaría de Movilidad de Medellín, reflejan que en la ciudad el mayor porcentaje de víctimas está conformado por motociclistas y peatones, es decir usuarios vulnerables, por lo cual se hace necesario continuar con las acciones dirigidas a reducir los índices de mortalidad y morbilidad de estos grupos poblacionales, en donde se encuentra que entre los años 2014-2017, el 48% de los muertos en siniestros viales fueron peatones, el 35% motociclistas y el 9% acompañantes de motocicleta. Con relación a los lesionados, el 59% correspondió a motociclistas, seguido por acompañantes de motocicleta con una participación del 15% y peatones con participación individual del 14%.

El Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín adoptado mediante el Acuerdo 48 de 2014 en el capítulo 5 aborda los principios filosóficos y las cuestiones de ordenamiento logístico en cuanto a la movilidad sostenible en la ciudad, el plan pretende mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio a través del fortalecimiento de los medios de transporte, en el siguiente orden de prioridad: 1) Las personas, 2) La bicicleta y demás modos no motorizados, 3) el transporte masivo y colectivo de pasajeros, 4) el transporte de carga y 5) el transporte privado. El Plan de Ordenamiento Territorial y sus instrumentos complementarios, concretan parámetros para la planificación y diseño urbanístico favorable a la movilidad sostenible e incluyente, que privilegie los modos no motorizados, la responsable mezcla de usos del suelo, la proximidad de servicios en nuevos procesos de urbanización y una regulación responsable del uso del Automóvil en la ciudad.

Mediante el Decreto 1856 de 2014 se adoptó el PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN 2014-2020 (PMSM 2014-2020) siendo este el marco de referencia para la definición de las políticas públicas de Movilidad Segura de la ciudad, con el fin de reducir los fallecimientos causados por hechos viales y disminuir la severidad de los mismos, a través de acciones de fortalecimiento interinstitucional, promoción de comportamientos, hábitos y conductas seguras de los usuarios de



Alcaldía de Medellín

las vías, control de aspectos relacionados con los vehículos y la conducción, infraestructura más segura, atención prehospitalaria oportuna y rehabilitación de los lesionados de las vías, lo anterior de conformidad con los cinco pilares estratégicos de la seguridad vial, establecidos en la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte.

El Plan de Desarrollo Municipal –Medellín Cuenta con vos 2016-2019 establece en el Capítulo de Dimensión Estratégica 5 – Movilidad Sostenible en el numeral 5.3 lo siguiente: Gestión de la movilidad accesible, sostenible y segura. El fortalecimiento del sistema de movilidad es importante para el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad de la población mediante el ordenamiento del tránsito de las personas, animales y vehículos por las vías públicas y privadas abiertas al público, empleando diferentes mecanismos para prevenir, reglamentar e informar a los usuarios sobre las vías, que asegure a todos los usuarios un desplazamiento seguro y confiable por lo tanto se hace necesario año tras año realizar el mantenimiento de la señalización vial y ampliar su cobertura.

Definir la visión que la ciudad implementará en materia de seguridad vial, permite generar los cambios de comportamiento de los actores involucrados, públicos y privados, que se requieren para lograr una mejora progresiva y significativa en la seguridad vial.

Desde hace varios años, países como Suecia, Suiza y Estados Unidos, entre otros, vienen implementando, en materia de seguridad vial, el enfoque denominado “Visión Cero”, el cual propende por un cambio de paradigma en relación con la responsabilidad frente a la siniestralidad vial, asumiendo que no es éticamente aceptable que alguien muera o sufra heridas graves dentro del sistema vial y que cuando ello sucede es porque se ha producido un fallo en la interacción entre las entidades o personas que forman dicho sistema.

Bajo el enfoque de Visión Cero, las entidades o personas responsables en su conjunto, frente al manejo de la seguridad vial, son “los políticos y gestores de la seguridad vial, los legisladores, los funcionarios y técnicos a cargo de la planificación de la seguridad vial y el tráfico, los cuerpos de policía, las administraciones de carreteras, las entidades que se ocupan de su conservación, los formadores de conductores, los fabricantes de vehículos y, por supuesto, los conductores y los usuarios de las vías”

En virtud del enfoque Visión Cero, se hace necesario redoblar esfuerzos para fomentar la seguridad en las vías, en su entorno, en los elementos de seguridad



Alcaldía de Medellín

de los automóviles, de tal manera que el sistema de transporte permita que los errores de conducción no tengan consecuencias fatales.

Si bien los pilares, acciones y proyectos del Plan Nacional de Seguridad Vial, actualizado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte y el PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN 2014-2020 (PMSM 2014-2020) visibilizan medidas orientadas a considerar las políticas de seguridad vial desde el enfoque de Visión Cero, es necesario hacer explícito que dicho enfoque se constituye en un objetivo de política municipal, el cual deberá ser aplicado en todo el territorio, por parte de los distintos actores involucrados en el sistema de transporte.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1437 del 18 de enero de 2011, en su artículo 8 y la circular 18 del 30 de mayo de 2017 emitida por la Secretaría General, se procedió a publicar el texto del presente proyecto de decreto en la página web del Municipio de Medellín entre los días 18 y 29 de enero de 2019, a fin de recibir las observaciones de la comunidad al respecto, sin que se hubiere presentado alguna dentro de dicho término.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

Artículo 1. Objeto. Establecer directrices en materia de seguridad vial sostenible y segura adoptando el enfoque "Visión Cero", como política para la gestión de la misma en la ciudad de Medellín y en consecuencia, reducir la siniestralidad vial, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad en la búsqueda de reducir en un **25%** el número de víctimas (lesionados y fallecidos) por siniestralidad vial en el período **2019-2030**.

Artículo 2. Glosario. Para la aplicación de la presente norma, deberán tenerse en cuenta las siguientes definiciones:

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor

Actores del Sistema de Tránsito y Transporte: Son todos aquellos actores viales que están presentes en las dinámicas diarias de la movilidad de la ciudad.



Alcaldía de Medellín

Agente de Tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

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

Campaña de prevención vial: Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Motociclistas: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar una motocicleta.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

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



Alcaldía de Medellín

usuarios de las vías, la supervisión de la autoridad de tránsito y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Siniestro Vial: Daño provocado por un hecho de tránsito que se pudo haber evitado y prevenido en el marco de la responsabilidad y la autorregulación.

Sistema Seguro: Sistema vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan accidentes de tránsito. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas graves.

Usuario Vulnerable: Aquel que por su condición de desprotección sufre con mayor rigurosidad los siniestros viales, en especial aquellos que utilizan los medios no motorizados para transportarse o desplazarse (peatones, ciclistas), los motociclistas y su acompañante.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vías Perdonadoras: Vía que se diseña y construye de tal manera que interfiera o bloquee el desarrollo de los errores de conducción y evite o mitigue las consecuencias negativas de los mismos.

Visión Cero: Enfoque en el abordaje de la seguridad vial, según el cual no deben existir víctimas fatales ni heridos graves de siniestros viales, dado que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable y el sistema vial debe proteger permanentemente a los individuos de los errores humanos propios de su condición.

Artículo 3. Ámbito de aplicación: El presente Decreto es aplicable a todas las empresas de transporte público, transporte de carga y especial que transiten en las vías del Municipio de Medellín, las entidades, empresas y personas obligadas a contar el Plan de Seguridad Vial a nivel local y empresarial, las entidades, personas y empresas responsables del diseño, planeación, construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura vial y demás organismos involucrados, las personas naturales o jurídicas obligadas a implementar los Planes de Manejo de Tránsito, las entidades que conforman las redes de salud y hospitalaria en la municipalidad, industria automotriz, escuelas de conducción,



Alcaldía de Medellín

centros de diagnóstico autorizados (CDAS), centros integrales de atención de tránsito y transporte (CIAT), instituciones educativas y los diferentes actores viales, esto es, conductores, ciclistas, motociclistas, pasajeros, acompañantes y peatones que toman parte de las vías de la ciudad de Medellín.

Artículo 4. Visión Cero en la Agenda Pública: La seguridad vial constituye una prioridad en la agenda pública, por lo cual las entidades y personas enunciadas el artículo tercero del presente decreto, deberán incorporar la Visión Cero en todos los procesos de toma de decisiones.

Artículo 5. Principios: Los actores del sistema de movilidad y los relacionados en el artículo 3ero deberán desarrollar sus actuaciones siguiendo los siguientes principios:

1. Ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables.
2. La vida y salud humana son primordiales y toman prioridad por encima de la movilidad y otros objetivos del sistema de tránsito.
3. El objetivo principal de las actuaciones estatales, en materia de seguridad vial, es evitar los siniestros fatales y los que producen discapacidades temporales o permanentes.
4. La seguridad vial parte de la base de una responsabilidad compartida entre sector público, privado, y todos los actores viales.
5. La realidad frente a la vulnerabilidad y factibilidad al error de los seres humanos deben integrarse en la planeación, diseño, operación y mantenimiento del sistema de tránsito y transporte, priorizando acciones enfocadas al desarrollo de elementos que perdonen errores y mitiguen posibles conflictos.
6. Es necesario contar con un sistema vial seguro, incluyendo no solo los que proyectan, construyen y mantienen las vías, sino también a los participantes de la industria automotriz que diseñan y fabrican los vehículos que circulan por las carreteras, de los agentes de tránsito y policías de tránsito que tienen la responsabilidad de que se cumplan las normas de tránsito y transporte, de las escuelas de conducción que habilitan el ingreso de nuevos conductores al sistema vial, de los que establecen las políticas públicas en la materia y de las diferentes entidades administrativas municipales cuyas disposiciones normativas deben emitirse bajo el enfoque de visión cero, entre otras.
7. La velocidad de las vías debe determinarse según el contexto, función y vulnerabilidad de los usuarios.

Artículo 6. Administración de infraestructura vial: Las entidades y empresas responsables del diseño, planeación, construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura vial en el municipio de Medellín, en adelante,



Alcaldía de Medellín

deberán optar por un diseño vial que incorpore el concepto de vías perdonadoras, respetando las siguientes directrices básicas:

1. La conducta peligrosa tiene que prevenirse mediante medidas técnicas siempre que sea posible.
2. Si ocurre un siniestro, deben existir medidas técnicas y estructurales de seguridad vial que ofrezcan protección frente a las lesiones graves.
3. Si no es posible prevenir una lesión, sus consecuencias deben ser minimizadas, mediante procedimientos óptimos de rescate y asistencia médica.

Artículo 7. Instrumentos de política pública de los entes territoriales: Los instrumentos de política pública de carácter local que se adopten en materia de espacio público, diseño vial, educación vial, **control y gestión de tráfico**, deberán desarrollarse bajo el enfoque de visión cero.

Artículo 8. Plan Local de Seguridad Vial. La política pública de Visión Cero tiene como mecanismo de implementación el PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN 2014-2020 y los nuevos planes de movilidad a nivel municipal que en un futuro lo modifiquen, adicionen o sustituyan deberán contemplar en sus planes, proyectos y estrategias, los principios establecidos en el presente Decreto.

Artículo 9. Áreas de intervención. Se consideran y adoptan las mismas áreas de intervención del PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN 2014-2020 al enfoque de Visión Cero:

- Eje 1: Fortalecimiento de la gestión y coordinación interinstitucional
- Eje 2: Comportamiento, hábitos y conductas seguras de los usuarios de las vías
- Eje 3: Control y supervisión sobre los vehículos y equipos de seguridad
- Eje 4: Planeación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial segura para los usuarios
- Eje 5: Atención oportuna y profesional de los lesionados durante y después de los hechos viales

Parágrafo: El sistema de indicadores de gestión y coordinación serán los establecidos en el PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN 2014-2020 (PMSM 2014-2020) y los nuevos planes de movilidad a nivel municipal que lo modifiquen, adicionen o lo sustituyan.

Artículo 10: Día de las Víctimas en Siniestros Viales. Reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los siniestros viales en la ciudad de Medellín, en homenaje a ellas y a sus familias tal como lo sugirió la Asamblea General de las Naciones Unidas.



Alcaldía de Medellín

Artículo 11: Semana Compromiso Vial. Establézcase la última semana del mes de noviembre de cada año como la semana del compromiso vial en la ciudad de Medellín.

Parágrafo 1º. La Secretaría de Movilidad es la responsable de coordinar y dirigir las actividades que se desarrollen en esta semana educativa con el apoyo de las demás Secretarías de Despacho y entidades descentralizadas que sean requeridas.

Artículo 12: Disposiciones generales. Se revisarán y adecuarán las normas que regulan y establecen el Comité de Movilidad y Seguridad Vial, la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana y el Observatorio de Movilidad, los cuales deberán ajustarse al enfoque de Visión Cero atendiendo a lo establecido en el presente Decreto.

Artículo 13: Disponibilidad Presupuestal. La Secretaría de Hacienda destinará las partidas presupuestales necesarias de financiamiento y gestión para la canalización de recursos para el sostenimiento del PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN y la implementación del enfoque de visión cero en materia de seguridad vial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

FEDERICO GUTIÉRREZ ZULUAGA

Alcalde de Medellín

HUMBERTO IGLESIAS GÓMEZ

Secretario de Movilidad

Proyectó: Martha Solano R.	Proyectó: Diego León Jaramillo H.	Revisó: Edwin Bedoya	Aprobó: María Irina Rodríguez Yepes	Aprobó: María Patricia Buitrago Campo
Líder de Educación y Seguridad Vial Subsecretaría de Seguridad Vial y Control	Líder de Proyecto de Equipo de Planeación Subsecretaría Técnica	Líder Unidad Legal -Transportes Subsecretaría Legal	Subsecretaría Técnica	Subsecretaría Legal