

Bogotá D.C., agosto 26 de 2024

Mesa de Expertos en Movilidad pide priorizar seguridad vial de motociclistas

Entre las propuestas está la de mayor rigurosidad en la expedición de licencias de conducción para los usuarios de motocicletas.

Generar Sistema de Movilidad Seguro que incluya infraestructura segura, gestión de la velocidad y el control.

Desde el 2021 la cantidad de fallecidos en siniestros viales ha venido aumentando hasta alcanzar un crecimiento de 13 % en 2023. Los motociclistas representan casi la mitad del total de los fallecimientos en Bogotá. El 53% de los fallecimientos de los peatones tienen relación con motociclistas, lo que muestran que cerca del 65 % de los fallecimientos en las vías de Bogotá se asocian a siniestros viales en los que se involucra uno o más usuarios de motocicleta. Por esta razón, la Mesa de Expertos en Movilidad en su segundo informe de recomendaciones priorizó 4 temas entre los que está el análisis de la seguridad vial de motociclistas:

1. La seguridad vial de motociclistas

Para los expertos es necesario reforzar el control con medidas de corto plazo, monitorear los registros de siniestralidad vial de este actor en específico y analizar los comportamientos asociados, para generar medidas más efectivas. Mientras que, en el largo plazo, se debe regular el licenciamiento para el uso de las motocicletas haciéndolo más riguroso y que incluya un sistema de puntuación que dependa del desempeño de los conductores.

Según los estudios observacionales de la Universidad de Johns Hopkins, 6 de cada 10 motociclistas conducen por encima de los límites de velocidad señalizados en Bogotá. El promedio de un motociclista es de 63 km/hora, cuando el límite de velocidad en zonas urbanas es de 50 km/hora. El exceso de velocidad es un factor de riesgo que aumenta la fatalidad en las vías.

2. Eficiencia y efectividad en la atención de los sitios históricos de alta siniestralidad

Es necesario fortalecer el control en los puntos críticos de forma intensiva y generar acciones de educación. Los sitios históricos de alta siniestralidad permiten caracterizar y comprender las condiciones que incitan a una mayor siniestralidad vial, lo que también permite una toma de acciones específicas según las características de la zona a intervenir.

Estas medidas deben estar acompañadas de recursos para su desarrollo; por ejemplo, las vías arteriales podrían contar con un presupuesto específico que se enfoque en criterios de diseño e intervención vial en los que se priorice al peatón.

Los estudios enfocados en el diseño de ciudades más sostenibles y seguras han identificado estrategias que dan forma a un Sistema de Movilidad Seguro, en el que se identifica la relevancia de la infraestructura segura, la gestión de la velocidad y el control.

En la actualidad, los manuales de diseño vial de ingeniería están fundamentados principalmente en el "Nivel de Servicio", un indicador que evalúa el desempeño de la vía basado en la capacidad vial,

la densidad de circulación y la velocidad. A mayor velocidad es mejor el indicador. La medida de este indicador es coherente cuando se usa para el diseño de vías de alta velocidad, pero no para el diseño de vías arterias, secundarias, barriales, o entornos escolares y hospitalarios. Es decir, no es coherente ni compatible con entornos urbanos, con dinámicas asociadas a la mezcla de usos, movilidad del cuidado y zonas con alta interacción de actores. En conclusión, la forma en cómo hemos diseñado nuestras vías es una causa directa de la siniestralidad en las ciudades.

Es importante que el diseño de la infraestructura desestime la oportunidad de conducir a altas velocidades con carriles angostos, radios de giro pequeños (en intersecciones y accesos viales) y presencia de separadores viales.

Por otra parte, la velocidad es el factor de riesgo más importante para reducir de forma significativa las víctimas y las fatalidades por siniestros viales, por lo que la Organización Mundial de la Salud (OMS), recomienda que el límite de velocidad seguro para las ciudades sea de 50 km/h y 30 km/h en los lugares donde los peatones y los vehículos de motor interactúan. La reducción de la velocidad tiene efectos en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser un factor fundamental en la reducción de heridos y fatalidades por siniestros viales.

Según numerosos referentes y estudios internacionales, la velocidad aumenta la probabilidad de verse involucrado en un siniestro de tráfico y la gravedad del mismo. Una reducción del 15 % en la velocidad promedio de una vía puede resultar en una reducción del 45 % de las muertes. Un atropello a 30 km/h resulta en muerte el 15 % de las veces, y un atropello a 50 km/h resulta en muerte el 85 % de las veces, y a 60 km/h el 99 %.

La gestión de la velocidad se considera parte fundamental de la aplicación y gestión de un sistema seguro, ya que la velocidad determina la severidad de los siniestros y lesiones.

3. Coherencia entre acciones ejecutadas vs. planes de política pública

Se presenta una desconexión en dos frentes relacionados con la seguridad vial. El primero es la clara necesidad de articular las Entidades del Distrito, dimensionando esta problemática como de salud pública. Por lo que se hace un llamado a desarrollar programas y acciones de seguridad vial de manera intersectorial, que permee los grandes proyectos de la ciudad.

Segundo, persiste una desconexión entre las metas y políticas de seguridad vial proyectadas con el diseño de la infraestructura vial. Para aplicar las estrategias del enfoque de sistema seguro es importante que los profesionales involucrados en el proceso de planeación, diseño, construcción, mantenimiento y seguimiento de proyectos de movilidad, estén actualizados en los principios y consideraciones del enfoque y apliquen reingeniería en los diseños de infraestructura.

4. Acciones preventivas en pro de la seguridad vial

Se propone apelar a la sensibilización de los diferentes actores de la sociedad a través de estrategias de comunicación sobre las intervenciones en seguridad vial y sus fundamentos, así como en la implementación de mecanismos de control y la promoción de la cultura ciudadana en torno a esta problemática priorizando 3 grupos específicos: primero los estudiantes de los niveles educativos medio y básico de las instituciones Educativas Distritales (IED), segundo los funcionarios públicos y actores del sector privado que participan en el diseño y la construcción de la infraestructura vial y por último, los conductores profesionales de vehículos pesados como buses de transporte público



(Transmilenio, SITP e intermunicipal) y camiones de carga que presentan altas cifras de siniestralidad.

Para información adicional puede comunicarse con Adriana Vivas al 310 5544142 o Ricardo Ospina 304 3382801.