



INSTITUTO DE TRANSITO DE BOYACÁ

INFORME DE ACCIDENTALIDAD TRIMESTRE I 2014

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

JOSÉ DEMETRIO GALVIS HERNANDEZ

25/04/2014

Este informe contiene el análisis de las variables más representativas de la accidentalidad registrada en los municipios que son jurisdicción del ITBOY, durante los primeros tres meses del año 2014, e incluye el número de accidentes, lesionados y muertes, así como la identificación de los principales municipios, tipos de accidente, lugares, días, hora y causas de la accidentalidad,



INTRODUCCIÓN

Recordemos que en el informe consolidado del año 2013 indicábamos que las acciones de seguridad vial implementadas por el Gobierno Departamental y como parte de éstas, la creación y fortalecimiento del observatorio de seguridad vial, hacen parte de la estrategia del Gobierno Nacional para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos al adherirse al Plan Mundial de acción para el decenio en seguridad vial 2011 – 2020, proclamado por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas en marzo de 2010.

Señalábamos igualmente que el compromiso adquirido por el país con este acuerdo busca incrementar las acciones para estabilizar y posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales y de lesionados en accidentes de tránsito y para lograrlo se ha incluido como parte de la estrategia, el mejoramiento de la calidad en la recopilación de datos; en este sentido el esfuerzo que viene haciendo el ITBOY a través del Observatorio de Seguridad Vial, se enmarca dentro de esta estrategia Nacional y tiene como fin contribuir a mejorar la calidad en la recopilación, procesamiento, análisis y organización de información, relevante y disponible para dimensionar, lograr un mejor entendimiento de los accidentes y comportamientos de los diferentes actores en las vías a fin de orientar las acciones preventivas e intervenciones para reducir el número de accidentes o mitigar su impacto en caso de que se presenten.

Acorde con estos objetivos que le son propios, el Observatorio de Seguridad Vial teniendo como fuente la base de información estadística de la policía Nacional incluye en este informe un análisis comparativo de las variables que permiten caracterizar el tema y de las cuales se puede señalar que: de los 105 accidentes de tránsito registrados en el departamento de Boyacá en el primer trimestre de 2014, el 51,4% se presentó en las vías de municipios que son jurisdicción del instituto de Tránsito de Boyacá – ITBOY y, de los 106 lesionados y las 30 muertes registradas en este periodo, el 56,6% y 60% respectivamente corresponde a vías de su jurisdicción; incluidos los tramos de vías Nacionales que cruzan algunos de ellos. Las vías jurisdicción del ITBOY no incluyen los municipios de Tunja, Duitama, Sogamoso, Chiquinquirá, Paipa y puerto Boyacá.

Entre los meses de enero y febrero de 2014 el número de accidentes se redujo un 33.3%, mientras entre febrero y marzo el incremento alcanzó un 190 por ciento.

Comparados los tres primeros meses de los años 2011 a 2014, se identifica el mes enero como el de mayor accidentalidad, mientras el de menor corresponde a febrero, el mayor incremento se presenta entre 2011 y 2012 alcanzando un 82%, mientras la mayor disminución 52,2% se ubica entre 2013 y 2014; lo cual resulta muy positivo ya que de estabilizarse esta tendencia

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf



correspondería muy posiblemente a los esfuerzos que tanto a nivel Nacional como Departamental a través del ITBOY se viene haciendo en esta materia.

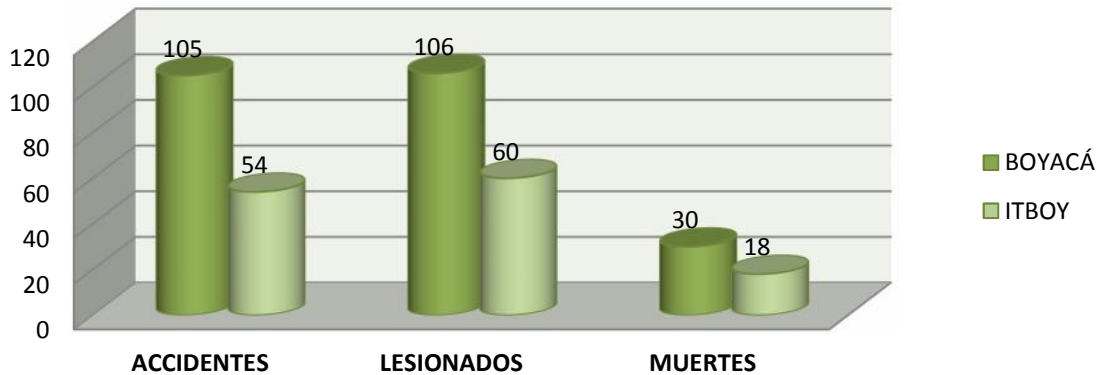
Los municipios que registran una mayor accidentalidad en este trimestre son en su orden: Monquirá, Nobsa, Pajarito, Samacá, San Pablo de Borbur, Tibasosa y Ventaquemada, mientras las principales causas de accidentalidad son atribuidas al exceso de velocidad, no respetar la prelación y las señales de tránsito.

Cabe señalar que el mayor porcentaje de accidentes involucra a motocicletas con vehículos y se presentan el día domingo, sin embargo; entre domingo, lunes y viernes se presenta cerca del 75 por ciento de los accidentes y la mayor parte de éstos ocurren en la noche y la tarde. Aproximadamente el 72% de las víctimas oscila entre once y cincuenta años; lo que significa que son personas jóvenes en la más alta edad productiva.

Finalmente y teniendo en cuenta que el exceso de velocidad constituye la primera causa de accidentalidad en este periodo, este informe incluye en sus conclusiones una breve reseña para comprender de mejor forma este problema de carácter mundial y algunas de las recomendaciones que hacen organizaciones como la Comisión Europea y Sociedad Global de Seguridad Vial sobre cómo abordarlo para lograr mejores resultados.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

Total accidentes - lesionados y Muertes, Comparado Boyacá Itboy. Trimestre I 2014



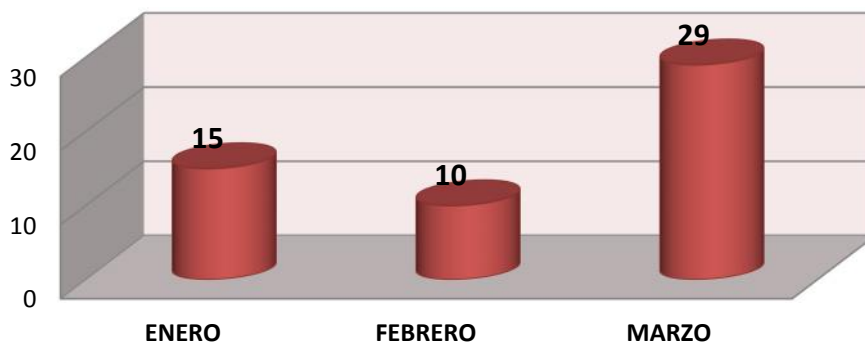
TOTAL ACCIDENTES- LESIONADOS Y MUERTES BOYACÁ -ITBOY. TRIMESTRE I 2014			
	ACCIDENTES	LESIONADOS	MUERTES
BOYACÁ	105	106	30
ITBOY	54	60	18
%	51,4	56,6	60,0

De los 105 accidentes de tránsito registrados en el departamento de Boyacá en el primer trimestre de 2014, el 51,4% se presentó en las vías de municipios jurisdicción del instituto de Tránsito de Boyacá - ITBOY.

De los 106 lesionados y las 30 muertes registradas en este periodo, el 56,6% y 60% respectivamente corresponde a vías de la jurisdicción del ITBOY.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

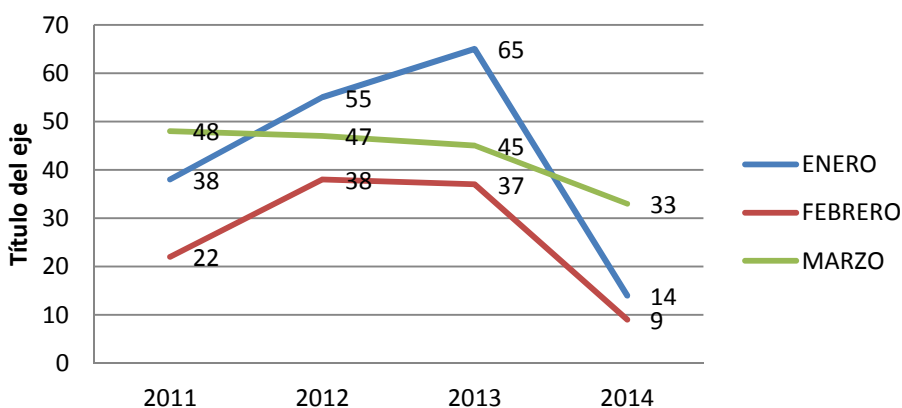
NÚMERO DE ACCIDENTES MENSUAL TRIMESTRE I 2014



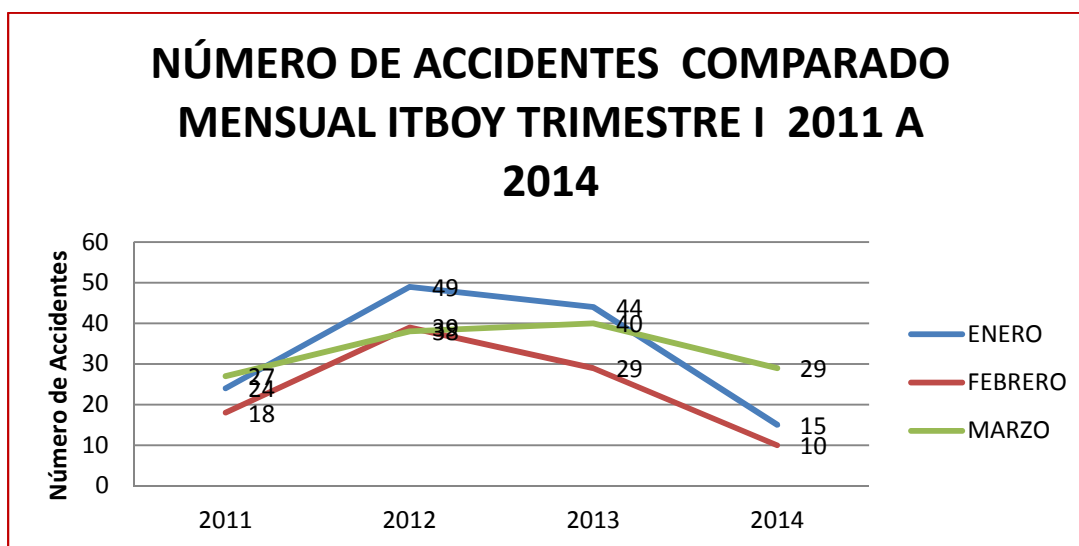
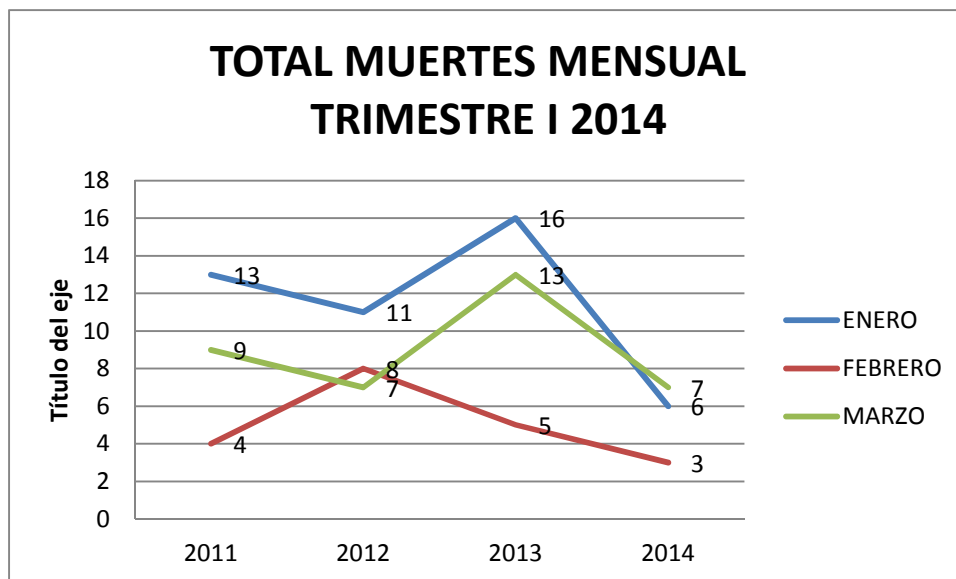
ENERO	FEBRERO	MARZO
15	10	29
VARIACIÓN	-33,3	190

Entre los meses de enero y febrero de 2014 el número de accidentes se redujo un 33.3%, mientras entre febrero y marzo el incremento alcanzó un 190 por ciento.

TOTAL LESIONADOS MENSUAL TRIMESTRE I 2014

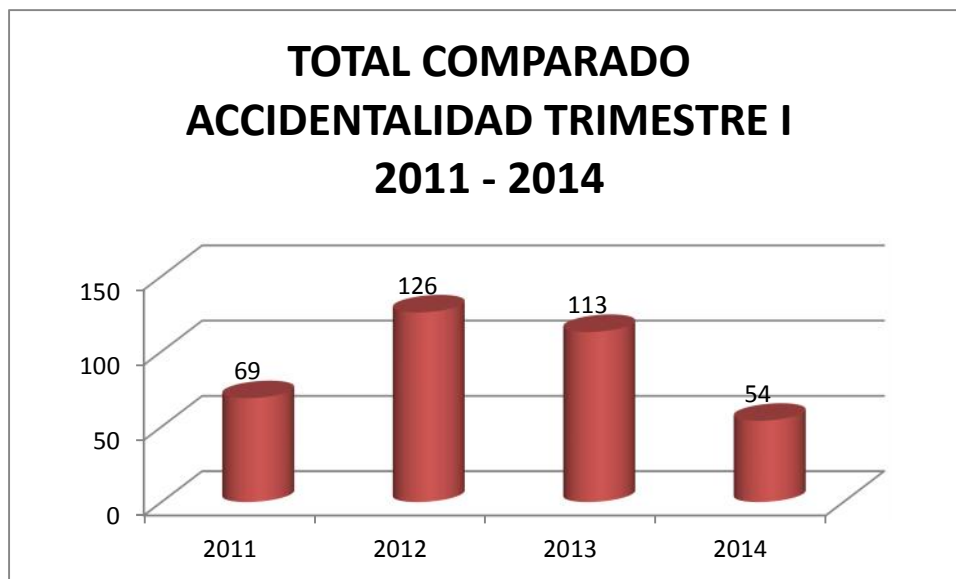


1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

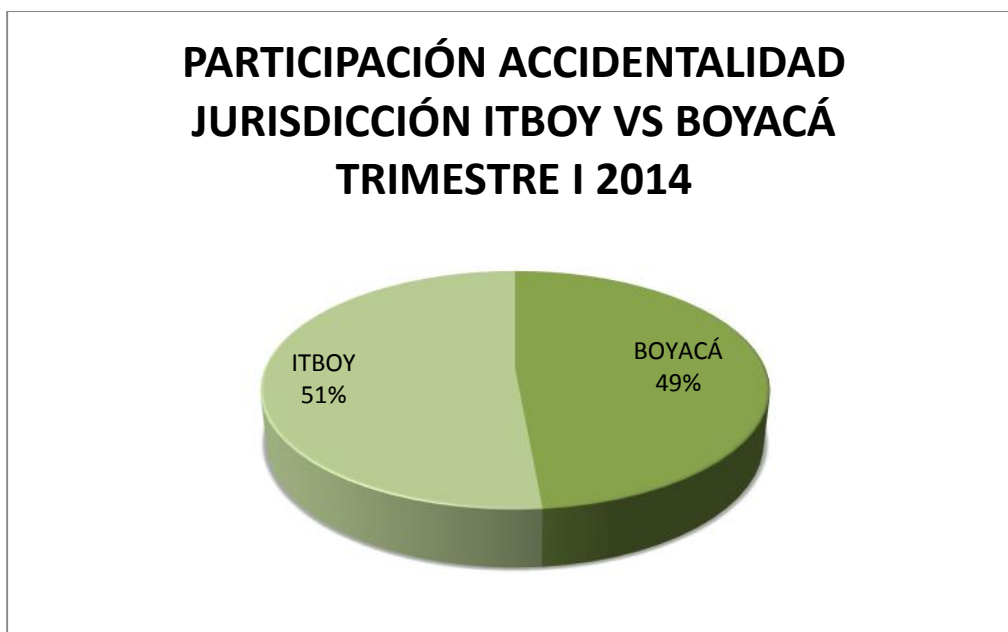


Comparados los tres primeros meses de los años 2011 a 2014, se identifica un notorio incremento en los tres meses entre 2011 y 2012, entre 2012 y 2014 la disminución en el número de accidentes corresponde a los meses de enero y febrero mientras que en marzo ocurre solo entre 2013 y 2014 de una manera más moderada; que los dos meses anteriores. El mes de menor accidentalidad es el mes de febrero.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf



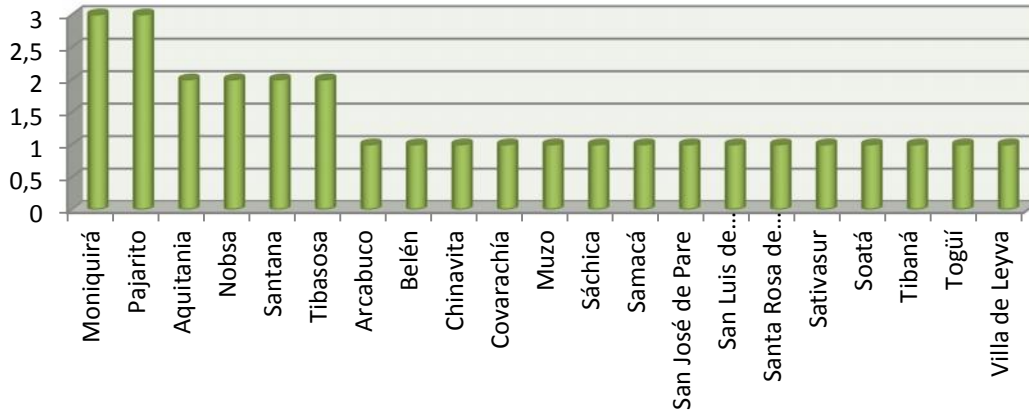
El mayor incremento se presenta entre 2011 y 2012 alcanzando un 82%, mientras la mayor disminución 52,2% se ubica entre 2013 y 2014.



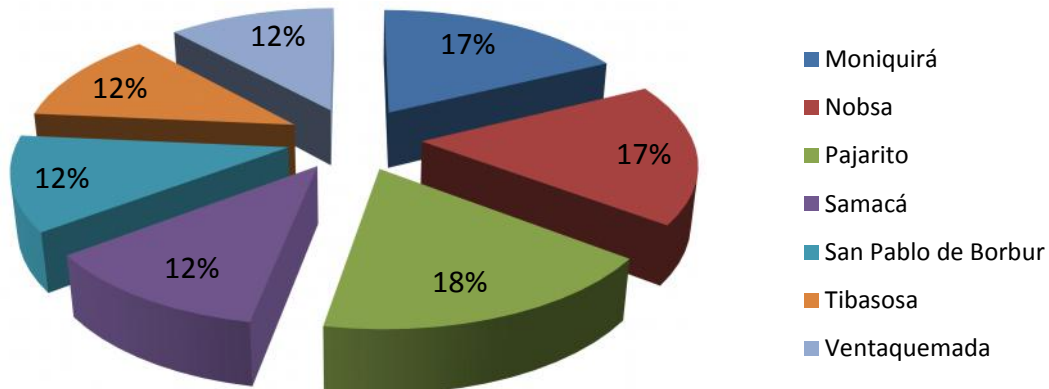
De la totalidad de accidentes de tránsito registrados en Boyacá en el primer trimestre de 2014, el 51 por ciento corresponde a las vías de municipios jurisdicción del ITBOY; incluidos los tramos de vías Nacionales.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

No ACCIDENTES POR MUNICIPIO ITBOY TRIMESTRE I 2014



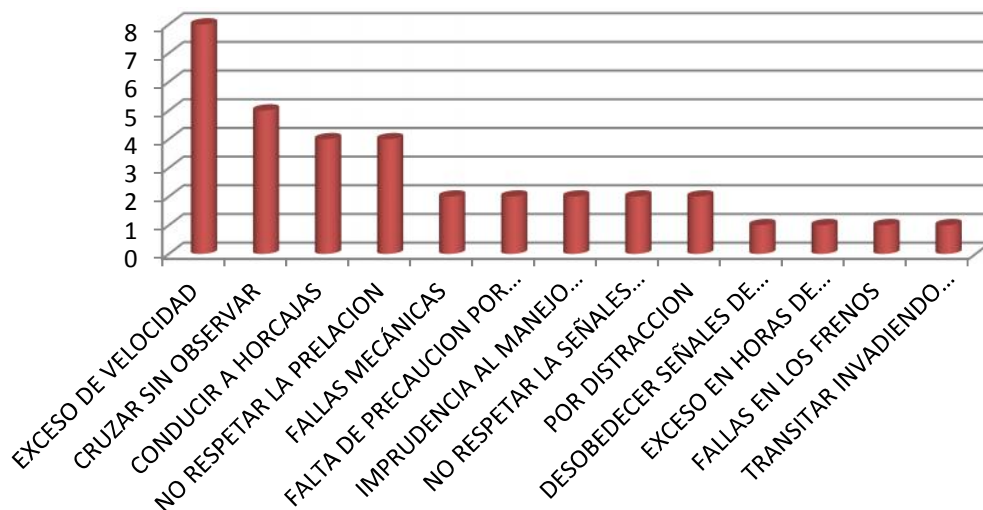
MUNICIPIOS DE MAYOR ACCIDENTALIDAD. TRIMESTRE I 2014



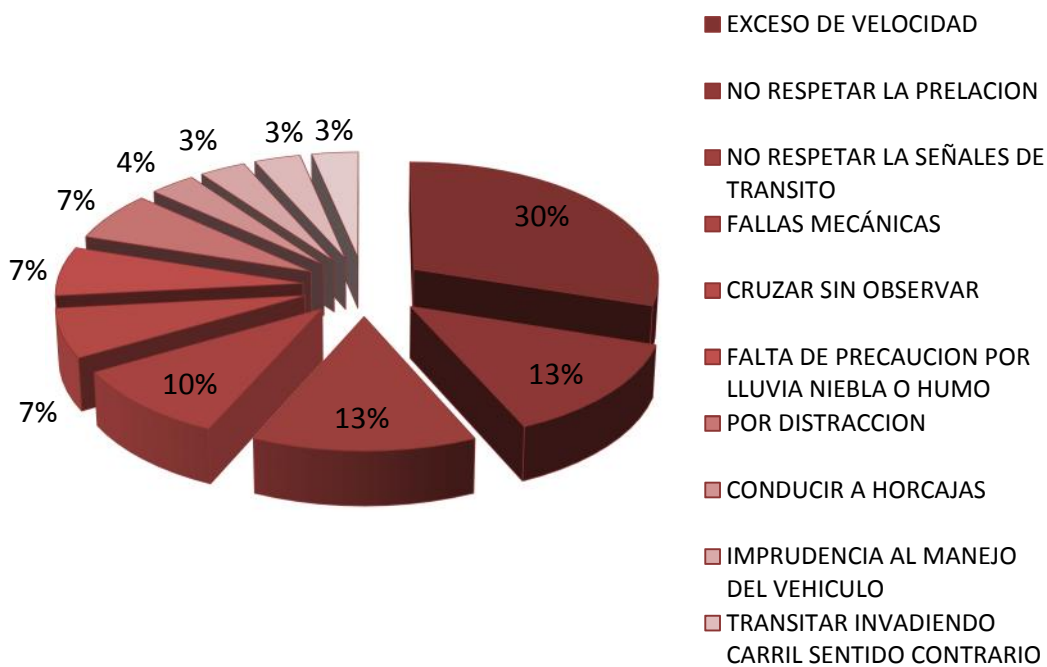
Los dos gráficos anteriores muestran los municipios en donde se presentan los accidentes y los de mayor accidentalidad en los tres primeros meses del año 2014.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

HIPÓTESIS DE LA ACCIDENTALIDAD TRIMESTRE I. 2014



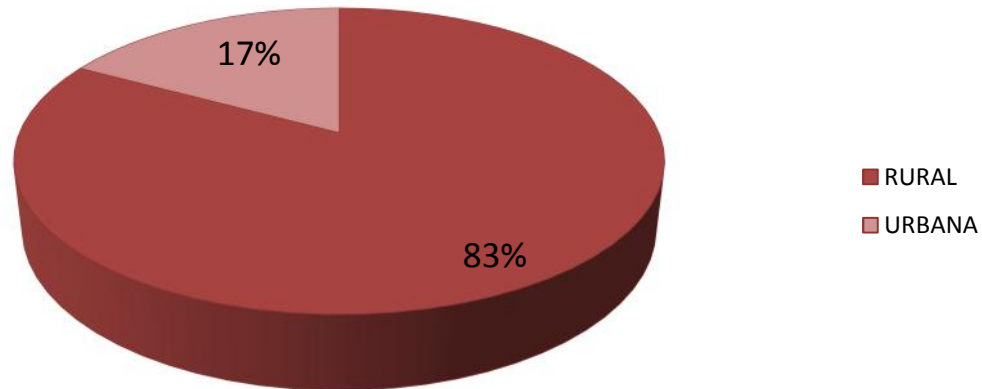
POSIBLES CAUSAS DE LA ACCIDENTALIDAD TRIMESTRE I 2014



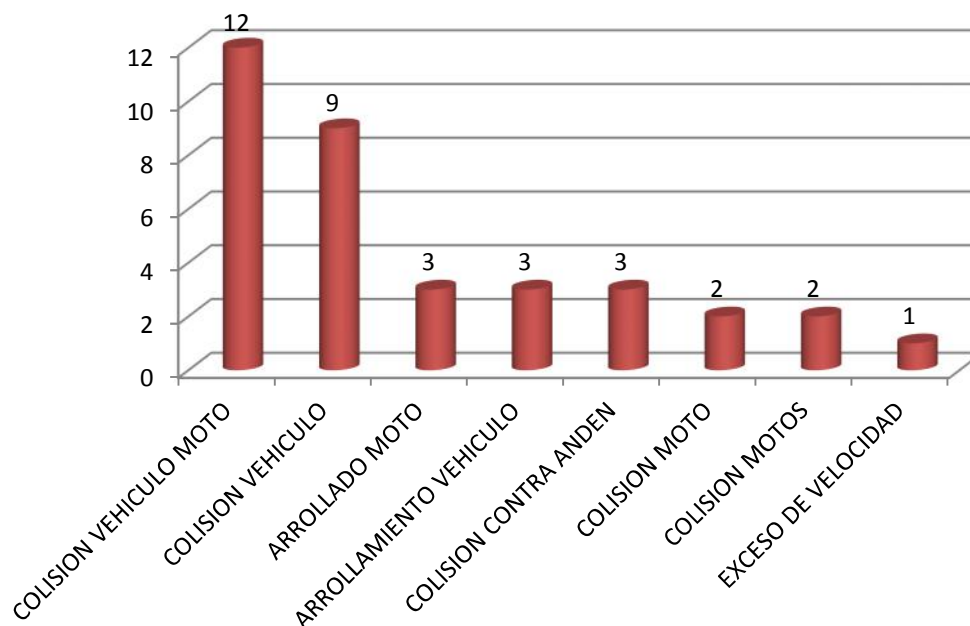
Las dos gráficas anteriores muestran las causas y su nivel de participación en la accidentalidad en las vías jurisdicción del ITBOY en el trimestre I de 2014.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

DISTRIBUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD POR ZONA GEOGRÁFICA. TRIMESTRE 1 2014

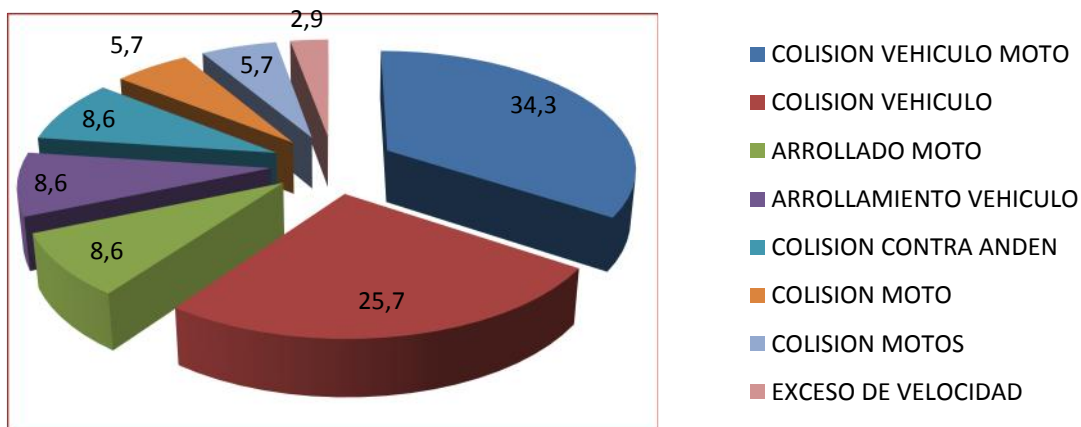


CLASE DE ACCIDENTE TRIMESTRE I. 2014



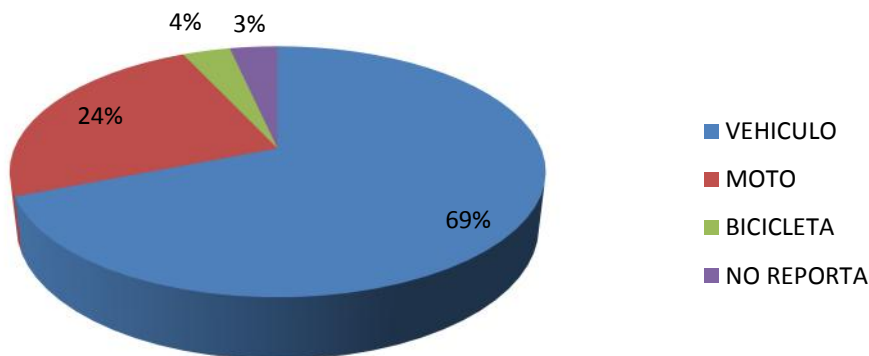
1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

PARTICIPACIÓN DE LAS CLASES DE ACCIDENTE TRIMESTRE I. 2014



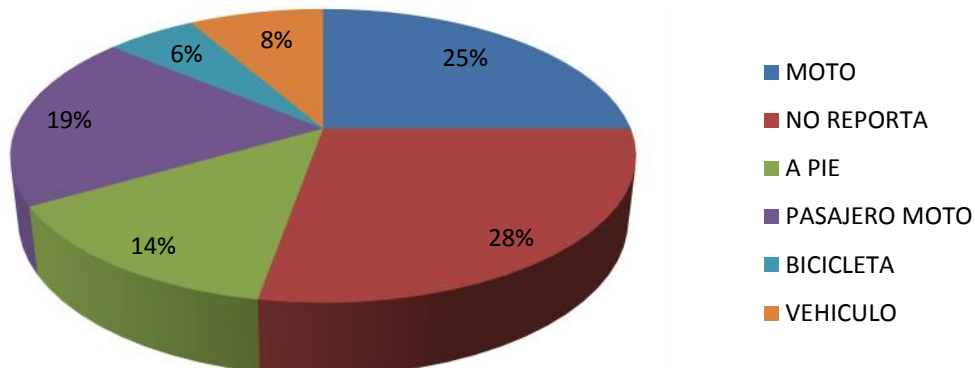
Las dos gráficas anteriores muestran la clase de accidentes que se presentaron durante el primer trimestre de 2014, así como su participación en el total de accidentes. Cabe resaltar que el mayor porcentaje de accidentes involucra a motocicletas con vehículos.

CLASE DE VEHÍCULO AGRESOR TRIMESTRE I DE 2014



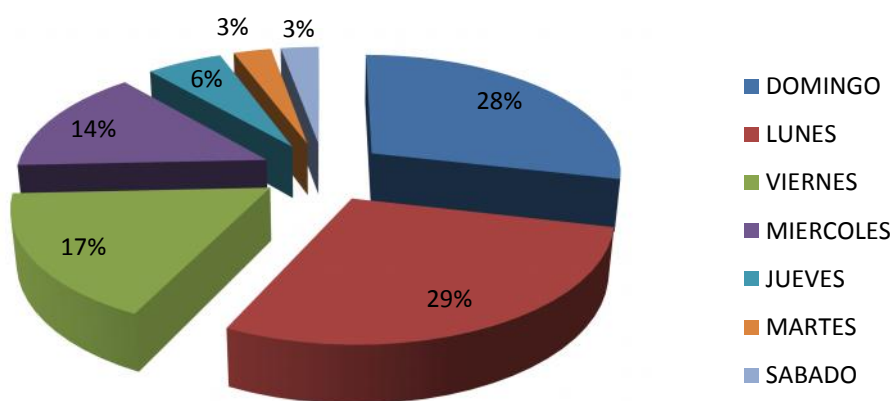
1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

CLASE DE VEHÍCULO AGREDIDO TRIMESTRE I DE 2014



Mientras en la mayor parte de los casos el agresor es un vehículo, el agredido corresponde a una motocicleta. Resulta alto el porcentaje de accidentes en los cuales no se reporta el tipo de vehículo agredido.

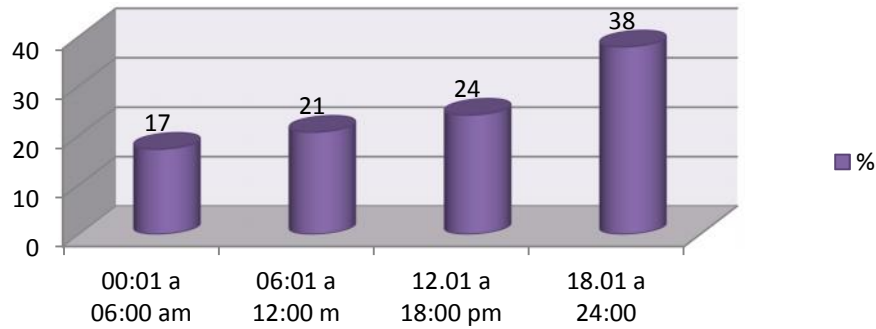
DISTRIBUCIÓN ACCIDENTALIDAD TRIMESTRE I 2014 POR DÍAS



Aun cuando la mayor parte de accidentes se presenta el día domingo, cabe resalta que entre domingo, lunes y viernes se presenta cerca del 75 por ciento de los accidentes en el periodo.

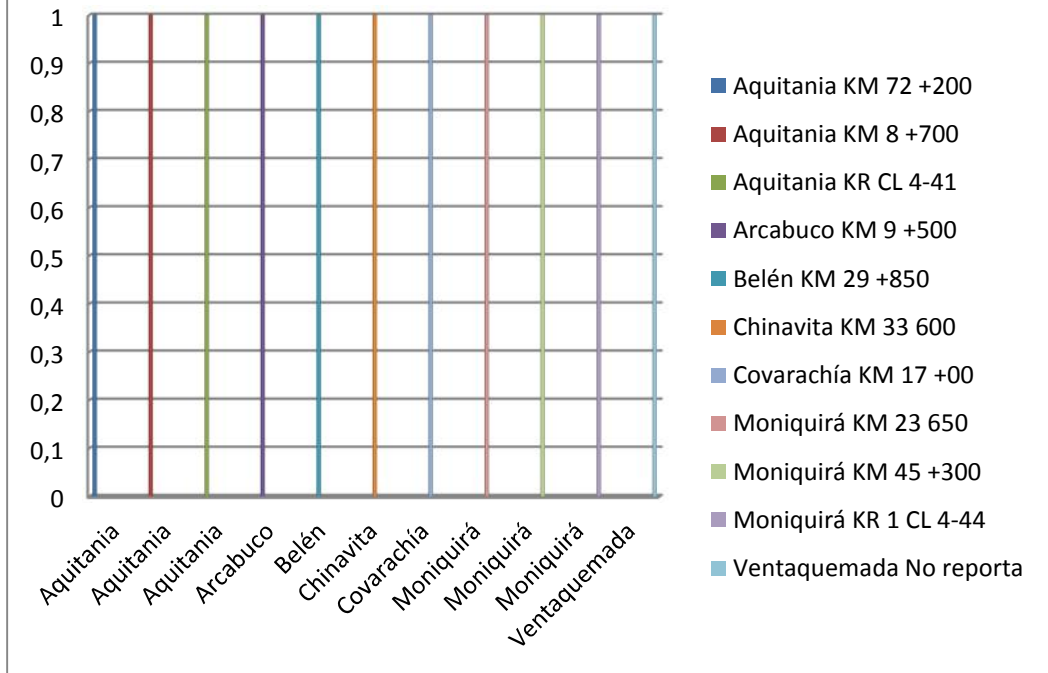
1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

DISTRIBUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD POR HORA DEL DÍA TRIMESTRE I 2014



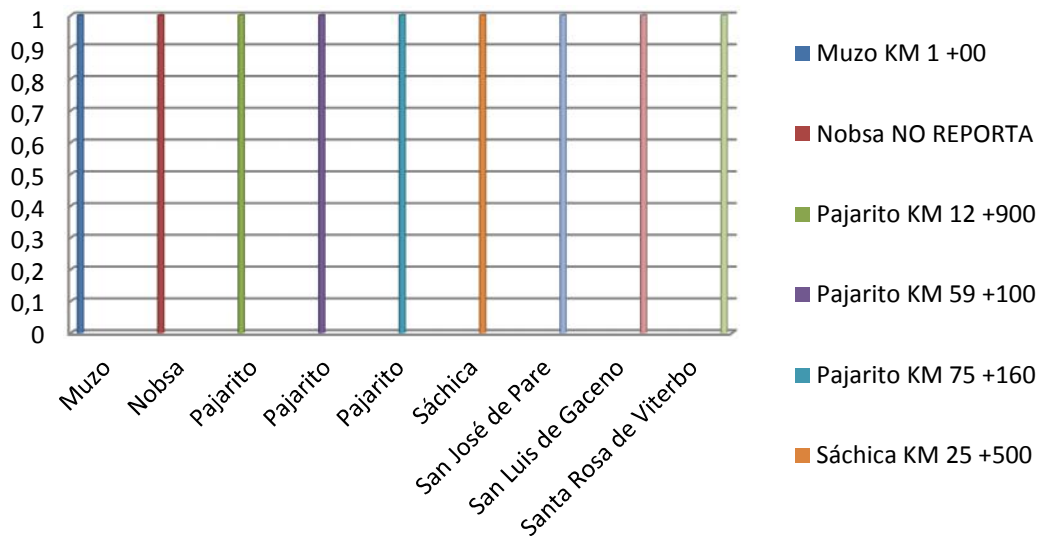
La mayor parte de accidentes ocurren en la noche y la tarde

SITIOS ESPECÍFICOS DE ACCIDENTALIDAD . TRIMESTRE I 2014

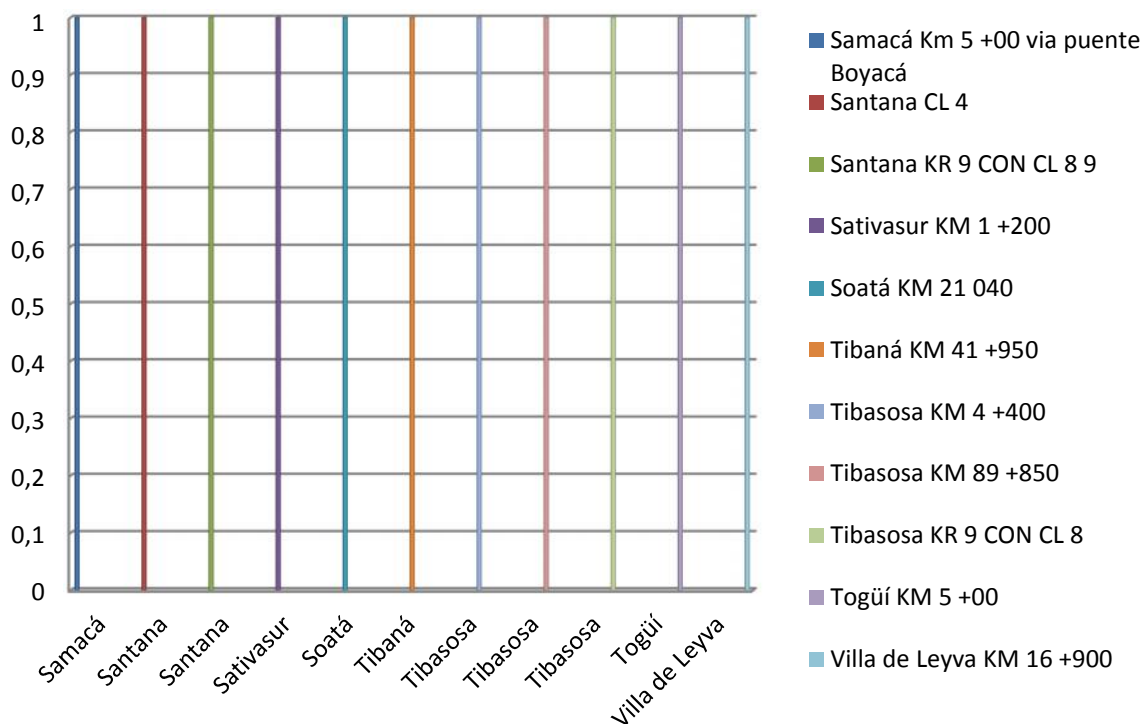


1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

Sitios Específicos de Accidentalidad itboy trimestre I. 2014

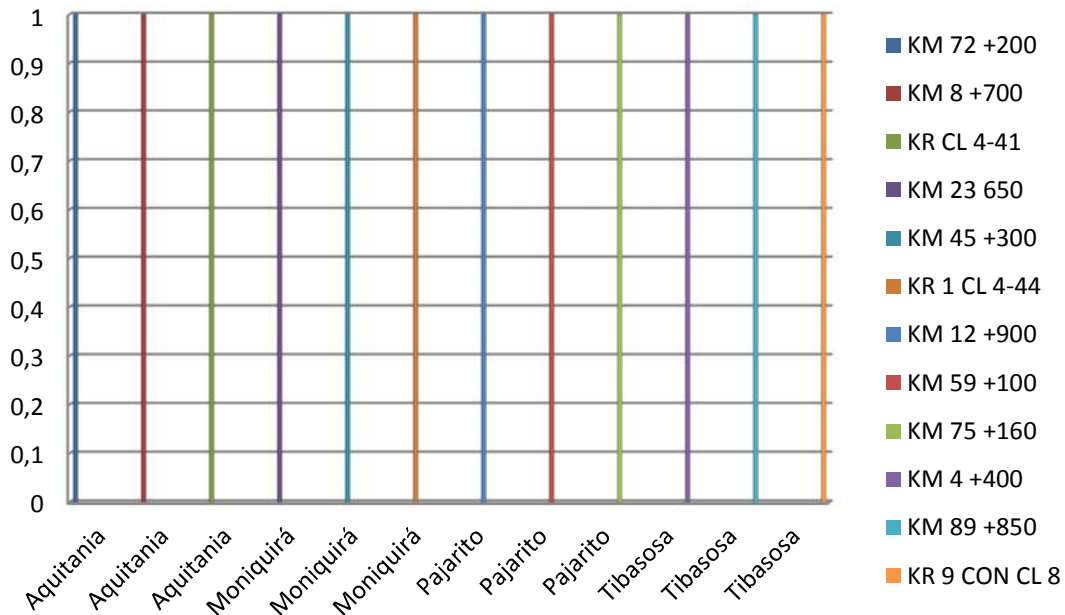


Sitios Específicos de Accidentalidad Itboy. Trimestre I 2014

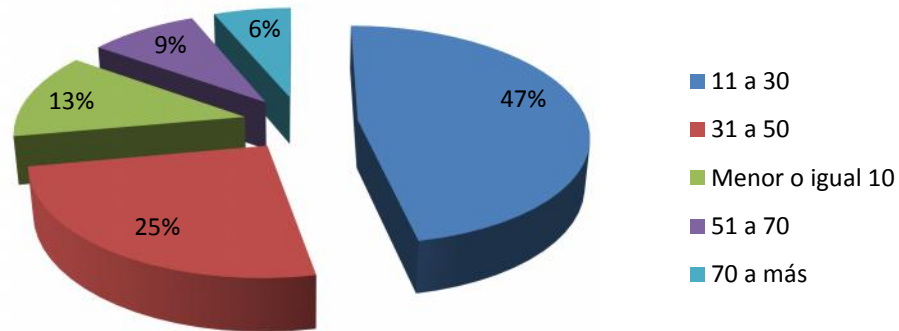


1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

Sitios específicos de los cuatro Municipios con mayor accidentalidad Trimestre I 2014



Edades de las Víctimas Trimestre I. 2014



La gráfica permite concluir que aproximadamente el 72% de las víctimas oscila entre once y cincuenta años; lo que significa en la más alta edad productiva.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf

CONCLUSIONES

Partiendo de la base de que el 30 por ciento de los accidentes de tránsito registrados en el primer trimestre de 2014 se atribuyen al exceso de velocidad como posible causa, en este informe resulta imperioso ocuparnos del tema e incluir unas bases teóricas y conceptuales básicas que ayuden a comprender de mejor manera este problema; que es de orden mundial y que constituye un reto para las autoridades de la seguridad vial hacer que los conductores conduzcan respetando los límites de velocidad permitidos y de esta manera reducir tanto el número de accidentes como de víctimas, en este caso en el Departamento de Boyacá.

Estudios realizados por la Sociedad Global de Seguridad Vial y la comisión europea de seguridad vial que entre otras citan como fuente el Informe mundial sobre la prevención de lesiones causadas por el tránsito señalan que; el exceso de velocidad es uno de los mayores problemas de seguridad vial y un factor determinante en alrededor del 30% de los accidentes mortales de tráfico. Asimismo, aumenta sustancialmente el riesgo de sufrir un accidente y que entre el 40 y el 50% de los conductores conducen más rápido de lo que recomienda el límite de velocidad, y entre el 10 y el 20% superan tal límite en más de 10 km/h. El exceso de velocidad no sólo aumenta el riesgo de sufrir un accidente sino que también aumenta las probabilidades de sufrir lesiones graves o de morir en él.

Las lesiones causadas por el tránsito constituyen un problema de salud y una importante causa de muerte y lesiones en todo el mundo y representan enormes costos sociales para los individuos, las familias y las comunidades. Con el aumento de vehículos motorizados, las colisiones vehiculares son un problema creciente, particularmente en países en vías de desarrollo. Si las corrientes actuales continúan sin obstáculos, las lesiones causadas por el tránsito van a incrementar drásticamente en la mayoría de las partes del planeta durante las próximas dos décadas, con el mayor impacto recayendo sobre los ciudadanos más vulnerables.

Aceptando que como lo demuestran los indicadores, que el exceso de velocidad constituye la primera causa determinante del número de accidentes, víctimas y lesionados en el Departamento de Boyacá y particularmente en las vías que son de jurisdicción del ITBOY y Continuando con el propósito inicial de propiciar una mejor comprensión de esta causa; indica la comunidad Europea de Seguridad Vial que la a velocidad ha sido identificada como un factor clave de riesgo en las lesiones causadas por el tránsito, influenciando tanto el riesgo de colisiones de tránsito, como la gravedad de las lesiones causadas y que las velocidades más altas conducen a un mayor riesgo de una colisión y a un aumento de la probabilidad de lesiones graves si ocurre alguna. Esto se debe a que, a medida que la velocidad aumenta, también lo hace la distancia recorrida durante el tiempo de reacción del conductor y la distancia necesaria para detenerse. Además, a gran velocidad, los efectos de los errores del conductor se agravan. En una colisión, cuanto mayor es la velocidad, mayor es la cantidad de energía mecánica (cinética) que debe ser absorbida por el impacto, por tanto, hay más posibilidades de una lesión grave.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf



De otra parte; los usuarios vulnerables de la vía pública, tales como los peatones, los ciclistas y conductores de motocicletas, cuentan con un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales cuando los automóviles colisionan contra ellos. Esto se debe a que con frecuencia están completamente desprotegidos o, en el caso de los motociclistas, cuentan con una protección muy limitada. La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil aumenta drásticamente con la velocidad.

Las velocidades superiores aumentan el riesgo de una colisión entre otras por las siguientes razones: es más probable que el conductor pierda el control del vehículo, no pueda anticipar a tiempo los peligros que se aproximan y que no permita a los otros usuarios de la vía pública calcular adecuadamente la velocidad del vehículo. Es evidente que la distancia recorrida en un período de tiempo determinado – y asimismo la distancia recorrida a medida que el conductor o motociclista reacciona a una situación peligrosa en la carretera – es mayor cuando se viaja a una velocidad superior. Además, la distancia de detención para un vehículo, después de que el conductor reaccione y frene será más extensa a una velocidad de desplazamiento mayor. Actualmente muchos de los automóviles modernos pueden alcanzar velocidades muy altas, lo que no sucedía cuando se establecieron por primera vez los límites de velocidad. Por lo tanto, convencer a los conductores de que conduzcan dentro de los límites de velocidad anunciados representa más que un desafío.

Otros factores obedecen a: la creencia que transitar a velocidades superiores brinda la “gratificación” inmediata como percepción más allá de lo real, de que el tiempo de viaje es menor. Este beneficio se ve reafirmado cada vez que un conductor realiza un viaje y transita por encima del límite de velocidad sin ninguna consecuencia adversa.

Aun cuando el exceso de velocidad está asociado a un porcentaje muy alto de colisiones vehiculares graves y mortales, desde el punto de vista de los conductores, la probabilidad de sufrir un accidente grave como resultado de exceder el límite de velocidad es muy baja; por lo que los conductores tienen mucho más en consideración la amenaza de una multa por exceso de velocidad, que la de un accidente a causa de una velocidad excesiva.

Las circunstancias de los viajes individuales pueden influenciar la elección de velocidad del conductor; si el vehículo pertenece a un empleador, el conductor puede sentirse tentado a conducir a velocidades más altas, cuando una persona se encuentra bajo presión o siente la necesidad de apresurarse, puede elegir conducir a velocidades peligrosas. A veces los conductores y los motociclistas aceleran la velocidad sólo por diversión.

Dado que los conductores frecuentemente alegan desconocer el límite de velocidad, es necesario contar con señales adecuadas, a pesar de que el desconocimiento de las mismas no los exime de su cumplimiento. Hay para quienes conducir rápido proporciona una sensación de emoción o de satisfacción de haber logrado algo.

La mayoría de los conductores considera que en cuanto a habilidades, se encuentra por encima del promedio y por tanto pueden transitar por encima del límite sin colocarse en una situación de alto riesgo, muchos consideran a los límites como arbitrarios y no comprenden plenamente los riesgos mayores asociados incluso con hasta pequeños aumentos de la velocidad.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf



La presión aplicada por los gerentes y empleadores del parque automotor para ser más productivos; es decir, conducir más rápido, al tiempo que los operadores del transporte público y los mismos conductores se ven presionados a seguir horarios desafiantes, e incluso correr para recoger pasajeros y mercancías.

Debido al aumento de vehículos motorizados y al desarrollo económico, hay una creciente demanda para construir carreteras de mejor nivel, para reducir la duración de los viajes y las congestiones. Esto implica velocidades más altas – pero junto a las velocidades más altas, aumentará el número y la gravedad de los accidentes para toda clase de usuarios de la vía pública, a menos que se tomen medidas apropiadas.

Frente a esta realidad una de las acciones prioritarias en seguridad vial ha de ser el control de la velocidad con el objetivo de reducir la cantidad de colisiones vehiculares y las lesiones y víctimas mortales que puedan resultar de dichas colisiones.

Es necesario entonces tener en cuenta que el control de la velocidad abarca una variedad de medidas cuyo objetivo es alcanzar un equilibrio entre la seguridad y la eficiencia de las velocidades de los vehículos en la red vial. Se propone reducir la incidencia de conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones predominantes, y maximizar el cumplimiento de los límites de velocidad. Una velocidad apropiada, en el contexto de un Sistema seguro, es un nivel de velocidad que considera a la seguridad vial como el principal objetivo, en el contexto de la movilidad y las condiciones predominantes tales como el desarrollo de los lados del camino, los diferentes usuarios a lo largo de la carretera, la frecuencia del acceso a la carretera; incluidas las intersecciones, el volumen y diversidad del tránsito, el interés por el medioambiente y la calidad de vida de los residentes que viven a lo largo de la carretera.

El control de la velocidad necesita entonces que las medidas que sean implementadas incluyan la vigilancia y el control, la ingeniería y la educación. Mientras más generales sean las medidas, particularmente la vigilancia y el control, y mayor sea el alcance, la seriedad y la implementación de las sanciones contra el exceso de velocidad, mayor será el cumplimiento de las mismas. Para lograr una aceptación general de la vigilancia y el control por parte del público, los límites de velocidad necesitan ser apropiados, y reconocidos como tal.

Sin embargo debe haber conciencia colectiva de que para reducir el número de accidentes no es suficiente actuar solo en el tema de reducción de la velocidad, sino que es necesario tomar medidas apropiadas y dirigidas al objetivo de manera urgente ya que el uso de cinturones de seguridad, cascos y sillitas de coche para niños ha salvado miles de vidas, la creación de una infraestructura más segura, el control y la vigilancia de los límites de concentración de alcohol en sangre y las mejoras en seguridad vehicular, son todas intervenciones que han sido comprobadas y han mostrado repetidamente ser efectivas.

Tampoco existe una solución única para el problema del exceso de velocidad. Se requiere una combinación de un mejor trazado de las carreteras, los límites de velocidad y la concienciación de los conductores. Los límites de velocidad deben indicarse con claridad y vienen dados por la función de la vía, la composición del tráfico y el trazado y bien podría evaluarse la introducción en vehículos de dispositivos de limitación de velocidad y sistemas inteligentes de adaptación de la velocidad

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf



El cumplimiento de la ley sigue siendo un elemento disuasorio importante para los infractores. Las medidas tradicionales para asegurar el cumplimiento incluyen controles policiales de velocidad en las carreteras y radares de control de velocidad. Gracias a nuevas tecnologías como la identificación electrónica de vehículos, el control inteligente de velocidad y las cajas negras, en el futuro será posible asegurar el cumplimiento de los límites de seguridad en todas partes y en todo momento. (1).

Finalmente recordemos que los beneficios de seguridad por la disminución de las velocidades de tránsito incluyen:

- Mayor tiempo para reconocer los peligros
- Reducción de la distancia recorrida mientras se reacciona a los peligros
- Reducción de la distancia de detención del vehículo después de frenar
- Aumento de la capacidad de otros usuarios de la vía pública para evaluar la velocidad del vehículo y el tiempo antes de la colisión
- Mayor posibilidad para otros usuarios de la vía pública de evitar una colisión
- Menor probabilidad de que un conductor pierda el control de su vehículo

y que su buena práctica protege vidas, salud, economía (de Familias, Estado y Sociedad), libertad y propicia el bienestar integral de la sociedad, razón por la cual recomendamos en este informe orientar por parte del gobierno Departamental a través del ITBOY y de manera articulada con otras entidades gubernamentales y los sectores educativo y productivo aunar y hacer su mayor esfuerzo en la implementación de las acciones de la política pública de seguridad vial referentes a este tema.

1. Comisión Europea, <https://www.google.com.co/search?hl=es-CO&source=hp&q=medidas+para+controlar+el+exceso+de+velocidad>
2. http://grsp.drupalgardens.com/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Speed_management_Spanish.pdf