



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

DATOS EN GESTIÓN DE VELOCIDAD

SEGUNDO LOPEZ

SEGUNDO.LOPEZ@WRI.ORG

CONTENIDO

Cómo se soportó en datos el Programa de Gestión de Velocidad de Bogotá

- Contexto
- Estructura del PGV
- **El poder de los datos**
- Lecciones



Guiar las decisiones



Decidir Acciones



Mitos



Comunicar



Medir impactos

CONTEXTO

Cómo empezamos-cómo vamos



**500-600
fatalidades
por año en
la última
década**

**95% actors
vulnerables**

**72% en vías
arteriales**



ESTRUCTURA



- Diagnóstico – por qué hablar de velocidad?
- Cómo establecer el límite
- Medidas para el cumplimiento
- Comunicación – medida transversal
- Monitoreo y evaluación
- Priorización
- Casos de estudio

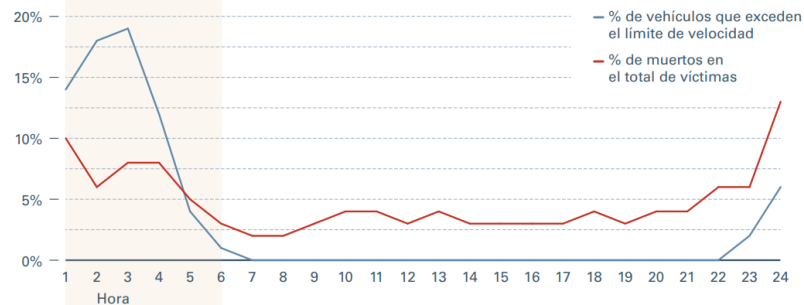
Patrones y ubicaciones críticas

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con datos del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), 2018.

- Puntos y zonas críticas



Figura 5. **Gravedad de siniestros y exceso del límite actual de velocidad (60 km/h), 2015.**



Fuente: WRI Ross Center con datos de la Secretaría Distrital de Movilidad. 2017.

DATOS PARA GUIAR LAS DECISIONES

Cambios en la dinámica y uso de las vías

1968



2018



WORLD RESOURCES INSTITUTE

Corredores priorizados – cambio de límite

Orden	Nombre	km					
1	Av. de las Américas	210,7	7,0	45	34	4,4	89,1
2	Av. Boyacá	197,9	10,2	35	29	4,9	59,8
3	Calle 80	218,5	7,5	36	31	3,3	59,6
4	Av. Ciudad de Cali	208,1	8,2	31	27	3,1	48,7
5	Av. Carrera 68	157,2	4,7	37	31	2,2	46,5

* El indicador de víctimas y muertes por km está calculado en un periodo de análisis de 5 años

Fuente: WRI Ross Center, 2017 con datos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

- Corredores prioritarios para cambio de limite de velocidad a 50 km/h



DATOS PARA DECIDIR ACCIONES

Priorización de zonas críticas

Figura 17. Zonas comerciales prioritarias en vías locales o intermedias.

Fuente: WRI Ross Center, 2017 con datos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

- Barrios con zonas comerciales prioritarias
- Zonas con alta densidad de víctimas peatones

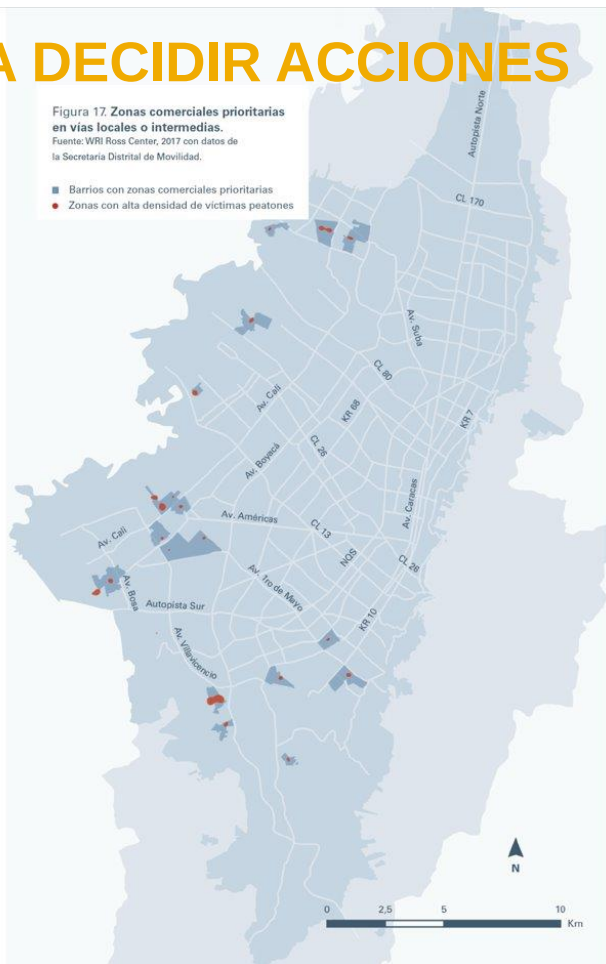
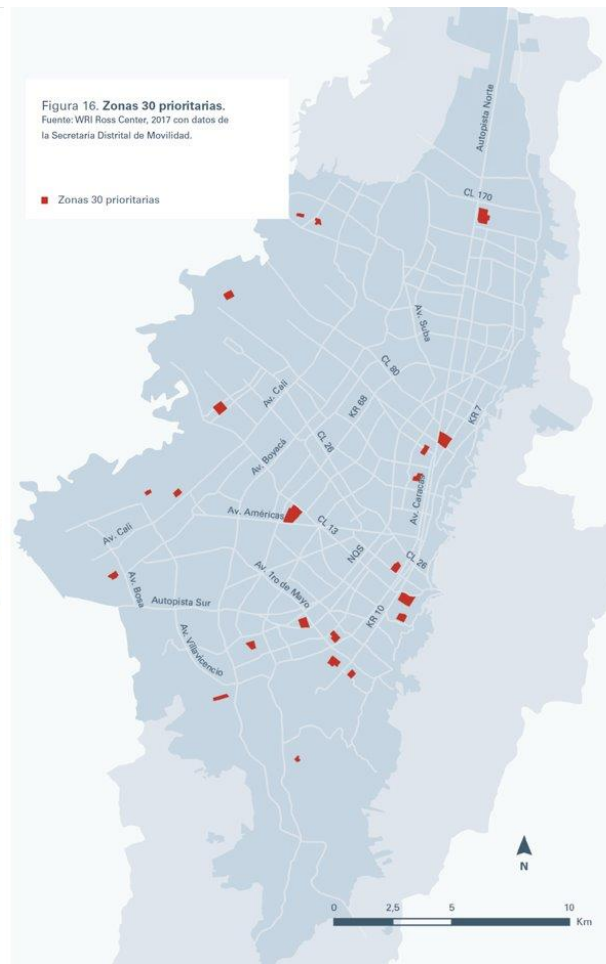


Figura 16. Zonas 30 prioritarias.

Fuente: WRI Ross Center, 2017 con datos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

- Zonas 30 prioritarias

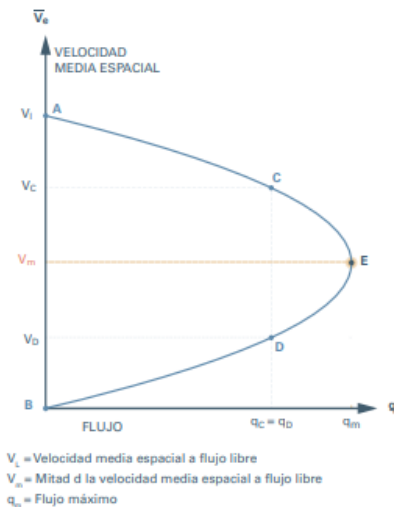


DATA PARA DESMITIFICAR

Mito: se aumenta la congestión

Figura 6.

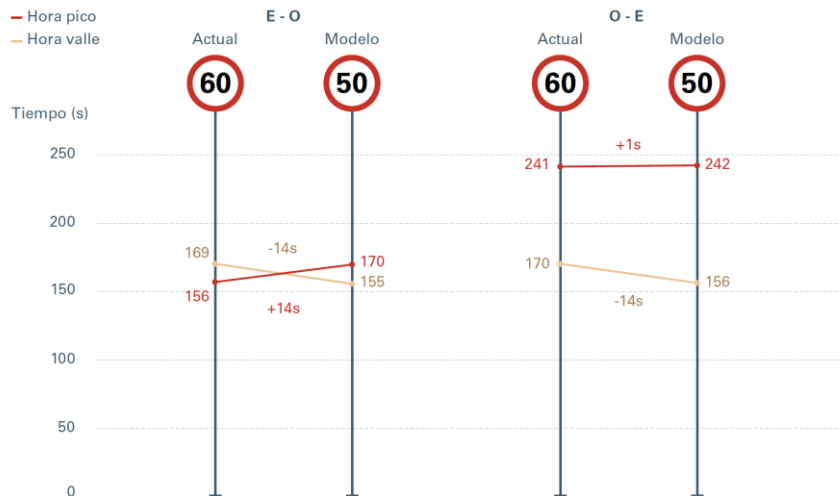
Relación parabólica entre el flujo y la velocidad del tránsito



Fuente: Cal y Mayor y Cárdenas Grisales, 2007.

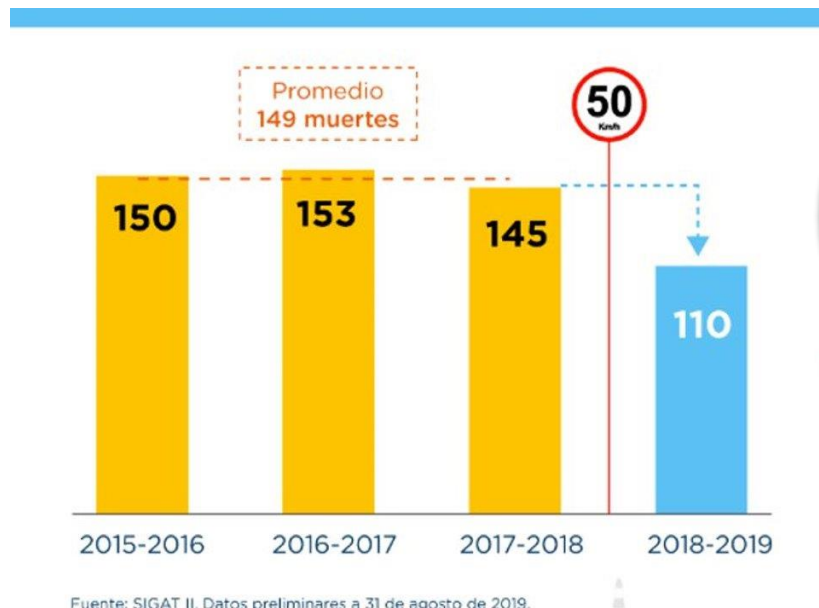
Figura 7. **Modelación de la reducción del límite de velocidad**

Impacto en los tiempos de viaje por la reducción del límite de 60 km/h a 50 km/h en la Avenida Primero de Mayo.



Fuente: WRI Ross Center con datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, 2016.

DATOS PARA COMUNICAR



Se
ahorraron
US\$12.6
Aprox.

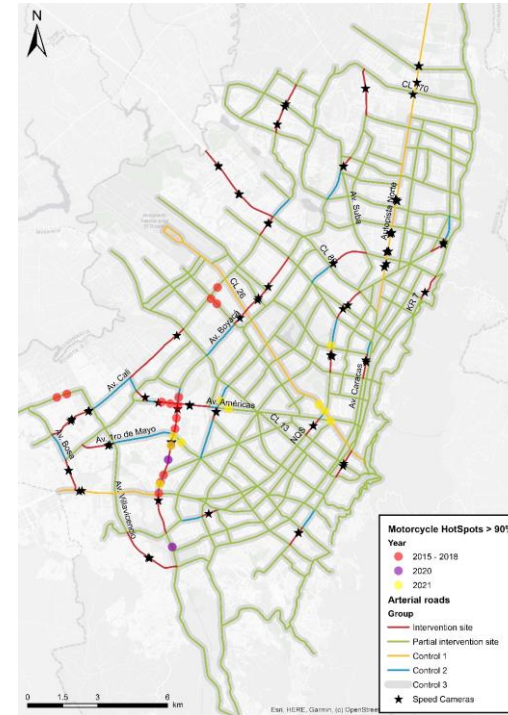
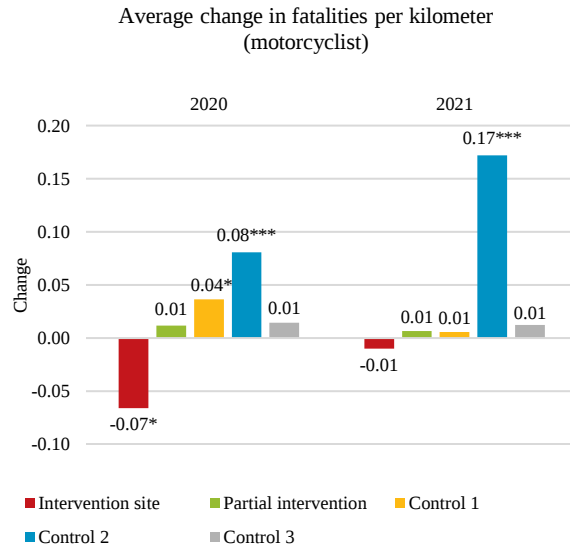
46 vidas
salvadas

10 corredores
OCT 2018-DIC 2019

56 vidas
salvadas
A nivel ciudad
2020

DATOS PARA ENTENDER LOS IMPACTOS

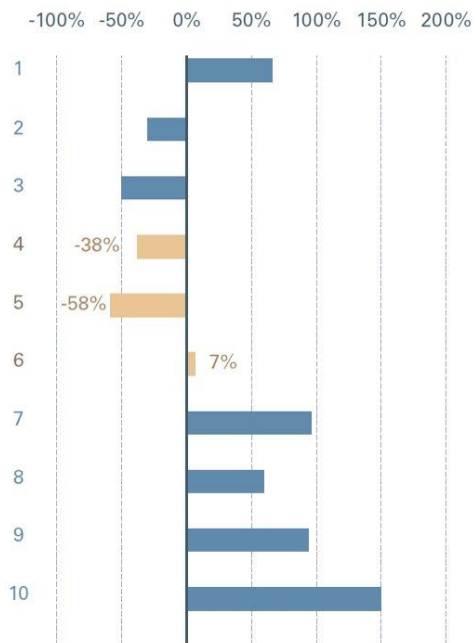
Efectos de cambiar el límite de velocidad y de las cámaras de velocidad



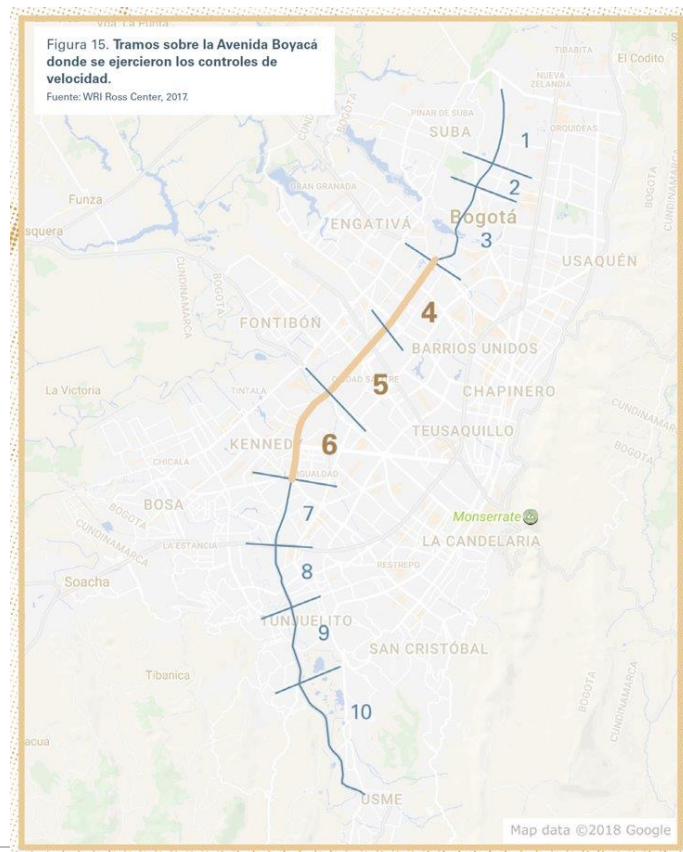
Effect of reducing and enforcing speed limits in selected arterial roads in Bogotá (Lopez, et al. 2019)

DATOS PARA ENTENDER LOS IMPACTOS

Figura 14.
Cambio porcentual en el número de víctimas reportadas por tramos en la Avenida Boyacá
En el periodo en el que se realizaron los controles.



Fuente: WRI Ross Center, 2017.

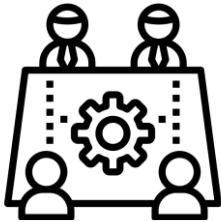


NUEVAS OPORTUNIDADES PARA DATOS

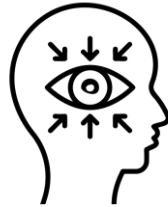
- Herramientas para datos de velocidad
- Análisis de conflictos automatizados



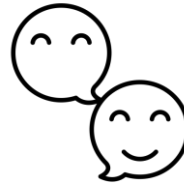
LECCIONES APRENDIDAS



Incluir a todos los actores



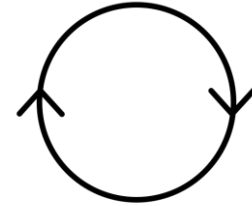
Trabajar con las percepciones



Comunicar cada fase interna y externamente



Transferencia de conocimiento



Hacer seguimiento

Usar los datos en todo el proceso



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

GRACIAS

Segundo.Lopez@wri.org
