



DECRETO NÚMERO 094 DE 2022

03 MAY 2022

“Por medio del cual se adopta el Plan Local de Seguridad Vial en el Municipio de Caldas, Antioquia”

EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE CALDAS, ANTIOQUIA:

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le corresponden como autoridad de tránsito según los artículos 3 y 7 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política, establece como fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; para asegurar los deberes sociales del Estado y de los particulares, entre otros.

Que el artículo 24 de la Constitución Política en concordancia con el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, disponen que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el Territorio Nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente peatones y personas con discapacidad, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1983 de 2010, señala que son autoridades de tránsito los Gobernadores, Alcaldes y organismos de Tránsito de carácter departamental, municipal y distrital, entre otros, correspondiéndoles la facultad de impedir, limitar o restringir el tránsito de vehículos por determinadas vías de su jurisdicción, según señalado en el artículo 119 de la misma ley.

Que el parágrafo 1 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, 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, de control e ilegalidad.

Que el Código Nacional de Tránsito señala en su artículo 7 que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de personas y cosas en vía pública y privadas. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio, con acciones orientadas a la prevención y asistencia técnica humana a los usuarios de las vías.

Que a través de la Ley 1450 de 2011 o Plan Nacional de Desarrollo, el Estado colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional.

DECRETO NÚMERO 094-DE 2022

Que mediante Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, el Ministerio de Transporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, modificado por la Resolución 2273 de 2014 y amplió su vigencia hasta el año 2021, el cual se constituye como lineamiento para el desarrollo del Plan Local de Seguridad Vial para el Municipio de Caldas, Antioquia.

Que la Secretaría de Movilidad, realizó con personal especializado y el equipo de educación vial la elaboración de un estudio detallado de las condiciones de movilidad actual en el municipio, como producto del cual se hizo un diagnóstico en términos de siniestralidad y se definieron las políticas en términos de seguridad vial a implementar en el Municipio de Caldas, Antioquia, el cual debe ser adoptado como Plan Local de Seguridad Vial, consecuente con lo indicado en la Ley 769 de 2002 y 1503 de 2011.

Que en mérito de lo anterior,

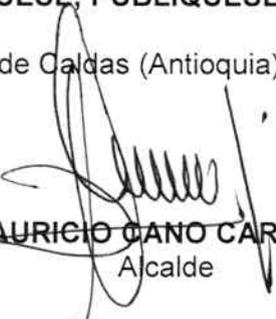
DECRETA:

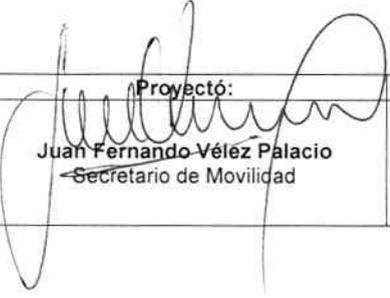
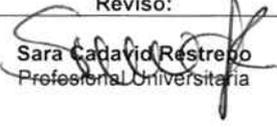
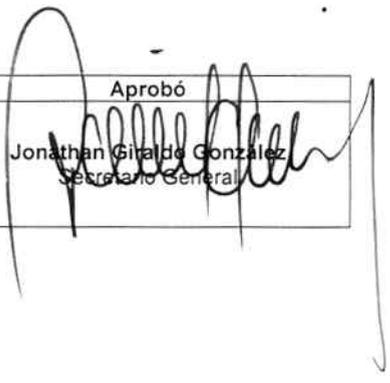
ARTÍCULO 1. Adoptar en todas sus partes el Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Caldas, Antioquia, el cual hace parte integral del presente Decreto

ARTICULO 2. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el portal web de la Alcaldía: www.caldasantioquia.gov.co, y deroga las demás normas que le sean contrarias.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el Municipio de Caldas (Antioquia), al 03 MAY 2022


MAURICIO CANO CARMONA
Alcalde

 Proyectó: Juan Fernando Vélez Palacio Secretario de Movilidad	 Revisó: Sara Cadavid Restrepo Profesional Universitaria	 Aprobó: Jonathan Giraldo Gonzalez Secretario General
--	--	---



Alcaldía de
Caldas
Antioquia
Caldas, nuestro propósito



Secretaría de
Movilidad

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE CALDAS – ANTIOQUIA

2022 - 2023

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	3
1. CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO	5
1.1. Aspectos sociodemográficos, dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales.....	5
1.2. Perfil de Morbimortalidad por incidente vial	7
1.3. Estado de las vías – OBRA PUBLICA.....	10
1.4. Costos asociados a incidentes viales.....	12
1.5. Puntos críticos de inseguridad vial – OBRA PUBLICA.....	13
2. DIAGNÓSTICO DE NECESIDADES	21
2.1. Problemáticas por pilar.....	21
2.2. Metodología de Diagnóstico.....	22
2.3. Actores involucrados.....	23
2.4. Comité Local de Seguridad Vial	28
3. ENFOQUES ORIENTADORES.....	30
3.2. Objetivos y metas	30
4. PROGRAMAS Y ACCIONES	33
5. ESTRUCTURA DE COSTOS	45
6. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	53
7. GLOSARIO	57
8. REFERENCIAS	61

INTRODUCCIÓN

Para **Caldas Territorio Transformador** salvaguardar la vida de los habitantes del municipio en función de las variables que pueden afectar su integridad, se convierte en una prioridad. Durante el período comprendido entre el año 2017 y el mes de abril del año 2021, se ha registrado un total de 26 muertos a causa de accidentes de tránsito en las vías del Municipio de Caldas, como consecuencia de la alta concentración de vehículos, la alta exposición de múltiples usuarios viales, la falta de personal para el apoyo en la parte operativa regulación y control y la falta de autocontrol por parte de los ciudadanos.

Desde este contexto, se hace indispensable la implementación de acciones desde la gestión institucional para transformar esta realidad, promoviendo así la elaboración del presente Plan Local de Seguridad Vial, como diagnóstico de la seguridad vial y posterior construcción e implementación de estrategias que permitan reducir los índices de siniestralidad vial en el municipio.

En marzo de 2010 la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el periodo 2011–2020 como el *Decenio de Acción para la Seguridad Vial-DASV*, buscando estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras de víctimas mortales en incidentes viales, mediante el aumento de las actividades en materia de gestión de la seguridad vial en los planos local, nacional, regional y mundial, para lo cual se diseñó un Plan Mundial¹. Dicho Plan, reporta que cada año, cerca de 1.3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito y a su vez conlleva a más de 3,000 defunciones diarias, adicionalmente cerca 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad y de elevados costos sanitarios y socioeconómicos en todo el mundo².

En Septiembre de 2015 la 70ª Asamblea General de la ONU adoptó los Objetivos de Desarrollo Sostenible–ODS, ratificando la meta de la DASV, e incorporando la meta de hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible a 2030 como agenda planetaria³. Así mismo, en noviembre de 2015 se celebró en Brasilia la 2ª Cumbre Global de Alto Nivel en Seguridad Vial: Tiempo de resultados. Sus conclusiones, junto a la Nueva Agenda Urbana declarada en noviembre de 2016 en Quito, en la III

¹Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2011

²Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES - A road safety policy package]. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2017. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

³70ª Asamblea General de Naciones Unidas. Objetivos del Desarrollo Sostenible a 2030. Nueva York: ONU, 2015.

Cumbre Hábitat, ratifican intensificar el trabajo intersectorial de actores locales y regionales como factor clave ante el riesgo vial.

De acuerdo con lo anterior y a un fenómeno que presenta cifras ascendentes, el Gobierno Nacional estableció la Seguridad Vial como política de Estado, por lo cual formuló y adoptó el “Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021” (Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte) el cual orienta medidas concertadas e integrales en todo el territorio nacional y prioriza la formulación e implementación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir las víctimas fatales y no fatales.

El Plan sugiere una serie de actividades de carácter nacional, pero que deben contar con coordinación internacional para su estandarización; dichas actividades están orientadas por cinco pilares: 1) gestión de la seguridad vial; 2) vías de tránsito y movilidad más seguras; 3) vehículos más seguros; 4) usuarios de vías más seguros; y 5) respuesta tras los accidentes; así mismo, se espera el planteamiento oficial por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de un pilar 6) gestión de la velocidad; pilar que se anexará en el planteamiento del presente plan.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Nacional 2018-2022, se ratificó la necesidad de una respuesta integral al riesgo vial como política de Estado, dando lugar a la creación del *Plan Nacional de Seguridad Vial 2012-2021*⁴. Así mismo desde el plan de desarrollo departamental 2020-2023, se le sigue dando funcionalidad a la agencia de seguridad vial ASVA, para realizar el acompañamiento pertinente en relación con la seguridad vial en los municipios de Antioquia.

Por su parte, el **Plan de Desarrollo del Municipal 2020 – 2023 “Caldas territorio transformador”** basándose en los altos índices de accidentalidad vial en el Municipio de Caldas, se implementará, mediante este Plan de Desarrollo, el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial, el ordenamiento de la infraestructura vial y urbana, todo, gracias a la incorporación en la actualización del PBOT del plan vial de movilidad, el mejoramiento intensivo en señalización vial, el fortalecimiento a las estrategias de formación y sensibilización, a través, de campañas educativas y culturales donde se busca concientizar al peatón y al conductor de la responsabilidad que tiene al momento de realizar la interacción en el espacio público; igualmente, se busca trabajar en el fortalecimiento del liderazgo y la gestión institucional donde sean la educación y la prevención, el eje fundamental de nuestro actuar, acompañado de acciones sancionatorias y pecuniarias, que obliguen a los conductores a limitar el accionar contrario a las normas de tránsito en la malla vial urbana y rural, que favorezcan la reducción en muertes y lesiones viales, el incremento de la cultura del cuidado, la protección de la vida propia y ajena, y el mayor bienestar posible de las y los habitantes del Municipio.⁵

⁵ Plan de Desarrollo “Caldas territorio transformador 2020 – 2023” Municipio de Caldas

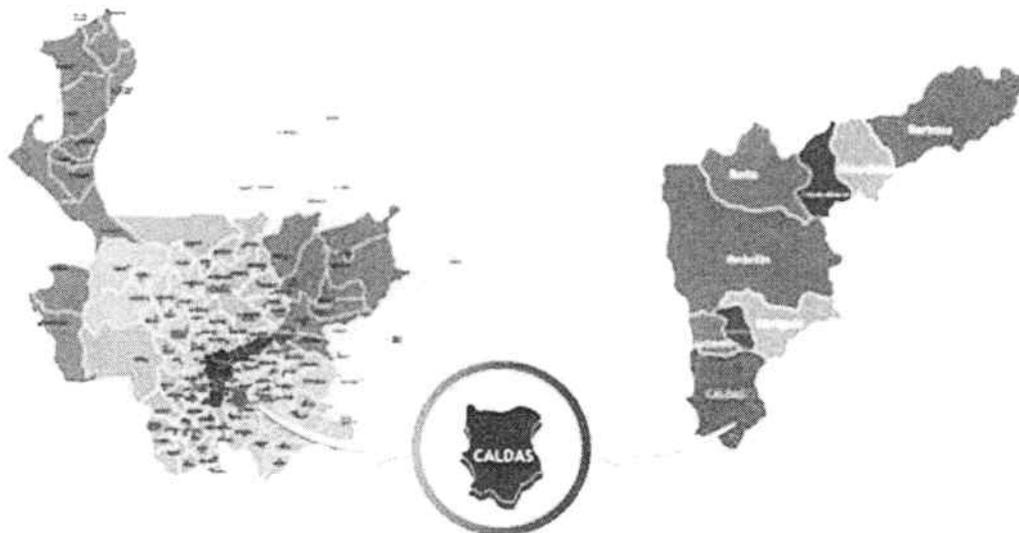
Por tal razón se formularon desde el plan de Desarrollo los siguientes programas, desde la LÍNEA ESTRATÉGICA NRO. 2 TRANSFORMACIÓN PARA LA PRODUCTIVIDAD Y EL EMPRENDIMIENTO Programa 1. Movilidad Segura, Saludable y Sostenible y el programa 2. Transporte Público y Zonas de Estacionamiento Regulado.

1. CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO

1.1. Aspectos sociodemográficos, dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales.

El municipio de Caldas se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, y junto con otros nueve municipios hace parte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, está conformado por 24 barrios y 19 veredas. Limita al norte con los municipios de La Estrella, Sabaneta y Envigado, al oriente con el municipio de El Retiro, al sur con los municipios de Santa Bárbara, Fredonia y al occidente con los municipios de Amagá y Angelópolis. El municipio de Caldas se encuentra rodeado de colinas y montañas que corresponden al relieve de la cordillera central de los Andes. El río Medellín es su principal corriente hídrica y eje estructurante del desarrollo ambiental, económico y urbano; en él, se vierten las aguas principalmente de quebradas como: La Miel, que nace en la finca La Romera; La Valeria, que nace en el Alto del Romeral y La Clara, que nace en el Alto de San Miguel y da origen al río Medellín.

Ilustración 1: Caldas En El Área Metropolitana.



Como principales alturas se encuentran: Alto de Mina (2.650), Marvé y Chamuscado; La Romera (en límites con El Retiro, Envigado y Sabaneta) donde se encuentran los altos de San Miguel, San Antonio,

Morro Gil, La Miel y Santa Isabel; La Cuchilla Romeral (en límites con Angelópolis), donde se encuentran los altos de Cardal, La Paja, Malpaso, La Lejía, El Raizal y El Roble.

Temperatura promedio	19°C
Altura promedio	1750 msnm
Extensión urbana	2,70 km ²
Suelo de expansión urbana	5,58 Km ²
Extensión rural dispersa	124,79 km ²
Extensión total	133,07 km ²
Suelo total de protección	127,13 km ²

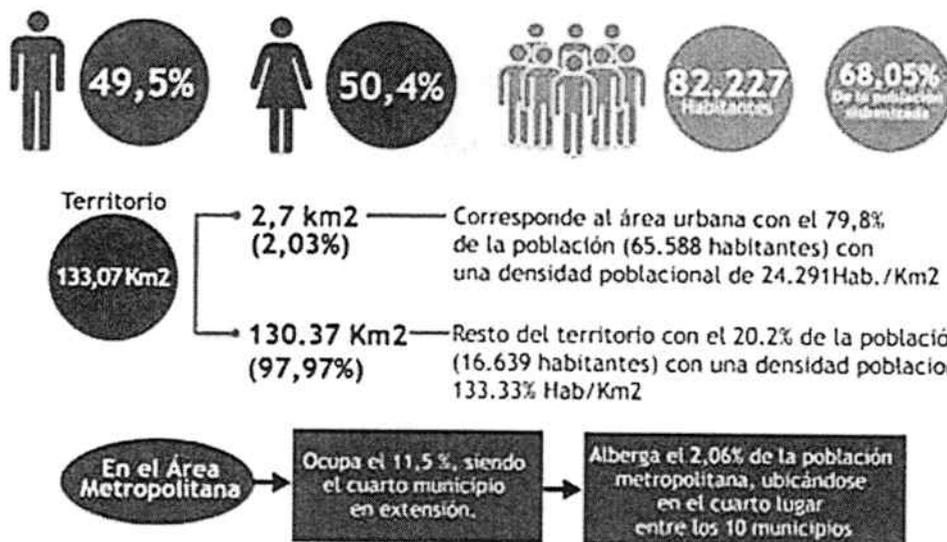
La población del Municipio de conformidad con el certificado expedido por el DANE a la Administración Municipal del Municipio de Caldas en el mes de febrero de 2020 está proyectada a junio 30 de 2020, basados en el Censo General del año 2005; concluyendo que actualmente el Municipio tiene 82.227 habitantes distribuidos de la siguiente manera:

Ilustración 2: Habitantes y pirámide poblacional.



Generalidades del Municipio

Ilustración 3: generalidades



El Municipio de Caldas, de acuerdo a información DANE proyectada al mes de junio de 2020 cuenta con 82.227 habitantes y un territorio de 133,07 Km²; del cual, el 93,78% (124,79Km²) corresponde al área rural, en la que se asienta un 20,2% de la población (16.639 habitantes) con una densidad poblacional de 133,33 Hab./Km²; el 2,03% (2,7Km²) es suelo urbano, donde se concentra el 79,8% de la población (65.588 habitantes) con una densidad poblacional de 24.291Hab./Km², y el 4,19% (5,58Km²) suelo de expansión urbana. De la superficie total que corresponde al Valle de Aburrá (1.152 km²), Caldas ocupa el 11,5 % del territorio, siendo el cuarto municipio de esta subregión en extensión territorial; y alberga el 2,06% de la población metropolitana, ubicándose en el cuarto lugar entre los diez municipios que la conforman.

Economía del municipio

La economía del municipio se vio beneficiado en sus comienzos por el comercio que llegaba hacia el sur desde Medellín, pues era un paso obligado de los viajeros. Con el tiempo, los quehaceres se fueron diversificando, y actualmente la industria ocupa un gran renglón en la economía local.

Caben destacarse la industria de la locería, la madera y la mecánica.

En la localidad también existe un pequeño número de plantaciones de plátano y yuca.⁶

1.2. Perfil de Morbimortalidad por incidente vial

Desde el 2017 a la fecha, se han presentado gran cantidad de accidentes de tránsito, en los cuáles han perdido la vida muchas personas, a continuación, se presenta un gráfico que representa la

⁶ Tomado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Caldas_\(Antioquia\)#Econom%C3%ADa](https://es.wikipedia.org/wiki/Caldas_(Antioquia)#Econom%C3%ADa)

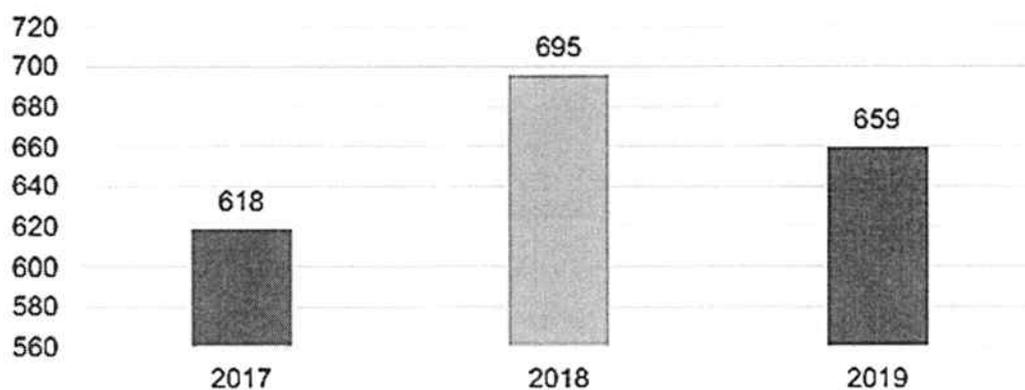
cantidad de muertes en accidentes de tránsito entre el 2017 y el 2019, seguido de la información tabulada del año 2020 y hasta el mes de abril del 2021.

Nombre de la variable: Total de Accidentes de Tránsito Municipio de Caldas

Fuente: Secretaría de Transporte y Tránsito - Caldas, (Ant)

Unidad de medida: Cantidad

Periodo: 2017, 2018, 2019

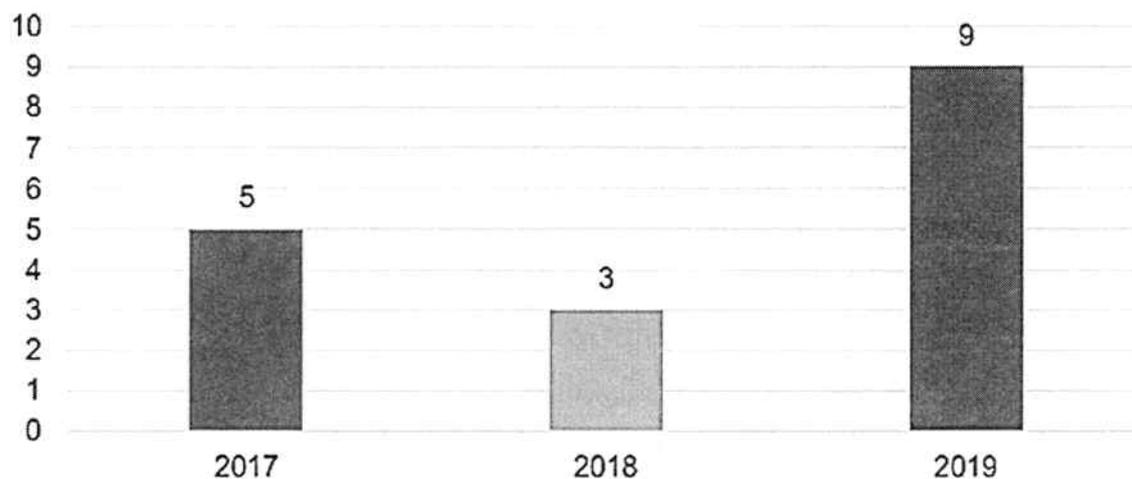


Nombre de la variable: Total de Accidentes de Tránsito con muertos Municipio de Caldas

Fuente: Secretaría de Transporte y Tránsito - Caldas, (Ant)

Unidad de medida: Cantidad

Periodo: 2017, 2018, 2019

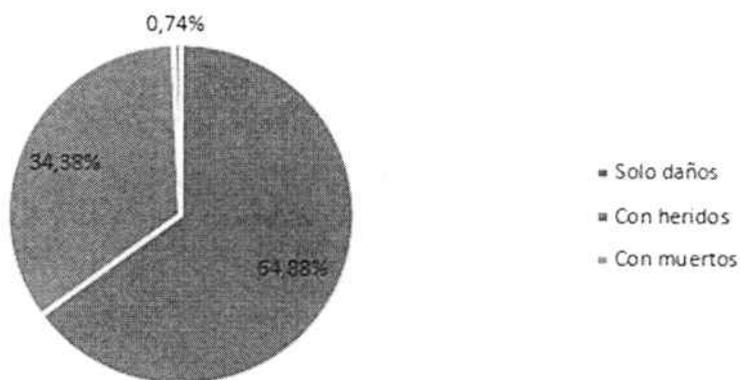


Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte - Elaboración propia.

Para los años 2020 y lo que va de corrido del año 2021 se han presentado 1210 accidentes de tránsito, de los cuáles se refleja la siguiente información.

Tipo de Gravedad	Suma de No. Accidente	Porcentaje Tipo de Gravedad
Solo daños	785	64,88%
Con heridos	416	34,38%
Con muertos	9	0,74%
Total general	1210	100,00%

Porcentaje de Accidentes Según Tipo de Gravedad



No. Accidentes	Tipo de Gravedad			Total general
	Con heridos	Con muertos	Solo daños	
AUTOMOVIL	59		259	318
BICICLETA	40	2	5	47
BUS	19	3	63	85
BUSETA	3		5	8
BUSETA URBANA			1	1
CAMION	14		82	96
CAMIONETA	24		101	125
CAMPERO	13		42	55
MAQUINARIA INDUSTRIAL			1	1
MICROBUS	8	1	29	38
MINICARGADOR			1	1
MOTOCARRO	5		1	6
MOTOCICLETA	201	3	106	310
TRACTO/CAMION	24		67	91
VOLQUETA	6		22	28
Total general	416	9	785	1210

1.3. Estado de las vías – OBRA PUBLICA

Según un registro de vías realizado en el mes de febrero de 2020, por parte de la Secretaría de Infraestructura Física del Municipio, reportado al INVIAS y a la Secretaría de Infraestructura Física del Departamento, se logró una información objetiva, a partir de la cual, se priorizarán las intervenciones e inversiones en la construcción y mantenimiento de la malla vial urbana y rural, tal y como puede observarse en el siguiente cuadro:

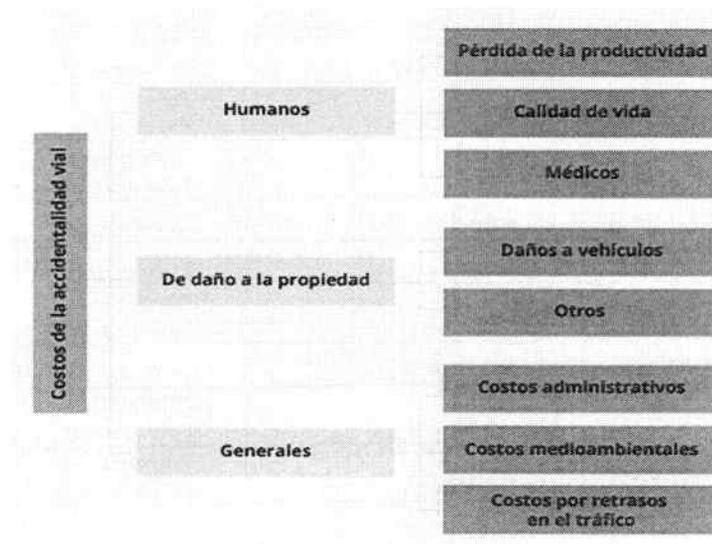
REPORTE RED VIAL MUNICIPIO DE CALDAS					
JERARQUÍA		NOMBRE	ESTADO	LONGITUD TOTAL (km)	LONGITUD EN EL MUNICIPIO (km)
Red vial primaria (Nacional)	NACIONAL	Vía troncal ruta 25. Tramo 2509 La Pintada-Medellín	Pavimentado	72,1	16,8
	NACIONAL	Vía transversal ruta 60. Tramo 6003 La Mansá - Primavera ruta 25	Pavimentado	95	9,4
Total kms red vial primaria en el municipio					26,2
Red vial secundaria (Departamental)	DEPARTAMENTAL	Ruta 25AN05 Caldas – Angelópolis	Pavimentado	14,2	6,9
	DEPARTAMENTAL	Ruta 25ANA Paso por Caldas	Pavimentado	10,4	5,5
	DEPARTAMENTAL	Ruta 60AN11 La Tolva - Ye a Fredonia	Sin pavimentar	24,6	9,6
Total kms red vial secundaria en el municipio					22

Red vial terciaria (Municipal)	MUNICIPAL	Sinifaná	Sin Pavimentar	1,68	1,68
	MUNICIPAL	El 60	Sin Pavimentar	2,80	2,80
	MUNICIPAL	La Mani del Cardal	Pavimentado	1,87	1,87
	MUNICIPAL	Salinas	Sin Pavimentar	1,68	1,68
	MUNICIPAL	Salinas tramo 2	Sin Pavimentar	2,57	2,57
	MUNICIPAL	La Quiebra	Pavimentado	0,29	0,29
	MUNICIPAL	La Quiebra sector Urapanes	Sin Pavimentar	0,67	0,67
	MUNICIPAL	Salada parte alta	Sin Pavimentar	1,99	1,99
	MUNICIPAL	Salada parte baja	Parcialmente Pavimentado	1,94	1,94
	MUNICIPAL	La Clara	Parcialmente Pavimentado	2,45	2,45
	MUNICIPAL	Primavera	Sin Pavimentar	1,36	1,36
	MUNICIPAL	La Chuscala	Pavimentado	1,52	1,52
	MUNICIPAL	El Raizal	Parcialmente Pavimentada	1,35	1,35
	MUNICIPAL	La Valeria	Sin Pavimentar	3,30	3,30
	MUNICIPAL	La Corrala	Parcialmente Pavimentado	1,62	1,62
	MUNICIPAL	La Corralita	Parcialmente Pavimentado	1,25	1,25

	MUNICIPAL	La Miel	Parcialmente Pavimentado	2,58	2,58
	MUNICIPAL	La Miel tramo 2	Sin Pavimentar	1,89	1,89
	MUNICIPAL	La Miel tramo 3	Sin Pavimentar	5,1	5,1
	MUNICIPAL	La Aguacatala	Pavimentado	1,55	1,55
	MUNICIPAL	La Aguacatala tramo 2	Pavimentado	0,70	0,70
	MUNICIPAL	El Cano	Pavimentado	0,81	0,81
	MUNICIPAL	La Raya	Pavimentado	0,62	0,62
Subtotal red vial terciaria en el municipio					36,46
MALLA VIAL URBANA					25,3 Km

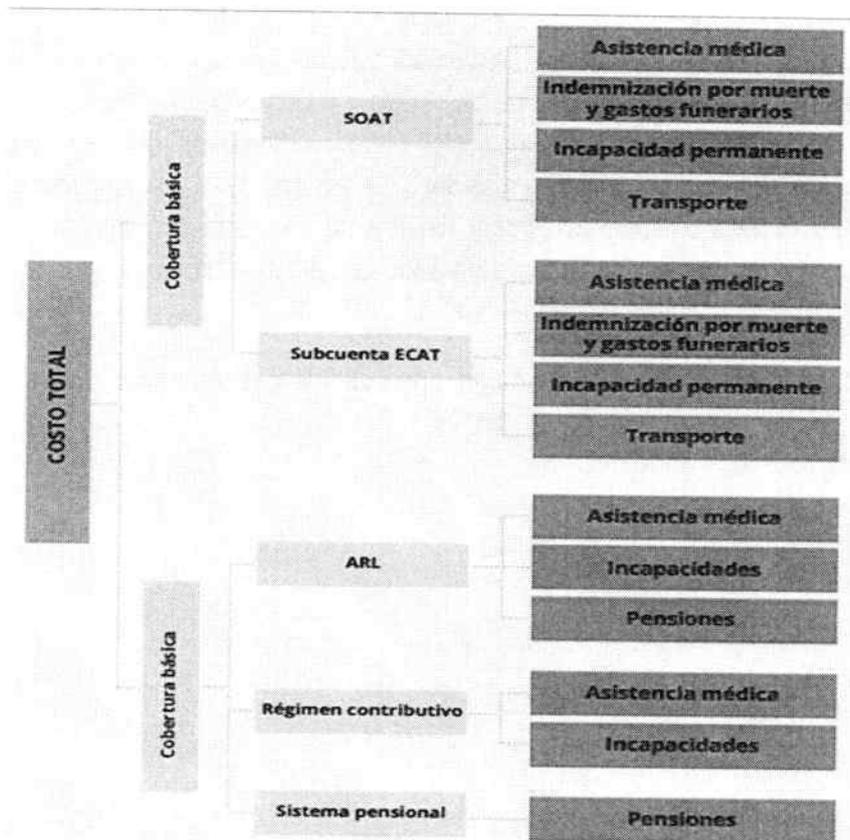
Fuente: Secretaría de infraestructura física

1.4. Costos asociados a incidentes viales



Fuente: FASECOLDA Gráfico costos de la accidentalidad vial 2018⁷

⁷ Tomado textualmente de costos de la accidentalidad vial en Colombia pag 19.



Fuente: FASECOLDA basado en normatividad vigente, gráfico costos capitales humana por accidentalidad vial 2018⁸

Combinando cuatro métodos para estimar el costo de las vidas perdidas en incidentes viales, los cuales tienen en cuenta el **costo humano, administrativo, patrimonial y de atención en salud**, se calcula que las 9 muertes ocurridas entre el 2020 y abril del 2021, le pueden costar al municipio cerca de \$5.622.3 millones de pesos. Los impactos integrales de las lesiones y daños a las víctimas entre 2020 y 2021, agregan un costo de \$8.444.8 millones de pesos aproximadamente, para sumar \$14.067.1 millones de pesos.

1.5. Puntos críticos de inseguridad vial – OBRA PUBLICA

En este informe se realiza la evaluación de los registros de accidentalidad del municipio de Caldas, Antioquia, en el que se registraron 1210 hechos viales en el tiempo comprendido entre enero 01 de 2020 hasta abril 26 de 2021.

En el informe de puntos críticos, se identificaron los puntos con mayor incidencia de accidentes y se establecieron los posibles factores asociados a la alta accidentalidad; de los cuales sobresalen como

⁸ Tomado textualmente de *costos de la accidentalidad vial en Colombia* pag 19.

factores de riesgo, la falta de iluminarias, problemáticas en señalización y demarcación de las vías, falta de andenes peatonales y de una red de ciclo rutas. La Conexión Vial Pacífico II (Vía La Pintada – Medellín) de la cual el municipio tiene jurisdicción entre los kilómetros 42 y 59, representa una alta peligrosidad para la seguridad vial, ya que más del 37% del total de los hechos viales ocurridos en el tiempo de estudio, sucedieron sobre esta trocal. Finalmente, se propusieron diferentes alternativas de solución acorde con la problemática de accidentalidad con el fin de promover y garantizar una mejor armonía en la movilidad y seguridad vial del municipio.

Ver en los anexos informe de puntos críticos, con análisis y recomendaciones.

Dirección	No. Accidentes	Porcentajes Según No. Total de Accidentes
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 9	211	17,44%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 3	78	6,45%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 94	35	2,89%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 57	24	1,98%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 56	23	1,90%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 52	21	1,74%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 47	21	1,74%
Carrera 50 X Calle 127	21	1,74%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 54	19	1,57%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 58	18	1,49%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 45	18	1,49%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 0	14	1,16%
Carrera 50 X Calle 110	14	1,16%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 51	13	1,07%
Carrera 48 X Calle 128	12	0,99%
Carrera 51 X Calle 129	12	0,99%
Carrera 50 X Calle 117	11	0,91%
Carrera 50 X Calle 128	11	0,91%
Carrera 50 X Calle 107	10	0,83%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 42	10	0,83%
Carrera 50 X Calle 122	10	0,83%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 43	10	0,83%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 89	9	0,74%
Carrera 50 X Calle 124	9	0,74%
Calle 128 X Carrera 45	8	0,66%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 93	8	0,66%
Carrera 50 X Calle 113	8	0,66%
Carrera 48 X Calle 127	8	0,66%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 49	8	0,66%
Carrera 50 X Calle 130	8	0,66%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 53	8	0,66%
Calle 129 X Carrera 56	7	0,58%
Carrera 50 X Calle 125	7	0,58%
Carrera 53 X Calle 130	6	0,50%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 95	6	0,50%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 87	6	0,50%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 55	5	0,41%

Carrera 50 X Calle 135	5	0,41%
Carrera 50 X Calle 133	5	0,41%
Diagonal 53 X Calle 126	5	0,41%
Calle 128 X Carrera 46	5	0,41%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 86	5	0,41%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 1	5	0,41%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 5	5	0,41%
Carrera 50 X Calle 160	5	0,41%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 88	5	0,41%
Carrera 50 X Calle 137	5	0,41%
Carrera 50 X Calle 119	4	0,33%
Calle 124 X Carrera 50	4	0,33%
Carrera 50 X Calle 136Sur	4	0,33%
Calle 128 X Carrera 49	4	0,33%
Calle 140 X Carrera 51	4	0,33%
Calle 134 X Carrera 48	4	0,33%
Tramo RAMAL A LA MINA - ANGELOPOLIS X Kilometro 4	4	0,33%
Calle 134 X Carrera 49	4	0,33%
Calle 131 X Carrera 50	4	0,33%
Carrera 49 X Calle 120	4	0,33%
Tramo VIA LA MIEL X Kilometro 2	4	0,33%
Calle 134 X Carrera 47	4	0,33%
Carrera 50 X Calle 114	4	0,33%
Diagonal 53 X Calle 129Sur	4	0,33%
Carrera 50 X Calle 121	4	0,33%
Carrera 49 X Calle 139	4	0,33%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 46	4	0,33%
Tramo VIA ANGELOPOLIS X Kilometro 1	4	0,33%
Carrera 50 X Calle 134	4	0,33%
Tramo VIA ANGELOPOLIS X Kilometro 3	4	0,33%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 50	4	0,33%
Tramo VIA LA CALLE - SALADA PARTE ALTA X Kilometro 1	4	0,33%
Tramo VIA LA MIEL X Kilometro 1	4	0,33%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 92	4	0,33%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 47	4	0,33%

Carrera 50 X Calle 108	4	0,33%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 52	4	0,33%
Carrera 53 X Calle 129	4	0,33%
Carrera 50 X Diagonal 53	4	0,33%
Carrera 50 X Calle 140	4	0,33%
Calle 136 X Carrera 46	3	0,25%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 44	3	0,25%
Calle 136 X Carrera 50	3	0,25%
Carrera 50 X Calle 127Sur	3	0,25%
Carrera 50 X Calle 138	3	0,25%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 48	3	0,25%
Carrera 48 X Calle 134	3	0,25%
Carrera 49 X Calle 136	3	0,25%
Diagonal 53 X Calle 127	3	0,25%
Carrera 50 X Calle 129	3	0,25%
Carrera 49 X Calle 131	3	0,25%
Calle 129 X Carrera 55	3	0,25%
Calle 129Sur X Carrera 50	3	0,25%
Carrera 50 X Calle 142	3	0,25%
Carrera 50 X Calle 145	3	0,25%
Carrera 48 X Calle 134Sur	2	0,17%
Calle 133Sur X Carrera 49	2	0,17%
Tramo VIA ANGELOPOLIS X Kilometro 4	2	0,17%
Calle 138 X Carrera 45	2	0,17%
Calle 136Sur X Carrera 49	2	0,17%
Calle 138 X Carrera 47	2	0,17%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 90	2	0,17%
Calle 139 X Carrera 48	2	0,17%
Calle 128 X Carrera 44	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 136	2	0,17%
Calle 134Sur X Carrera 46	2	0,17%
Calle 139 X Carrera 52	2	0,17%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 49	2	0,17%
Calle 140 X Carrera 50	2	0,17%
Calle 127 X Carrera 46	2	0,17%
Calle 128Sur X Carrera 45	2	0,17%
Carrera 49 X Calle 136Sur	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 139	2	0,17%

Tramo VIA LA CORRALA - CORRALITA X Kilometro 2	2	0,17%
Calle 140 X Carrera 52	2	0,17%
Calle 132 X Carrera 51	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 141	2	0,17%
Calle 126 X Carrera 50	2	0,17%
Calle 141Sur X Carrera 49	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 126	2	0,17%
Tramo VIA SINIFANA X Kilometro 8	2	0,17%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 90	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 145Sur	2	0,17%
Calle 129 X Carrera 54	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 146	2	0,17%
Carrera 48 X Calle 144	2	0,17%
Carrera 1 X Calle 2	2	0,17%
Carrera 49 X Calle 126	2	0,17%
Carrera 45 X Calle 128	2	0,17%
Carrera 49 X Calle 134	2	0,17%
Carrera 50 X Transversal 113	2	0,17%
Tramo VIA ANGELOPOLIS X Kilometro 2	2	0,17%
Carrera 50 X Transversal 127	2	0,17%
Carrera 49 X Calle 52	2	0,17%
Carrera 50 X Transversal 142	2	0,17%
Tramo VIA LA MANI EL CARDAL X Kilometro 368	2	0,17%
Carrera 50A X Calle 127 ^a	2	0,17%
Tramo VIA LA MIEL X Kilometro 363	2	0,17%
Carrera 50A X Calle 145 ^a	2	0,17%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 2	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 118	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 116Sur	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 124	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 119Sur	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 127	2	0,17%
Calle 134Sur X Carrera 49	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 127Sur	2	0,17%
Calle 136 X Carrera 47	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 128	2	0,17%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 6	2	0,17%
Carrera 47 X Calle 131	2	0,17%
Tramo VIA POMBAL - AGUACATALA X Kilometro 2	2	0,17%

Carrera 51 X Calle 131	2	0,17%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 50	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 132	2	0,17%
Tramo EL BOSQUE - VILLA CESAR X Kilometro 9	2	0,17%
Carrera 51 X Calle 132Sur	2	0,17%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 0	2	0,17%
Carrera 51 X Diagonal 53	2	0,17%
Carrera 48 X Transversal 130	2	0,17%
Carrera 52 X Calle 129	2	0,17%
Carrera 49 X Calle 123	2	0,17%
Carrera 52 X Calle 139	2	0,17%
Tramo VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 9	2	0,17%
Carrera 53 X Calle 122	2	0,17%
Calle 127 X Carrera 49	2	0,17%
Calle 128Sur X Carrera 48	2	0,17%
Calle 127 X Carrera 50	2	0,17%
Carrera 48 X Calle 127Sur	2	0,17%
Calle 130 X Carrera 48	2	0,17%
Carrera 53 X Calle 131	2	0,17%
Carrera 49 X Calle 141	2	0,17%
Carrera 53 X Calle 140	2	0,17%
Tramo VIA LA CALLE - SALADA PARTE ALTA X Kilometro 0	2	0,17%
Carrera 54 X Calle 128	2	0,17%
Tramo VIA LA CORRALA - CORRALITA X Kilometro 1	2	0,17%
Carrera 54 X Calle 129	2	0,17%
Tramo VIA LA MANI EL CARDAL X Kilometro 12	2	0,17%
Carrera 54 X Calle 134	2	0,17%
Carrera 49 X Transversal 135	2	0,17%
Carrera 54 X Calle 137	2	0,17%
Tramo VIA LA MIEL X Kilometro 3	2	0,17%
Carrera 55 X Calle 129	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 107Sur	2	0,17%
Carrera 55 X Calle 130	2	0,17%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 12	2	0,17%
Carrera 55 X Transversal 129	2	0,17%
Calle 132 X Carrera 55	2	0,17%

Carrera 57 X Calle 128	2	0,17%
Calle 126 X Carrera 40	2	0,17%
Circular 134 X Carrera 48	2	0,17%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 450	2	0,17%
Calle 129 X Carrera 49	2	0,17%
Calle 128 X Carrera 48	2	0,17%
Carrera 48 X Calle 128Sur	2	0,17%
Calle 134 X Carrera 50	2	0,17%
Carrera 48 X Calle 130	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 123	2	0,17%
Paso VARIANTE DE CALDAS X Kilometro 0	2	0,17%
Calle 135Sur X Carrera 48	2	0,17%
RAMAL A LA MINA - ANGELOPOLIS X Kilometro 0	2	0,17%
Calle 127 X Carrera 40	2	0,17%
Ramal VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 90	2	0,17%
Calle 128 X Carrera 51	2	0,17%
Ramal VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 94	2	0,17%
Calle 137 X Carrera 54	2	0,17%
Ramal VIA ANGELOPOLIS X Kilometro 4	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 131Sur	2	0,17%
Ramal VIA LA CLARA X Kilometro 1	2	0,17%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 9Sur	2	0,17%
Carrera 48 X Calle 130Sur	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 132	2	0,17%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 48	2	0,17%
Carrera 50 X Calle 147	2	0,17%
Carrera 45 X Calle 128Sur	1	0,08%
Carrera 51 X Calle 116	1	0,08%
Tramo VIA LA CHUSCALA X Kilometro 2	1	0,08%
Calle 143 X Carrera 49	1	0,08%
Carrera 51 X Calle 123	1	0,08%
Tramo VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 15	1	0,08%
Calle 129 X Carrera 51	1	0,08%
Carrera 48 X Calle 135	1	0,08%
Carrera 50 X Calle 118	1	0,08%
Carrera 48 X Calle 140Sur	1	0,08%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 56	1	0,08%

Diagonal 53 X Calle 125Sur	1	0,08%
Carrera 50 X Calle 131	1	0,08%
Carrera 51 X Calle 130	1	0,08%
Carrera 50 X Transversal 140	1	0,08%
Calle 107 X Carrera 52	1	0,08%
Tramo VIA LA CHUSCALA X Kilometro 1	1	0,08%
Carrera 50 X Calle 159	1	0,08%
Carrera 50A X Calle 117 ^a	1	0,08%
Diagonal 53 X Carrera 50	1	0,08%
Carrera 49 X Calle 125	1	0,08%
Calle 138 X Carrera 46	1	0,08%
Ramal VIA LA PINTADA- MEDELLIN X Kilometro 55	1	0,08%
Carrera 50 X Calle 135Sur	1	0,08%
Carrera 50 X Calle 106	1	0,08%
Calle 124 X Carrera 51	1	0,08%
Tramo VIA POMBAL - AGUACATALA X Kilometro 5	1	0,08%
Ramal VIA AMAGA LA MANSA - PRIMAVERA X Kilometro 92	1	0,08%
Calle 127Sur X Carrera 50	1	0,08%
Carrera 50 X Transversal 125	1	0,08%
Total general	1210	100,00%

2. DIAGNÓSTICO DE NECESIDADES

2.1. Problemáticas por pilar

En el ejercicio participativo realizado en el Foro Política Pública de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible a 2030, se realizó un diagnóstico rápido participativo-DRP, en el que se priorizaron las causas del problema de inseguridad vial de la Subregión. Al replicar dicho ejercicio a nivel municipal se aplicó una encuesta a los diferentes integrantes del Comité Local de Seguridad Vial y algunas personas líderes de la comunidad, se logró obtener las principales causas de inseguridad vial, las cuales se presentan en la siguiente tabla como el resultado de dicha encuesta.

Posición	10 principales causas priorizadas
1	1.4 Insuficiencia de recursos económicos asignados a la SV
2	4.3 Insuficiente mantenimiento de infraestructura vial y señales en vías
3	4.2 Baja intervención de sitios críticos, sin jerarquización de la red.
4	2.5 Falta fundamento en planes y programas de seguridad vial en las organizaciones.
5	3.1 Poca seguridad activo-pasiva en motos o automóviles comercializados.
6	5.2 Poca capacitación a la población para ser primer respondiente
7	2.1 Falta fundamento y sistematicidad de campañas educativas para todo usuario vial.
8	1.5 Debilidad de participación de la sociedad civil y en la divulgación de procesos de SV
9	3.2 Insuficiente control de la revisión técnico-mecánica de vehículos
10	5.3 Debilidad en programas para las víctimas de incidentes viales

2.2. Metodología de Diagnóstico

Para la realización del diagnóstico se utilizó la metodología ajustada por el Grupo SEVIDA de la Facultad Nacional de Salud Pública, basada en la Planificación de Proyectos Orientada por Objetivos, la cual es un conjunto de principios, técnicas e instrumentos diseñados para facilitar la gestión de proyectos. Enfatiza en la participación de involucrados, la concreción de las acciones en productos verificables y la transparencia de las decisiones.

Dicha metodología es útil para: Analizar y organizar información disponible en relación con sus áreas de interés; tomar decisiones que involucren diferentes intereses y puntos de vista; y, diseñar, controlar y evaluar la ejecución de proyectos.

Principios de la metodología ZOPP:

- **Participación.** Supone que el éxito del proyecto no es posible sin la participación de todos los actores importantes involucrados en su gestión.
- **Consenso.** Asume que los actores involucrados en una situación tienen diferentes intereses en la situación y solución. El gestor debe buscar el consenso alrededor de decisiones cruciales.
- **Transparencia.** El ZOPP considera que todos los actores deben estar igualmente enterados de los análisis y criterios aplicados al tomar las decisiones.
- **Sistematicidad.** El ZOPP supone que el proceso de planificación debe darse por pasos definidos y sucesivos, donde algunos momentos son requisitos para llegar a otros.
- **Flexibilidad.** A pesar de su sistematicidad y aparente rigidez, el enfoque ZOPP propone que el razonamiento es más importante que los instrumentos o formatos al servicio del proyecto, no a la inversa.

Técnicas de la metodología ZOPP:

El ZOPP se apoya en cuatro técnicas básicas: La organización exitosa de reuniones; la visualización de las discusiones; la instrumentalización de análisis; y, la documentación de decisiones. Para usarlas, el ZOPP formula los proyectos en seis momentos íntimamente relacionados entre sí: Análisis de situación, análisis de involucrados, análisis de alternativas: objetivos / medios / fines, formulación del plan operativo, y, monitoreo y evaluación de plan. Para cada uno de estos momentos se usaron las herramientas adaptadas por SEVIDA para la formulación del PLSV.

2.3. Actores involucrados

Deben tenerse en cuenta cada persona, grupo, gremio y agencias interesadas, tanto en el problema como en las posibles soluciones, caracterizando la función o actividad que asume dicho actor, sus intereses, sus potencialidades y sus limitaciones, y, por último, las implicaciones de su papel para el PLSV.

El éxito de un plan depende en gran parte de la incorporación de los actores involucrados en las diferentes fases del proceso. Este análisis pretende identificar y caracterizar a todas las personas, grupos, organizaciones, que de alguna manera están relacionados con el problema y su solución, valorando sus intereses y expectativas como factores que contribuyen a la viabilidad y factibilidad del proyecto.

Pilar 1. Gestión institucional

1.4. Insuficiencia de recursos económicos asignados a la SV

1.5 Debilidad de participación de la sociedad civil y en la divulgación de procesos de SV

ACTORES CLAVE	¿Qué Interés tiene este actor en problema o solución?	¿Cómo podría participar en los proyectos a desarrollar?
ALCALDE	Mejorar la SV en el municipio, reducir índices de morbimortalidad por incidentes viales.	Liderazgo, Gestión y compromiso de recursos para la SV. Creación de una política pública en seguridad vial.
SECRETARIOS DE DESPACHO	Apoyar el desarrollo de planes y programas en pro del mejoramiento de la seguridad vial en el municipio.	Formular, adoptar, orientar y coordinar las políticas para el fortalecimiento de la seguridad vial.
INSPECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO	Mejorar las condiciones de seguridad vial del municipio, fortalecer mecanismos de control y capacitación con relación a las normas de tránsito.	Fortalecimiento y dinamismo al Comité de Seguridad Vial, ejecución de acciones preventivas y de sensibilización con los diferentes actores viales.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN	Promover la educación en seguridad vial con las instituciones educativas del municipio.	Implementar en los planes de área, cátedra para la seguridad vial.
EMPRESAS TRANSPORTADORAS	Promover la seguridad vial desde la responsabilidad social como empresa prestadora del servicio de transporte.	Acatando y respetando las normas y reglamentos de tránsito para ofrecer un servicio eficaz y seguro a la población. Creando e implementando los planes estratégicos de seguridad vial.
POLICÍA NACIONAL	Apoyar la ejecución de planes y programas en pro de la seguridad vial del municipio	Brindar acompañamiento para el control y la prevención de incidentes viales.
MEDIOS DE COMUNICACIÓN	Generar una apropiada divulgación de las políticas locales en seguridad vial para favorecer la sensibilización de los diferentes actores viales.	Promoción y desarrollo de campañas de sensibilización y educación en seguridad vial.

Pilar 2. Comportamiento humano

2.1 Falta fundamento y sistematicidad y en la divulgación de procesos de Seguridad Vial.
2.5 Falta fundamento en planes y programas de seguridad vial en las organizaciones.

ACTORES CLAVE	¿Qué Interés tiene este actor en problema o solución?	¿Cómo podría participar en los proyectos a desarrollar?
ALCALDE	Disminuir el índice de accidentalidad vial en el municipio.	Promover y apoyar la ejecución de estrategias y programas para el fortalecimiento de la seguridad vial.
SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO	Promover la seguridad vial en el municipio desde la sensibilización en los diferentes actores viales y el fortalecimiento de los procesos de vigilancia y control.	Implementar campañas de seguridad vial. Fortalecer la capacidad institucional para la prevención y atención de incidentes viales.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN	Promoción de la seguridad vial desde la formación escolar con las comunidades educativas.	Promover campañas de seguridad vial que vinculen a las comunidades educativas.
SECRETARÍA DE SALUD	Prevención y atención a incidentes y fatalidades viales.	Inversión de recursos económicos en la adecuación de planes y programas para la seguridad vial.
EMPRESAS DE TRANSPORTE	Velar por la integridad física de los diferentes actores viales, y por la preservación de su patrimonio.	Vinculación a procesos de educación en seguridad vial, porte de documentos reglamentarios, cuidado de sus vehículos.
JUNTAS DE ACCION COMUNAL (ASOCOMUNAL)	Promover y divulgar programas institucionales para el fortalecimiento de la seguridad vial.	Participación, liderazgo en las comunidades que componen el municipio para la divulgación de los programas en ejecución sobre SV.
COMUNIDAD (ACTORES VIALES)	Protección a la vida, disminución de los índices de accidentalidad vial en el municipio.	Participar activamente de procesos de sensibilización y capacitación en seguridad vial.

Pilar 3. Vehículos seguros:

3.1 Poca seguridad activo-pasiva en motos o automóviles comercializados.

3.2. Insuficiente control de la revisión técnico-mecánica.

ACTORES CLAVE	¿Qué Interés tiene este actor en problema o solución?	¿Cómo podría participar en los proyectos a desarrollar?
ALCALDE	Ejecución de planes y programas con relación a la seguridad vial propuestos en el PBOT y en el plan de desarrollo municipal.	Desarrollo de planes y programas de seguridad vial con enfoque a la promoción de vehículos seguros en el municipio.
SECRETARÍA GOBIERNO	Reducir la accidentalidad vial por causa de los vehículos inseguros.	Apoyo en la promoción y ejecución de planes y programas que regulen y controlen el mantenimiento de los vehículos, así como la documentación reglamentaria que estos deben tener para garantizar un buen funcionamiento.
SECRETARÍA DE TRANSPORT E Y TRÁNSITO	Promoción de la seguridad activo-pasiva en los diferentes vehículos que transitan en el municipio, ejerciendo procesos estrictos de prevención y control a nivel operativo en tránsito y transporte.	Generar estrategias de prevención y control en seguridad vial, con los diferentes actores viales, así como la creación e implementación de planes estratégicos de seguridad vial tanto para la administración municipal como para las empresas públicas y privadas que lo requieran.
EMPRESAS TRANSPORTADORAS	Ofrecer un servicio de calidad, seguro y sostenible.	Hacer un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc.

Pilar 4. Infraestructura

4.2. Baja intervención de sitios críticos, sin jerarquización en la red.

4.3 Insuficiente mantenimiento de infraestructura vial y señales en vías.

ACTORES CLAVE	¿Qué Interés tiene este actor en problema o solución?	¿Cómo podría participar en los proyectos a desarrollar?
ALCALDE	Establecer una infraestructura segura, intervención adecuada de los puntos críticos, brindando un mantenimiento oportuno y eficaz a la infraestructura y señalización vial.	Establecer en conjunto con el área de planeación, un plan de intervención en infraestructura y señalización vial.
SECRETARIO DE OBRA PUBLICA Y PLANEACION	Mantenimiento de la infraestructura vial y señales en las vías. Infraestructura para usuarios de movilidad reducida.	Vinculación de otras entidades gubernamentales para la consecución de recursos para la infraestructura vial. Realizando acciones formativas, comunicativas e informativas sobre las señales y características de las vías Generar proyectos de recuperación del espacio público, incluyendo terminales, centros de acopio, plazas de mercado, zonas de parqueo y zonas peatonales.
EMPRESAS TRANSPORTADORAS	Vías en óptimas condiciones para la reducción de incidentes viales.	Sensibilización en la importancia de las señalizaciones viales y el respeto por parte de los actores viales a dicha señalización.

Pilar 5. Atención a víctimas		
5.2 Poca capacitación a la población para ser primer respondiente.		
5.3 Debilidad en programas para las víctimas de incidentes viales.		
ACTORES CLAVE	¿Qué Interés tiene este actor en problema o solución?	¿Cómo podría participar en los proyectos a desarrollar?
ALCALDE	Ejecución de las proyecciones en el Plan de Desarrollo Municipal	Promover la gestión de recursos para invertir en procesos de mejoramiento en la atención en salud.
ESE HOSPITAL SAN VICENTE DE PAUL	Mejorar la atención hospitalaria de las víctimas viales.	Promoción de la salud y prevención de la enfermedad. Atención oportuna y eficaz en salud. Adoptando protocolo de atención a víctimas, dando una respuesta oportuna de atención pre hospitalaria. Implementación de programas de capacitación en atención pre hospitalaria.
SECRETARIA DE SALUD	Mejorar la calidad y oportunidad en el servicio de emergencia.	Promover estrategias para la capacitación de la población para ser primer respondientes ante un incidente de tránsito.
SECRETARIA DE GOBIERNO	Promover la óptima atención a víctimas viales	Ejecución del PLSV. Seguimiento y control de la implementación de programas creados para la atención de víctimas de incidentes viales.
PRESIDENTE J.A.C	Promover la participación de la comunidad.	Promover la participación en programas para la atención a víctimas de incidentes viales y capacitaciones para ser primer respondiente en dichos acontecimientos.

2.4. Comité Local de Seguridad Vial

Esta una instancia para asegurar la construcción participativa, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación, cumplimiento y seguimiento de programas, proyectos y metas de un Plan de Seguridad Vial. El Comité de Seguridad Vial es aquel que sintetizará por medio del consenso, la visión de todos los actores partícipes de la Seguridad Vial a nivel local, para reflejarla en el Plan de Seguridad Vial. De esta manera, resulta de vital importancia que se garantice la mayor representación de los actores.

EL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL, DEL MUNICIPIO DE CALDAS, FUE CREADO MEDIANTE EL DECRETO N°086 DEL 25 DE MAYO DE 2021.

El comité local de seguridad vial está presidido por el Alcalde o quien éste delegue y estará conformado por los siguientes integrantes:

1. El Alcalde de Caldas o su delegado.
2. El secretario de Transporte y Tránsito
3. Secretario de Gobierno.
4. Secretario de Salud.
5. Secretario de Educación.
6. Secretario de Hacienda.
7. Secretario de Planeación.
8. Secretario de Desarrollo y Gestión Social
9. Un (1) representante del Hospital.
10. Un (1) representante de ASOCOMUNAL
11. Un (1) representante de los Agentes de Tránsito
12. Un (1) representante de las empresas de Transporte
13. El comandante de la Estación de Policía.

El Comité Local de Seguridad Vial está en la capacidad de invitar a representantes de entidades públicas y privadas que tengan relación con temas específicos de tránsito.

Entre sus funciones está:

1. Implementar y realizar seguimiento al Plan Municipal de Seguridad Vial de Caldas Antioquia.
2. Asesorar al Alcalde Municipal en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan Municipal de Seguridad Vial.
3. Promover la investigación científica en temáticas de Seguridad Vial
4. Gestionar programas, proyectos y acciones del Plan Municipal de Seguridad Vial según normas.
5. Gestionar recursos de diversa naturaleza para el cumplimiento de las metas e indicadores del Plan.
6. Proponer medidas excepcionales para el mejoramiento de condiciones de Seguridad Vial municipal.
7. Realizar, sí necesario, modificaciones, adiciones o actualizaciones al Plan Municipal de Seguridad Vial.

Su reglamento base:

1. El Comité Municipal de Seguridad Vial sesionará trimestralmente, y de manera extraordinaria cuando así se requiera, previa citación del secretario del Comité.
2. El Alcalde o su delegado será quien agende, convoque, lidere, registre y socialice las reuniones del Comité.
3. La asistencia a reunión tiene carácter obligatorio, proactivo y colaborativo.

De cada reunión se levantará acta que señalará fecha, hora, lugar, asistentes, aspectos tratados, acuerdos, compromisos y criterios de verificación, con aprobación de fecha y agenda para la siguiente reunión.

3. ENFOQUES ORIENTADORES

3.1. Visión y misión del Plan Local de Seguridad Vial

Visión

El plan local de seguridad vial visiona para el año 2030 al municipio de Caldas, como un territorio ejemplo para todo el Valle de Aburrá, desde la reducción en los índices de accidentalidad vial, por medio de la implementación de planes y programas que favorezcan la seguridad vial, desde una política pública para salvaguardar la vida en las vías, con una movilidad segura y sostenible.

Misión

El municipio de Caldas Antioquia desde la secretaría de Transporte y Tránsito pretende promover una cultura vial en toda la población desde la concienciación de los diferentes actores viales, con la finalidad de prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de la implementación de acciones desde los cinco pilares de la seguridad vial, gestión administrativa, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura y atención a víctimas.

3.2. Objetivos y metas

Objetivo general:

Prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial en el municipio de Caldas Antioquia.

Objetivos Específicos:

- Promover el óptimo uso de la infraestructura vial existente, mediante la optimización de las vías disponibles.
- Implementar sistemas de señalización e iluminación, que contribuyan a la prevención de la accidentalidad y la seguridad en las vías.

- Vincular a la población civil en los procesos de seguridad vial realizando campañas de prevención y educación vial con los diferentes actores viales.
- Fortalecer las capacidades institucionales con una buena inversión y la formulación de una política pública de seguridad vial, para darle continuidad a la ejecución de planes y programas.
- Promover programas de atención para las víctimas de incidentes viales.

3.2.1. Objetivos componente Movilidad Sostenible y con Bienestar de acuerdo con el Plan de Desarrollo Municipal:

- Estructuración, actualización e implementación del nuevo Plan Maestro de Movilidad, teniendo en cuenta las necesidades del municipio.
- Generar estímulos tributarios para la creación de nuevos parqueaderos.
- Gestionar la integración tarifaria de los sistemas de transporte, ejerciendo el control necesario.
- Participar en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial del orden metropolitano y fortalecer la articulación del transporte público a los sistemas de transporte masivos.
- Crear alianzas con las empresas prestadoras de servicio público de transporte impulsando herramientas tecnológicas de comunicación, permitiendo un entorno seguro a propios y visitantes.
- Promover el óptimo uso de la infraestructura vial existente, mediante la optimización de las vías disponibles.
- Impulsar el uso de medios de transporte amigables con el medio ambiente.
- Implementar sistemas de señalización e iluminación, que contribuyan a la prevención de la accidentalidad y la seguridad en las vías.
- Realizar el mejoramiento y sostenimiento de la señalización vertical y horizontal del municipio.
- Restructurar y replantear la estrategia de las Zonas de Estacionamiento Regulado.

Metas:

- Disminuir para el año 2030, en un 50% el índice de muertes por accidentes de tránsito según las estadísticas de morbimortalidad.

- Disminuir para el año 2030, en un 60% el índice de lesiones por accidentes de tránsito según las estadísticas de morbilidad.
- Impactar para el año 2030 un 80% de la población civil con relación a procesos de seguridad vial.

3.3. Principios básicos

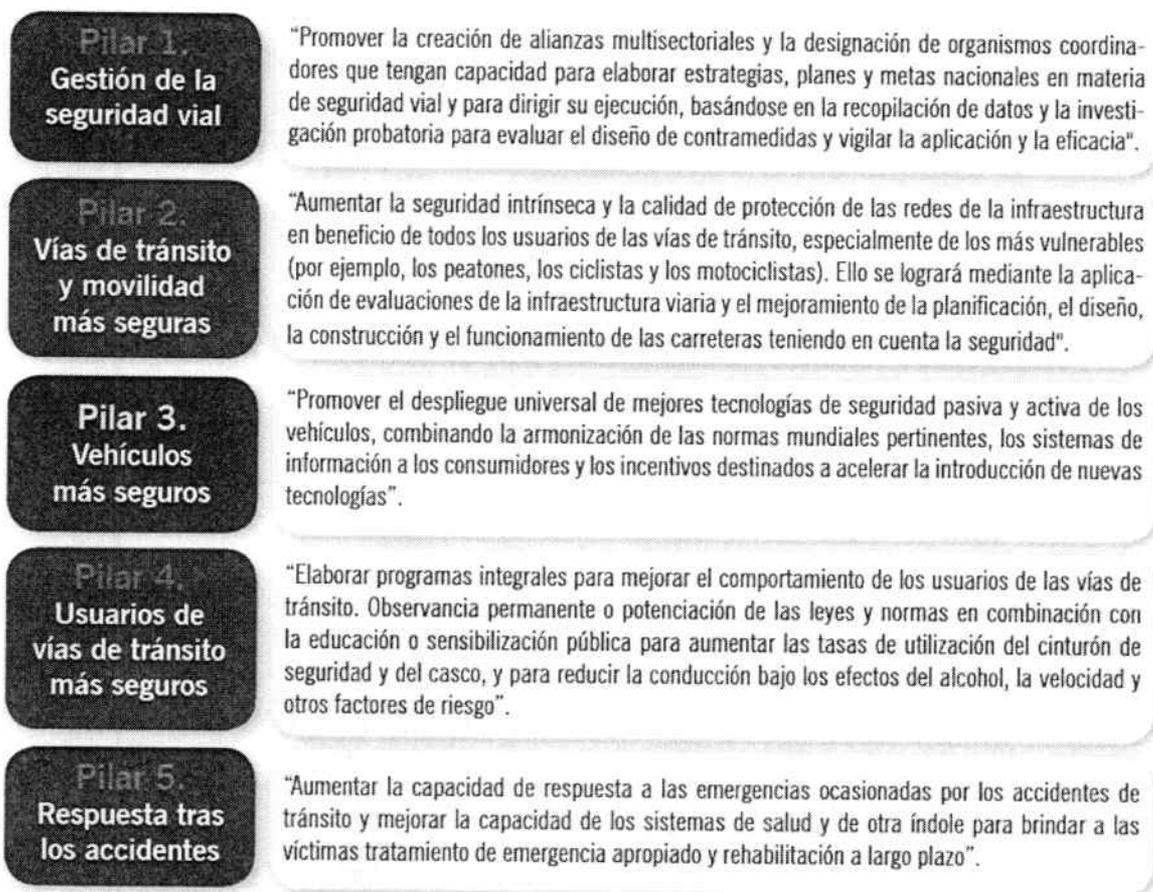
- **La vida es el valor máximo**, y todas las ideas y propósitos estarán dirigidas a protegerlas y respetarlas en el sistema de movilidad.
- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de **convivencia y solidaridad** en los espacios de movilidad.
- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizarán de manera libre y consientes por todos los actores viales, convirtiendo así la **autorregulación y a la corresponsabilidad** en un mecanismo de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en materia de Seguridad Vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los incidentes de tránsito bajo los **principios de honestidad, transparencia y rectitud**.
- **La responsabilidad y el compromiso** de todos los actores son la base para el desarrollo de la política Colombiana de Seguridad vial y el Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Caldas.

4. PROGRAMAS Y ACCIONES

Los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial desde sus funciones, conocimientos y experiencia proponen a continuación una serie de acciones desde los diferentes pilares de la seguridad vial y desde las diferentes dependencias que representan.

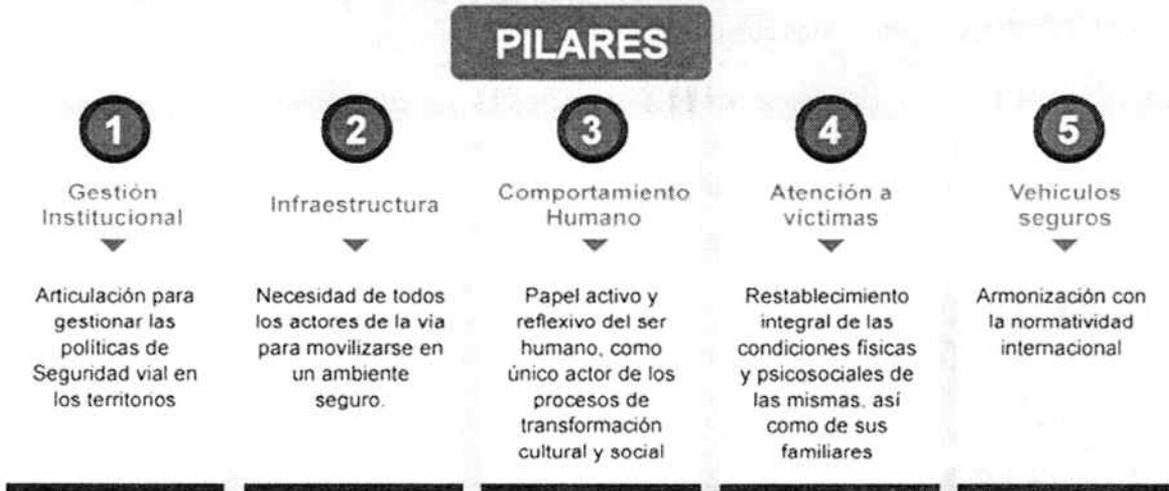
Para la identificación de acciones a adelantar para mejorar las condiciones de seguridad vial del Municipio se tuvo en cuenta los pilares de Seguridad vial y los objetivos planteados para cada uno de ellos, los cuales se pueden observar en la ilustración 1.

Ilustración 1. Pilares de Seguridad Vial y objetivos



Fuente: con base en (World Health Organization, 2011)

Plan Nacional de Seguridad vial 2011 - 2021

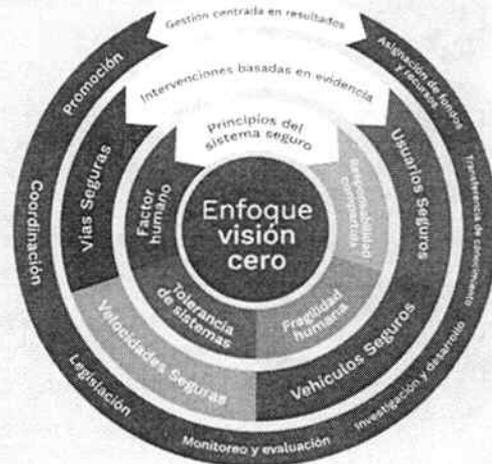


Fuente: diálogos PPNSV

Enfoque Visión Cero – Sistema Seguro

Enfoque en el sistema seguro:

Corresponsabilidad compartida, entender el error humano, velocidades seguras, planificación del viaje seguro, vehículos seguros, usuarios seguros con comportamientos interdependientes.



Fuente: diálogos PPNSV

Para el nuevo PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a 2030, se establece como meta. **Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito por lo menos en un 50 %.**

Este nuevo plan le apuesta a:

- Fomentar las velocidades seguras en las vías del país.
- Ascender hacia tecnologías vehiculares seguras para vehículos nuevos y aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos en operación.
- Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial.
- Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
- Consolidar el cumplimiento de las normas de seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
- Fortalecer la política pública de atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales.
- Implementar principios de gobernanza y fortalecer la implementación de políticas públicas territoriales para la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro.
- Consolidar la gestión del conocimiento sobre la siniestralidad vial como base para la definición y ejecución de políticas de seguridad vial.

Las bases fundamentadas del nuevo plan son:

- Reconoce los avances del país en la gestión de la seguridad vial.
- Con la adopción del enfoque Sistema Seguro, ratifica que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial.
- Fortalece el principio de corresponsabilidad en la seguridad vial.
- Resalta la importancia de las particularidades territoriales para el diseño de estrategias efectivas.
- Define un instrumento que posibilita un seguimiento efectivo a las acciones del decenio: hitos, fechas de cumplimiento y entidad responsable de la acción.

Con relación a las finalidades propuestas en el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial, se establece un nuevo pilar para adoptar en la formulación y/o actualización de los planes locales de seguridad vial de cada ente territorial a nivel nacional.

Este es el pilar 6, **GESTIÓN DE LA VELOCIDAD.**

El exceso de velocidad y la velocidad inadecuada son un factor de alto riesgo en la movilidad en la actualidad, ya que al conducir a alta velocidad el riesgo aumenta, así como la gravedad de las lesiones en las consecuencias de un posible siniestro vial. Se busca desde este pilar establecer medidas con relación a la velocidad, para reducir la accidentalidad vial y la gravedad en las lesiones por siniestros viales. Así mismo, promoviendo entre los conductores el cumplimiento de las normas de tránsito.

Este pilar sin duda alguna se vincula o se integra a otros pilares como lo son el **COMPORTAMIENTO HUMANO** y la **INFRAESTRUCTURA SEGURA**; con el primero desde las acciones ejecutadas por el actor vial **conductor**, desde su sensibilización en seguridad vial, responsabilidad, conocimiento y respeto por las normas. Desde la **infraestructura segura**, se correlacionan a través del establecimiento de medidas acordes con las condiciones de la vía, puntos inseguros, zonas de alta concentración peatonal, zonas escolares, intersecciones viales, entre otros.

Desde el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Caldas, se espera la socialización del documento final donde se relaciona este pilar y todas sus particularidades, para anejarlo en la actualización de este plan, a fin de generar desde la formulación e implementación una reducción en la siniestralidad vial de nuestro municipio, para darle cumplimiento a las metas y objetivos ya establecidos.

Por lo tanto, el plan local de seguridad vial está concentrado y apunta a reducir en un alto porcentaje las mortalidades derivadas de los incidentes de tránsito. Con base a esto, se propone una metodología para el diagnóstico, planificación y evaluación de las intervenciones necesarias para dicha reducción a reducción

Por esto se fundamenta por ahora en los siguientes 5 pilares:



4.1. GESTIÓN INSTITUCIONAL.

Fortalecer las capacidades institucionales de la secretaria de Transporte y Tránsito, con un enfoque a la gestión pública orientado a la consecución de resultados y garantizar el pleno desarrollo del Plan Local de Seguridad Vial y contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito.

PROGRAMA PRIORIZADO 1: Gestión institucional

1.4. Insuficiencia de recursos económicos asignados a la SV

1.5 Debilidad de participación de la sociedad civil y en la divulgación de procesos de SV

OBJETIVOS: - Gestionar recursos económicos asignados a la SV, por medio del planteamiento de proyectos viables para la seguridad vial del municipio.

- Promover la participación de la sociedad civil en los diferentes procesos de seguridad vial que se desarrollen en el municipio.

PROYECTOS	1. Hacer diagnóstico de fuentes de financiación en SV, y gestionar recursos. Darle cumplimiento al artículo 160 del código Nacional de Tránsito en cuanto a la destinación específica en relación con el recaudo por infracciones de tránsito.
	2. Adoptar procesos y procedimientos para trabajo intersectorial e integral en prevención, atención y seguimiento de SV
	3. Declarar la SV como política pública municipal.
RECURSOS	1. Humanos, legales (decreto), logísticos, tecnológicos y financieros.
	2. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
	3. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
INDICADORES	1. Número de estudio de fuentes de financiación; (Monto de recursos gestionados por periodo /Monto de recursos proyectados para gestionar por periodo)*100
	2. Número de convenios intersectoriales firmados; Número de convenios intersectoriales en ejecución.
	3. Número de políticas aprobadas con relación a SV.

4.2. COMPORTAMIENTO HUMANO

Este pilar es uno de los más importantes dentro del Plan Local de Seguridad Vial, sin duda alguna el Comportamiento Humano es elemental en todo proceso de tránsito y transporte, ya sea por acción u omisión, pues todos los actores viales hacen parte de la movilidad, del riesgo y la responsabilidad en esta. Desde este sentido los actores involucrados, desde el gobierno y la población civil, reconocen la necesidad de minimizar la alta tasa de accidentalidad vial, promoviendo una movilidad segura, sostenible y responsable.

Desde este pilar se pretende generar acciones de sensibilización y desarrollo de conciencia colectiva hacia el mejoramiento de la seguridad vial en el municipio, promoviendo la capacitación constante de los diferentes actores viales en procesos de autocuidado y responsabilidad social para disminuir los riesgos de accidentalidad vial por factores humanos.

PROGRAMA PRIORIZADO 2: Comportamiento humano

2.1 Falta fundamento y sistematicidad en la divulgación de procesos de Seguridad Vial.
2.5 Falta fundamento en planes y programas de seguridad vial en las organizaciones.

OBJETIVOS: - Promover estrategias de acción y divulgación de programas en seguridad vial que generen alto impacto en los diferentes actores viales.

- . Fortalecer la fundamentación de planes y programas de seguridad vial en las organizaciones públicas y privadas del municipio.

PROYECTOS	1. Evaluar la formulación, realizar control y vigilancia de la ejecución de planes de SV empresarial según Ley 1503 de 2011
	2. Control a comportamientos: a) uso de cinturón de seguridad y dispositivos de control. b) uso de elementos de protección de motociclistas y ciclistas, c) exceso de velocidad, d) conducción bajo efectos de alcohol y sustancias psicoactivas.
	3. Desarrollar estrategias de capacitación, información y comunicación para la cultura ciudadana, con mensajes contextualizados, dirigido a todos los actores viales organizados en grupos objetivos y tiempos de desarrollo.

RECURSOS	1. Humanos, legales (decreto), logísticos, tecnológicos y financieros.
	2. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
	3. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
INDICADORES	2. (Auditorías de seguridad vial e inspecciones viales ejecutadas / Auditorías de seguridad vial e inspecciones viales programadas)*100
	3. a) (Ocupantes que utilizan correctamente los cinturones de seguridad y los dispositivos de retención infantil / Total de conductores y de pasajeros que circulan por las vías.)*100 b) (Motociclistas y ciclistas que utilizan correctamente los elementos de protección / Total de motociclistas que circulan por las vías)*100; c) (conductores que respetan los límites de velocidad / total de conductores que circulan por las vías)*100; d) (Víctimas fatales por incidentes viales imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas / Total de víctimas de incidentes viales)*100
	3. Número de estrategias de Información y Comunicación implementadas

4.3. VEHÍCULOS SEGUROS

En la actualidad encontramos una gran cantidad de vehículos en los diferentes espacios sociales, pero la calidad de estos y el uso que se les da, es la variable que altera la movilidad y por ende la seguridad vial. Desde este aspecto es oportuno establecer procedimientos que permitan hacer un seguimiento para el correcto funcionamiento de los vehículos y la anticipación a corregir posibles fallas y por ende evitar pérdidas humanas.

En este orden de ideas se busca que los vehículos que circulan en el municipio puedan operar en las condiciones necesarios de seguridad, calidad y eficiencia.

PROGRAMA PRIORIZADO 3: Vehículos seguros

- 3.1 Poca seguridad activo-pasiva en motos o automóviles comercializados.
- 3.2. Insuficiente control de la revisión técnico-mecánica.

OBJETIVOS: -

	<ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer procesos de vigilancia y control en la seguridad activo-pasiva de los vehículos que circulan por el municipio. - Promover estrategias de sensibilización a conductores con relación al estado de sus vehículos.
PROYECTOS	1. Hacer un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc.
	2. Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el cumplimiento de revisar los vehículos
	3. Realizar control al transporte: Licencia de Conducción, Licencia de tránsito, Revisión técnico-mecánica, Seguro obligatorio "SOAT", Planilla de viaje u ocasional, Tarjeta de Operación, Póliza de daños contra terceros
RECURSOS	1. Humanos, legales (decreto), logísticos, tecnológicos y financieros.
	2. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
	3. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
INDICADORES	1. $(\text{Parque Automotor de Servicio Público colectivo de pasajeros de más de 20 años controlado} / \text{Total parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años registrados en el RUNT}) * 100$; $(\text{Número de vehículos Servicio Público colectivo de pasajeros con revisión técnico-mecánica actualizada} / \text{Total de vehículos de Servicio Público colectivo de pasajeros evaluados}) * 100$; $(\text{Número de vehículos de Servicio Público colectivo de pasajeros que cumplen con la reglamentación de sistemas de seguridad} / \text{Total de vehículos evaluados}) * 100$
	2. $\text{Número de acciones implementadas} / (\text{Número de propietarios de vehículo sensibilizados} / \text{Total de vehículos}) * 100$
	3. $(\text{Número de vehículos controlados} / \text{Número de parque automotor de transporte escolar}) * 100$.

4.4. PILAR INFRAESTRUCTURA

Es importante garantizar la vigilancia, control e intervención de los diferentes puntos críticos, ya que es un pilar fundamental para el desarrollo local y la calidad en la movilidad, indispensable para reducir los altos índices de siniestralidad vial.

PROGRAMA PRIORIZADO 4: Infraestructura

4.2. Baja intervención de sitios críticos, sin jerarquización en la red.

4.3 Insuficiente mantenimiento de infraestructura vial y señales en vías.

OBJETIVO: - Priorizar la señalización vial y la intervención de puntos críticos.

PROYECTOS	1. Realizar mantenimiento correctivo y preventivo de infraestructura de movilidad, andenes, calzadas, separadores, tapas de alcantarillas, señalización y en general del sistema vial.
	2. Desarrollar un programa de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad.
	3. Diseñar y operar un sistema de monitoreo, control y seguimiento a intervenciones sobre puntos críticos
RECURSOS	1. Humanos, legales (decreto), logísticos, tecnológicos y financieros.
	2. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
	3. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
INDICADORES	1. $(\text{Número de mantenimientos realizados por tipo de infraestructura} / \text{Total de mantenimientos requeridos por tipo de infraestructura}) * 100$
	2. Número de programas formulados; número de puntos críticos identificados; $(\text{Número de puntos críticos intervenidos} / \text{Total de puntos críticos}) * 100$
	3. $(\text{Número de intervenciones sobre puntos críticos} / \text{Total de puntos críticos}) * 100$

4.5. ATENCIÓN A VICTIMAS

El servicio de Salud debe ser organizado de tal manera que responda con rapidez, calidad oportuna y contribuir al desarrollo personal y psicosocial a cada una de estas personas. Mediante la gestión, seguimiento y operación bajo el pilar de las Víctimas. Tenemos los siguientes programas priorizados que permitirán afianzar una buena atención a las víctimas en hechos de tránsito donde resulten afectados la salud y la integridad física de los diferentes actores viales.

PROGRAMA PRIORIZADO 5: Atención a víctimas

5.2 Poca capacitación a la población para ser primer respondiente.

5.3 Debilidad en programas para las víctimas de incidentes viales.

OBJETIVO: - Promover la capacitación de la población para ser primer respondientes en hechos de tránsito.

- Fortalecer programas de atención a víctimas de incidentes viales.

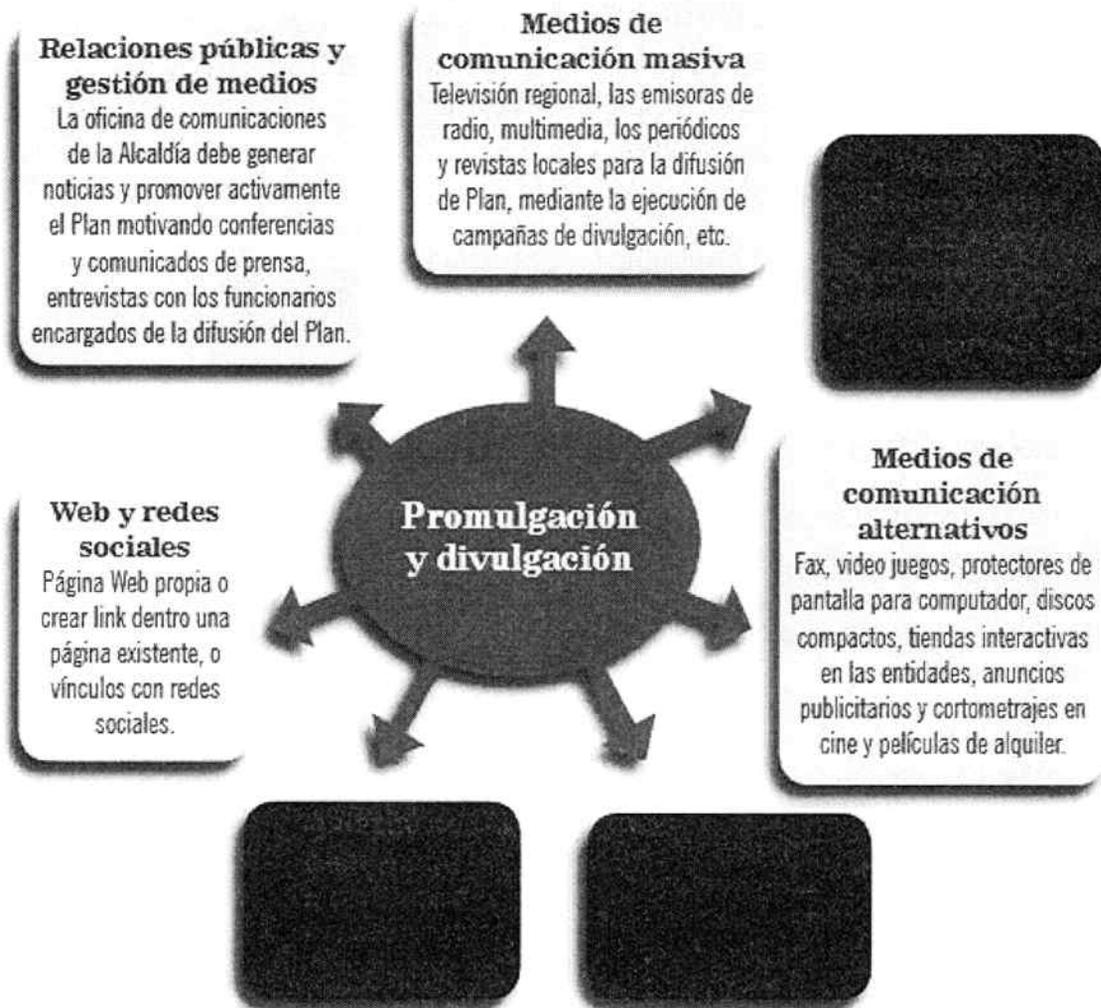
PROYECTOS	1. Informar y capacitar al primer respondiente en la forma de actuar en el caso que presencia un incidente vial.
	2. Crear un sistema de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención de las víctimas
	3. Desarrollar procesos de seguimiento a la rehabilitación de víctimas y de vigilancia a los causantes de las lesiones en incidentes viales
RECURSOS	1. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
	2. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
	3. Humanos, de información, logísticos, tecnológicos y financieros.
INDICADORES	1. $(\text{Cantidad de la población capacitada como primer respondiente} / \text{Total de la población}) * 100$
	2. $(\text{Total de víctimas incluidas en el sistema} / \text{Total de víctimas}) * 100$; $(\text{Número de víctimas con trazabilidad completa} / \text{Total de víctimas}) * 100$; $(\text{Número de víctimas activas en el programa} / \text{Total de víctimas incluidas en el sistema}) * 100$

3. (Total de víctimas en proceso de rehabilitación / Total de víctimas que requieren proceso de rehabilitación)*100; (Número de víctimas que culminaron el proceso de rehabilitación / Total de víctimas que iniciaron proceso de rehabilitación)*100; (Número de causantes de lesión en seguimiento / Total de causantes de lesión)*100

4.6. PLAN DE DIVULGACIÓN

“Una adecuada promulgación y divulgación del Plan aportará a que la ciudadanía, en general, lo conozca, lo comprenda y lo apropie. No en vano, en él confluye un trabajo interinstitucional que involucra a entidades públicas y/o privadas del orden distrital, municipal y departamental y que directa o indirectamente les compete el cumplimiento de los objetivos y la ejecución de las estrategias propuestas para el desarrollo de cada uno sus componentes.

Se deben implementar las herramientas de comunicación necesarias para una divulgación masiva, con lo cual se espera que la información llegue al mayor número de entidades y personas, y se tenga igualmente la mayor cantidad de socios dentro de una gran alianza por la seguridad vial, lo cual se detalla en la siguiente ilustración”.



Socialización

En primera instancia se realiza socialización ante el concejo municipal, instituciones educativas, empresas transportadoras y ASOCOMUNAL, con la finalidad de ir multiplicando la información en los diferentes actores viales y vincularlos activamente en la ejecución del plan local.

Web y redes sociales:

Publicaciones constantes de videos, publicidad, jingles promocionales, acordes con el cronograma de actividades y las temáticas establecidas dentro del plan, así mismo, realización de Facebook live para la socialización de las acciones a ejecutar dentro del plan.

Se publicará el plan local de seguridad vial del municipio de Caldas en la página web de la Alcaldía.

Material promocional

Elaboración y exhibición de pasacalles con slogans promocionales del Plan Local De Seguridad Vial, elaboración de suvenires y material de apoyo (botones, pocillos, llaveros, stickers, entre otros).

Medios de comunicación auxiliares y complementarios

Elaboración de carteles y vallas publicitarias para socializar y promocionar el Plan Local De Seguridad Vial del municipio.

Medios de comunicación masiva

Realización de programas radiales y cuñas publicitarias para dar a conocer el Plan Local De Seguridad Vial. Difusión del plan y sus actividades en el periódico EL AGUACERO en cada edición una publicación acorde al plan.

Relaciones públicas y gestión de medios

Realización de entrevistas a los diferentes responsables de la ejecución del plan, para generar un informativo de seguimiento al avance e impacto del plan en el territorio del municipio de Caldas. Estas entrevistas, reportajes, noticias o informativo podrán ser publicados en el periódico el Aguacero, emisora comunitaria, redes sociales, Facebook, twitter, Instagram, entre otros.

5. ESTRUCTURA DE COSTOS

5.1. Costos por programas y acciones 2020 – 2023

PILAR	PROGRAMA	PROYECTOS	INDICADOR	RECURSOS	RESPONSABLE
1. Gestión Institucional	1.4. Insuficiencia de recursos económicos asignados a la SV	Hacer diagnóstico de fuentes de financiación en SV, y gestionar recursos. Darle cumplimiento al artículo 160 del código Nacional de Tránsito en cuanto a la destinación específica en relación con el recaudo por infracciones de tránsito.	Número de estudio de fuentes de financiación; (Monto de recursos gestionados por periodo /Monto de recursos proyectados para gestionar por periodo)*100	\$18'000.000	Alcalde y Secretarios
	1.5 Debilidad de participación de la sociedad civil y en la divulgación	Adoptar procesos y procedimientos para trabajo intersectorial e integral en prevención, atención y seguimiento de SV	Número de convenios intersectoriales firmados; Número de convenios intersectoriales en ejecución.		Comité Local de Seguridad Vial
		Declarar la SV como política pública municipal.	Número de políticas aprobadas con relación a SV		Integrantes del Comité

	de procesos de SV				
2. Comportamiento Humano	2.1 Falta fundamento y sistematicidad en la divulgación de procesos de Seguridad Vial. 2.5 Falta fundamento en planes y programas de seguridad vial en las organizaciones	1. Evaluar la formulación, realizar control y vigilancia de la ejecución de planes de SV empresarial según Ley 1503 de 2011	(Auditorías de seguridad vial e inspecciones viales ejecutadas / Auditorías de seguridad vial e inspecciones viales programadas)*100	\$20'000.000	Secretaria de Transporte y Tránsito
		2. Control a comportamientos: a) uso de cinturón de seguridad y dispositivos de control. b) uso de elementos de protección de motociclistas y ciclistas, c) exceso de velocidad, d) conducción bajo efectos de alcohol y sustancias psicoactivas.	2. a) (Ocupantes que utilizan correctamente los cinturones de seguridad y los dispositivos de retención infantil / Total de conductores y de pasajeros que circulan por las vías.)*100 b) (Motociclistas y ciclistas que utilizan correctamente los elementos de protección / Total de motociclistas que circulan por las vías)*100; c) (conductores que respetan los límites de velocidad / total de conductores que circulan por las vías)*100; d) (Víctimas fatales por incidentes viales imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas / Total de víctimas de incidentes viales)*100		Secretaria de Transporte y Tránsito
		3. Desarrollar estrategias de capacitación, información y comunicación para la cultura ciudadana, con mensajes contextualizados, dirigido a todos los actores viales organizados en grupos objetivos y tiempos de desarrollo.	Número de estrategias de Información y Comunicación implementadas		Secretaría de Servicios Administrativos y de Gobierno y Protección Social. secretaria de educación, Secretaría de Transporte y Tránsito

3. Vehículos seguros	3.1 Poca seguridad activo-pasiva en motos o automóviles comercializados. 3.2. Insuficiente control de la revisión técnico-mecánica	1. Hacer un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc.	1. (Parque Automotor de Servicio Público colectivo de pasajeros de más de 20 años controlado / Total parque Automotor del Servicio Público colectivo de pasajeros y especial de más de 20 años registrados en el RUNT)*100; (Número de vehículos Servicio Público colectivo de pasajeros con revisión técnico-mecánica actualizada / Total de vehículos de Servicio Público colectivo de pasajeros evaluados)*100; (Número de vehículos de Servicio Público colectivo de pasajeros que cumplen con la reglamentación de sistemas de seguridad / Total de vehículos evaluados)*100	12,000,000	Secretaría de transporte y tránsito. Inspección de Policía y Tránsito.
		2. Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el cumplimiento de revisar los vehículos	Número de acciones implementadas; (Número de propietarios de vehículo sensibilizados / Total de vehículos)*100		12,740,006
			3. Realizar control al transporte: Licencia de Conducción, Licencia de tránsito, Revisión técnico-mecánica, Seguro obligatorio "SOAT", Planilla de viaje u ocasional, Tarjeta de Operación, Póliza de daños contra terceros	(Número de vehículos controlados / Número de parque automotor de transporte escolar)*100.	
4. Infraestructura	4.2. Baja intervención de sitios críticos, sin jerarquización en la red.	1. Realizar mantenimiento correctivo y preventivo de infraestructura de movilidad, andenes, calzadas, separadores, tapas de alcantarillas,	(Número de mantenimientos realizados por tipo de infraestructura / Total de mantenimientos requeridos por tipo de infraestructura)*100	57,715,585	Secretaría de Planeación

	4.3 Insuficiente mantenimiento de infraestructura vial y señales en vías.	señalización y en general del sistema vial			
		2. Desarrollar un programa de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad.	Número de programas formulados; número de puntos críticos identificados; (Número de puntos críticos intervenidos / Total de puntos críticos)*100		Secretaría de Transporte y Tránsito Inspección de Policía y Tránsito
		3. Diseñar y operar un sistema de monitoreo, control y seguimiento a intervenciones sobre puntos críticos	.(Número de intervenciones sobre puntos críticos / Total de puntos críticos)*100		
5. Atención a víctimas	5.2 Poca capacitación a la población para ser primer respondiente. 5.3 Debilidad en programas para las víctimas de incidentes viales.	1. Informar y capacitar al primer respondiente en la forma de actuar en el caso que presencie un incidente vial.	.(Cantidad de la población capacitada como primer respondiente / Total de la población)*100	10,000,000	Hospital San Vicente de Paúl
		2. Crear un sistema de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención de las víctimas	.(Total de víctimas incluidas en el sistema / Total de víctimas)*100; (Número de víctimas con trazabilidad completa / Total de víctimas)*100; (Número de víctimas activas en el programa / Total de víctimas incluidas en el sistema)*100		Secretaría de Servicios Administrativos y de Gobierno y Protección Social

		3.Desarrollar procesos de seguimiento a la rehabilitación de víctimas y de vigilancia a los causantes de las lesiones en incidentes viales	.(Total de víctimas en proceso de rehabilitación / Total de víctimas que requieren proceso de rehabilitación)*100; (Número de víctimas que culminaron el proceso de rehabilitación / Total de víctimas que iniciaron proceso de rehabilitación)*100; (Número de causantes de lesión en seguimiento / Total de causantes de lesión)*100		
--	--	--	---	--	--

5.2. Prioridad de las acciones seleccionadas

Los posibles criterios pueden ser los siguientes:

Aplicabilidad: Posibilidad de poner en práctica o utilizar un determinado conocimiento o principio, para conseguir un cierto efecto. – ALTO MEDIO BAJO -

Costos: gasto económico que representa la prestación o la ejecución del proyecto. – ALTO MEDIO BAJO -

Impacto: Huella o efecto producidos por la aplicación del proyecto – ALTO MEDIO BAJO –

En desarrollo:– SI NO –

Complejidad: sistemas compuestos por una serie de elementos que se relacionan entre sí ALTO- MEDIO -BAJO

Acción	Criterios					Prioridad
	Aplicabilidad	Costos	Impacto	Actualmente en desarrollo	Complejidad	
Hacer diagnóstico de fuentes de financiación en SV, y gestionar recursos. Darle cumplimiento al artículo 160 del código Nacional de Tránsito en cuanto a la destinación específica en relación con el recaudo por infracciones de tránsito.	ALTO	BAJO	ALTO	SI	BAJO	ALTO
Adoptar procesos y procedimientos para	Alto	Bajo	Alto	Si	Bajo	Alto

trabajo intersectorial e integral en prevención, atención y seguimiento de SV						
Declarar la SV como política pública municipal.	Alto	Bajo	Alto	No	Medio	Alto
Evaluar la formulación, realizar control y vigilancia de la ejecución de planes de SV empresarial según Ley 1503 de 2011	Alto	Medio	Alto	Sí	Medio	Alto
Control a comportamientos: a) uso de cinturón de seguridad y dispositivos de control. b) uso de elementos de protección de motociclistas y ciclistas, c) exceso de velocidad, d) conducción bajo efectos de alcohol y sustancias psicoactivas.	Alto	Medio	Alto	Sí	Medio	Alto
Desarrollar estrategias de capacitación, información y comunicación para la cultura ciudadana, con mensajes contextualizados, dirigido a todos los actores viales organizados en grupos objetivos y tiempos de desarrollo.	Alto	Medio	Alto	Sí	Medio	Alto
Hacer un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc.	Alto	Medio	Alto	Sí	Medio	Alto

Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el cumplimiento de revisar los vehículos	Alto	Medio	Alto	No	Medio	Alto
Realizar control al transporte: Licencia de Conducción, Licencia de tránsito, Revisión técnico-mecánica, Seguro obligatorio "SOAT", Planilla de viaje u ocasional, Tarjeta de Operación, Póliza de daños contra terceros .	Alto	Medio	Alto	Sí	Medio	Alto
Realizar mantenimiento correctivo y preventivo de infraestructura de movilidad, andenes, calzadas, separadores, tapas de alcantarillas, señalización y en general del sistema vial	Alto	Alto	Alto	Sí	Alto	Alto
Desarrollar un programa de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad.	Alto	Alto	Alto	Sí	Alto	Alto
Diseñar y operar un sistema de monitoreo, control y seguimiento a intervenciones sobre puntos críticos.	Alto	Alto	Alto	No	Alto	Alto
Informar y capacitar al primer respondiente en la forma de actuar en el caso que presencia un incidente vial.	Alto	Medio	Alto	No	Medio	Alto
Crear un sistema de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención de las víctimas	Alto	Medio	Alto	No	Medio	Alto
Desarrollar procesos de seguimiento a la rehabilitación de víctimas y de vigilancia a los causantes de las	Alto	Alto	Alto	No	Alto	Alto

lesiones en incidentes viales						
----------------------------------	--	--	--	--	--	--

7. GLOSARIO

ACTOR DE LA VÍA: son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: "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 circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho" (Código Nacional de Tránsito, 2002).

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidos con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito (Ley 1702, 2013).

ATENCIÓN PREHOSPITALARIA (APH): "Conjunto de actividades, procedimientos, recursos, intervenciones y terapéutica pre hospitalaria encaminadas a prestar atención en salud a aquellas personas que han sufrido una alteración aguda de su integridad física o mental, causada por trauma o enfermedad de cualquier etiología, tendiente a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y los riesgos de invalidez y muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la institución asistencial, que puede incluir acciones de salvamento y rescate" (Resolución 1441, 2013).

AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIAL: es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto, de una carretera nueva, de una carretera existente o de cualquier evento que pueda afectar a la seguridad de la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio y su vida posterior (Pozuelo, 2011).

EDUCACIÓN VIAL: "La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados" (Ley 1503, 2011).

EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD: se define como la demostración de que se cumplen los requisitos especificados relativos a un producto, proceso, sistema, persona u organismo, y su campo

incluye actividades tales como el ensayo/prueba, la inspección, la certificación, así como la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad. (Ponce Reyes & Alejandra, 2006).

HOMOLOGACIÓN: "Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación" (Código Nacional de Tránsito, 2002).

LABORATORIO DE PRUEBAS Y ENSAYOS: "Laboratorio nacional, extranjero o internacional, que posee la competencia e idoneidad necesarias para llevar a cabo la determinación en forma general de las características, aptitud o funcionamiento de materiales o productos" (Decreto 2269, 1993).

MERCADOTECNIA SOCIAL: es el uso de principios de la mercadotecnia con el fin de crear conciencia sobre un tema específico, lograr la aceptación de una conducta deseada y modificar el comportamiento para el beneficio individual, grupal o comunitario. Las estrategias de mercadotecnia se dirigen hacia las personas que desean o necesitan cambiar o mejorar un comportamiento que pone en riesgo su calidad de vida, bienestar y seguridad individual y colectiva e intentan influenciarlas para aceptar, adoptar, modificar o abandonar una conducta determinada (Secretaría de Salud de México D.F., 2010).

MOVILIDAD REDUCIDA: "Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales" (Ley 1287, 2009).

ORGANISMOS DE TRÁNSITO: "Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción" (Código Nacional de Tránsito, 2002).

PERSONA CON DISCAPACIDAD: las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (Organización de las Naciones Unidas, 2006).

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL: "Es el instrumento de planificación que consignado oficialmente en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito" (Decreto 2851, 2013)

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: se trata de un plan, "basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir de

víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial" (Ley 1702, 2013).

PROYECTO EDUCATIVO INSTITUCIONAL (PEI): es el documento que debe elaborar y poner en práctica cada establecimiento educativo y en el que se especifican entre otros aspectos, "los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios, la estrategia pedagógica, el reglamento para docentes y estudiantes y el sistema de gestión, todo ello encaminado a cumplir con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos" (Ley 115, 1994).

PROYECTO PEDAGÓGICO: es una actividad dentro del plan de estudios que de manera planificada ejercita al educando en la solución de problemas cotidianos, seleccionados por tener relación directa con el entorno social, cultural, científico y tecnológico del mismo (Decreto 1860, 1994).

REHABILITACIÓN PSICOSOCIAL: es el proceso de cambio de una disfunción ocupacional a lo largo de la vida de la persona afectada de trastorno mental hacia el desempeño ocupacional dentro de su entorno comunitario, en una cultura predeterminada (Mazorra, 2004).

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 usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas" (Ley 1702, 2013).

SUSTANCIA PSICOTRÓPICA O PSICOACTIVA: "Sustancia que, cuando se ingiere, afecta a los procesos mentales, p. ej., a la cognición o la efectividad. Este término y su equivalente, sustancia psicotrópica, son las expresiones más neutras y descriptivas para referirse a todo el grupo de sustancias, legales e ilegales" (World Health Organization, 1994).

TRÁFICO CALMADO: es la combinación de medidas físicas, que principalmente, reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y alteran los comportamientos de los conductores, mejorando las condiciones de los usuarios no motorizados de la vía (Ewing, 1999).

TRIAGE: la acción de clasificar a los implicados en un incidente/accidente masivo, para que de acuerdo con criterios de gravedad que diferencien lo urgente de lo no urgente, puedan recibir una atención médica organizada y efectiva (Martínez, 2003).

USUARIOS VULNERABLES: término que se aplica a los usuarios con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un accidente, son principalmente aquellos sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos de dos

ruedas. Entre éstos, los peatones y los ciclistas son aquellos que probablemente tienen menos probabilidad de causar lesiones a otro usuario de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, pueden representar un peligro mayor para los demás (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998).

VÍCTIMA: se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural (Decreto 3990 de 2007).

8. REFERENCIAS

1. Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2011
2. Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES - A road safety policypackage]. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2017. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
3. 70ª Asamblea General de Naciones Unidas. Objetivos del Desarrollo Sostenible a 2030. Nueva York: ONU, 2015.
4. Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "*Un pacto por la equidad*". Bogotá: DNP, 2018.
5. Plan 2016-2019 "Antioquia Piensa en Grande". Medellín: Gobernación de Antioquia, 2016.
6. Decreto 555, del 10 de febrero de 2017, por el cual se crea la Agencia de Seguridad Vial de Antioquia y se suprime la Dirección de Transporte y Tránsito. Medellín: Gobernación, 2017.
7. Plan de desarrollo municipal "*Caldas Territorio Transformador*" 2020-2023.
8. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. FORENSIS 2016: datos para la vida. Bogotá: INMLCF, julio 2017.