



CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 2017-02 – 1477 - OBJETO “FORMULACIÓN, DIVULGACIÓN Y SOCIALIZACIÓN DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR EN RELACIÓN CON EL PILAR DE GESTIÓN INSTITUCIONAL Y EN MARCO DEL CONVENIO N° 0016 CELEBRADO CON LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL”

GOBERNACIÓN DEL CESAR

Diciembre de 2017

 Calle 23 # 26 - 128
Municipio de Soledad (Área Metropolitana de Barranquilla)

 +57 392 2995
 +57 311 6977673 - 300 8140730

 info@lagit.com.co
 gerencia@lagit.com.co

www.lagit.com.co

INDICE

Pag.

DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	4
1. ALCANCE	5
2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL	5
2.1 Fortalecimiento de la gestión institucional	5
2.1.1 Ejercicio participativo con comunidad	8
2.2 Medidas sobre el comportamiento humano	22
2.2.1 Capacidad operativa en vías nacionales y el municipio de Valledupar aportada por la Seccional de Tránsito y Transporte del Cesar de la Policía Nacional.	25
2.2.2. Comportamiento de los comparendos según información disponible de SIMIT	26
2.2.3. Resultados de las observaciones de comportamiento en vías municipales y mediciones de velocidad en vías nacionales.	28
2.2.4. Mediciones de velocidad de operación en tramos viales	33
2.2.5. Registro fotográfico	39
2.3. Medidas sobre la infraestructura o las vías	50
2.3.1. Proyectos de infraestructura vial de gran impacto	72
2.4. Medidas sobre los vehículos	74
2.5. Atención a las víctimas	74
2.5.1. Comportamiento de la accidentalidad vial en el Departamento	80
2.5.2. Comparativo de muertes entre accidentes rurales y urbanos- años 2010 y 2016	83
2.5.3. Tipo de accidentes donde se presentaron las muertes entre los años 2010 y 2016	85
2.5.4. Causas de accidentes donde se presentaron las muertes entre los años 2010 y 2016	87
2.5.5. Lesionados totales entre los años 2010 y 2016	89
2.5.6. Tipo de accidentes donde se presentaron los lesionados entre los años 2010 y 2016	94
2.5.7. Causas de accidentes donde se presentaron lesionados entre los años 2010 y 2016.	96
2.5.8. Comparativo de accidentalidad vial en tramos viales y municipio de Valledupar entre los años 2010 y 2016	98
2.5.9. Comparativo de muertes en tramos viales y municipio de Valledupar entre los años 2010 y 2016.	99
FORMULACIÓN DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	101
1. Introducción	102
2. Objetivo General del plan Departamental de seguridad vial	106

3. Objetivos específicos del plan	106
4. Alcance del plan Departamental de Seguridad Vial	107
5. Meta prevista para la reducción de accidentalidad vial en el departamento del Cesar	107
6. Valores del PNSV aterrizados en el PLSV (tomado del PNSV)	107
7. Principio del PNSV aterrizados en el PLSV (tomado del PNSV)	108
8. Definición de términos aplicables	109
9. Diagnóstico de la situación de seguridad vial y la movilidad en el departamento del Cesar	114
10. Formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial para el Cesar	114
10.1 Justificación para el trabajo en seguridad vial en Colombia.	114
11.1 MISIÓN	118
11.2 VISIÓN	119
11.3 Objetivos específicos del Plan Departamental de Seguridad Vial	119
11.4 Principios	120
12. Líneas del Plan departamental de seguridad vial del Cesar.	121
12.1 Fortalecimiento de la gestión Institucional	121
12.2 Comportamiento humano.	132
12.3 Infraestructura segura.	150
12.4 Medidas sobre los vehículos.	174
12.5 Atención a las víctimas de los accidentes de tránsito	176
13. Indicadores del Plan Departamental de Seguridad Vial	186
14. Divulgación del Plan Departamental de Seguridad Vial	188
15. Modelo de la ficha del Plan de Acción	189
16. Listado de Anexos	190

DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR

1. ALCANCE

La información refleja el estado de las condiciones de seguridad vial en el departamento del Cesar con corte al mes de diciembre de 2017.

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

El diagnóstico resulta de la revisión de aspectos que hacen parte de cada una de las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial (2011 – 2021). Para la realización de este diagnóstico se desarrollaron las siguientes actividades:

- Visitas de campo a municipios para conocer el entorno, se aplicaron herramientas para la realización de inspecciones de seguridad vial, donde se recogió información sobre infraestructura vial, señalización vial, comportamientos de usuarios, amenazas a la seguridad vial.
- Observaciones de comportamientos, esta observación se hizo en algunos municipios por cada subregión.
- Revisión de información secundaria: estadísticas, otros estudios.
- Entrevistas a funcionarios.
- Recolección de información en entidades diferentes a la Gobernación del Cesar.

De esta revisión se han obtenido los resultados siguientes:

2.1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

Desde el punto de vista institucional se verifica la capacidad instalada en el departamento a través de la Gobernación para ejercer como autoridad de tránsito según se establece en el Artículo 3° de la Ley 769 de 2002. Modificado por la Ley 1383 de 2010, establece, lo anterior indica que, dentro de su respectiva jurisdicción, los gobernadores ejercerán la calidad de autoridad de tránsito. “Conforme a los artículos 3°, 5°, 110 y 115 de la Ley 769 de 2002 los Gobernadores son las autoridades de tránsito de los departamentos. A estos entes

territoriales compete la señalización y demarcación vial en el ámbito geográfico correspondiente a su jurisdicción.

El Departamento del Cesar no cuenta con un organismo de tránsito que cumpla las funciones administrativas, técnicas y operativas para ejercer la delegación, entre las cuales se tiene:

- Planear y organizar la ejecución de Programas y funciones de la Secretaria de Tránsito, y adoptar las decisiones técnicas y administrativas requeridas para el cumplimiento del objeto social.
- Realizar trámites de matrícula para vehículos nuevos y traspasos para vehículos antiguos.
- Expedir y refrendar licencias de conducción.
- Realizar control operativo en el sistema vial urbano u rural del municipio
- Realizar el cobro de órdenes de comparendo impuestos en las vías nacionales que atraviesan el municipio y en las vías urbanas y rurales.
- Cobro de impuestos a los vehículos matriculados en el municipio.
- Realizar actividades de pedagogía para los diferentes usuarios de las vías.
- Organizar aspectos ligados a la movilidad en los municipios donde no existe organismo de tránsito y en las vías a cargo del departamento.

Que el departamento no cuente con un organismo de tránsito es una debilidad porque no se tiene una entidad de articulación de la movilidad, la seguridad vial y la vialidad del departamento. Esto genera que aspectos vitales para la movilidad y la seguridad vial se vean afectados, tales como:

- Respeto a la normatividad y señalización vial
- Mantener actualizada la señalización en las vías de los municipios donde no existe organismo de tránsito
- Trabajo pedagógico con los diferentes actores viales

- Ejercer control a los diferentes actores viales, regulación a la movilidad
- Brindar los servicios administrativos a los usuarios como son: expedición de licencias, matrículas de vehículos, traspasos de vehículos, otros trámites de tránsito.

Esta carencia trae consigo:

- Pérdida de imagen y control institucional
- Aumento de estadísticas de accidentes viales
- Mala conducta de los usuarios
- Informalidad en el transporte
- Pérdida de recursos económicos
- Desorden en la movilidad

El Departamento del Cesar tiene 25 municipios, de los cuales existe organismo de tránsito en: Valledupar, La Paz, Curumaní, Bosconia, Aguachica, Codazzi, El Paso y La Jagua de Ibirico. Estos organismos de tránsito no cuentan con una institucionalidad fuerte, lo cual se ve reflejado en: no tienen una estructura administrativa apropiada, no tiene cuerpo de control o tienen un cuerpo de baja capacidad, no cuentan con logística para aplicar control a los infractores, tienen baja capacidad de cobro, entre otros. Esta baja capacidad se refleja en desórdenes en la movilidad, irrespeto por la normatividad, ocurrencia de accidentes de tránsito, pérdidas de imagen, entre otros.

Como estos municipios que tienen organismo de tránsito son autónomos en esta materia, la Gobernación tiene poca o ninguna injerencia en materia de tránsito y transporte, esto agrava la situación de la seguridad vial, especialmente porque entre los municipios que cuentan con organismo de tránsito se tienen Valledupar y Aguachica que son los de mayor población y parque automotor.

2.1.1. Ejercicio participativo con comunidad

Este ejercicio se desarrolló mediante 3 mesas de trabajo, las cuales se llevaron a cabo en los municipios de Valledupar, Curumaní y Aguachica. Cada mesa pretendía la participación de comunidad y entes gubernamentales de cada subregión. En estas mesas, a través de un taller guiado, con la formulación de cinco preguntas se buscó conocer la percepción que los participantes, como sociedad civil, como usuarios viales y como entes gubernamentales tienen acerca de la seguridad vial en los diferentes municipios.

Los resultados del ejercicio de concertación se muestran a continuación:

A. Mesa de trabajo en la ciudad de Valledupar

Pregunta 1

¿Ha tenido accidentes de tránsito en su familia, vecinos o amigos?

El 100% de los asistentes coincidieron en haber tenido un familiar, vecinos o amigos afectados por un accidente de tránsito, esto es, que reconocen que es una problemática que afecta económica, social y moralmente a las personas. Los accidentes de tránsito no le son indiferentes, tienen claras sus causas y sus consecuencias.

Pregunta 2

¿Usted cree que los accidentes de tránsito se pueden evitar? ¿Cómo cree que se pueden evitar?

Todos los asistentes tienen claro y coinciden en que los accidentes de tránsito se pueden evitar, y hacen algunas propuestas para evitarlos. Estas son algunas de las respuestas consignadas por los asistentes:

- El Gobierno regule las escuelas de conducción, falta más legislación en Colombia para la conducción de vehículo especialmente en movilidad, falta señalización en las carreteras y ciudad. La economía de un país es el transporte, hay personas que tienen licencia de conducción y desconocen las señales de tránsito.
- Respetando las normas de tránsito, utilizando manejo defensivo, educación desde la niñez, mejoramiento de la infraestructura vial, Mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos, Mayor control por parte de las autoridades en el cumplimiento de la normatividad, respetando los derechos de los peatones, pasajeros y demás conductores o actores de la vía.
- Si se pueden prevenir, realizando pedagogía que lleve a los conductores a concientizarse sobre la seguridad vial, campañas de control y regulación, fortalecimiento institucional, mejor señalización vial, mejorar infraestructura.
- El comportamiento humano y la cultura para la preservación de nuestra vida debe comenzar desde el hogar. El respeto y la tolerancia a nosotros mismos, a las normas de tránsito, a los peatones, los conductores deben respetar la vida de ellos mismos y la de los demás, ser prudentes.
- Si, respetando las normas de tránsito establecidas, acatar recomendaciones por parte de las autoridades de tránsito, confianza en las autoridades.
- Conociendo y respetando las normas de tránsito, prudencia, pericia, manejo defensivo, tener un estado de ánimo adecuado, falta de cultura. Mantener las vías en perfectas condiciones y señalización. Mantener en perfecto estado el vehículo. Que exista control permanente por parte de tránsito en la vía.

Pregunta 3

¿Tenemos claras las conductas que generan riesgos de accidentes de tránsito? Enumere al menos 3.

- Conducir en estado de embriaguez, conducir cansado, conducir excediendo los límites de velocidad, utilización de teléfono celular, distracción, desconocimiento de señales de tránsito, menores de edad conduciendo vehículos.
- Exceso de confianza, falta de cultura ciudadana, Irresponsabilidad.
- Exceso de velocidad, conducir en estado en embriaguez, irrespeto a las señales de tránsito y desconocimiento de la normatividad.
- Imprudencia, personal sin licencia o experiencia, consumo de bebidas embriagantes.
- Conducir en estado de embriaguez, conducir en exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito, conducir realizando maniobras peligrosas.

Pregunta 4

¿Qué aspectos que amenazan la seguridad vial identificada en su municipio?

¿Cómo cree que se pueden mejorar?

- Poco compromiso de la primera autoridad del municipio, con la seguridad vial.
- Bosconia: Yuma es quien maneja la vía nacional que es donde se tiene el inconveniente porque dentro del municipio el alcalde si ha atendido los temas de tránsito y movilidad, Yuma no colabora con la señalización de la vía nacional.
- Manaure: hay vías en mal estado, estacionamiento de vehículos donde no se deben parquear, reduciendo espacios de la vía.
- Valledupar: vías en mal estado, la señalización no es clara en las vías, imprudencia en las carreteras de los vehículos pesados, manejan a la ofensiva.
- Para mejorar se deben reparan las vías, realizar una adecuada señalización y regular la movilidad en los municipios.

- Falta de autoridad para el control de tránsito: realizando convenios con la Policía Nacional. Malas condiciones de la malla vial: Haciendo inversiones en las vías urbanas y nacionales. Baja señalización vial, haciendo inversiones, poca cultura ciudadana, capacitación en movilidad.
- Señalización, ausencia del control y regulación, desconocimiento de las normas de tránsito.
- La paz: Falta de regulación de los motociclistas
- Falta de control, de señalización, reorganización vial, infraestructura, falta de controles de velocidad en el Cesar
- Falta de señalización, menores de edad conduciendo, vías en mal estado, creación del organismo de tránsito, campañas de seguridad vial.
- Se debe mejorar incrementando el número de agentes de tránsito debidamente capacitados, construcción de nuevas vías y mejoramiento de la malla vial
- EL Copey: inexistencia oficina de tránsito para regular movilidad
- Valledupar: Las condiciones de la infraestructura vial no es suficiente para el número de vehículos que se movilizan por el crecimiento exponencial de la población. Deterioro de la malla vial
- Pueblo Bello: la infraestructura vial no es la adecuada, falta de señalización de tránsito, falta de cultura vial.

Pregunta 5

¿Usted cree que el control de infractores de tránsito ayuda a mejorar la seguridad vial, cree que solo las campañas de sensibilización ayudan o deben combinarse ambas estrategias?

- Si y deben combinarse ambas estrategias
- Se deben combinar ambas estrategias si existe sanción el infractor toma mayor conciencia. La campaña de sensibilización para educar y la infracción para corregir.

- Se deben complementar los controles y las campañas de movilización
- Todo el tiempo deben ir acompañadas ambas estrategias
- Ambas estrategias, toda vez que son complementarias y ayudan a mejorar la seguridad vial en los municipios.
- Aunque el objetivo de las sanciones de tránsito es que el conductor, pasajero, peatón, motociclista, ciclista, se autorregule, es importante aumentar y enfatizar las campañas de normas y comportamientos de tránsito a los ciudadanos dirigidos personalmente en instituciones educativas.

Pregunta 6

¿Qué inversiones cree usted que se deban realizar en los municipios del departamento para mejorar la seguridad vial? Enumere al menos 3

- Vías en buen estado, reguladores de tránsito, señalización, intercambiar multas.
- Factor humano con capacitación y sensibilización, infraestructura vial, inversiones en reguladores de tránsito y/o convenios con la policía nacional para el control de tránsito
- Invertir en infraestructura, educación e institucionalidad
- Invertir en las instituciones educativas “patrulleros escolares” ya que los niños de hoy son los peatones, ciclistas y conductores del mañana. Señalización y capacitación vial
- Mejoramiento de vías, señalización horizontal y vertical, campañas de seguridad vial
- Señalización, mejoramiento y aumento de cobertura de la red semafórica, mejoramiento de la infraestructura vial.

Pregunta 7

¿Cuál es el propósito que nos llevamos de esta mesa de trabajo? Para cumplir en mi vida cotidiana

- Tener más precaución cuando se va conduciendo, obedecer las normas de tránsito
- Cumplir con todas las normas de tránsito, replicar la información, sirviendo de agente multiplicador
- Propósito ser mejor actor en la vía
- Respetar las señales de tránsito
- Ser ejemplo para familias y amigos sobre seguridad vial y divulgación de los temas relacionados a la seguridad vial
- Concientización con las normas de tránsito y comportamiento pensando en el peatón.

B. Mesa de trabajo en el municipio de Curumaní

Pregunta 1

¿Ha tenido accidentes de tránsito en su familia, vecinos o amigos?

- Curumaní: 18 casos de accidentes en el mes de enero, lesionados y muertos en motos
- La Jagua de Ibirico: con lesionados en rango de edades de 15 – 25 años, por motos y motocarros.
- Si, vehículos de las empresas de transporte, daños materiales sin pedidas humanas. Accidentes con víctimas humanas en vehículos particulares.

El 100% de los asistentes coincidieron en haber tenido un familiar, vecinos o amigos afectados por un accidente de tránsito, esto es, que reconocen que es una problemática que afecta económica, social y moralmente a las personas. Los

accidentes de tránsito no le son indiferentes, tienen claras sus causas y sus consecuencias.

Pregunta 2

¿Usted cree que los accidentes de tránsito se pueden evitar? ¿Cómo cree que se pueden evitar?

Todos los asistentes tienen claro y coinciden en que los accidentes de tránsito se pueden evitar, y hacen algunas propuestas para evitarlos. Estas son algunas de las respuestas consignadas por los asistentes:

- Se pueden reducir, implementando la pedagogía por medio de sensibilización de impacto visual y métodos alternativos que permitan el cambio de hábitos de los actores viales.
- Tomando conciencia sobre los peligros que existen en la vía, aplicando, respetando y cumpliendo las normas de tránsito, educando la cultura ciudadana.
- Si, en la medida en que los actores viales adopten comportamientos y hábitos seguros en la vía.
- Si, concientizando a los diferentes actores de la movilidad, respetando las normas y señales de tránsito. Haciendo la revisión técnica a los vehículos, tener cultura ciudadana.

Pregunta 3

¿Tenemos claras las conductas que generan riesgos de accidentes de tránsito? Enumere al menos 3.

- Imprudencia ausencia de tolerancia, conducir en estado de alicoramiento, exceso de velocidad.
- Conducir bajo la influencia del alcohol o sustancias psicoactivas, no acatar las normas de tránsito, por distracción con dispositivos electrónicos.

- Irrespeto a las normas de tránsito, conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas y alucinógenas.
- Conducir en estado de embriaguez, conducir a exceso de velocidad, desconocimiento de las normas.

Pregunta 4

¿Qué aspectos que amenazan la seguridad vial identificada en su municipio?

¿Cómo cree que se pueden mejorar?

- Falencia en la señalización, deterioro de la infraestructura vial, conductas inapropiadas de los actores viales, vehículos en malas condiciones técnicas, se mejora mediante campañas de sensibilización y controles.
- La inexistencia de un plan de seguridad vial para todo el departamento, la inexistencia de un plan de movilidad, el estado de deterioro de las diferentes vías en los municipios, crear un grupo de seguridad vial.
- Comportamiento humano: falta de cultura vial. Insuficiencia en equipamiento municipal: señalización vertical, horizontal y elementos de reducción de velocidad. Mejoras: Campañas de sensibilización a los actores viales, enfocándonos en instituciones educativas, gremio transportador, organismos de socorro, entes territoriales; Formulación e implementación de un proyecto que incluya esos componentes, más compromiso.
- Mal estado de las vías, carencia de cultura ciudadana en el municipio, alto flujo de vehículos pesados en zonas urbanas. Se mejora brindando educación a los habitantes, enfocada en la población infantil.

Pregunta 5

¿Usted cree que el control de infractores de tránsito ayuda a mejorar la seguridad vial, cree que solo las campañas de sensibilización ayudan o deben combinarse ambas estrategias?

- Si ayudan y se deben combinar.

- Deben existir ambas estrategias, la sensibilización y el control por parte de las autoridades.
- Ambas, primero debe existir una etapa pedagógica y de sensibilización y posteriormente una etapa sancionatoria.
- El control a infractores su ayuda a mejorar la seguridad vial, pero son las campañas de sensibilización las que despiertan el interés y la toma de conciencia de los usuarios de la vía, estamos de acuerdo en combinar las estrategias, sancionar y educar.

Pregunta 6

¿Qué inversiones cree usted que se deban realizar en los municipios del departamento para mejorar la seguridad vial? Enumere al menos 3

- Mejoramiento de la infraestructura vial, señalización mejorar el parque automotor de las autoridades de tránsito, programas pedagógicos sobre campañas de seguridad vial en medios de comunicación.
- Campañas en seguridad vial, aplicación de normas de tránsito, parque temático se seguridad vial para que los niños se eduquen, mejora de la malla vial.
- Sensibilización y campañas de gran impacto que permitan llevar y aun más sembrar el mensaje de la seguridad vial y comportamientos seguros en la vía. Autoridades de control fortalecimiento institucional, equipamiento municipal en elementos de seguridad, señales y reductores.
- Señalización de tránsito, mantenimiento de las vías, capacitación a usuarios de la vía.

Pregunta 7

¿Cuál es el propósito que nos llevamos de esta mesa de trabajo? Para cumplir en mi vida cotidiana

- Ser multiplicadores en nuestras familias y amigos en el respeto por las normas de tránsito.

- Ser multiplicadores en asumir cultura y conciencia en materia vial con nuestro entorno.
- Ser ejemplo como funcionarios y replicar el mensaje de seguridad vial.
- Ser mejores usuarios de la vía, difundir y respetar la importancia de las normas de tránsito.

C. Mesa de trabajo en el municipio de Aguachica

Pregunta 1

¿Ha tenido accidentes de tránsito en su familia, vecinos o amigos?

- Si hemos tenido casos de accidentes de tránsito con vecinos y en nuestro caso uno de los integrantes del grupo.
- Si hemos tenido accidentes de tránsito con laceraciones.

El 100% de los asistentes coincidieron en haber tenido un familiar, vecinos o amigos afectados por un accidente de tránsito, esto es, que reconocen que es una problemática que afecta económica, social y moralmente a las personas. Los accidentes de tránsito no le son indiferentes, tienen claras sus causas y sus consecuencias.

Pregunta 2

¿Usted cree que los accidentes de tránsito se pueden evitar? ¿Cómo cree que se pueden evitar?

Todos los asistentes tienen claro y coinciden en que los accidentes de tránsito se pueden evitar, y hacen algunas propuestas para evitarlos. Estas son algunas de las respuestas consignadas por los asistentes:

- Si, respetando las señales de tránsito y capacitando en seguridad vial.

- Si, tomando las precauciones necesarias, tales como respetar las normas de tránsito, realizando campañas educativas.
- Sí, hay que ser precavidos y prudentes, conocer la señalización de tránsito, visualizarla e internalizarla, conducir con prevención y en defensa.
- Realizando campañas de prevención vial concientizando a la comunidad al cambio de la cultura vial.
- Si, teniendo en cuenta las señales de tránsito ley 769 del 2002 código nacional de tránsito.

Pregunta 3

¿Tenemos claras las conductas que generan riesgos de accidentes de tránsito? Enumere al menos 3.

- Conducir en estado de embriaguez, falta de mantenimiento a los vehículos, omisión de las señales de tránsito.
- Conducir en estado de embriaguez, exceso de velocidad, no usar el cinturón de seguridad, cascos en las motos y exceder la capacidad de los pasajeros en los vehículos.
- Conducir manipulando el celular, exceso de velocidad, conducir y conversar con el pasajero, escuchar música a alto volumen, no revisar el estado del vehículo, falta de experiencia y pericia.
- Distractores como equipos electrónicos, desobedecer las señales de tránsito, conducir bajo los estados de sustancias psicoactivas.
- Desconocimiento de las normas, exceso de velocidad, irrespeto a las señales de tránsito.

Pregunta 4

**¿Qué aspectos que amenazan la seguridad vial identificada en su municipio?
¿Cómo cree que se pueden mejorar?**

- Falta de señalización y vías deterioradas, se pueden mejorar implementando controladores urbanos, instalación adecuada de las señales y formular proyectos para el mejoramiento de las vías.
- Falta de señalización, de cultura vial, mal estado de las vías. Se pueden mejorar ubicando la señalización en los puntos estratégicos, educando a la comunidad, mejorando el estado de las vías.
- No hay cultura ciudadana, no hay suficiente señalización de tránsito, el exceso de velocidad al conducir se debe mejorar implementando un plan de movilidad, construir puente de la vía férrea y variante de la ruta del sol, mejoramiento de vías urbanas y campañas de seguridad vial.
- Falta de señalización, la imprudencia, mal estado de las vías. Se mejora implementando más señalización eficiente y campañas de concientización.
- Falta de iluminación, factor humano, obstáculos que dificultan la visibilidad, deterioro de la vía.

Pregunta 5

¿Usted cree que el control de infractores de tránsito ayuda a mejorar la seguridad vial, cree que solo las campañas de sensibilización ayudan o deben combinarse ambas estrategias?

- Deben combinarse ambas, porque primero debe haber la sensibilización y luego la ejecución.
- El control a los infractores de tránsito ayuda, pero su combina estas acciones se generará más conciencia de la importancia que debemos dar a nuestra vida.
- Si, se deben combinar para tener ciudadanos formados adecuadamente en movilidad, se deberían graduar a los ciudadanos en competencias ciudadana para la movilidad.
- Si se puede mientras sea el apoyo con pedagogía.

- Las campañas si ayudan, pero el ciudadano no toma conciencia entonces toca aplicar las normas y hacer comparendos.

Pregunta 6

¿Qué inversiones cree usted que se deban realizar en los municipios del departamento para mejorar la seguridad vial? Enumere al menos 3

- Mejoramiento de vías, capacitación a la comunidad en general sobre seguridad vial, implementación de comparendos a los infractores del código de tránsito.
- Se debe implementar procesos permanentes de educación vial en las instituciones educativas en los municipios, mejoramiento de la red vial.
- Semaforización y señales de tránsito, reductores de velocidad, simulacros de accidentes de tránsito, parqueaderos públicos municipales, fortalecer las oficinas de tránsito.
- Las inversiones que se deben generar son: sensibilización al municipio, mejoramiento de la señalización vial, campañas educativas en el colegio.
- Fortalecimiento de los convenios con policía y administraciones municipales, la pavimentación de las vías, la señalización.

Pregunta 7

¿Cuál es el propósito que nos llevamos de esta mesa de trabajo? Para cumplir en mi vida cotidiana

- Respetar el código nacional de tránsito y dar a conocer a familiares y amigos la importancia de la seguridad vial.
- Como peatón respetar las normas de tránsito, tomar conciencia de que toda mala conducta tiene sus consecuencias en la vía.
- Graduación en competencia ciudadana para la movilidad.
- Ser mejor actor en la vía.
- Precaución, prevención y tomar conciencia.

D. Conclusiones

Todos en algún momento se han visto relacionados con accidentes de tránsito con familia, amigo o vecinos, en cuanto el análisis de si se pueden evitar los accidentes de tránsito se acordó que claro que si se pueden evitar controlando los siguientes factores:

- Respetar las normas de tránsito
- Control en seguridad por organismo de tránsito
- Educación vial

De las conductas que generan riesgo en las vías se tiene claridad en las siguientes:

- Conducir bajo efectos del alcohol
- No respetar las señales de tránsito
- El proceso de obtención de las licencias de tránsito para menores principalmente.

De los aspectos más relevantes que amenazan la seguridad vial se encontró:

- Falta de señalización
- Desconocimiento de normas de tránsito
- Falta de control y regulación en cuanto a motocicletas, hacer control en este tipo de vehículo especialmente

Si deben combinar las estrategias de control a infractores de tránsito por medio de campañas de sensibilización ya que existe muy poca cultura ciudadana, generando educación en los niños y campañas culturales. Las inversiones más señaladas durante las mesas radican en:

- La adecuación de la infraestructura vial.
- Inversiones en educación para los niños como patrulleros escolares desde el ministerio de educación.

Y como compromiso de los asistentes el propósito es tener disciplina en seguridad vial, realizar campañas educativas y cambiar hábitos de comportamiento en la vía

2.2. Medidas sobre el comportamiento humano:

Los componentes de esta línea de acción son:

Pedagogía formativa: Son todas las acciones que buscan mejorar las competencias de los usuarios y se realiza a través de capacitaciones para: conductores, motociclistas, patrullas escolares y usuarios en general.

Pedagogía preventiva: Son las estrategias para generar buenas conductas y generar recordación, tales como: campañas pedagógicas para motociclistas, pedagogía para conductores, campaña pedagógica para peatones, etc.

Control: El control ayuda al cambio de comportamiento de los usuarios de las vías. De hecho, se considera al control como una forma de cuidado, los usuarios tienen mejores conductas cuando son observados y controlados. El control se ejerce para evitar conductas que ponen en riesgo la integridad de las personas.

En este aspecto se evidenció lo siguiente:

- No existe un cuerpo de control operativo a cargo de la Gobernación del Cesar o una de sus dependencias.
- Los municipios de Valledupar, Aguachica, Bosconia, Agustín Codazzi, La Paz cuentan con organismo de tránsito, pero no tienen capacidad de control, al menos debería existir 1 agente de tránsito por cada 1.000 habitantes y esto no ocurre. En todo el departamento entre agentes de tránsito y Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional suman apenas 146 uniformados, esto es una debilidad.
- No existe una dependencia encargada del cobro de las multas por concepto de infracciones de tránsito, las órdenes de comparendo se radican en el organismo de tránsito más cercano: Valledupar, Aguachica, Bosconia, La Paz, Codazzi. Esto quiere decir que los recursos se pueden perder por mala gestión de cobro o falta de capacidad administrativa del organismo de tránsito donde se radica la orden de comparendo. Esto podría convertirse

en detrimento patrimonial toda vez que son recursos que dejaron de cobrarse y no se invirtieron en el mejoramiento de la seguridad vial en el departamento. Aquí se evidencian tres irregularidades:

- Que las órdenes de comparendo impuestas en municipios que no tienen organismo de tránsito son llevadas al municipio con organismo de tránsito más cercano, Allí hay un desconocimiento del Municipio donde se comete la infracción que es donde deberían radicarse los comparendos y que este los gestione a través de su inspección de policía o tránsito. Se está desconociendo al alcalde como primera autoridad de tránsito. Se puede estar causando detrimento patrimonial al municipio donde no se radican los comparendos. La competencia para conocer y cobrar los comparendos de su jurisdicción corresponde al alcalde del municipio donde se comete la infracción.
- EL municipio que si tiene organismo de tránsito donde se radican comparendos de otros municipios que no tienen organismo de tránsito debe negarse a recibir estos, pues no tiene ni jurisdicción ni competencia para cobrarlos, es decir, el infractor podría alegar falta de competencia y jurisdicción y eso haría que se empiecen a invalidar las sanciones económicas impuestas, esto también podría convertirse en detrimento patrimonial.
- El Departamento está dejando de recibir importantes recursos por las órdenes de comparendo impuestas en municipios sin organismo de tránsito y en la eventualidad de que existiera, los recursos captados podrían ayudar para sostener programas de prevención y control en materia de seguridad vial. Esto puede entenderse como falta de gestión de los recursos que por ley debería recibir e invertir en materia de seguridad vial.
- Hay bajo control a las infracciones de tránsito en los municipios donde no existe organismo de tránsito. Solo se ejerce control operativo a los

infractores en algunas vías nacionales, donde la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional es la que presta el servicio operativo. Existe una problemática en el tramo vial de la Concesión Ruta del Sol II donde los uniformados de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional carecen de medios de movilidad y otros, los cuales pertenecían a la empresa concesionaria del corredor vial, misma a la que le fue declarada la caducidad del contrato de concesión.

- Los registros de control en cuanto a embriaguez los arrojan los operativos que realizan los uniformados de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional sobre las vías de su jurisdicción.
- No se tienen patios para la inmovilización de vehículos, a cargo de la Gobernación.
- No se cuenta con grúas para realizar las inmovilizaciones, a cargo de la Gobernación.
- No se cuenta con logística apropiada y suficiente para realizar control: conos, resaltos, flasher, bastones, vallas, entregada por la administración departamental.
- No se tiene una división o dependencia encargada de la seguridad vial.
- No se tiene una dependencia o funcionario encargado de temas operativos de tránsito.
- No se tiene una dependencia o funcionario encargado de liderar aspectos técnicos en los municipios donde no se cuenta con organismo de tránsito.
- No se tienen radares fijos o móviles para el control a la velocidad
- No existe sistema de detección electrónica para las infracciones de tránsito.
- No existe capacidad institucional para cobro de infracciones.
- En la mayoría de los municipios se usan motocicletas para transporte público, incluyendo escolares.
- Existe informalidad en el transporte público de pasajeros.

2.2.1 Capacidad operativa en vías nacionales y el municipio de Valledupar aportada por la Seccional de Tránsito y Transporte del Cesar de la Policía Nacional.

Descripción	Cantidad	Ubicación
Administrativos – Oficina – Jefe Seccional	2	Valledupar
Patrulleros o agentes	79	Cuadrante 1 Valledupar Cuadrante 2 Codazzi Cuadrante 3 Caracolí Cuadrante 4 Bosconia Cuadrante 5 Bosconia Cuadrante 6 Curumaní Cuadrante 7 Pailitas Cuadrante 8 Pelaya Cuadrante 9 Aguachica Cuadrante 10 San Alberto Cuadrante 11 Aguachica
Motocicletas	39	Cuadrante 1 Valledupar Cuadrante 2 Codazzi Cuadrante 3 Caracolí Cuadrante 4 Bosconia Cuadrante 5 Bosconia Cuadrante 6 Curumaní Cuadrante 7 Pailitas Cuadrante 8 Pelaya Cuadrante 9 Aguachica Cuadrante 10 San Alberto Cuadrante 11 Aguachica
		Cuadrante 1 Valledupar Cuadrante 2 Codazzi Cuadrante 3 Caracolí

Vehículos	15	Cuadrante 4 Bosconia Cuadrante 5 Bosconia Cuadrante 6 Curumaní Cuadrante 7 Pailitas Cuadrante 8 Pelaya Cuadrante 9 Aguachica Cuadrante 10 San Alberto Cuadrante 11 Aguachica
-----------	----	---

Tabla 1. Capacidad operativa personal y medios de movilidad para la Seccional de Tránsito y Transporte de Cesar. Fuente SETRADECES

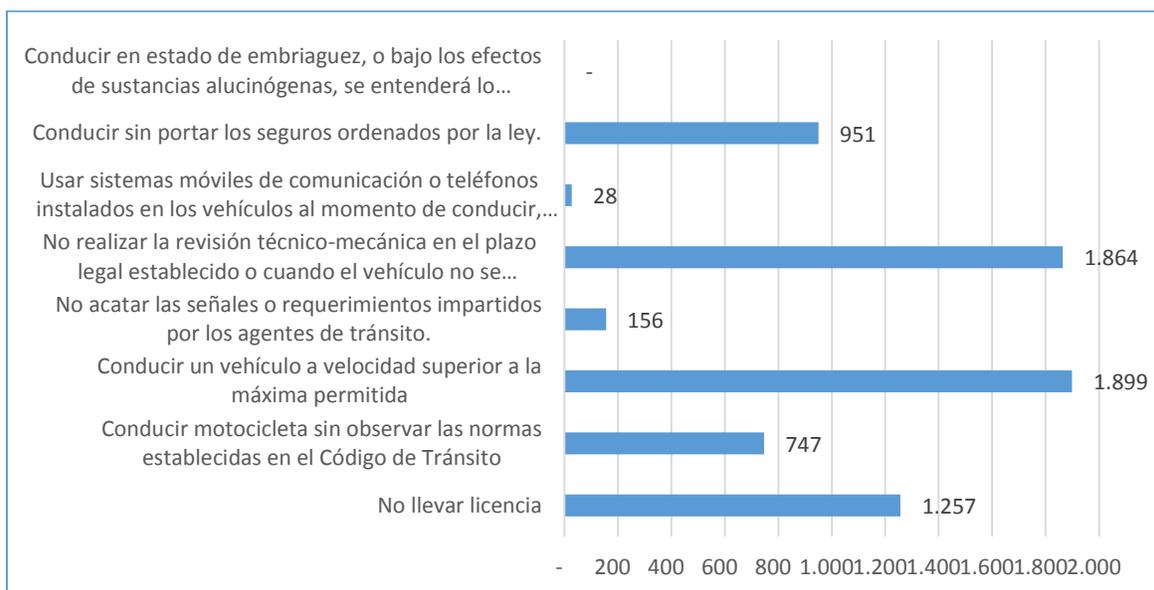
2.2.2. Comportamiento de los comparendos según información disponible de SIMIT

La información existente en SIMIT recopilada desde el 01 de enero al 22 de diciembre de 2017 sobre órdenes de comparendo se relaciona y analiza a continuación:

Organismo de tránsito donde se radicó	Valor de los comparendos DITRA	Cantidad de Comparendos
Aguachica	\$ 3.840.616.000	4.702
Agustín Codazzi	\$ 383.944.929	703
Bosconia	\$ 2.274.568.476	3.591
Curumaní	\$ 1.366.400.832	2.596
El Paso	\$ 117.364.649	156
La Jagua de Ibirico	\$ 287.188.702	516
la Paz	\$ 37.021.032	57
San Alberto	\$ 7.005.239	16
Valledupar	\$ 1.542.244.990	2.891
Total	\$ 9.856.354.849	15.228

Tabla 2. Órdenes de comparendo impuestas en carreteras entre enero 1 a diciembre 22 de 2017. Fuente SIMIT

En la información analizada sobre multas por infracciones de tránsito se tienen las siguientes conductas que son las causas más relevantes en la ocurrencia de los accidentes:



Gráfica 1. Tipificación de infracciones de tránsito que mayor amenaza representan para la seguridad vial en el año 2017 en carreteras. Fuente SIMIT.

Del gráfico anterior se pueden tomar las siguientes conclusiones:

- No se controla la conducción en estado de embriaguez.
- La mayor infracción cometida es el exceso de velocidad.
- La segunda infracción más recurrente es no realizar la revisión técnico-mecánica.
- No se controla a los motociclistas, pues solo 747 infracciones por no respetar las normas, en carreteras circulan muchos motociclistas que no cumplen las normas.
- La conducción sin llevar licencia es la tercera infracción más frecuente, esto significa que mucha gente que conduce no tiene licencia, este es una de las principales amenazas para la seguridad vial.

- f. Mucha gente circula en sus vehículos sin los seguros que estipula la ley, esto es, se está negando la atención adecuada al accidentado en caso de que este ocurra.
- En el municipio de Valledupar los valores son los siguientes para los años 2015 y 2016.

Comparendos solo Valledupar 2015 y 2016		
Estado	Cantidad de comparendos	Valor total
Acuerdo de pago	5.851	\$ 3.573.060.326
Cobro coactivo	13.239	\$ 16.263.031.682
Pendiente de pago	35.477	\$ 36.290.016.580
Total	54.567	\$ 56.126.108.588

Tabla 3. Órdenes de comparendo impuestas entre enero 1 de 2015 a diciembre 31 de 2016. Fuente SIMIT

2.2.3 Resultados de las observaciones de comportamiento en vías municipales y mediciones de velocidad en vías nacionales.

Las observaciones de comportamiento son una herramienta para verificar el cumplimiento de la normatividad por los usuarios viales. Las mediciones se llevaron a cabo en los municipios de: Valledupar, Bosconia, Aguachica, La Paz, Becerril, El Copey, Gamarra, Chimichagua, San Alberto, El Paso, Pelaya y se basaron en el comportamiento de los motociclistas, estas mediciones se realizaron para verificar los siguientes comportamientos:

- Motociclistas
 - Uso del casco
 - Uso de teléfonos móviles
 - Más de dos personas en la moto

- Carga extra en la motocicleta

En vías nacionales se verificaron los siguientes comportamientos:

- En conductores de vehículo en carretera
 - Uso del cinturón de seguridad
 - Uso de teléfonos móviles
 - Maniobras peligrosas o adelantamiento en sitios donde lo restringe la señalización vial.

Estas se llevaron a cabo en las Rutas 45, 80 y 49.

Los resultados de las observaciones de comportamiento de motociclistas se resumen así:

- Municipio de Valledupar
 - El 80% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 90% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 10% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 5% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 5% de las motocicletas observadas llevaban carga.
- Municipio de Aguachica
 - El 96% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 96% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 3% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 7% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 1% de las motocicletas observadas llevaban carga.
- Municipio de Gamarra

- El 99% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 99% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 25% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 15% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 10% de las motocicletas observadas llevaban carga.
-
- Municipio de Chimichagua
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 20% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 20% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 12% de las motocicletas observadas llevaban carga.
-
- Municipio de La Paz
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 25% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 18% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 14% de las motocicletas observadas llevaban carga.
-
- Municipio de San Alberto
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 20% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 15% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 12% de las motocicletas observadas llevaban carga.
-
- Municipio de Bosconia
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.

- El 100% de los motociclistas no usan chaleco
- El 22% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
- El 16% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
- El 15% de las motocicletas observadas llevaban carga.

- Municipio de EL Paso
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 15% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 10% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 10% de las motocicletas observadas llevaban carga.

- Municipio de Pelaya
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 13% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 20% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 10% de las motocicletas observadas llevaban carga.

- Municipio de Becerril
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco
 - El 10% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
 - El 12% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
 - El 5% de las motocicletas observadas llevaban carga.

- Municipio de El Copey
 - El 100% de los motociclistas no llevaban casco.
 - El 100% de los motociclistas no usan chaleco

- El 12% de las motocicletas llevaban más de dos ocupantes
- El 10% de las motocicletas llevaban niños menores de 10 años.
- El 8% de las motocicletas observadas llevaban carga.

Los resultados de las observaciones de comportamiento de conductores de vehículo en carretera se resumen así:

- Ruta 45 entre El Copey y Bosconia
 - 10% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 10% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 20% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa
- Ruta 45 entre Bosconia y Chiriguaná
 - 8% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 11% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 1% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa
- Ruta 45 entre San Roque y Curumaní
 - 5% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 8% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 25% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa
- Ruta 45 entre Pailitas y Pelaya
 - 10% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 10% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 1% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa

- Ruta 80 entre Bosconia y Valledupar
 - 15% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 15% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 25% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa

- Ruta 80 entre Valledupar y La Paz
 - 20% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 10% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 15% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa

- Ruta 49 entre La Paz y San Diego
 - 30% de los conductores observados no llevaban cinturón abrochado
 - 10% de los conductores observados usaban el teléfono móvil mientras conducían
 - 10% de los conductores observados hicieron maniobra peligrosa

2.2.4. Mediciones de velocidad de operación en tramos viales

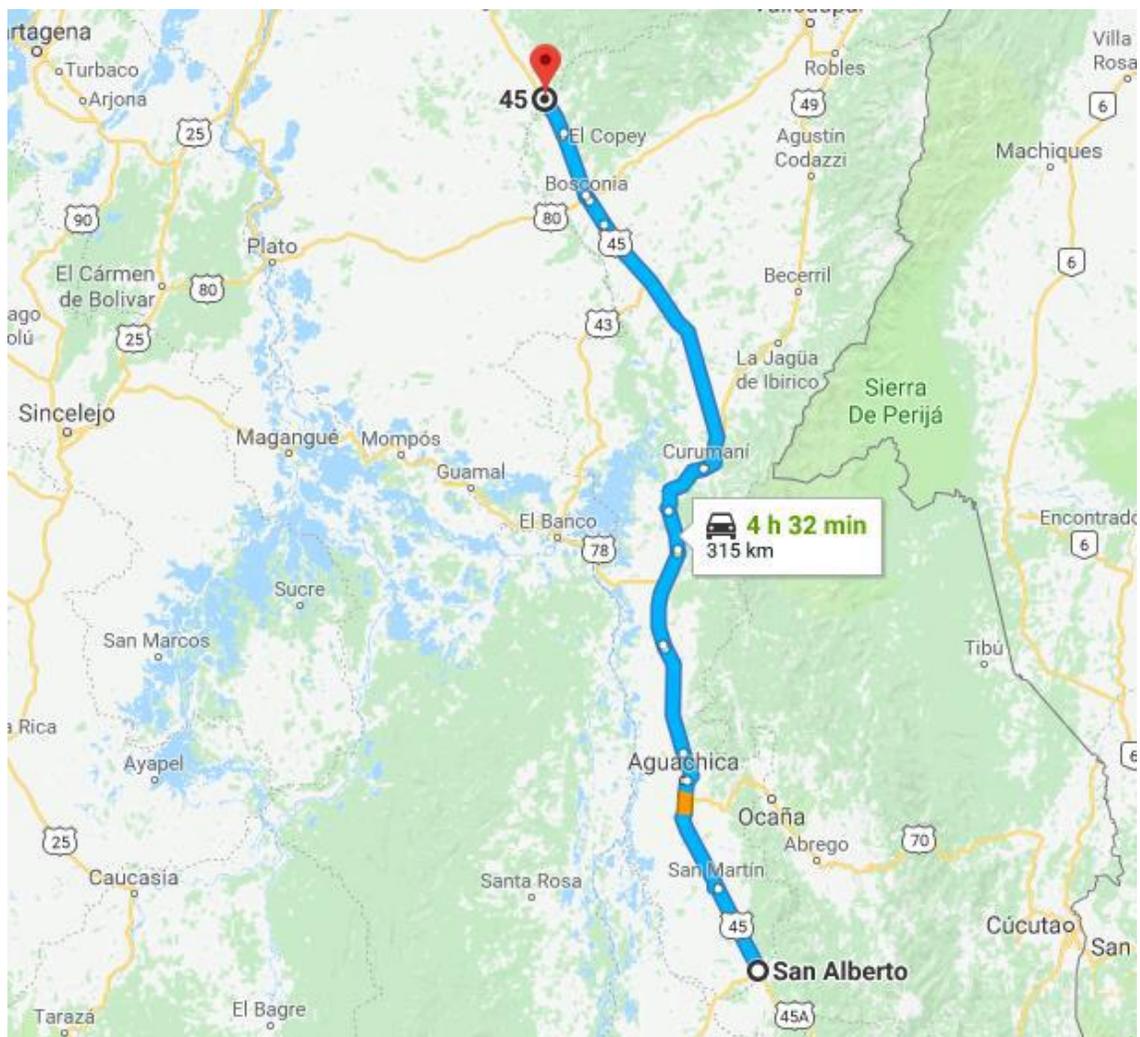
Se realizó la medición de velocidades de operación (velocidad real a la que operan los vehículos) en dos corredores viales importantes y de gran flujo vehicular:

- Ruta 45, entre los municipios de El Copey y Bosconia
- Ruta 45 entre los municipios de Bosconia y Chiriguaná
- Ruta 45 entre los municipios de San Roque y Curumaní
- Ruta 45 entre los municipios de Pelaya y Aguachica
- Ruta 80 entre los municipios de Bosconia y Valledupar
- Ruta 80 entre Valledupar y La Paz
- Ruta 49 entre San Diego y Codazzi

- Ruta 49 entre Codazzi y La Jagua de Ibirico
- Cruce de la Ruta 80 hasta Pueblo Bello

Estas mediciones se realizaron mediante la utilización de un vehículo flotante, el cual, por seguimiento a otros vehículos permitió establecer las velocidades reales de operación en los corredores escogidos. Los resultados se resumen en las tablas siguientes:

- Ruta 45



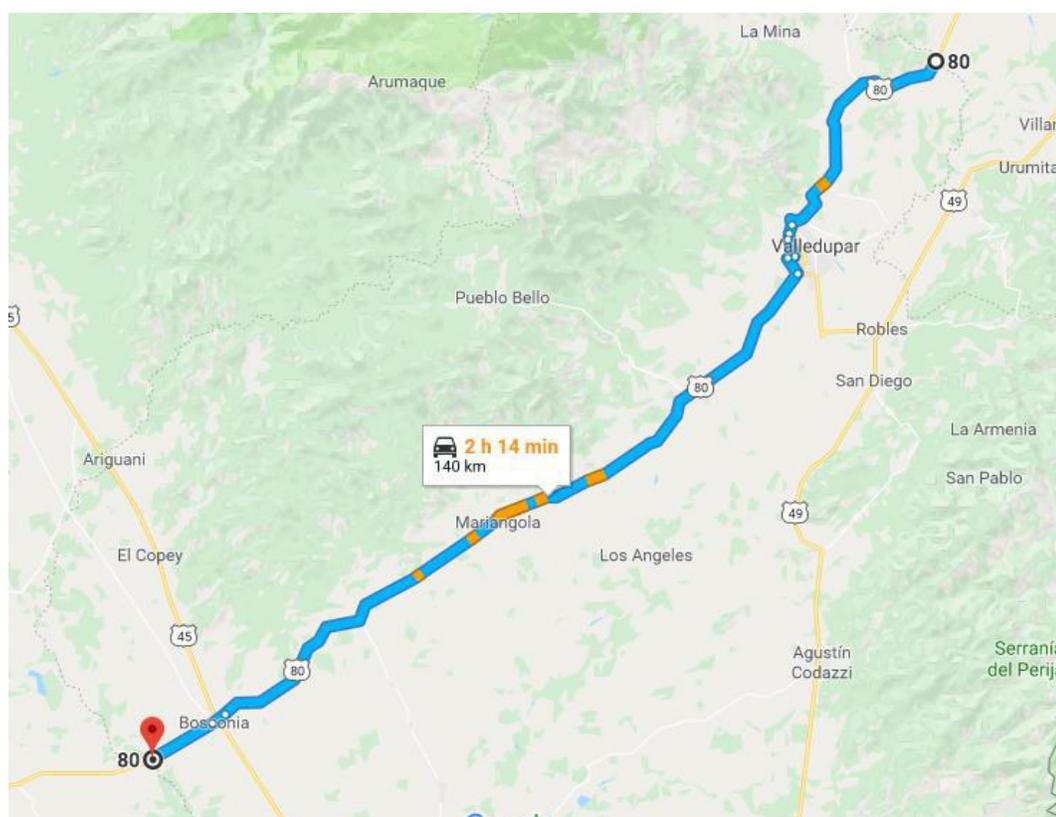
Gráfica 2. Tramo de vía Nacional en jurisdicción del departamento del Cesar - Ruta 45.

Fuente: Google Maps.

Tramo	Velocidad máxima según señalización en Km/h	Velocidad mínima observada en Km/h	Velocidad máxima observada en Km/h
Entre los municipios de El Copey y Bosconia	30 a 80	40	120
Entre los municipios de Bosconia y Chiriguaná	30 a 100	40	140 (en el tramo de doble calzada)
Entre los municipios de San Roque y Curumaní	30 a 80	40	100
Entre los municipios de Pelaya y Aguachica	30 a 80	80	120 (en el tramo de doble calzada)

Tabla 4. Velocidades de operación en el corredor Fuente: Elaboración Propia

- Ruta 80

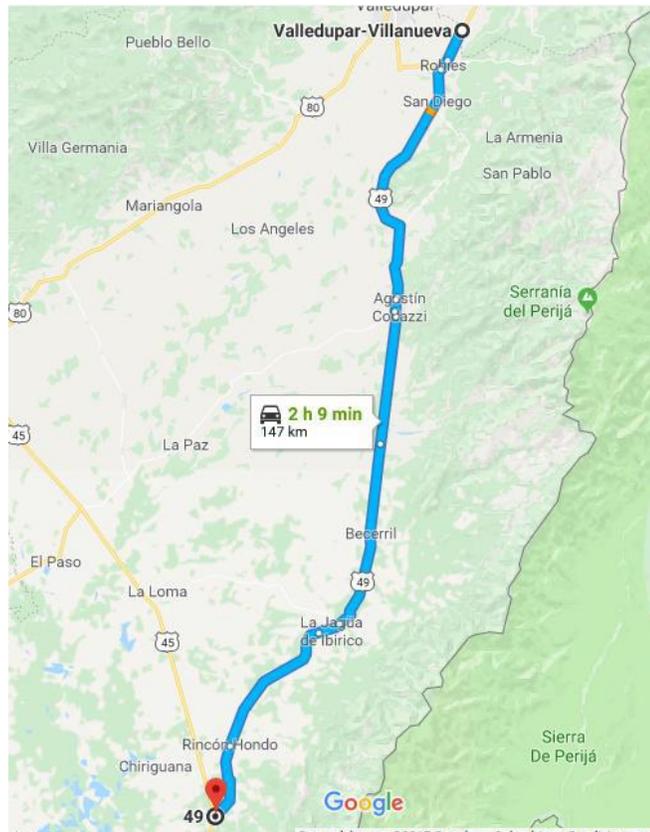


Gráfica 3. Tramo de vía Nacional en jurisdicción del departamento del Cesar Ruta 80. Fuente: Google Maps.

Tramo	Velocidad máxima según señalización en Km/h	Velocidad mínima observada en Km/h	Velocidad máxima observada en Km/h
Entre Arroyo El Salto y Bosconia	30 a 100	40	120 (en el tramo de doble calzada)
Entre los municipios de Bosconia y Valledupar	30 a 80	40	130
Entre los municipios de Valledupar y La Paz	30 a 80	40	100
Entre los municipios de Valledupar límites con La Guajira	30 a 80	30	120

Tabla 5. Velocidades de operación en el corredor Fuente: Elaboración Propia

- Ruta 49



Gráfica 4. Tramo de vía Nacional en jurisdicción del departamento del Cesar Ruta 49. Fuente: Google Maps.

Tramo	Velocidad máxima según señalización en Km/h	Velocidad mínima observada en Km/h	Velocidad máxima observada en Km/h
Entre San Diego y Codazzi	30 a 80	40	120
Entre los municipios de Codazzi y La Jagua de Ibirico	30 a 80	40	120

Tabla 6. Velocidades de operación en el corredor Fuente: Elaboración Propia

- Cruce de la Ruta 80 hasta Pueblo Bello

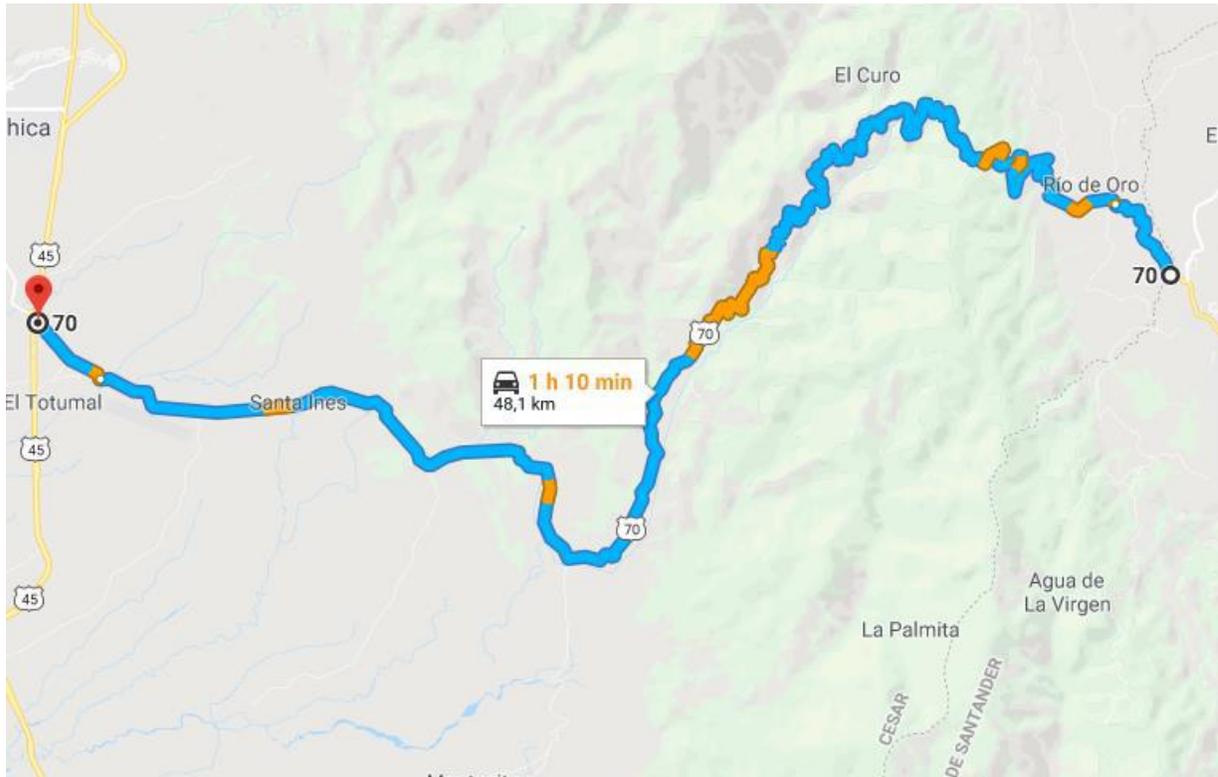


Gráfica 5. Tramo de vía en jurisdicción del departamento del Cesar - Cruce de la Ruta 80 hasta Pueblo Bello. Fuente: Google Maps.

Tramo	Velocidad máxima según señalización en Km/h	Velocidad mínima observada en Km/h	Velocidad máxima observada en Km/h
Cruce de la Ruta 80 hasta Pueblo Bello	20 a 60	20	80

Tabla 7. Velocidades de operación en el corredor Fuente: Elaboración Propia

- Ruta 70 desde el cruce con Ruta 45 hasta Peaje Platanal



Gráfica 6. Tramo de vía Nacional en jurisdicción del departamento del Cesar Ruta 70.
Fuente: Google Maps.

Tramo	Velocidad máxima según señalización en Km/h	Velocidad mínima observada en Km/h	Velocidad máxima observada en Km/h
Ruta 70 con cruce de la Ruta 80 hasta peaje Platanal	20 a 80	20	120

Tabla 8. Velocidades de operación en el corredor Fuente: Elaboración Propia

De los datos obtenidos en la medición de velocidades de operación se tiene:

- Las velocidades alcanzadas por los vehículos amenazan la seguridad de usuarios que entran y salen sobre algunos predios.
- Se observó a muchos conductores que no guardan la distancia de seguridad entre vehículos.

- Las velocidades alcanzadas por los vehículos superan los límites reglamentarios.
- En los cruces de poblaciones, donde la velocidad no debe ser mayores a 40 Km/h, se evidenció que hay conductores que van a velocidades mayores.

2.2.5. Registro fotográfico

En el siguiente registro fotográfico se evidencian algunos comportamientos que son producidos por la falta de estrategias de sensibilización y de control en las vías del municipio.

- Motociclistas sin casco



Registro fotográfico 1- Motociclistas que no usan elementos de seguridad. Municipio de Curumaní.

Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 2- Motociclistas que no usan elementos de seguridad. Municipio de San Diego.
Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 3- Motociclistas que no usan elementos de seguridad y en sobrecupo.
Municipio de Gamarra. Fuente: Elaboración Propia.

- Motociclistas sin casco y llevando niños



Registro fotográfico 4- Motociclistas que no usan elementos de seguridad y llevando menores de edad. Municipio de San Diego. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 5- Motociclistas que no usan elementos de seguridad y llevando menores de edad. Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 6- Motociclistas que no usan elementos de seguridad, llevando menores de edad y en sobrecupo. Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 7- Motociclistas que no usan elementos de seguridad, llevando menores de edad. Vía Nacional entre los municipios de Becerril y La Jagua de Ibirico. Fuente: Elaboración Propia.

- Motociclistas llevando carga extra



Registro fotográfico 8- Motociclistas que no usan elementos de seguridad y llevando carga extra. Municipio de San Diego. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 9- Motociclistas llevando carga extra. Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.

- Motociclistas o motocarro con sobrecupo



Registro fotográfico 10- Motociclistas llevando menores de edad- transporte escolar. Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 11- Motociclistas llevando menores de edad, sobrecupo- transporte escolar. Municipio de Bosconia. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 12- Motocarro con sobrecupo. Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.

- Informalidad en el transporte escolar



Registro fotográfico 13- Transporte escolar en bici taxis. Municipio de Bosconia. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 14- Motociclista con sobrecupo – Transporte escolar. Municipio de Aguachica.
Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 15- Motociclista con sobrecupo – Transporte escolar. Municipio de Aguachica.
Fuente: Elaboración Propia.

- Vehículos pequeños interactuando con vehículos grandes



Registro fotográfico 16- Bici taxis que circulan sobre la vía nacional entre camiones – Transporte escolar. Municipio de Bosconia. Fuente: Elaboración Propia.

- Irrespeto a la restricción de estacionamiento



Registro fotográfico 17- Vehículos estacionados sobre la vía donde existe restricción. Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 18- Vehículos estacionados sobre la vía donde existe restricción. Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 19- Vehículos estacionados sobre la vía donde existe restricción. Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.

- Uso de motocarros en vía nacional y zonas urbanas



Registro fotográfico 20- Motocarros circulando sobre la vía nacional. Tramo de vía entre Becerril y San Roque. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 21- Servicio de transporte público en motocarros. Fuente: Elaboración Propia.

- Menores de edad conduciendo motocicletas



Registro fotográfico 22- Menores de edad conduciendo motocicletas, sin casco en el municipio de La Paz. Fuente: Elaboración Propia.

2.3. Medidas sobre la infraestructura o las vías

Mediante esta línea de acción se busca generar estrategias para garantizar que la infraestructura vial brinde seguridad a todos los usuarios.

El departamento del Cesar es atravesado por varias rutas nacionales:

- Ruta 45 que atraviesa de sur a norte
- Ruta 80 que atraviesa de occidente a oriente
- Ruta 49 que atraviesa de sur a norte.
- Ruta 70 que atraviesa de occidente a Oriente

Los corredores viales Ruta 45, Ruta 80 y Ruta 49 están bajo la figura de concesión, y se encuentran en la mayoría de sus tramos en obras o en etapa de habilitación para hacerlos transitables. En un tramo de la Ruta 45, en el proyecto

llamado Ruta del Sol II, las obras e intervenciones se encuentran abandonadas debido a que a la concesión se le dio por terminado el contrato de concesión.

En los corredores viales nacionales que atraviesan el departamento se tienen los siguientes hallazgos:

- Señalización vial vertical deficiente, con señales en mal estado y ocultas entre árboles o maleza de las zonas laterales.
- Sistemas de contención mal instalados o impactados
- Vías con cierres y sin adecuado plan de manejo de tránsito
- Semovientes en la vía
- Invasión de la berma por la maleza

En las zonas urbanas de los municipios se encontraron los siguientes aspectos:

- Señales verticales en mal estado
- Señales verticales escondidas entre árboles, postes o dentro de predios
- Señales verticales que no cumplen con lo establecido en el Manual de Señalización Vial 2015.
- Carencia de señalización vertical, esta solo está sobre corredores nacionales que atraviesan los municipios.
- Algunas señales están mal instaladas
- Las señales han sido vandalizadas y no se han reparado o cambiado
- Hay señales a las que no se les ha hecho mantenimiento y están borradas
- Existen estructura potencialmente peligrosas para los usuarios, como zanjas y cunetas.
- Existen elementos de tráfico calmado (resaltos) sin ninguna señalización y que no cumplen lo establecido en el Manual de Señalización 2015.
- Existen zonas escolares son la debida señalización.
- Existen vías donde no se tiene especificada la velocidad máxima

- Falta señalización vial como: velocidades, regulación sobre estacionamiento,
- La falencia en materia de señalización vial se manifiesta en:
 - Ausencia de señalización vertical preventiva:
 - Zona escolar
 - Zona peatonal
 - Presencia de resaltos sin señalización vertical
 - Ausencia de señalización vertical reglamentaria:
 - Señales de prohibición de giros
 - Señalización de velocidad
 - Ausencia de señalización vertical informativa
 - Colegios
 - Zonas de uso institucional
 - Estación de Policía
 - Hospital o centros médicos
 - Ausencia de señalización horizontal
 - Flechas que definen sentidos viales
 - Cruces peatonales
 - Separación de los carriles
 - Espacios destinados al tránsito de peatones está invadido por ventas ambulantes, almacenes o por vehículos mal estacionados.
 - Vías donde se estacionan vehículos a ambos lados quitando capacidad a la sección de la vía y dejando poca visibilidad para los conductores.
 - Existen zonas donde es importante dar tratamiento de zonas de tráfico calmado, (alrededores del Parque Principal, zonas escolares e institucionales).

El siguiente registro fotográfico evidencia las situaciones enunciadas:

- Señalización vertical y horizontal deficiente o en mal estado- en carreteras



Registro fotográfico 23- Señalización oculta entre arbustos en la vía La Paz - Manaure. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 24- Señalización oculta entre arbustos en la vía La Paz - Manaure. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 24- Señalización en mal estado. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 24- Vía sin demarcación horizontal- Tramo Aguachica - Gamarra. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 25- Señalización vertical en mal estado- Tramo La Paz - Manaure. Fuente: Elaboración Propia



Registro fotográfico 26- Señalización oculta entre arbustos- Tramo La Paz - Manaure. Fuente: Elaboración Propia



Registro fotográfico 27- Señalización vertical en mal estado- Tramo Agustín Codazzi - Becerril.
Fuente: Elaboración Propia



Registro fotográfico 28- Vía con demarcación horizontal deficiente- Tramo San Roque - Pailitas.
Fuente: Elaboración Propia



Registro fotográfico 29- Vía con demarcación horizontal deficiente- Municipio de Aguachica.
Fuente: Elaboración Propia.

- Sistemas de contención vehicular impactados o mal instalados



Registro fotográfico 30- Vía con sistema de contención impactado y sin reparar- Tramo Valledupar - La Paz. Fuente: Elaboración Propia.

- Intervenciones en vía sin el cumplimiento de estándares para planes de manejo de tránsito.



Registro fotográfico 31- Cierre de vía sin adecuado plan de manejo de tránsito según Manual de Señalización 2015- Tramo San Diego – Agustín Codazzi. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 32- Cierre de vía sin adecuado plan de manejo de tránsito según Manual de Señalización 2015- Tramo San Diego – Agustín Codazzi. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 33- Cierre de vía sin adecuado plan de manejo de tránsito según Manual de Señalización 2015- Municipio de Valledupar. Fuente: Elaboración Propia.

- Semovientes en las vías



Registro fotográfico 34- Semovientes en la vía – Corregimiento de Rincón Hondo. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 35- Semovientes en la vía – Corregimiento de Rincón Hondo. Fuente: Elaboración Propia.

- Infraestructura en mal estado y abandonada



Registro fotográfico 36- Infraestructura vial abandonada – Municipio de Valledupar. Fuente: Elaboración Propia.

- Deficiencias en señalización vial: mal estado, mal instalada, no instalada o no reglamentaria - en zonas urbanas



Registro fotográfico 37- Señalización vertical que no cumple Manual de Señalización – Municipio de Curumani. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 38- Intersección vial sin señalización vial – Municipio de González. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 39- Intersección vial sin señal de PARE – Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 41- Intersección vial sin señal de PARE – Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 42- Señalización vertical sucia – Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 43- Señalización vertical que no cumple el Manual de Señalización 2015 – Municipio de San Diego. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 44- Señalización vertical que no cumple el Manual de Señalización 2015 – Municipio de Manaure. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 45- Señalización vertical que no cumple el Manual de Señalización 2015 – Municipio de La Paz. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 46- Señales verticales que tapan otra señalización y zona de tráfico calmado sin todos los elementos – Municipio de San Diego. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 47- Vía sin ningún tipo de señalización vial – Municipio de Becerril. Fuente: Elaboración Propia.

- Señales ocultas entre árboles



Registro fotográfico 48- Señalización oculta entre árboles – Municipio de San Diego. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 49- Señalización oculta entre árboles – Municipio de Becerril. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 50- Señalización oculta entre árboles – Municipio de Becerril. Fuente: Elaboración Propia.

- Invasión de zonas para peatones o ciclorutas



Registro fotográfico 51 Ciclo ruta invadida con materiales de construcción – Municipio de La Jagua de Ibirico. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 52 Invasión de zona peatonal – Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.

- Deficiencias en infraestructura para peatones- aceras angostas



Registro fotográfico 53 Vía con aceras de ancho insuficiente – Municipio de Aguachica. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 54 Cunetas profundas sin protección- acera en mal estado – Municipio de Bosconia. Fuente: Elaboración Propia.

- Elementos de tráfico calmado sin señalización o que no cumplen estándares establecidos en el Manual de Señalización 2015



Registro fotográfico 55 Elemento de tráfico calmado no reglamentario – Municipio de **Bosconia**. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 56 Elemento de tráfico calmado sin señalizar – Municipio de Curumaní. Fuente: Elaboración Propia.



Registro fotográfico 57 Elemento de tráfico calmado sin señalizar – Municipio de González. Fuente: Elaboración Propia.

- Zonas escolares sin señalización reglamentaria



Registro fotográfico 58 Zona escolar con señalización incompleta – Municipio de La Jagua de Ibirico. Fuente: Elaboración Propia.

- Semáforos tapados por árboles



Registro fotográfico 59 Semáforo oculto entre árboles– Municipio de Valledupar. Fuente: Elaboración Propia.

2.3.1. Proyectos de infraestructura vial de gran impacto

Los proyectos de infraestructura vial de gran impacto son:

- **Doble calzada Ruta del Sol II:** este proyecto se extiende desde elKorán en sentido Sur – Norte hasta el municipio de San Roque en el departamento del Cesar por la Ruta 45, es una vía proyectada a dos calzadas en toda su longitud y el paso por los municipios será mediante variantes para evitar el impacto de la doble calzada sobre la movilidad local, especialmente la peatonal y de otros actores vulnerables, tiene una longitud de 510 kilómetros. Este proyecto no cuenta con estudios de auditoría de seguridad vial. El proyecto a la fecha, diciembre de 2017, está en manos de la Nación, debido a que se declaró la caducidad del contrato por irregularidades en la adjudicación del proyecto.
- **Doble calzada Ruta del Sol II:** este proyecto se extiende desde el municipio de San Roque en sentido Sur – Norte hasta el límite del departamento del Cesar con Magdalena en el sitio llamado como río Ariguaní por la Ruta 45, es una vía proyectada a dos calzadas en toda su longitud y el paso por los municipios será mediante variantes para evitar el impacto de la doble calzada sobre la movilidad local, especialmente la peatonal y de otros actores vulnerables, , tiene una longitud de 490 kilómetros. En Sentido Occidente Oriente, el proyecto en el departamento del Cesar inicia en el arroyo El Salto y va hasta la ciudad de Valledupar, esta es la Ruta nacional 80. Este proyecto cuenta con estudios de auditoría de seguridad vial donde se verificaron los diseños y amenazas para usuarios y la operación, estos estudios fueron realizados por la Corporación Fondo de Prevención Vial en el año 2013.

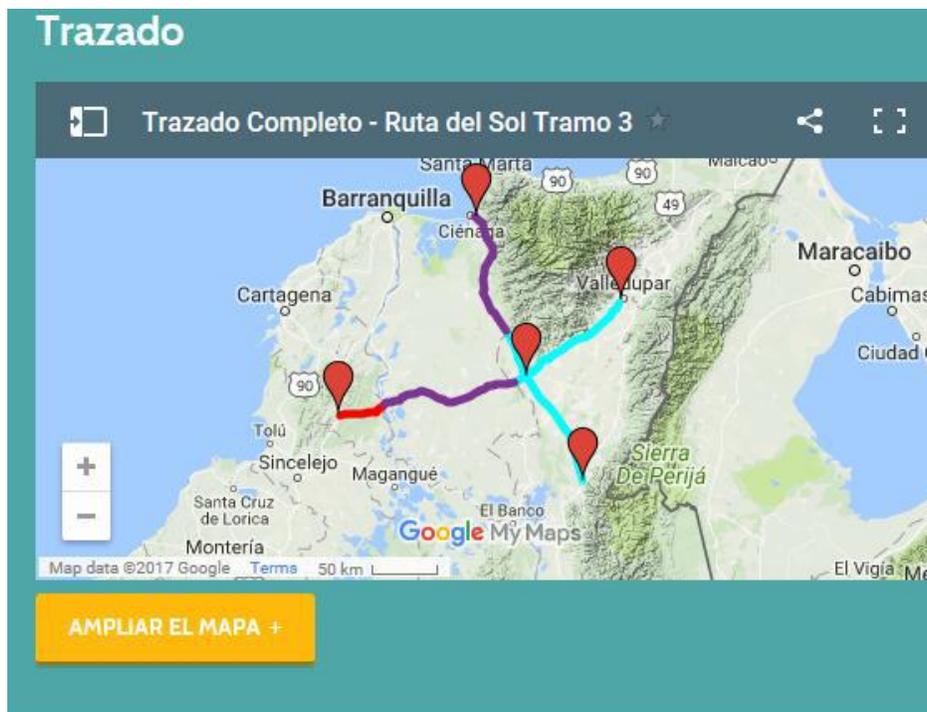


Gráfico 8. Trazado del proyecto. Fuente WEB YUMA Conesionario.

- Concesión Cesar - Guajira:** El objeto del contrato de concesión es Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Cesar – Guajira. Tiene una longitud de 345 kilómetros, inicia en el municipio de San Roque hasta el corregimiento de Cuestecitas en Albania La Guajira, también incluye el corredor Valledupar -San Juan del Cesar. Es un proyecto a una sola calzada. No se tienen prevista la construcción de variantes para el paso por municipios.

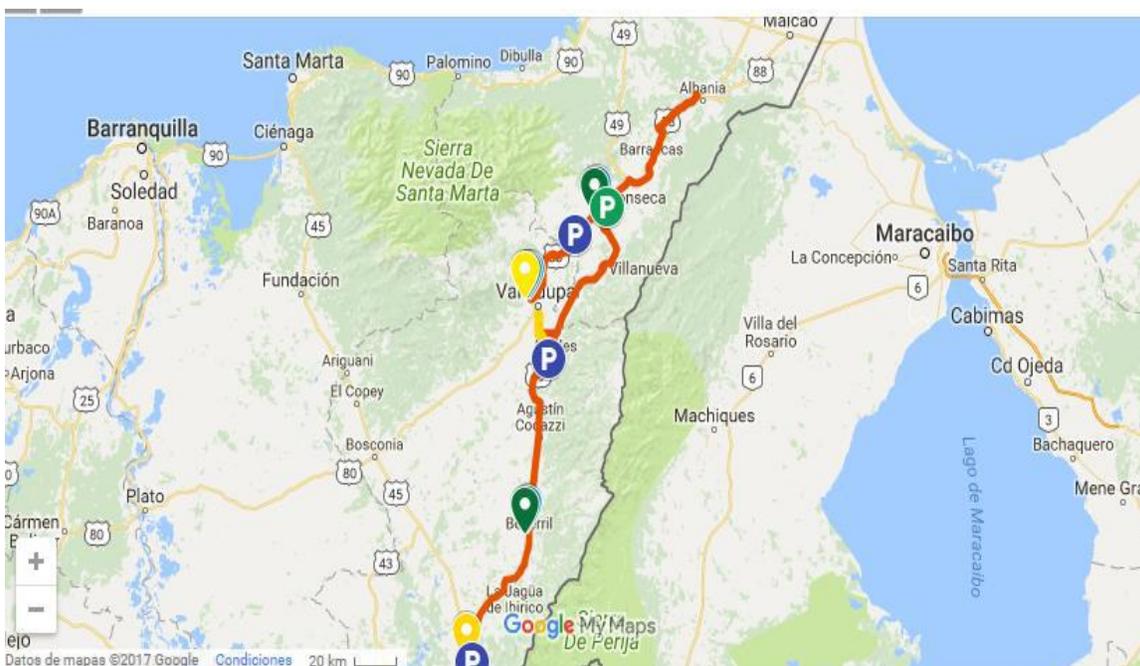


Gráfico 9. Trazado del proyecto. Fuente WEB Concesión Cesar Guajira Zona de intervención de circunvalar de la Proprosperidad. Fuente WEB Concesión Costera – Google Maps

2.4. Medidas sobre los vehículos

Con esta línea de acción se busca que los vehículos que circulan en el municipio sean seguros, esto es posible si se logra control sobre el cumplimiento de la revisión técnico-mecánica, teniendo establecimientos de servicio técnico autorizado en el municipio. En el caso del control para el cumplimiento de la revisión técnico-mecánica, es escaso por la falta de un cuerpo de control operativo en el municipio.

En el organismo de tránsito no hay personal idóneo para la inspección a vehículos y hacer seguimiento a los temas ambientales asociados a los vehículos.

2.5 Atención a las víctimas

Esta línea de acción busca garantizar que haya una atención oportuna a las personas inmersas en accidentes de tránsito y una adecuada reacción ante una emergencia en las zonas rural y urbana de los municipios del departamento. Para

medir la capacidad de atención y respuesta a emergencias las entidades territoriales deben implementar el Sistema de Emergencias Médicas (SEM) reglamentado por la Resolución 000929 de marzo de 2017, del Ministerio de Salud y Protección Social, cuyo objeto es reglamentar el desarrollo y operación del Sistema de Emergencias Médicas —SEM- en Colombia. El Campo de aplicación de las disposiciones contenidas en la resolución son aplicables a las entidades territoriales, a los prestadores de servicios de salud - a las entidades — responsables de pago de servicios de salud y a los primeros respondientes.

Para la implementación del SEM primero se debe tener un diagnóstico de la situación real de la atención en salud para lo cual se deben tener en cuenta los antecedentes de emergencias y desastres y las condiciones geográficas particulares del departamento. El Departamento del Cesar, en materia de nivel de exposición a los usuarios, cuenta con centros urbanos de gran movilidad y otros de pequeña actividad en materia de movilidad. En todos estos centros urbanos se tiene problemática de falta de competencias de los actores viales, especialmente conductores o usuarios de motocicletas, quienes colocan al menos el 50% de los accidentes de tránsito. También el departamento del Cesar es atravesado por 3 ejes viales importantes: Ruta 45, Ruta 80, Ruta 49, todos de gran movilidad de carga, pasajeros y vehículos familiares. Estos corredores unen el interior del país y la parte oriental (Santanderes) con la costa y zona de atractivos turísticos lo que los hace que en las temporadas de vacaciones el nivel de movilidad aumente. El Departamento del Cesar, por su forma geográfica, alargado hacia el sur, tiene sitios distantes de los dos centros más importantes: Valledupar y Aguachica, cuyas distancias oscilan entre 100 y 200 kilómetros, esto hace más compleja la reacción oportuna ante una emergencia vial.

La capacidad instalada para la atención de emergencias en el departamento del Cesar se resume en las siguientes tablas:

RED DE TRANSPORTE ASISTENCIAS DEPARTAMENTO DEL CESAR				
MUNICIPIOS	INSTITUCIÓN	TAB	TAM	TOTAL
VALLEDUPAR	Red Pública y Privada	32	54	86
PAILITAS	ESE Hospital Heli Moreno B	3		3
SAN DIEGO	ESE Hospital El Socorro	3		3
BECERRIL	ESE Hospital San José de Becerril	2		2
PUEBLO BELLO	ESE Hospital Camilo Villazón	2		2
MANAURE	ESE Hospital José Antonio Socarras	2		2
PELAYA	ESE Hospital Francisco Canossa	2		2
SAN MARTIN	ESE Hospital Álvaro Ramírez G	4		4
CHIMICHAGUA	ESE Hospital Inmaculada Concepción	3		3
CURUMANI	ESE Hospital Cristian Moreno Payares	4		4
LA JAGUA	ESE Hospital Jorge Isaac Rincón	3		3
TAMALAMEQUE	ESE Hospital Local de Tamalameque	4		4
CODAZZI	ESE Hospital Agustín Codazzi	3		3
LA PAZ	ESE Hospital Marino Zuleta	2		2
BOSCONIA	ESE Hospital San Juan Bosco	3		3
EL COPEY	ESE Hospital San Roque	3		3
EL PASO	ESE Hospital Hernando Quintero Blanco	3		3
LA LOMA	Puesto de Salud	1		1
ASTREA	ESE Hospital San Martín	3		3
LA GLORIA	ESE Hospital San José	2		2
SAN ALBERTO	ESE Hospital Lázaro Alfonso H	4		4
RIO DE ORO	ESE Hospital Local de Rio de Oro	4		4
CHIRIGUANA	ESE Hospital San Andrés	3	2	5
AGUACHICA	ESE Hospital José David Padilla Villafañe	2	4	6
	ESE Hospital Local de Aguachica	2		2
GAMARRA	ESE Hospital Olaya Herrera	3		3
GONZALEZ	ESE Hospital San Juan Crisóstomo	3		3
TOTAL		105	60	165

Tabla 9. Medios para la movilidad de pacientes en el departamento. Fuente CRUE CESAR- 2017

VALLEDUPAR		
AMBULANCIA RED PÚBLICA	TAB	TAM
Hospital Rosario Pumarejo de López	2	3
Hospital Eduardo Arredondo Daza	5	0
TOTAL	7	3
AMBULANCIAS RED PRIVADA	TAB	TAM
Amedi Ltda.	11	10
Clínica Laura Daniela	0	9
B & M	1	2
Proyectar	1	5
Vital Medic	1	3
Médicos S.A.	0	15
IPS Dusakawi	1	0
IPS Kankuama	1	0
Clínica Santa Isabel	0	6
Clínica Erasmo	2	1
Clínica Santo Tomas	1	0
Clínica Valledupar	0	1
Sermultisalud	2	1
Unidad Pediátrica Simón Bolívar	1	1
Clínica de Fracturas de Valledupar	1	0
Clínica Buenos Aires	1	0
Asermed S.A.S.	1	0
TOTAL	25	54

Tabla 10. Medios para la movilidad de pacientes en el departamento. Fuente CRUE CESAR- 2017

RELACIÓN DE CAMAS TOTALES DE ALS DIFERENTES CLINICAS Y E.S.E DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR						
CLÍNICAS	URGENCIAS	HOSPITALIZACIÓN	U.C.I ADULTO	U.C.I NEONATAL	U.C.I PEDIATRICA	CIRUGÍA
Clinica de Fracturas de Valledupar	8	1	0	0	0	0
Hospital Rosario Pumarejo de Lopez	92	224	7	34	0	10
Clinica Laura Daniela	76	192	26	37	22	22
Medicos S.A.	40	60	35	36	18	13
Clinica Erasmo	11	38	10	0	0	16
Clinica Valledupar	30	76	13	20	0	13
Clinica Cesar	46	134	16	22	0	25
Clinica Santo Tomas	20	36	12	10	7	7
Clinica Buenos Aires	15	26	13	19	0	14
Clinica Santa Isabel	12	58	31	0	0	9
Unidad Pediatría Simon Bolivar	0	9	0	0	9	4
Hospital Eduardo Arredondo Daza	75	34	0	0	0	0
Clinica Arenas	25	47	15	0	0	2
TOTAL	450	935	178	178	56	135

Tabla 11. Disponibilidad de camas en la ciudad de Valledupar. Fuente CRUE CESAR- 2017

NÚMERO DE CAMAS DISPONIBLES DE LOS HOSPITALES DE CADA UNO DE LOS MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR								
MUNICIPIO	HOSPITAL	URGENCIAS	MATERNIDAD	PEDIATRIA	U.C.I ADULTO	U.C.I NEONATAL	HOSPITALIZACIÓN	CAMILLA RIGIDA
PAILITAS	Heli Moreno B	6	0	8	0	0	6	0
SAN DIEGO	El Socorro	17	0	4	0	0	14	2
BECERRIL	San Jose de Becerril	14	0	0	0	0	7	0
PUEBLO BELLO	Camilo Villazon	4	1	0	0	0	6	0
MANAURE	Jose Antonio Socarras	2	1	3	0	0	6	2
PELAYA	Francisco Canossa	7	0	0	0	0	6	0
SAN MARTIN	Alvaro Ramirez G	6	0	0	0	0	9	0
CHIMICHAGUA	Inmaculada Concepción	5	3	3	0	0	6	2
CURUMANI	Cristian Moreno Payares	10	0	2	0	0	10	0
LA JAGUA	Jorge Isaac Rincon	6	3	8	0	0	12	0
TAMALAMEQUE	Local de Tamalameque	2	0	0	0	0	8	0
CODAZZI	Agustin Codazzi	10	0	8	0	0	12	0
LA PAZ	Marino Zuleta	12	2	4	0	0	10	2
BOSCONIA	San Juan Bosco	21	3	7	0	0	14	12
EL COPEY	San Roque	13	0	0	0	0	13	0
EL PASO	Hernando Quintero Blanco	5	0	0	0	0	11	0
ASTREA	San Martín	18	0	3	0	0	9	0
LA GLORIA	San José	2	3	3	0	0	2	0
SAN ALBERTO	Lazaro Alfonso H	6	0	0	0	0	16	0
RIO DE ORO	Local de Rio de Oro	2	1	3	0	0	5	0
CHIRIGUANA	San Andres	15	7	4	0	0	15	0
AGUACHICA	José David Padilla Villafañe	13	13	6	1	0	48	0
	Local de Aguachica	19	6	9	0	0	30	4
GAMARRA	Olaya Herrera	6	0	2	0	0	5	0
GONZALEZ	San Juan Crisostono	1	2	0	0	0	2	0
TOTAL		222	45	77	1	0	282	24

Tabla 12. Disponibilidad de camas en los municipios del Cesar. Fuente CRUE CESAR- 2017

Aunque existe esta capacidad instalada la cual, además atender necesidades básicas en salud o urgencias en el departamento, con estos mismos medios se deben atender las emergencias con accidentes viales, teniendo en cuenta las distancias y limitaciones de tráfico, de infraestructura vial y de medios de movilidad.

En el departamento del Cesar, no está implementado el SEM (Sistema de Emergencias Médicas) del que habla la Resolución Número 000926 de marzo 30 de 2017. No se están cumpliendo los Artículos 3, 4, 6, 7, 8, 9, 25.

En este momento en el CRUE (Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres) del departamento del Cesar no se cuenta con:

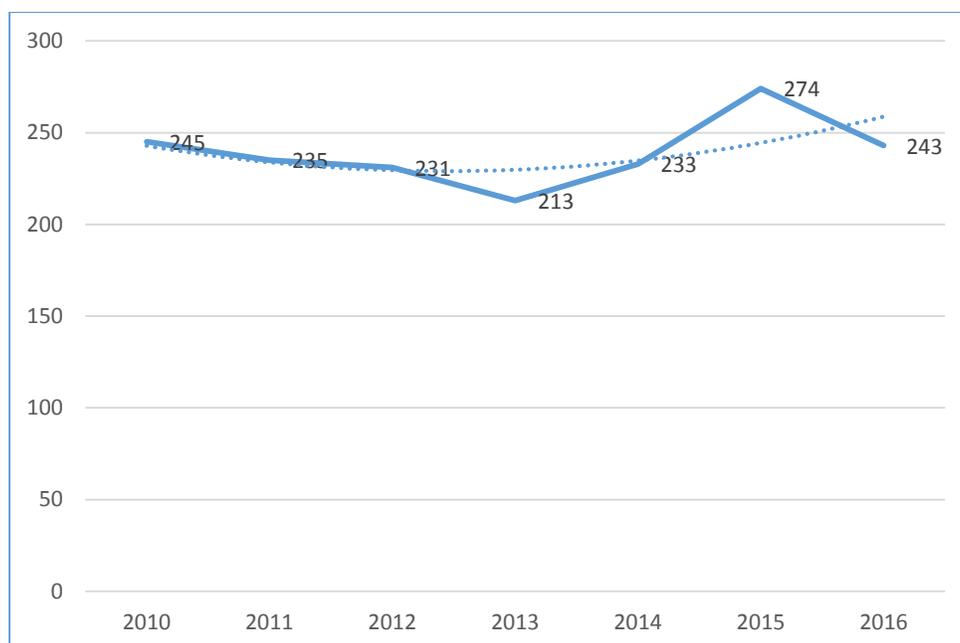
- Sistema de Emergencia Médica (SEM)
- La mayoría del personal que atiende urgencias o emergencias con accidentes de tránsito no tiene capacitación como primeros respondientes en los siguientes aspectos puntuales: Atención Prehospitalaria y Rescate Vehicular, como el departamento del Cesar está atravesado por tres corredores viales importantes en longitudes considerables, se debe incluir dentro de estas formaciones el curso de primeros respondientes en accidentes de tránsito con vehículos que transportan sustancias peligrosas.
- No existe unidad en el número de atención de emergencias, aunque existe el número 123, se da el caso de clínicas o entidades que manejan números de atención diferentes. Esta falta de unificación de los canales de comunicación no ayuda a la coordinación de acciones y desperdicia tiempo valioso para las víctimas y recursos.

Esta norma establece que a partir de la expedición se deben implementar los aspectos contemplados en la Resolución en un plazo máximo de UN año, es decir, el 30 de marzo de 2018 deberían estar en marcha los ítems considerados.

2.5.1 Comportamiento de la accidentalidad vial en el Departamento.

Con información del INML y la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional del Cesar se tienen las siguientes cifras de accidentalidad en el departamento del Cesar:

2.5.1.1 Muertes totales entre los años 2010 y 2016



Gráfica 8. Muertes entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

La cifra de muertos en accidentes de tránsito en el departamento se ha mantenido uniforme, se tiene un dato crítico, el año 2015. El valor promedio de muertes por año es de 239 entre 2010 y 2016. La tasa de muertes por cada 100 mil habitantes en el departamento del Cesar es de 23,8/100 mil habitantes, la cual se calcula con la población y el promedio de accidentes en cada año, superando la tasa nacional que es de 15,2/100 mil habitantes. Este debe ser un motivo de preocupación para las autoridades del departamento.

Acontinuación se analizan algunos datos sobre lesionaes fatales en el departamento.

2.5.1.2 Motociclistas muertos entre los años 2010 y 2016

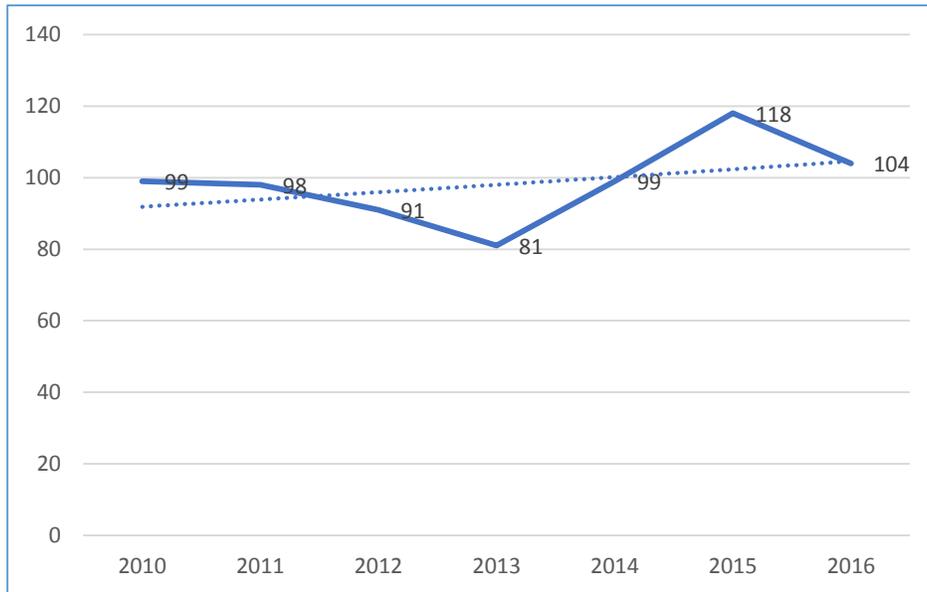
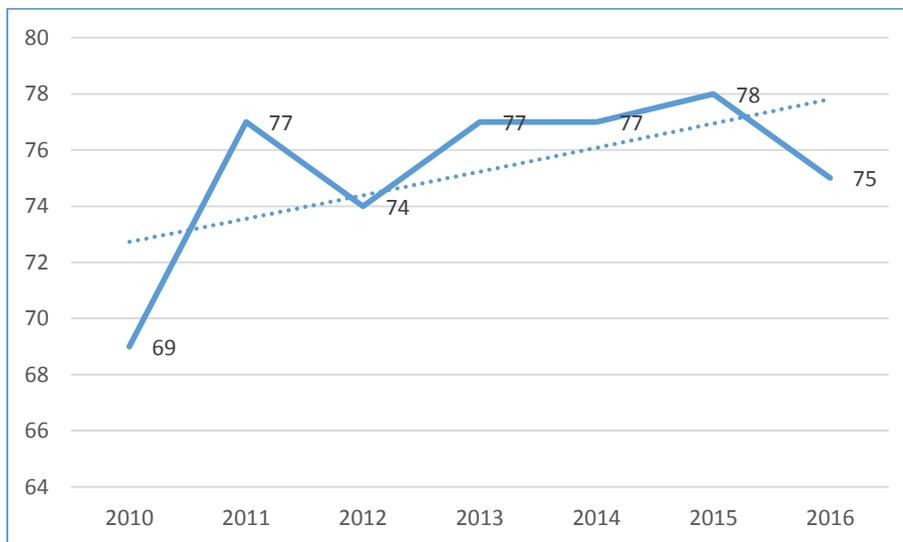


Gráfico 9. Evolución de las muertes en motocicleta entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Las motocicletas aportan en promedio el 41% de las muertes en accidentes de tránsito en el departamento, esto es que una motocicleta está presente en 4 de cada 10 muertes.

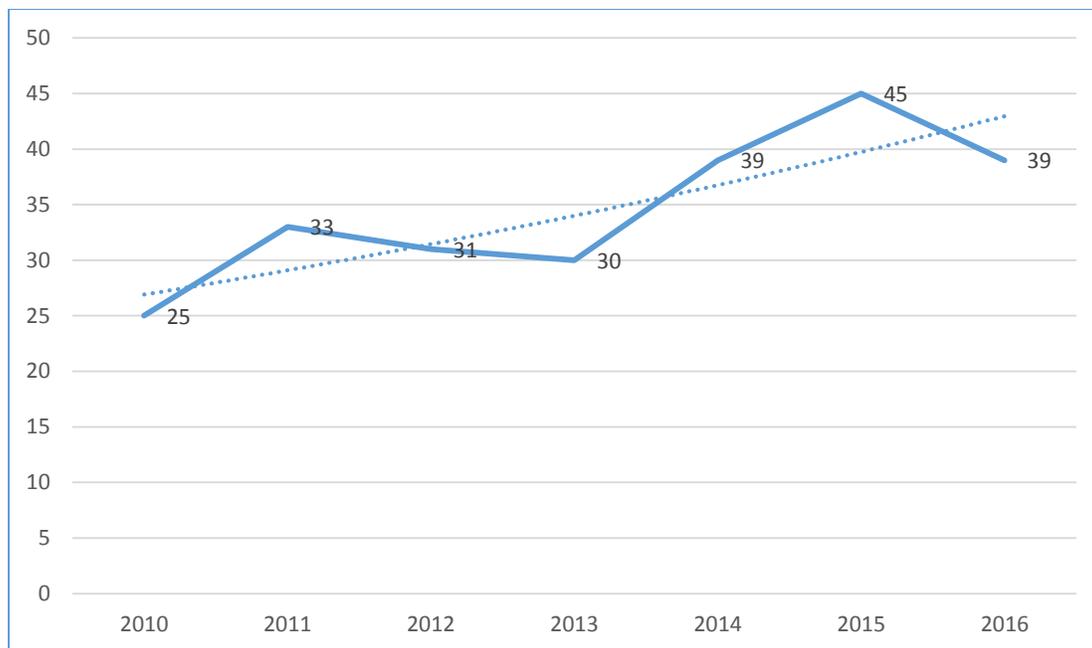
2.5.1.3 Pasajeros muertos entre los años 2010 y 2016



Gráfica 10. Evolución de pasajeros muertos entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Los pasajeros aportan el 30% de las muertes anuales en promedio, cada año se lesionan 72 pasajeros en promedio. El incremento entre 2010 y 2016 ha sido de 9%.

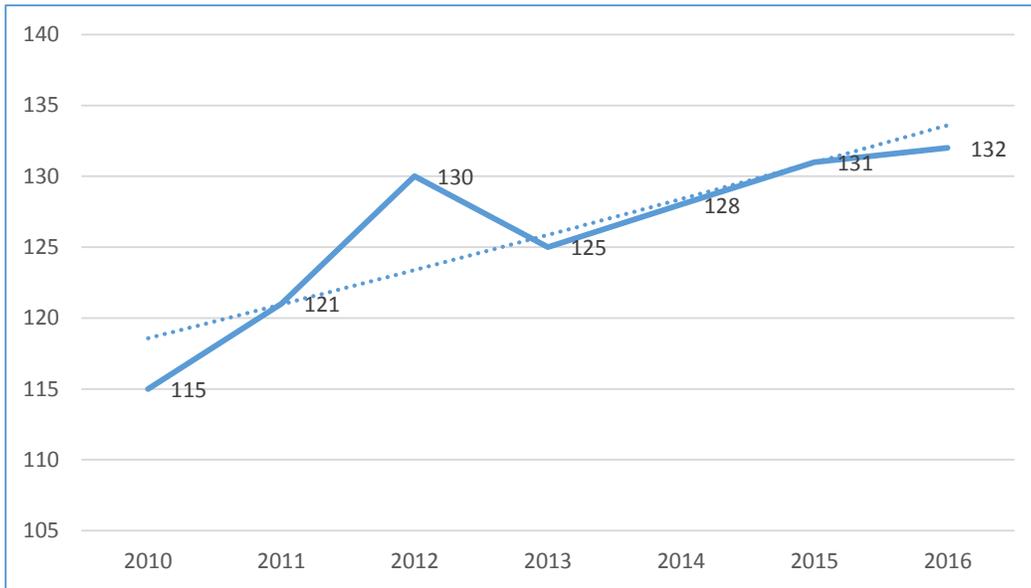
2.5.1.4 Peatones muertos entre los años 2010 y 2016



Gráfica 11. Evolución de peatones muertos entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Los peatones aportan el 20,1% de las muertes anuales en promedio, cada año mueren 35 personas atropelladas en promedio. El incremento entre 2010 y 2016 ha sido de 2,5%.

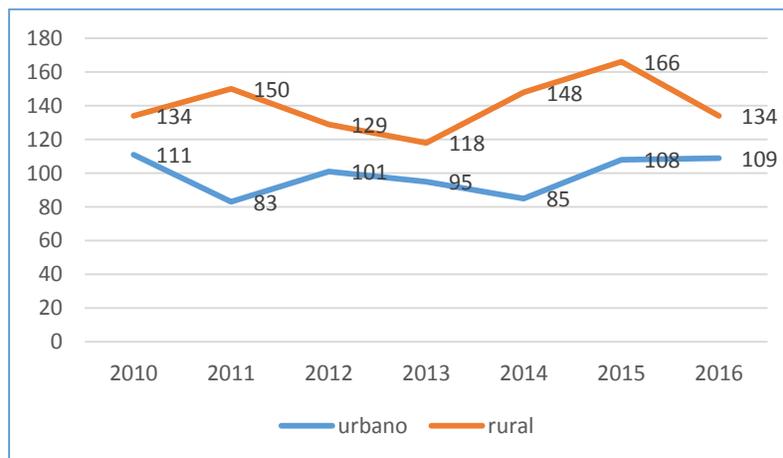
2.5.1.5. Conductores muertos entre los años 2010 y 2016



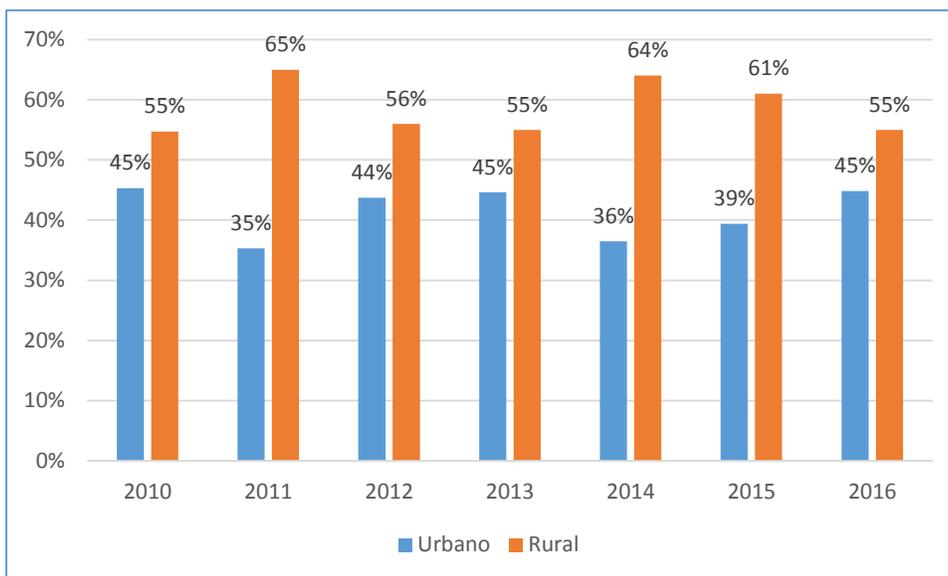
Gráfica 12. Evolución de conductores muertos entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Los conductores (incluye conductores de motocicletas) aportan el 53% de las muertes anuales en promedio, cada año mueren 126 conductores en promedio. . El incremento entre 2010 y 2016 ha sido de 12,5%.

2.5.2. Comparativo de muertes entre accidentes rurales y urbanos años 2010 y 2016



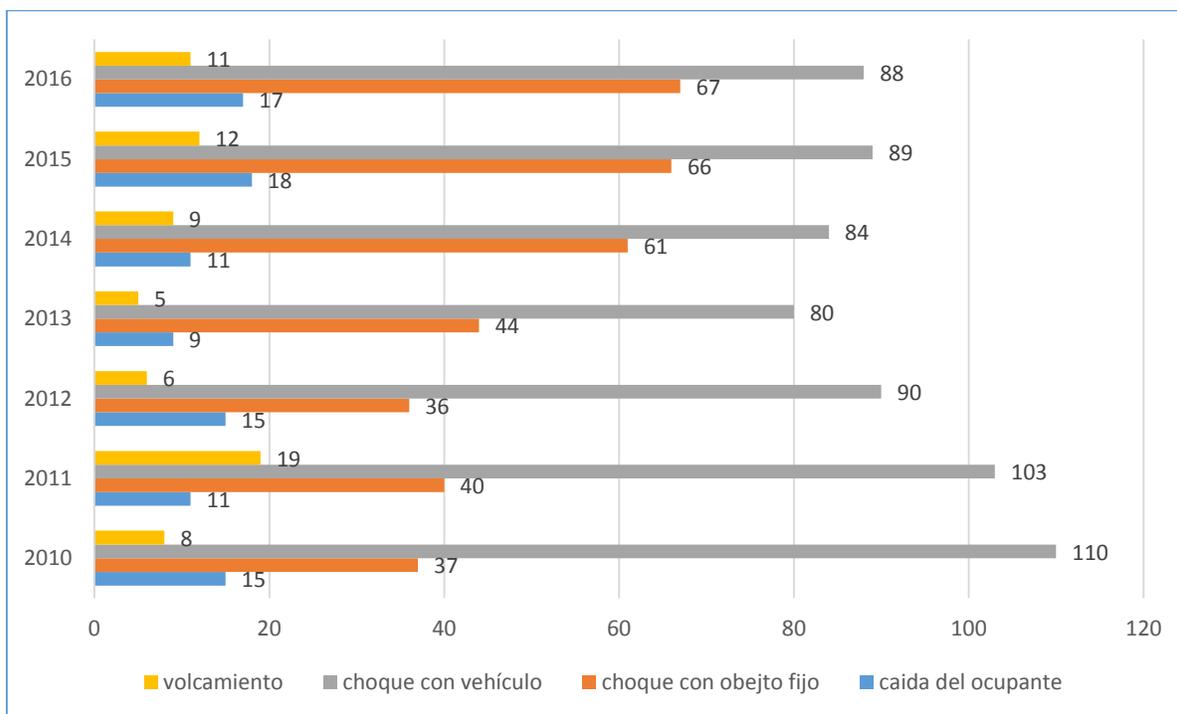
Gráfica 13. Evolución de los muertos en accidentes en zonas urbana y rural 2010 - 2016. Fuente: INML



Gráfica 14. Evolución de los muertos en accidentes en zonas urbana y rural 2010 - 2016. Fuente: INML

En el Departamento del Cesar el comportamiento de las muertes por accidentalidad vial es atípica, mientras que en la mayoría de los departamentos del país el porcentaje más alto de muertes se dan en zona urbana, en el Cesar el porcentaje más alto se da en zona rural, esto es las carreteras bien sean nacionales, departamentales o municipales. Esto se explica por la longitud de la red vial y la importancia de los corredores viales que cruzan en departamento y la complejidad del tráfico. Un dato puntual para interpretar estos porcentajes es que de cada 100 muertos, en promedio 59 se dan en carreteras y 41 en los centros poblados.

2.5.3. Tipo de accidentes donde se presentaron las muertes entre los años 2010 y 2016



Gráfica 15. Tipo de accidentes donde se dieron los muertos entre 2010 y 2016. Fuente: INML

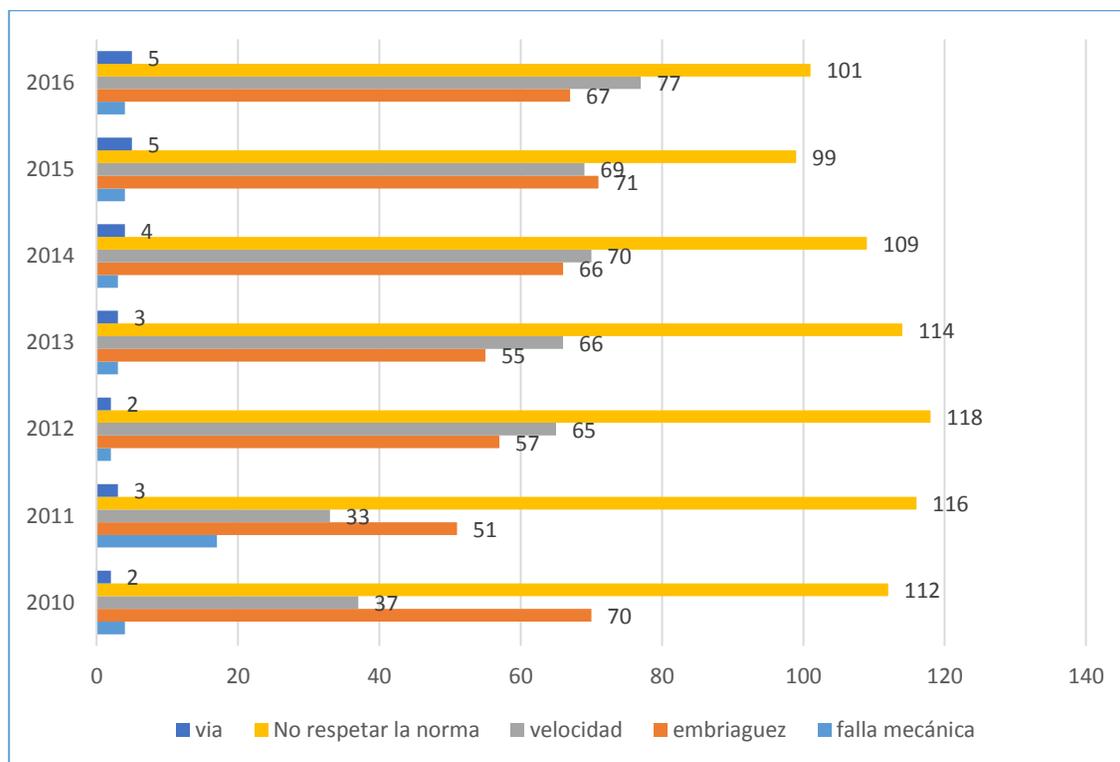
Los dos tipos de accidentes que arrojaron más muertos en los accidentes viales entre los años 2010 y 2016 son:

- Choque contra vehículo, el año más crítico es el año 2010, esta tendencia ha bajado hasta tener 88 casos en 2016. En el 61% de estos accidentes participa una motocicleta. Este tipo de accidentes se dan frecuentemente por las siguientes causas:
 - Microsueños.
 - Distracciones, estas están asociadas a uso de teléfonos móviles o interactuar con otros sistemas del vehículo o con personas que van a bordo.
 - Adelantamiento en sitios sin visibilidad o condiciones adversas de tráfico (pocas oportunidades de adelantamiento o con poca distancia para realizar esta maniobras) es importante resaltar que en la

mayoría de los tramos viales de la Ruta 45 por cada 10 oportunidades para adelantarse a otro vehículo, en 3 ocasiones hay espacio, distancia, tiempo y condiciones adecuadas para esta maniobra.

- Falla mecánica, especialmente del sistema de dirección, sistemas de estabilidad o suspensión y estallido de alguna de las llantas.
 - Maniobra para evadir un vehículo que invade carril.
 - No guardar la distancia de seguimiento, y el choque se da por alcance. La mayoría de los conductores no saben a qué distancia es seguro separarse del vehículo de adelante, de acuerdo a la velocidad a la que se avanza.
- Choque contra objeto fijo: El año más crítico fue el 2016 con 67 casos. Las carreteras del país tienen zonas laterales no seguras, las cuales tienen árboles, postes, barandas metálicas o de hormigón, y otros elementos contundentes llamados en seguridad vial puntos duros, muchas veces los conductores no identifican estos objetos y abusan de la velocidad y de los elementos distractores y es allí donde se materializa este tipo de accidentes. En las vías del Cesar, tanto urbanas como rurales hay condiciones de objetos fijos en las zonas laterales, incluso en las aceras urbanas. Este tipo de accidente se dan frecuentemente por las siguientes causas:
 - Microsueños.
 - Distracciones, estas están asociadas a uso de teléfonos móviles o interactuar con otros sistemas del vehículo o con personas que van a bordo.
 - Falla mecánica, especialmente del sistema de dirección, sistemas de estabilidad o suspensión y estallido de alguna de las llantas.
 - Maniobra para evadir un vehículo que invade carril.

2.5.4 Causas de accidentes donde se presentaron las muertes entre los años 2010 y 2016



Gráfica 16. Causas de accidentes donde se dieron los muertos entre 2010 y 2016. Fuente: INML

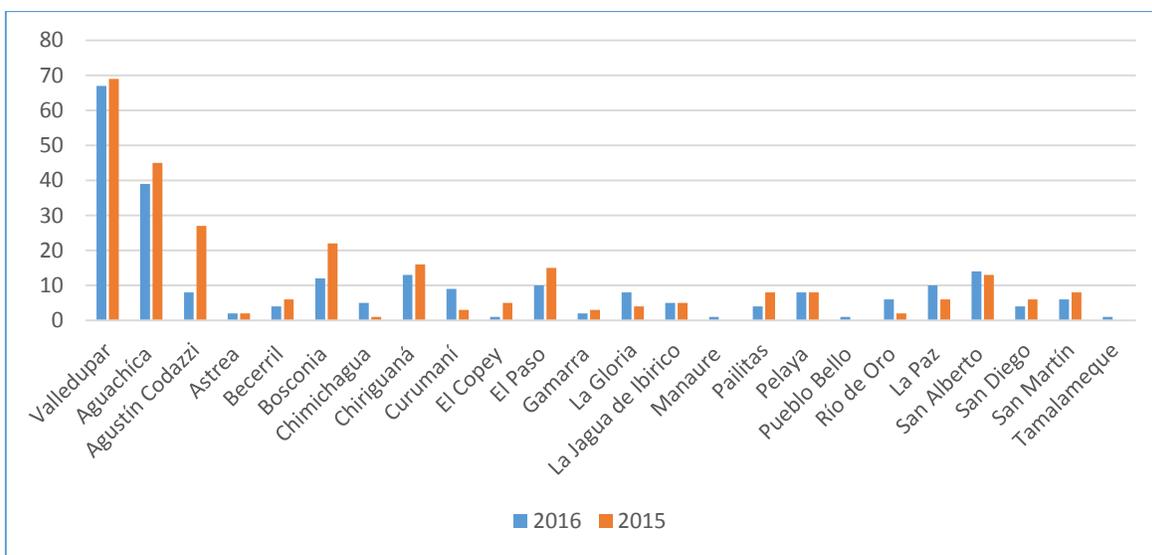
Las causas de los accidentes con muertos, en el 50% de los casos se deben al irrespeto de la normatividad, en eso quien levanta la información del accidente tiene falencias en la determinación de la causa precisa porque el irrespeto a la normatividad es muy general y no da información clara de la causa del accidente, esto no es concluyente. La falta de capacitación de quienes realizan la labor de levantamiento e investigación es una debilidad que se identifica en las cifras de accidentes viales. Aunque esta causa arroja más del 50% de los accidentes, se pueden identificar otras como:

- Mal estado de la vía, con menor participación en todos los años no superó los 5 casos de muertos por esta causa.
- No respetar la norma: esta es la de mayor participación, esta es una información imprecisa y carece de validez al momento de tratar de

establecer la causa y las responsabilidades. Es una falta de quienes levantan información, esto se debe a la falta de competencias para este fin. Más del 50% de los muertos se dieron por esta causa, es decir, no se sabe por qué se presentó el accidente. En todo caso si se va determinar como causa del accidente el irrespeto a la norma se debe dejar claro cuál norma se violó.

- **Velocidad:** La velocidad es el detonante para que los accidentes sean más graves, en los muertos durante los años 2010 a 2016 esta causa está en por lo menos 3 de cada 10 muertes en accidentes de tránsito.

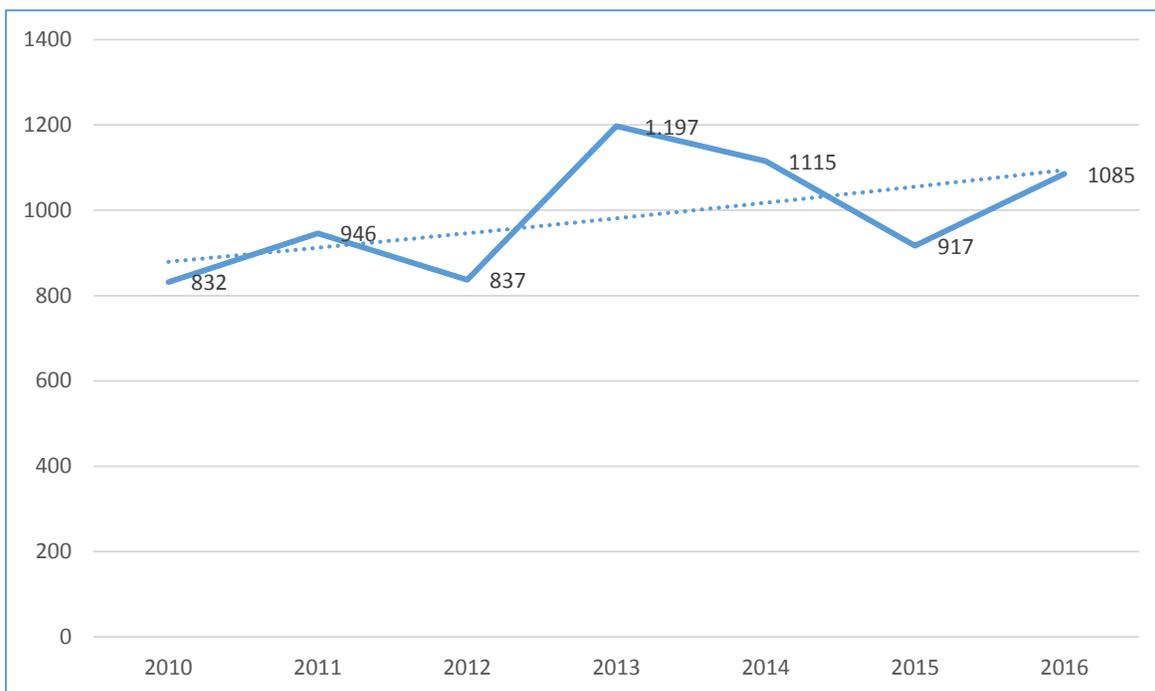
2.5.4. Participación de los municipios en las muertes entre los años 2010 y 2016



Gráfica 17. Muertes por municipios comparativo entre los años 2015 y 2016. Fuente: INML

Los municipios con mayores cifras de muertos son: Valledupar, Aguachica, Agustín Codazzi, Bosconia, El Paso, San Alberto y Pailitas. Es común a casi todos los municipios el corredor de la Ruta 45, este corredor durante los últimos 10 años ha estado dentro de los cinco corredores más peligrosos del país en materia de seguridad vial.

2.5.5. Lesionados totales entre los años 2010 y 2016

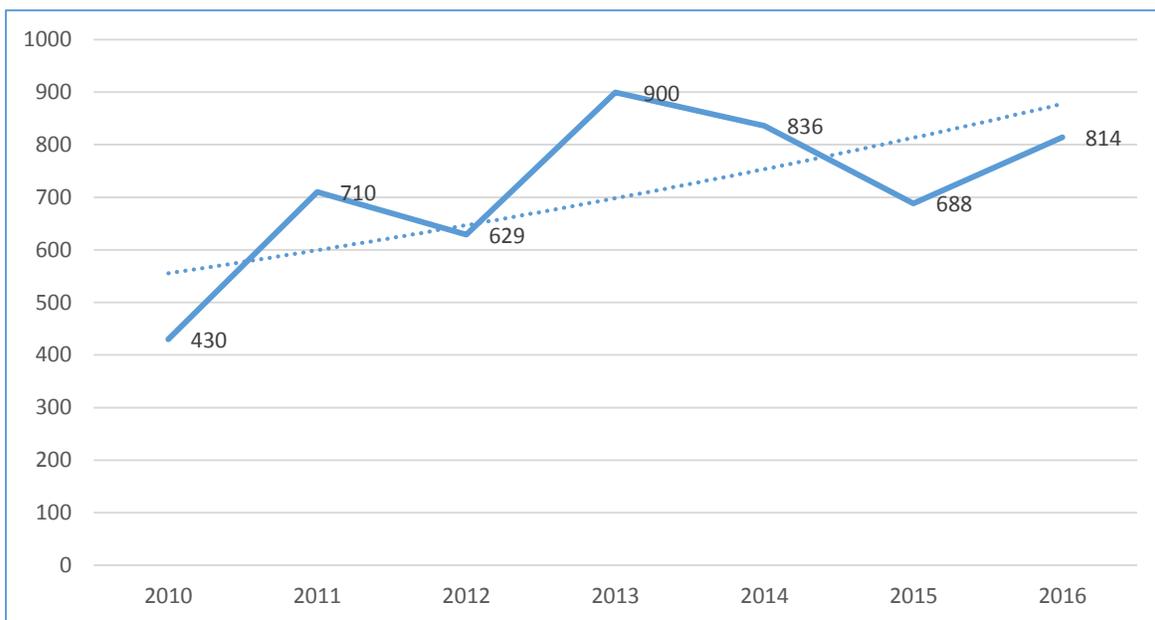


Gráfica 18. Lesionados entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

La cifra de lesionados en accidentes de tránsito en el departamento se ha incrementado en un 30% entre los años 2010 a 2016, se tiene un dato crítico, el año 2013. El valor promedio de lesionados por año es de 990 entre 2010 y 2016. La tasa de lesionados por cada 100 mil habitantes en Puerto Colombia es de 98,9 superando la tasa nacional que es de 82,75 muertos por cada 100 mil habitantes. Este debe ser un motivo de preocupación para las autoridades del departamento.

A continuación se analizan algunos datos sobre lesiones fatales en el departamento.

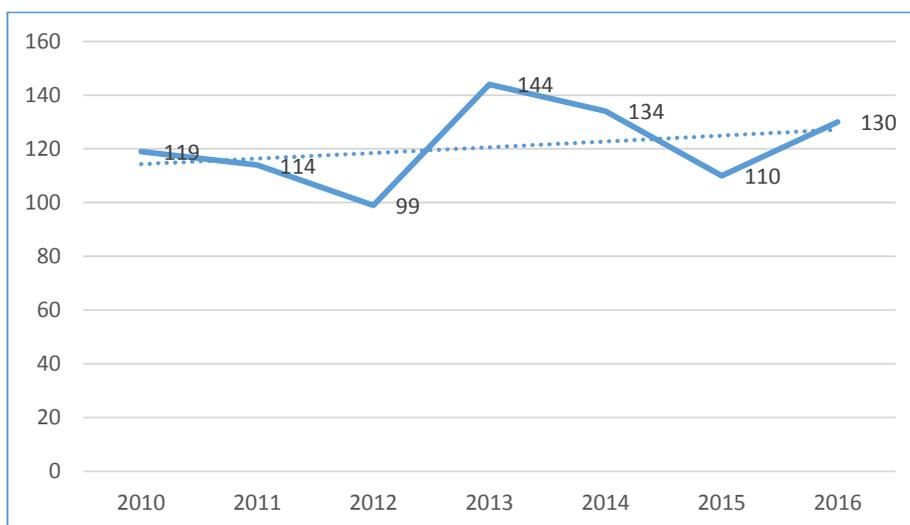
2.5.5.1 Motociclistas lesionados entre los años 2010 y 2016



Gráfica 19. Evolución de las lesiones en motocicleta entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Las motocicletas aportan en promedio el 75% de los lesionados en accidentes de tránsito en el departamento, esto es que una motocicleta está presente en casi 8 de cada 10 personas que resultan lesionadas.

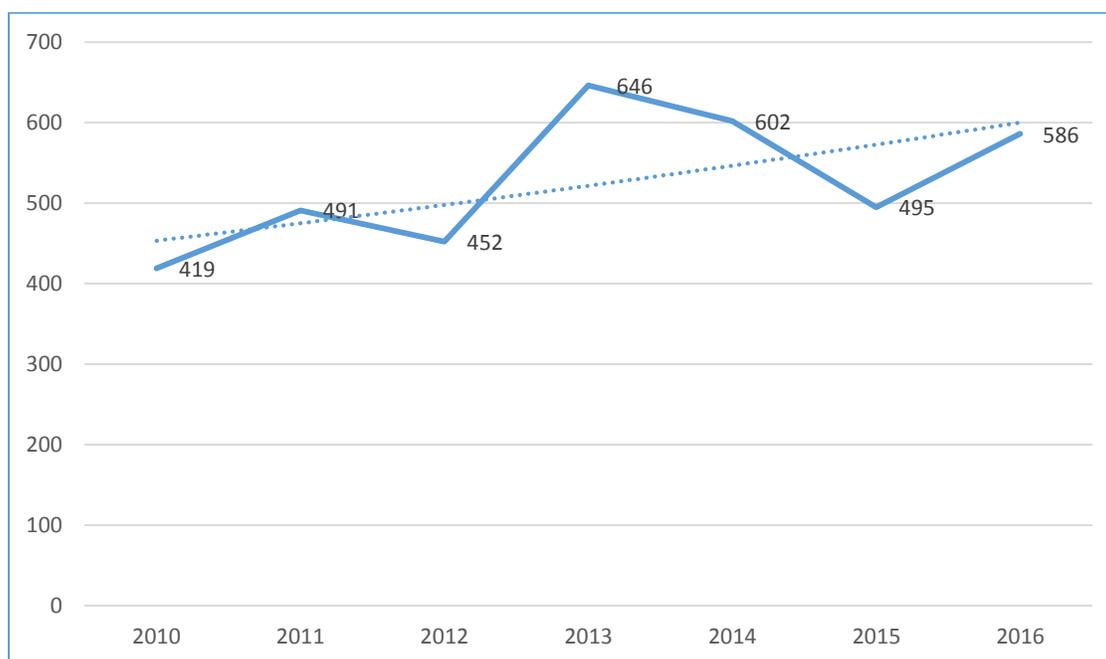
2.5.5.2 Peatones lesionados entre los años 2010 y 2016



Gráfica 20. Evolución de peatones lesionados entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Los peatones aportan el 12% de los lesionados anuales, cada año mueren 121 personas atropelladas en promedio. El incremento entre 2010 y 2016 ha sido de 9%.

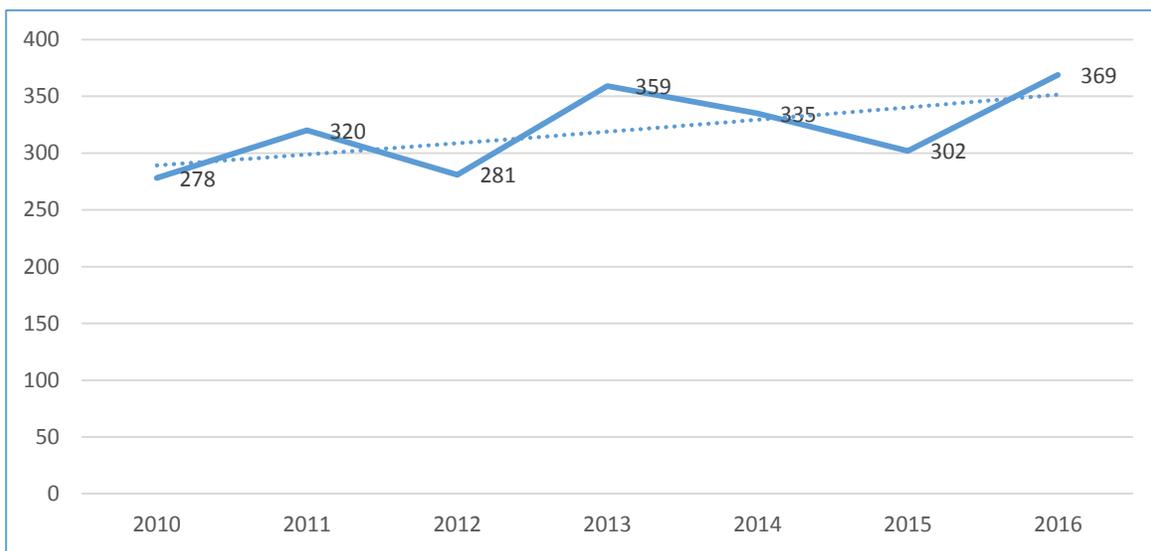
2.5.5.3 Conductores lesionados entre los años 2010 y 2016



Gráfica 21. Evolución de conductores lesionados entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Los conductores (incluye conductores de motocicletas) aportan el 54% de las lesiones anuales en promedio, cada año se lesionan 527 conductores en promedio. El incremento entre 2010 y 2016 ha sido de 40%.

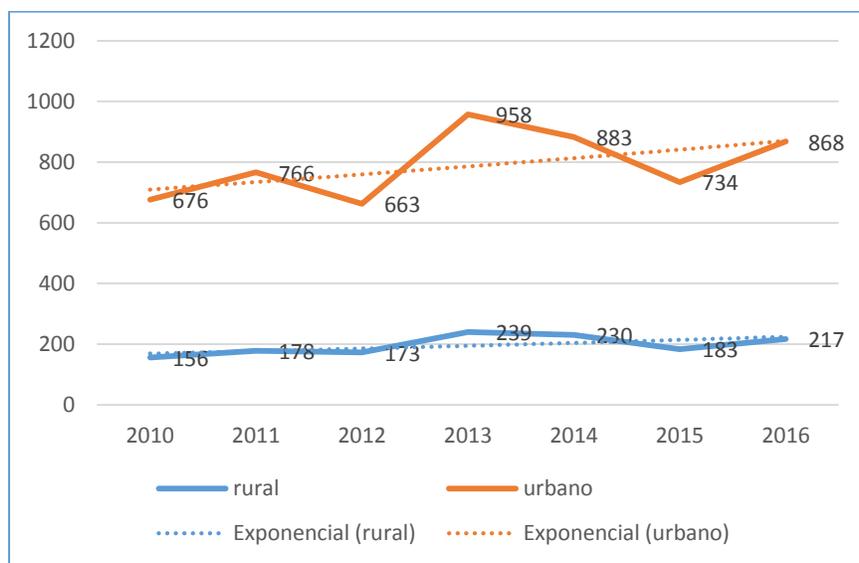
2.5.5.4 Pasajeros lesionados entre los años 2010 y 2016



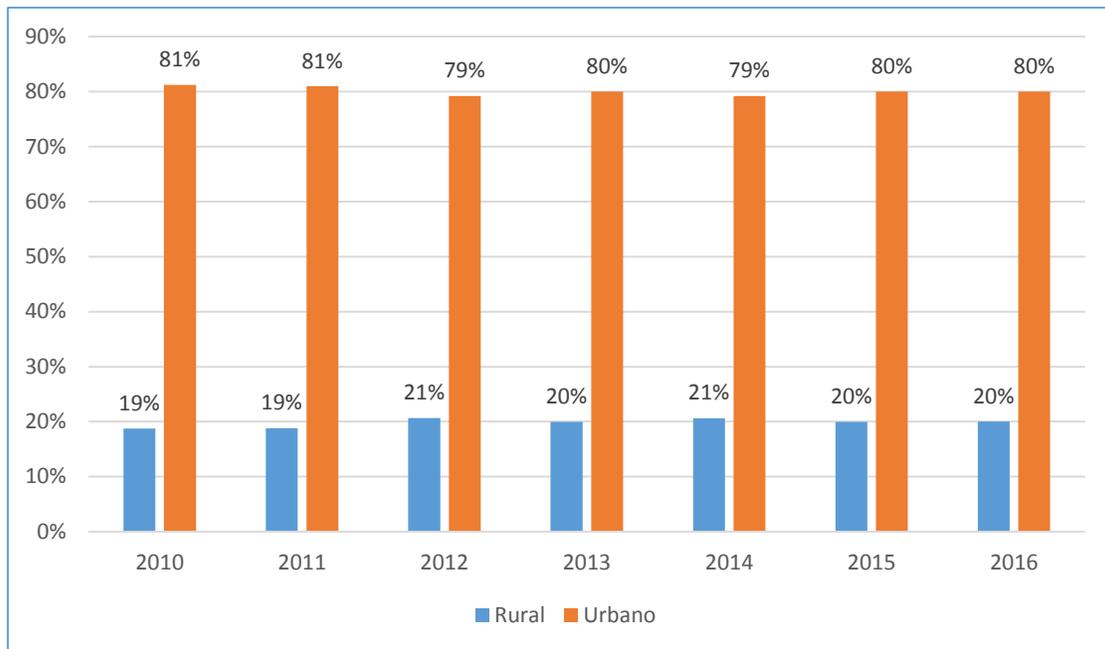
Gráfica 22. Evolución de pasajeros lesionados entre los años 2010 - 2016. Fuente: INML

Los pasajeros aportan el 34% de las lesiones anuales en promedio, cada año se lesionan 321 pasajeros en promedio. El incremento entre 2010 y 2016 ha sido de 33%.

2.5.5.5 Lesionados por accidentes rurales y accidentes urbanos entre los años 2010 y 2016



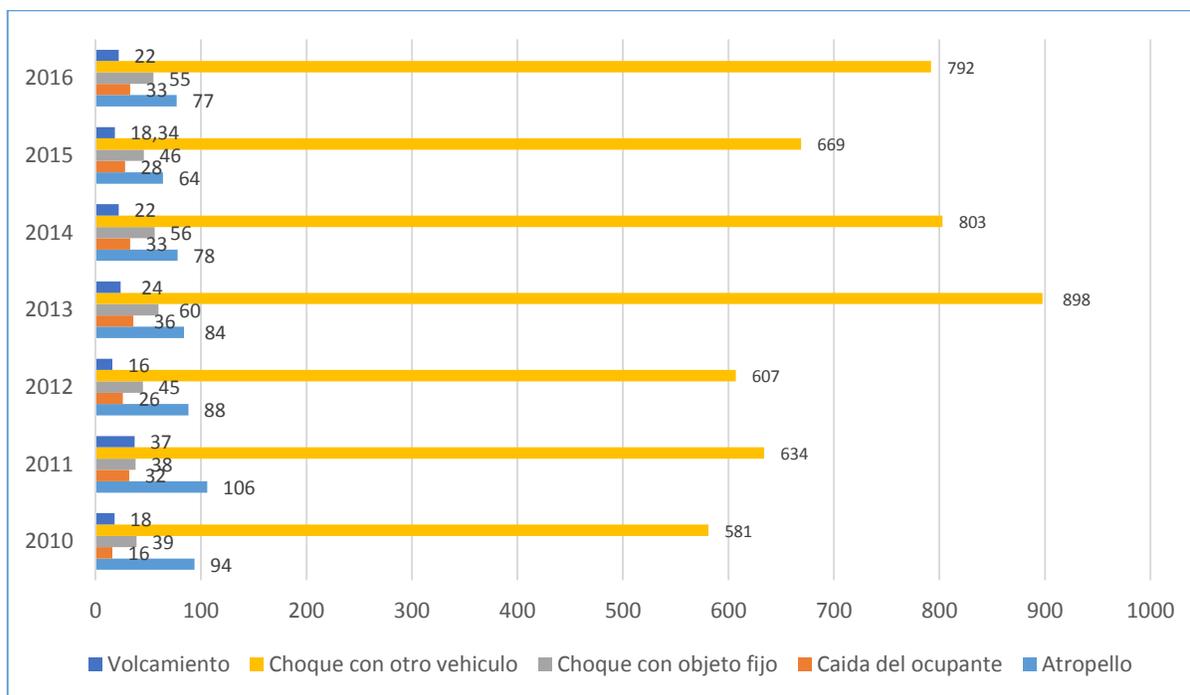
Gráfica 23. Evolución de lesionados en accidentes en zonas urbana y rural 2010 - 2016. Fuente: INML



Gráfica 24. Evolución de lesionados en accidentes en zonas urbana y rural 2010 - 2016. Fuente: INML

En el departamento del Cesar el comportamiento de los datos de lesionados por accidentes viales sigue el patrón del país, donde las cifras mayores se presentan en zonas urbanas. El 20% de los lesionados se dieron en vías rurales y el 80% en centros poblados, esto es que 8 de cada 10 personas lesionadas circulaban por un municipio.

2.5.6. Tipo de accidentes donde se presentaron los lesionados entre los años 2010 y 2016



Gráfica 25. Tipo de accidentes donde se dieron los lesionados entre 2010 y 2016. Fuente: INML

Los dos tipos de accidentes que arrojaron más lesionados en los accidentes viales entre los años 2010 y 2016 son:

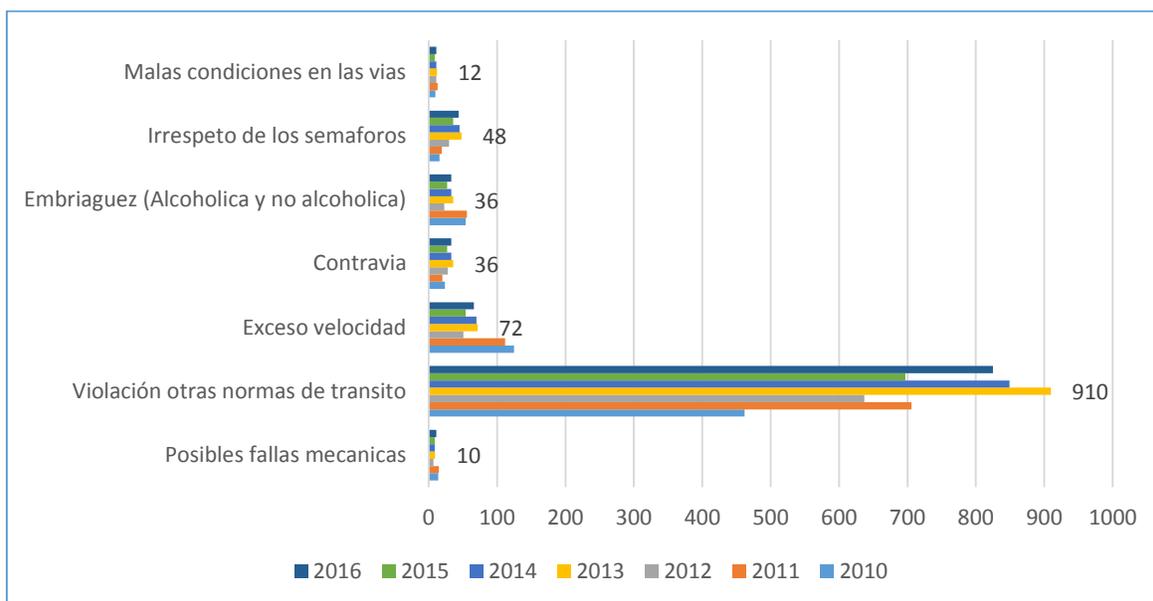
- Choque contra vehículo, el año más crítico es el año 2013, esta tendencia siguió hasta tener 792 casos en 2016. En el 61% de estos casos participa una motocicleta. Este tipo de accidentes se dan frecuentemente por las siguientes causas:
 - Microsueños.
 - Distracciones, estas están asociadas a uso de teléfonos móviles o interactuar con otros sistemas del vehículo o con personas que van a bordo.
 - Adelantamiento en sitios sin visibilidad o condiciones adversas de tráfico (pocas oportunidades de adelantamiento o con poca distancia para realizar esta maniobras) es importante resaltar que en la

mayoría de los tramos viales de la Ruta 45 por cada 10 oportunidades para adelantarse a otro vehículo, en 3 ocasiones hay espacio, distancia, tiempo y condiciones adecuadas para esta maniobra.

- Falla mecánica, especialmente del sistema de dirección, sistemas de estabilidad o suspensión y estallido de alguna de las llantas.
 - Maniobra para evadir un vehículo que invade carril.
 - No guardar la distancia de seguimiento, y el choque se da por alcance. La mayoría de los conductores no saben a qué distancia es seguro separarse del vehículo de adelante, de acuerdo a la velocidad a la que se avanza.
- Choque contra objeto fijo: No se evidencian cifras importantes, caso contrario a las estadísticas de muertes. En las bases de datos donde se consigna la información de lesionados, se encontraron falencias en la información para este ítem. Las carreteras del país tienen zonas laterales no seguras, las cuales tienen árboles, postes, barandas metálicas o de hormigón, y otros elementos contundentes llamados en seguridad vial puntos duros, muchas veces los conductores no identifican estos objetos y abusan de la velocidad y de los elementos distractores y es allí donde se materializa este tipo de accidentes. En las vías del Cesar, tanto urbanas como rurales hay condiciones de objetos fijos en las zonas laterales, incluso en las aceras urbanas. Este tipo de accidente se dan frecuentemente por las siguientes causas:
 - Microsueños.
 - Distracciones, estas están asociadas a uso de teléfonos móviles o interactuar con otros sistemas del vehículo o con personas que van a bordo.
 - Falla mecánica, especialmente del sistema de dirección, sistemas de estabilidad o suspensión y estallido de alguna de las llantas.

- Maniobra para evadir un vehículo que invade carril.

2.5.7. Causas de accidentes donde se presentaron lesionados entre los años 2010 y 2016.



Gráfica 26. Causas de accidentes donde se dieron lesionados entre 2010 y 2016. Fuente: INML

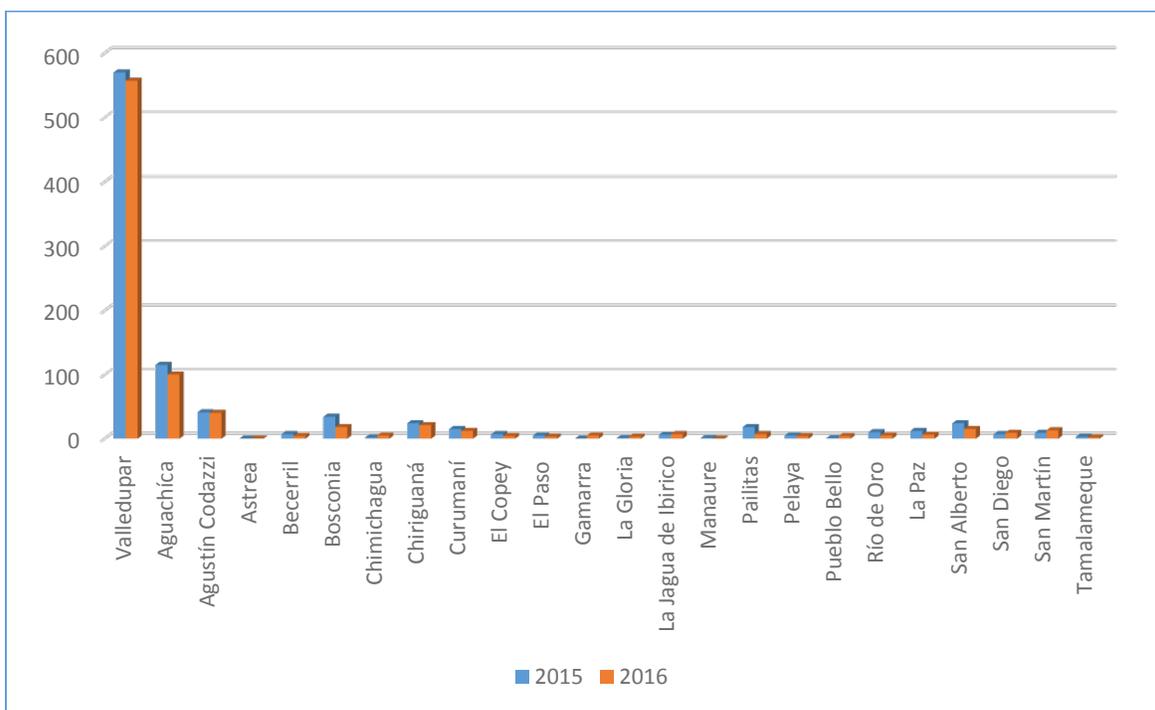
Las causas de los accidentes con lesionados, en el 76% de los casos se deben al irrespeto de la normatividad (¿Cuál norma se violó?), en eso quien levanta la información del accidente tiene falencias en la determinación de la causa precisa porque el irrespeto a la normatividad es muy general y no da información clara y precisa de la causa del accidente, esto no es concluyente. La falta de capacitación de quienes realizan la labor de levantamiento e investigación es una debilidad que se identifica en las cifras de accidentes viales. Aunque esta causa arroja más del 76% de los lesionados, se pueden identificar otras como:

- Mal estado de la vía, con menor participación en todos los años no superó los 12 casos de muertos por esta causa, el 1%.
- Velocidad: La velocidad es el detonante para que los accidentes sean más graves, en los lesionados durante los años 2010 a 2016 esta causa está en solo 72 casos, es decir el 6% de los casos, este es un dato que

puede estar erraro por mala apreciación de la causa, pues, la velocidad está presente en 4 de cada 10 casos de muertos o lesionados, esa es una media en la accidentalidad vial.

- Embriaguez: en esta conducta solo se registraron 36 casos, el 3%. Este es otro dato que no es concluyente o deja dudas, pues existe una media para esta conducta del 30% de participación. Recuerdese que el departamento no tiene organismo de tránsito y solo existe organismo de tránsito en los municipios de Valledupar, La Paz, Bosconia, Agustín Codazzi y Aguachica, y en estos municipios no existe capacidad de control para esta conducta.

2.5.7. Participación de los municipios de los lesionados entre los años 2010 y 2016

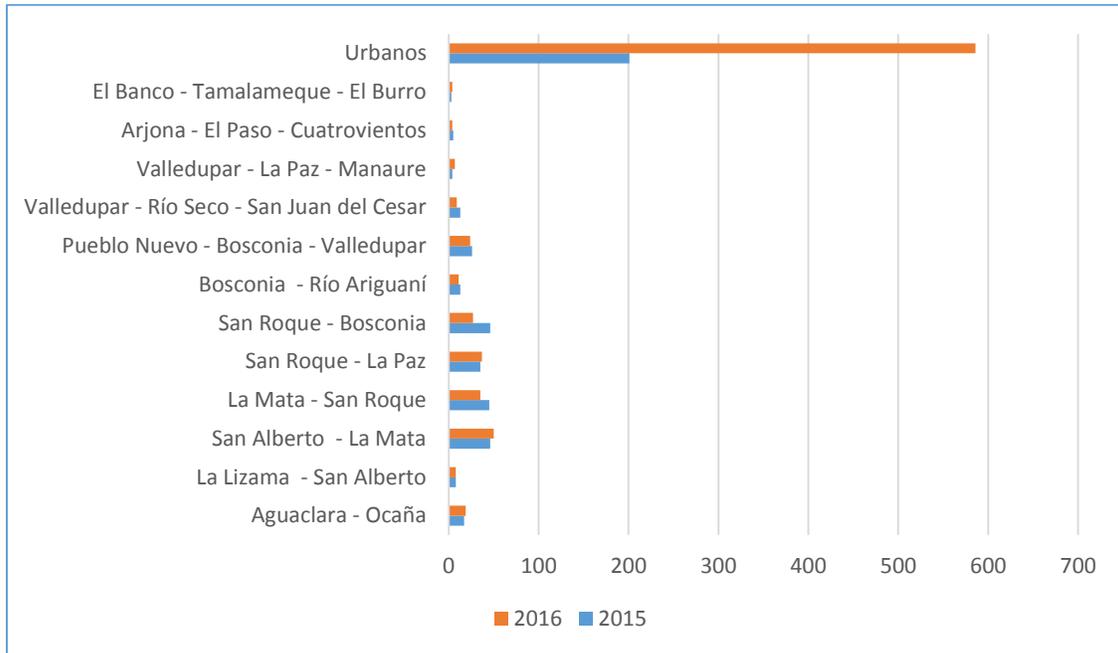


Gráfica 27. Lesionados por municipios comparativo entre los años 2015 y 2016. Fuente: INML

Los municipios con mayores cifras de muertos son: Valledupar, Aguachica, San Albertoy Bosconia. Es común a casi todos los municipios el corredor de la Ruta 45,

este corredor durante los últimos 10 años ha estado dentro de los cinco corredores más peligrosos del país en materia de seguridad vial.

2.5.8 Comparativo de accidentalidad vial en tramos viales y municipio de Valledupar entre los años 2010 y 2016



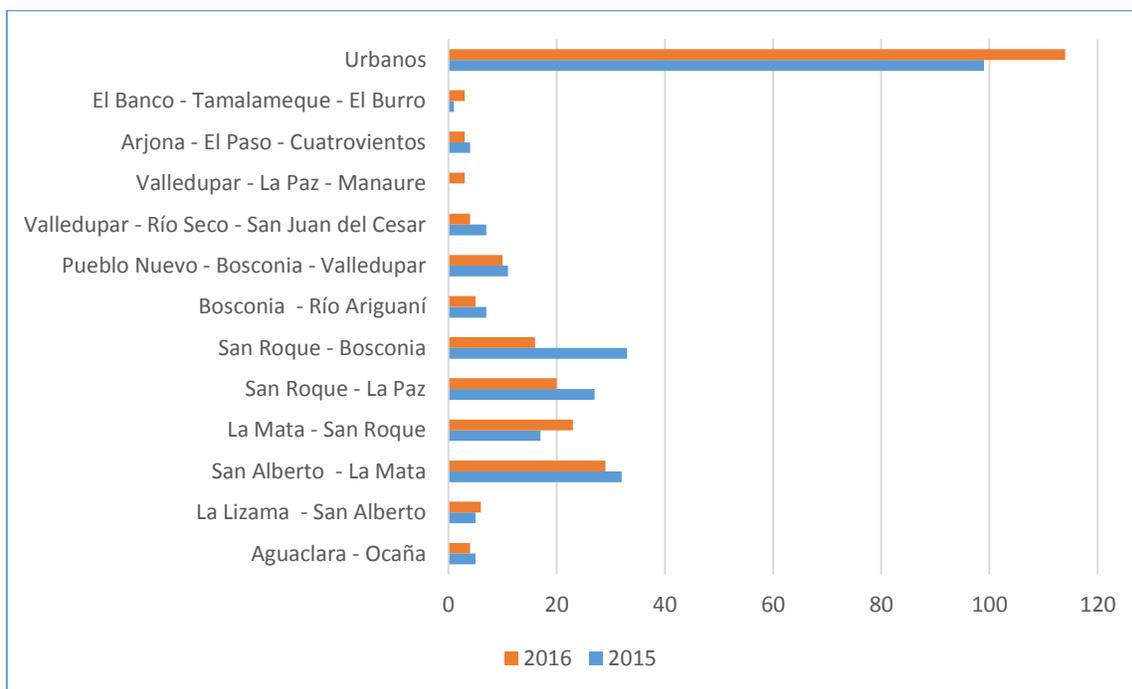
Gráfica 28. Comparativo de accidentalidad en tramos o jurisdicción de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional del Cesar entre los años 2015 y 2016. Fuente: SETRADECES.

Los tramos viales con mayores cifras de accidentes son:

- San Alberto – La Mata
- La Mata - San Roque
- San Roque – La Paz
- Pueblo Nuevo – Bosconia – Valledupar
- Municipio de Valledupar (urbanos). En este caso se presentó un incremento de la accidentalidad entre 2015 y 2016 del 190%.

El incremento de la accidentalidad vial es del 15%

2.5.9 Comparativo de muertes en tramos viales y municipio de Valledupar entre los años 2010 y 2016.

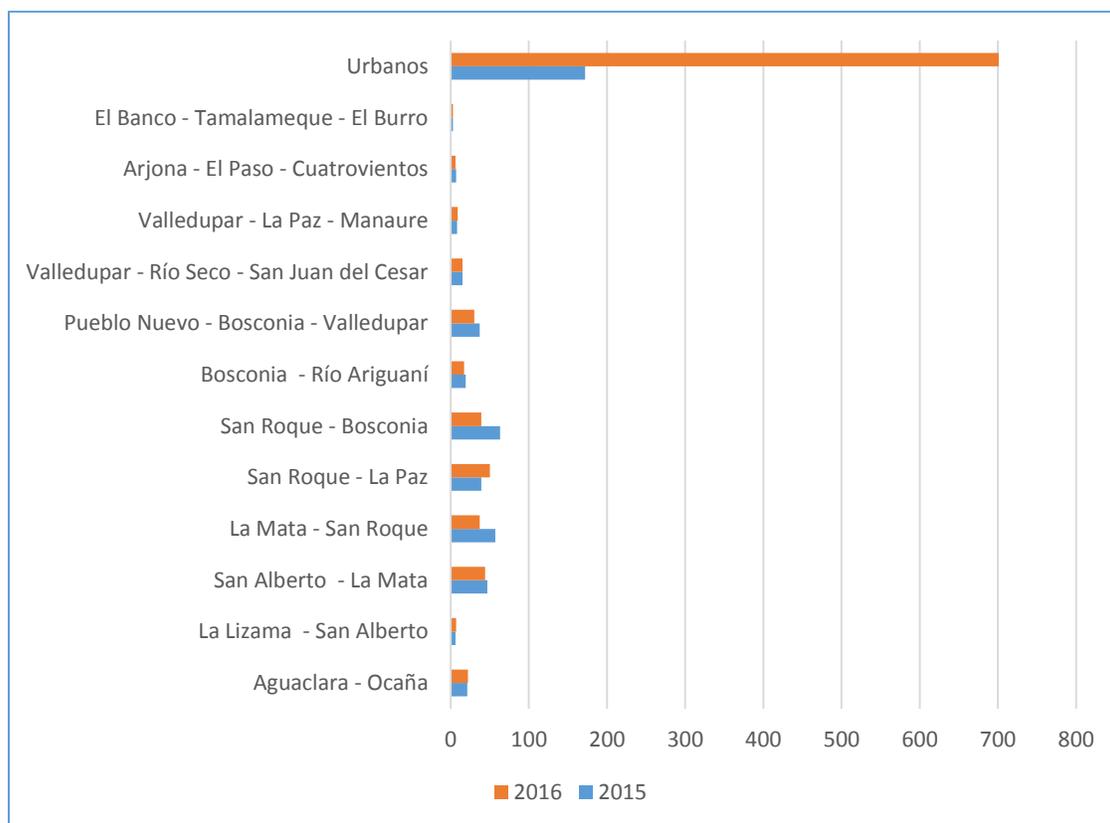


Gráfica 29. Comparativo de muertes en tramos o jurisdicción de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional del Cesar entre los años 2015 y 2016. Fuente: SETRADECES.

Los tramos viales con mayores cifras de accidentes son:

- San Alberto – La Mata
- La Mata - San Roque
- San Roque – La Paz
- San Roque - Bosconia
- Pueblo Nuevo – Bosconia – Valledupar
- Municipio de Valledupar (urbanos). En este caso se presentó un incremento de las accidentalidad entre 2015 y 2016 del 15%.

En general entre los dos años, las muertes disminuyeron menos del 0,5%.



Gráfica 30 Comparativo de leisonados en tramos o jurisdicción de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional del Cesar entre los años 2015 y 2016. Fuente: SETRADECES.

Los tramos viales con mayores cifras de accidentes son:

- San Alberto – La Mata
- La Mata - San Roque
- San Roque – La Paz
- San Roque - Bosconia
- Pueblo Nuevo – Bosconia – Valledupar
- Municipio de Valledupar (urbanos). En este caso se presentó un incremento de las accidentalidad entre 2015 y 2016 del 308%.

En general entre los dos años, las muertes disminuteron menos del 19%.

Se corrobora con la información estadística que el corredor que más accidentes, lesionados y muertos es la Ruta 45.

FORMULACIÓN DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR

1. Introducción

El impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias hacen necesario abordar esta problemática con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, ya que involucran la salud pública, la seguridad de los ciudadanos y la movilidad del país. Esta preocupación generalizada invita a definir e implementar lineamientos de políticas públicas que impulsen y faciliten la coordinación institucional e intersectorial de acciones en seguridad vial, para la consecución de objetivos comunes que prevengan, reduzcan y/o mitiguen el impacto de los accidentes asociados al tránsito.

A nivel mundial cerca de 1.3 millones de personas mueren al año en accidentes viales y unos 50 millones de personas quedan con lesiones. En Colombia, cada año mueren más de 7.000 personas en accidentes viales y al menos más de 40 mil personas quedan leve o gravemente lesionadas. Las personas que están entre 15 y 35 años son las que más mueren en accidentes de tránsito y esta es la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años. En Colombia los accidentes causan pérdidas económicas por el orden de los 1.600 millones de dólares al año, los accidentes laborales corresponden al 4% del PIB y los accidentes de tránsito son el 35% de este rubro.

En respuesta, el Gobierno de Colombia definió como una prioridad y como una política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el presente Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021, adoptado mediante Resolución 2273 de agosto 8 de 2014.

En ese sentido, el Plan se convierte en una herramienta que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional. (Tomado del PNSV 2011 – 2021)

La seguridad vial es un aspecto importante dentro de la movilidad en un departamento. La movilidad segura es sinónimo de calidad de vida. En Colombia, el Gobierno Nacional a partir del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021

(PNSV) ha establecido la política pública en materia de seguridad vial y es obligatorio que todos los municipios y departamentos formulen e implementen sus planes de seguridad vial.

La implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial contempla las estrategias a desarrollarse para contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito, así como los muertos y lesionados por esta causa.

El departamento del Cesar tiene 25 municipios, dos de los cuales, Valledupar y Aguachica, son centros urbanos de gran importancia con una movilidad considerable. Además, se tienen tres ejes viales importantes: Ruta 45, Ruta 80 y Ruta 49 los cuales tienen una longitud superior a los 400 kilómetros.

Valledupar tiene una movilidad beneficiada por su malla vial con buena estructura, pero se perjudica la seguridad vial por la carencia de orden en esa movilidad, no tiene un organismo de tránsito robusto, Aguachica tiene la misma problemática. En los demás municipios: La Paz, Curumaní, Agustín Codazzi y Bosconia, donde también se tiene organismo de tránsito, la capacidad de este es nula. La Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional tiene tan solo 90 personas dedicadas al control operativo. El departamento del Cesar no cuenta con un organismo de tránsito para atender las necesidades de los municipios que no tienen un organismo de tránsito, aunque se entiende que en todos los municipios del país la primera autoridad de tránsito es el Alcalde, pero estos alcaldes no se han apersonado de esta función, lo cual deja la seguridad vial en desamparo.

En cuanto a señalización vial existen algunas deficiencias, así como aspectos ligados a la regulación son inexistentes en los municipios donde no existe organismo de tránsito y en los municipios de Valledupar, La Paz, Curumaní, Agustín Codazzi, Bosconia, Aguachica, El Paso y La Jagua de Ibirico este ítem no está cubierto de acuerdo con las necesidades.

Desde el PNSV la reducción de lesiones y muertes en accidentes viales, para los cual se parte de los siguientes valores:

- **La vida es el valor máximo** y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla 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 realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a **la autorregulación y a la corresponsabilidad** en mecanismos de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los accidentes de tránsito, realizadas bajo los parámetros de **honestidad y rectitud**.
- **La responsabilidad y el compromiso** son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

En el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL el objetivo principal es lograr la reducción del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nación para el año 2021.

Los objetivos específicos buscan reducciones así:

- **Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito para el año 2021.**

Se trata de reducir el número de peatones fallecidos, con base en el promedio de los años 2005- 2012 pasando así de 1.752 personas a 1.437. Esta reducción se basa en la tendencia de disminución del período analizado, que es del 6%. Al respecto, la reducción que se plantea es del 18%, ya que no solo se busca continuar con la tendencia, sino triplicarla, con el fin de minimizar la participación de este actor vulnerable.

- **Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por accidentes de tránsito para el año 2021.**

A través de este objetivo se busca reducir el número de motociclistas fallecidos en promedio durante el período de 2009 a 2012, pasando de 1.972 motociclistas a 1.440 para el año 2021. Esta reducción toma como línea base el período de los 3 años anteriores y no un período mayor, dado el importante crecimiento en números absolutos de la accidentalidad, experimentado en los últimos años, lo que lleva a tomar como referente cifras más cercanas a la situación actual.

Se plantea esta reducción en razón a que la tendencia de crecimiento del fenómeno ha sido durante los últimos tres años del 27%. En ese sentido, se busca modificar la tendencia, evitando su incremento.

- **Reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para el año 2021.**

La tendencia de la morbilidad en el período muestra un crecimiento del 7% durante los años estudiados, por lo cual el PNSV busca romper este rumbo y disminuir las lesiones por accidentes viales al triple para el año 2021. Ello supone bajar la cifra de 40.640 heridos a 32.105.

- **Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción bajo el influjo del alcohol y el uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.**

De manera independiente a las cifras de accidentalidad que tienen como causa hipotética el estado de embriaguez, es claro para el Gobierno Nacional que la tolerancia a la conducción bajo efectos del alcohol y al uso de sustancias psicoactivas será cero. El anterior objetivo está apoyado en un marco jurídico fuerte, que penaliza severamente esta conducta.

En el presente documento se plasman las líneas de acción que deben trabajarse en los municipios contemplados en este plan para aportar en la reducción de la accidentalidad a nivel nacional.

2. Objetivo General del Plan Departamental de Seguridad Vial.

Formular los componentes de política pública en seguridad vial para el departamento del Cesar de acuerdo con los pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 para contribuir con la reducción de accidentes de tránsito en el Departamento y a mejorar las conductas de usuarios de las vías.

3. Objetivos específicos del Plan

- a. Elaborar un diagnóstico de la situación de seguridad vial y la interrelación de la movilidad con la seguridad de los usuarios
- b. Identificar las principales causas de accidentalidad vial.
- c. Identificar los comportamientos inseguros por parte de los usuarios de las vías y proponer estrategias para su intervención.
- d. Establecer acciones en la institucionalidad que redunden en las mejoras de la movilidad y la seguridad vial.
- e. Establecer las estrategias pedagógicas y de control para incentivar comportamientos seguros.
- f. Realizar propuestas en materia de infraestructura vial que garanticen la seguridad de los usuarios y establecer criterios técnicos en seguridad vial a tenerse en cuenta para la proyección, diseño y ejecución de obras de infraestructura vial.
- g. Establecer estándares y controles en el parque automotor para generar garantizar la seguridad en la operación de los vehículos.
- h. Establecer políticas de atención oportuna de las víctimas de accidentes de tránsito.
- i. Establecer un proceso de planeación estratégica para el trabajo en seguridad vial donde se establezcan metas, indicadores, programas y demás acciones para lograr la reducción de las cifras de accidentalidad vial en el departamento.
- j. Diseñar el procedimiento para la revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

4. Alcance del Plan Departamental de Seguridad Vial

El plan departamental de seguridad vial del Cesar recoge los lineamientos en seguridad vial de acuerdo con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 y que marcarán la política pública en materia de seguridad vial en el departamento.

5. Meta prevista para la reducción de accidentalidad vial en el departamento del Cesar

El departamento del Cesar se propone una reducción global anual del 10% mediante la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial. Por actor vial se buscará la reducción de cifras así:

- Conductores de carro: 10%
- Conductores motociclistas: 10%
- Peatones: 10%
- Otros usuarios: 10%

6. Valores del PNSV aterrizados en el PDSV (tomado del PNSV)

- La vida es el valor máximo y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla 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 realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la autorregulación y a la corresponsabilidad en mecanismos de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los accidentes de tránsito, realizadas bajo los parámetros de honestidad y rectitud.
- La responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

7. Principio del PNSV aterrizados en el PDSV (tomado del PNSV)

- **Tendencia a la baja:** el PDSV buscará la disminución de las cifras de accidentalidad vial, mediante la implementación de estrategias para proteger a todos los usuarios. El departamento del Cesar se compromete en apoyar al Gobierno Nacional en la meta de conseguir las reducciones de las víctimas de los accidentes de tránsito, implementando las medidas necesarias para que en el departamento las cifras tiendan a la baja.
- **Aproximación holística:** El Plan Nacional de Seguridad Vial se concibe y se debe implementar desde un enfoque holístico, dado que incluye estrategias dirigidas a los usuarios, a la seguridad de los vehículos, así como a la infraestructura, además de incorporar acciones para la atención y rehabilitación de víctimas y para una adecuada gestión institucional. Esta aproximación integral debe ser un medio eficaz para el trabajo conjunto de todas las partes interesadas, reconociendo interdependencias y promoviendo acciones de coordinación para un resultado efectivo.
- **Sistemas perdonadores:** La implementación de las acciones del PNSV debe tener en consideración el error humano que se comete en el sistema de movilidad, como una garantía para salvaguardar la vida. Se tendrán en cuenta los criterios técnicos de seguridad vial para la planeación, diseño, construcción y operación de la infraestructura vial que se construye en el departamento, así como la implementación de medidas de mitigación para intervenir la infraestructura vial existente y que represente riesgo para los usuarios.
- **Marco de 10 años:** El plazo para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial es de diez años en lugar de cinco y podrá ser renovado o extendido posteriormente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este plazo le ayudará a establecer, fortalecer y mantener el impulso de las acciones a desarrollar y permite apartarse de los resultados enmarcados en un programa de gobierno con una vigencia menor. El Departamento del Cesar se acoge a los plazos establecidos por el Ministerio de Transporte en cuanto a la revisión del PDSV, pero se realizarán revisiones y ajustes de acuerdo con el

comportamiento de las cifras estadísticas, el comportamiento de los usuarios, si hay ajustes en los temas normativos y según se den cambios de la dinámica de movilidad en el departamento.

- **Reportes estadísticos frecuentes y públicos:** En el marco del PNSV, y de acuerdo con las acciones allí contenidas, se deberán reportar las muertes y las lesiones graves de Colombia en forma anual. Estos datos se utilizarán para elaborar un informe sobre el progreso nacional en la reducción de muertes y lesiones graves a través de los indicadores planteados. El departamento del Cesar se compromete a realizar los reportes estadísticos sobre la accidentalidad vial.

8. Definición de términos aplicables

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).

AGENCIANACIONAL 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 distrital eso 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” (WorldHealthOrganization, 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 (OrganizationforEconomic Co-operation 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).

9. Diagnóstico de la situación de seguridad vial y la movilidad en el departamento del Cesar

ANEXO 1. Diagnóstico de la Seguridad Vial del Departamento del Cesar.

10. Formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial para el Cesar

10.1. Justificación para el trabajo en seguridad vial en Colombia.

En Colombia, los accidentes de tránsito representan la segunda causa de muertes violentas, arrojando grandes pérdidas para la sociedad. Por tal motivo, Colombia, como país miembro de la ONU ha adoptado la Década de acción por la Seguridad Vial, que la obliga a implementar estrategias para la reducción de las muertes y lesiones por esta causa.

Cada año en Colombia más de 7.200 personas en accidentes de tránsito y más 40.000 quedan gravemente lesionadas. Las personas que están entre 15 y 45 años son las que más mueren en accidentes de tránsito y esta es la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años, la accidentalidad en motocicletas aporta el 35% de los muertos a nivel nacional.

En Colombia cada 3 minutos, en promedio, ocurre un accidente de tránsito llevando la cifra a más de 170 mil accidentes de tránsito, hay un muerto cada 68 minutos, un herido cada 10 minutos y cada día mueren 20 personas en accidentes de tránsito.

Las cifras de accidentes en Colombia han ido en aumento según los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal. Los incrementos se han dado desde el año 2007 hasta 2016 en un valor absoluto del 35%, pasando de 5.408 muertos a 7.293.

Este incremento tiene algunas explicaciones, la principal de ellas es la liquidación del Fondo de Prevención Vial para crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adscrita al Ministerio de Transportes. Aunque la creación de la agencia da dientes a la política de seguridad desde una instancia de gobierno, entre los años 2013 y 2016 se presentó poca presencia y trabajo en seguridad vial, se desmontó todo el trabajo en seguridad vial y esto trajo consigo que se abandonara el trabajo que desde el año 1995 se venía desarrollando en Colombia.

Otro aspecto que ha afectado la seguridad vial es la falta de capacidad institucional que existe en el país para el trabajo en seguridad vial, apenas el 20% de los municipios con organismo de tránsito tienen plena capacidad para sus fines misionales.

El comportamiento de la accidentalidad vial en Colombia se muestra en la figura siguiente:



Comportamiento de la accidentalidad vial en Colombia entre los años 1995 y 2016. Fuente Forensis – INML.

En Colombia los accidentes causan pérdidas económicas por el orden de los 1.600 millones de dólares al año, los accidentes laborales corresponden al 4% del PIB y los accidentes de tránsito son el 35% de este rubro, según datos de FASECOLDA.

La seguridad vial es una de las áreas que ha tomado y tomará mayor relevancia en los últimos años, pues las muertes y lesiones en accidentes de tránsito han sido considerados por la ONU como un problema de salud pública, por lo que esta entidad declaró entre 2010 y 2020 la Década de Acción por la Seguridad Vial.

En los accidentes de tránsito intervienen principalmente tres actores; las personas, la vía y el vehículo. Cada uno de estos actores coloca un porcentaje en la responsabilidad de la ocurrencia de accidentes. Al factor humano se le atribuye en promedio un 90% de las causas, esto quiere decir 9 de cada 10 accidentes se producen por un error humano. El 10% restante se le atribuye a la combinación del vehículo y la vía.

En el departamento del Cesar entre los años 2010 y 2016 han fallecido unas 1.673 personas y 6.900 personas han resultado lesionadas, según datos del INML, en los cuales, en promedio en 41% participó una motocicleta, en 30% estuvo involucrado un vehículo liviano, el 18% de los casos eran peatones y el 11% de los accidentes participó un pasajero.

El Gobierno a través del Plan Nacional de Seguridad Vial en su versión 2011-2021, establece como política pública, que todas a las entidades del orden nacional y local formulen planes que mejoren las condiciones de seguridad vial. Estos planes deben estar ligados a los 5 pilares estratégicos establecidos por el Plan Nacional de Seguridad Vial:

- **Fortalecimiento de la gestión institucional:** Busca generar conciencia en los sectores públicos y privados sobre la importancia de implementar estrategias y políticas que mejoren la seguridad vial que traiga consigo una reducción importante en índices de accidentalidad. En la empresa privada, este eje busca fortalecer la política de seguridad vial, donde se eleve el nivel de compromiso frente al tema y que se traduzca en recursos y esfuerzos para garantizarla. A través de este ítem se busca también la promoción y creación de alianzas intersectorial y responsables de diseñar, ejecutar estrategias, así como de organizaciones que generen la información de base que sirva para la toma de decisiones en cuanto a la política en seguridad vial.
- **Comportamiento seguro:** Busca la promoción de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías. Promueve la observancia del cumplimiento de las leyes y normas, así como de generar estrategias educativas para los actores viales. Con estas intervenciones se busca concretamente reducir todas las conductas que amenazan la seguridad vial y por las cuales se materializan los accidentes de tránsito.

- **Infraestructura más segura:** Implementar acciones para mitigar el riesgo de accidentes ligado a la infraestructura vial. Las empresas privadas cuyo objeto sea el transporte o donde el transporte sea una actividad de soporte, deben implementar estrategias para que sus conductores reconozcan el riesgo asociado a la infraestructura vial y adopten comportamientos seguros frente al mismo.
- **Vehículos más seguros:** Se refiere a todas las estrategias para garantizar que los vehículos y sus sistemas brinden seguridad a los usuarios.
- **Atención y rehabilitación de las víctimas:** Contempla el diseño de estrategias para el aumento de la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo. Este acompañamiento también incluye a las familias de las personas fallecidas en los siniestros viales.

11.1 Misión

Mediante el Plan Departamental de Seguridad Vial, el departamento del Cesar propenderá por la seguridad de los usuarios de las vías. Para este fin buscará el fortalecimiento de la capacidad institucional propia y motivar a los municipios con organismos de tránsito para que mejoren su capacidad, trabajará para la buena conducta de los usuarios en las vías, se velará para que la infraestructura vial brinde garantías para los usuarios, que los vehículos que circulan en el departamento cumplan con los estándares en cuanto a condiciones técnico-mecánicas y que las víctimas de los accidentes de tránsito reciban la atención oportuna.

La administración del departamento del Cesar ve necesario e importante salvaguardar la seguridad de los usuarios viales y conoce los beneficios que traerá

para la población y visitantes, la implementación de programas y estrategias en materia de seguridad vial.

11.2 Visión

El departamento del Cesar se proyecta, dentro de los próximos años 5, como uno de los departamentos con avances significativos para la protección de los usuarios viales. Para esto se trabajará en dar toda la importancia a la política de seguridad vial que se desprende de la formulación e implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial con los programas y estrategias que se desarrollan en cada uno de los pilares.

11.3 Objetivos específicos del Plan Departamental de Seguridad Vial

- Definir las acciones pertinentes para el fortalecimiento institucional del organismo de tránsito y la creación de alianzas estratégicas para afianzar el trabajo en seguridad vial en el departamento.
- Crear y las estrategias y programas para generar cambio de comportamiento de los usuarios de las vías, a través de la pedagogía y el control, para tener una movilidad segura en el departamento.
- Generar los lineamientos de tal manera que se genere conciencia en los propietarios de vehículos acerca de la importancia de mantener los vehículos en óptimas condiciones técnico-mecánicas y de los elementos de seguridad activa y pasiva.
- Fijar la línea base y los criterios técnicos a tenerse en cuenta para que la infraestructura del departamento en operación y la que se proyecte construir, se diseñe, construya y opere con criterios de seguridad vial.
- Definir las acciones que garanticen la adecuada y oportuna cobertura de los servicios de atención de urgencias con personas que han sufrido un accidente vial.

11.4 Principios

- **Tendencia a la baja**

El PNSV buscará presentar durante el período de vigencia, tendencias a la baja en el número de víctimas mortales, heridos graves, motociclistas, peatones y víctimas por la conducción bajo efectos del alcohol. La baja se medirá en valores absolutos, dado que la disminución por tasas puede generar resultados muy poco significativos en el número real de fallecimientos o heridos.

En ese sentido, Colombia incluye objetivos cuantitativos duros (de base empírica), buscando un compromiso total de los distintos sectores y niveles de la administración pública, así como de las organizaciones privadas y de la academia.

- **Aproximación holística**

El Plan Nacional de Seguridad Vial se concibe y se debe implementar desde un enfoque holístico, dado que incluye estrategias dirigidas a los usuarios, a la seguridad de los vehículos, así como a la infraestructura, además de incorporar acciones para la atención y rehabilitación de víctimas y para una adecuada gestión institucional. Esta aproximación integral debe ser un medio eficaz para el trabajo conjunto de todas las partes interesadas, reconociendo interdependencias y promoviendo acciones de coordinación para un resultado efectivo.

- **Sistemas perdonadores**

La implementación de las acciones del PNSV debe tener en consideración el error humano que se comete en el sistema de movilidad, como una garantía para salvaguardar la vida.

- **Marco de 10 años**

El plazo para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial es de diez años en lugar de cinco y podrá ser renovado o extendido posteriormente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este plazo le ayudará a establecer, fortalecer

y mantener el impulso de las acciones a desarrollar y permite apartarse de los resultados enmarcados en un programa de gobierno con una vigencia menor.

- **Reportes estadísticos frecuentes y públicos**

En el marco del PNSV, y de acuerdo con las acciones allí contenidas, se deberán reportar las muertes y las lesiones graves de Colombia en forma anual. Estos datos se utilizarán para elaborar un informe sobre el progreso nacional en la reducción de muertes y lesiones graves a través de los indicadores planteados.

12. Líneas del plan departamental de seguridad vial del Cesar.

Las líneas de acción del Plan Departamental de Seguridad Vial Cesar se enmarcarán en las establecidas por el Gobierno a través del Plan Nacional de Seguridad Vial, y ajustándose a las necesidades del departamento.

12.1 Fortalecimiento de la gestión Institucional

Las acciones en las cuales se basa el Fortalecimiento de la gestión institucional para la seguridad vial son:

- Planificación y gestión de la seguridad vial.
- Fortalecimiento institucional
- Recursos económicos para la seguridad vial
- Sistema de información para la seguridad vial
- Participación y divulgación

Las condiciones de seguridad vial dependen en gran medida de las buenas condiciones de la movilidad y su planeación. La seguridad vial ayuda a cumplir una de las características de la movilidad, la cual se debe dar en condiciones seguras.

El departamento del Cesar no cuenta con un organismo de tránsito, por tanto, su capacidad es nula para gestionar la seguridad vial y los demás temas afines a la

movilidad. Se tienen unos municipios con organismos de tránsito, pero la capacidad de estos también es deficiente.

Ante estas debilidades y para mejorar la capacidad institucional se debe tener en cuenta las siguientes acciones:

A. Creación de un organismo de tránsito departamental

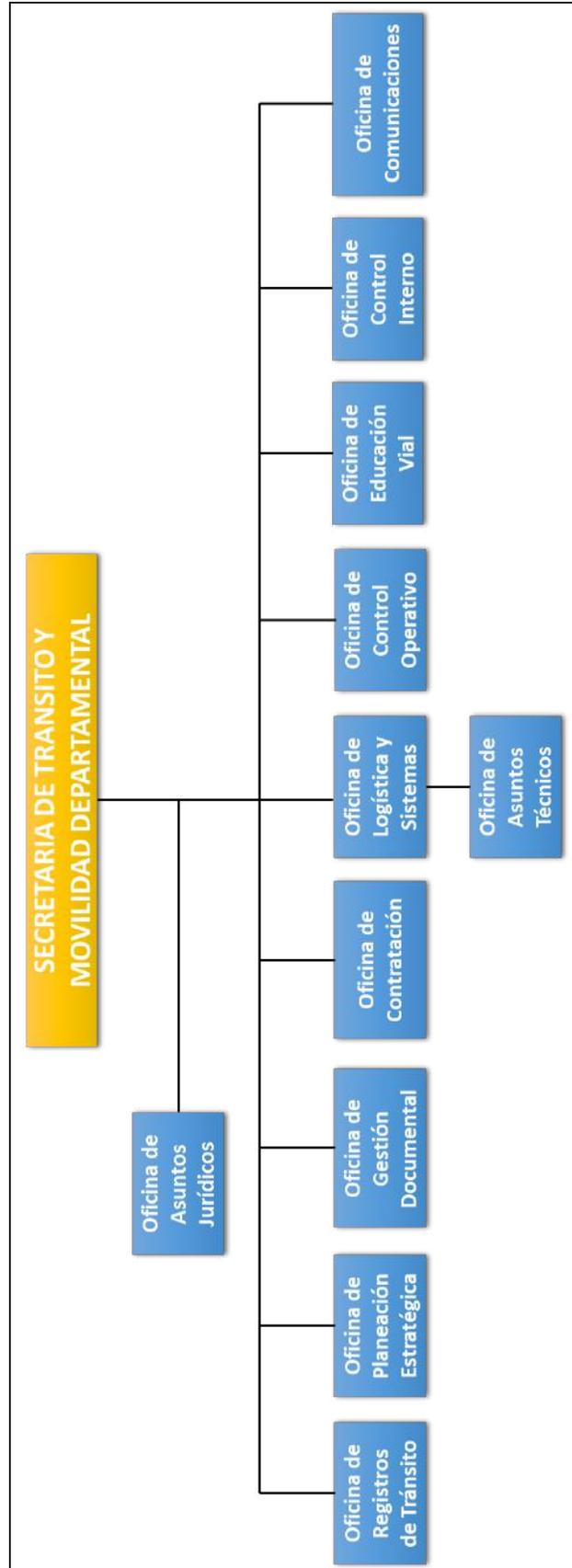
Un organismo de tránsito departamental debería tener los siguientes ítems:

- **Nombre:** Secretaría o Instituto departamental de tránsito y transporte o Secretaría departamental de movilidad y seguridad vial.
- **Sedes:** una sede administrativa en Valledupar y al menos dos sedes operativas ubicadas en dos municipios en las subregiones y que abarque el mayor número de municipios sin organismo de tránsito propio.
- **Cuerpo de agentes operativos para control,** lo cual se puede hacer mediante convenio con los municipios para que entre los dos entes territoriales se asuman los gastos de sostenimiento. Este cuerpo debe tener medios de movilidad y comunicaciones, todos en carrera o con nombramiento provisional o definitivo para poder tener funciones de autoridad de tránsito. Este cuerpo de control debe tener un Jefe de oficina el cual debe tener un perfil adecuado para el cargo, se recomienda oficial retirado de la Policía Nacional con grado máximo de Coronel y no menos a Capitán, preferiblemente que haya ejercido en la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, También puede ser otro profesional universitario, abogado, ingeniero industrial o civil, con amplia experiencia en temas operativos en materia de tránsito.
- **Oficina Técnica,** a cargo de un profesional universitario, con conocimiento y experiencia en materia de vías, movilidad y

transportes. Se recomienda Ingeniero Civil con posgrado en vías y transportes o ingeniero de vías con el mismo nivel de posgrado.

- **Oficina de cultura vial**, a cargo de un profesional universitario preferiblemente de áreas de la educación o sociales, con experiencia en procesos educativos y de cultura ciudadana.
- **Oficina de asuntos jurídicos**, a cargo de profesional universitario en derecho, el cual debe tener apoyos para realizar labores de inspectores de tránsito, sustanciadores y encargado de procesos jurídicos. Por lo menos en cada sede operativa se deben tener 2 inspectores y un sustanciador. Los encargados de procesos de cobro jurídico pueden operar desde una sede administrativa.
- **Oficina de registros de tránsito**, a cargo de un profesional universitario en disciplina como derecho, administración de empresas, economista, ingeniería industrial u otras áreas que se consideren. Esta oficina debe tener sus asistentes para atención al cliente, los cuales pueden ser propios o mediante outsourcing.
- **Oficina de planeación o gestión estratégica institucional**, a cargo de un profesional universitario en disciplina como derecho, administración de empresas, economista, ingeniería industrial u otras áreas que se consideren
- **Oficina de gestión documental**, a cargo de un profesional universitario en disciplina como derecho, administración de empresas, economista, ingeniería industrial u otras áreas que se consideren
- **Oficina de contratación**, a cargo de un profesional universitario en disciplina como derecho, administración de empresas, economista, ingeniería industrial u otras áreas que se consideren
- **Oficina de logística y sistemas**, a cargo de un profesional universitario en sistemas.

- **Oficina de control interno**, a cargo de un profesional universitario en derecho.
- **Oficina de comunicaciones**, a cargo de un profesional en comunicación social, con experiencia en el manejo institucional, comunicaciones corporativas, manejo de redes sociales, manejo de crisis en entidades gubernamentales. Se recomienda profesional con posgrado en comunicación organizacional.



Organigrama para el organismo de tránsito departamental. Fuente: Elaboración propia

B. Institucionalización del Comité de Seguridad Vial departamental

Propuesta de miembros para el Comité de seguridad vial para el departamento del Cesar

Este comité debe estar conformado mínimamente por los siguientes miembros así:

Comité Líder

- Gobernador o su delegado
- Alcaldes Municipales o sus delegados
- Secretarios de Tránsito y Transportes de los municipios con organismos de tránsito.
- Secretario de Gobierno Departamental
- Secretario de Salud Departamental
- Director del CRUE
- Representante de los bomberos
- Representante de la Cruz Roja
- Secretaría de Infraestructura Departamental
- Encargado de Comunicaciones
- Educación Departamental
- Encargado de atención y desastres
- Comandante de Policía Nacional
- Jefe Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
- Representante de los gremios o el Presidente de la Cámara de Comercio
- Representantes de los transportadores
- Gerente de la Terminal de Transportes
- Un representante del Área Metropolitana
- Representantes de las Concesiones Viales
- Un representante de la sociedad civil
- Director Territorial del Ministerio de Transportes en Cesar.

Para efectos de operativizar los procesos o estrategias los miembros del Comité pueden apoyarse en personal de sus dependencias.

El Comité Departamental de Seguridad Vial es la instancia de coordinación que se encargará de articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones contempladas en el Plan Departamental de Seguridad Vial y/o programas y/o proyectos de Seguridad Vial y además efectuar el seguimiento de estas.

A través de este comité se buscará el apoyo de instancias nacionales para el fortalecimiento técnico del organismo de tránsito y las fuentes de financiación para los programas y acciones concretas, diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios de las vías en el departamento.

El Comité se conformará y nombrará mediante acto administrativo salido del Despacho del Señor Gobernador, donde se designe a los miembros y se informará de esta decisión a los funcionarios e invitados de otras entidades o gremios para que hagan parte de este.

Este comité líder tendrá como funciones:

- Hacer seguimiento a los temas de movilidad y seguridad vial en los municipios que no tienen organismo de tránsito y vías del departamento.
- Recomendar acciones para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial.
- Impulsar las estrategias pedagógicas de movilidad y seguridad vial en los municipios que o tienen organismo de tránsito y vías del departamento.
- Organizar actividades en torno a la pedagogía en seguridad vial: campañas con actores viales y población escolar.

- Analizar decisiones que afectan a la movilidad y seguridad vial en los municipios que no tienen organismo de tránsito, apoyando al Gobernador y los alcaldes en la toma de decisiones.
- Impulsar el control operativo en los municipios que no tienen organismo de tránsito y las vías del departamento.
- Realizar recomendaciones sobre restricciones para prevenir las conductas que amenacen a los usuarios de las vías, por ejemplo: restringir el uso de motocicletas en horarios.
- Gestionar alianzas con entidades del orden municipal, metropolitano, departamental y nacional para la implementación de acciones y estrategias del PDSV.
- Gestionar recursos con entidades del orden Nacional para la financiación de acciones tendiente a mejorar las condiciones de seguridad vial en Departamento.

Este Comité deberá establecer un cronograma de reuniones, las cuales, por lo menos deberían realizarse trimestralmente para hacer seguimiento y planeación. Estas reuniones pueden llevarse a cabo de forma extraordinaria si se diera un evento que amerite el análisis o el apoyo del Comité.

En este comité se establecerán los mecanismos de búsqueda de recursos para las diferentes acciones en seguridad vial y las que mejoren la movilidad de los municipios donde no existe organismo de tránsito y vías del departamento. Se deben coordinar con las instancias aliadas, las reuniones, estrategias y recursos.

Otra de las funciones del Comité está analizar los proyectos de infraestructura vial o de servicios que afectarían positiva o negativamente la movilidad o la seguridad vial en los municipios donde no haya organismo de tránsito y vías del departamento.

El Comité debe liderar desde la línea de fortalecimiento de la gestión institucional y con apoyo del Comité de Seguridad Vial, el fortalecimiento del organismo de tránsito a crearse, según recomendación de este plan, para atender todos los ámbitos: administrativos y operativos, en forma efectivamente y para que se pueda generar una política de control continua y creíble que lleve al cambio de conductas de los usuarios de las vías

La conformación del Comité de seguridad vial se realizará mediante acto administrativo según ANEXO 3. Acto administrativo por medio del cual se crea el Comité de Seguridad Vial Departamental.

C. Aspectos que se deben trabajar desde la Gobernación para el fortalecimiento institucional en materia de seguridad vial.

- Aportar los recursos necesarios para garantizar la seguridad en las vías de todos los usuarios de las vías en el departamento.
- Establecer el responsable de la política de seguridad.
- Establecer un comité de seguridad vial.
- Adoptar estrategias pedagógicas para generar conductas seguras en los usuarios de las vías en el departamento.
- Creación del organismo de tránsito departamental, con la capacidad institucional necesaria.
- Establecer programas de capacitación que cobijen a la población escolar en materia de seguridad vial.
- Intervenir en los criterios técnicos para el diseño, construcción y puesta en marcha de la infraestructura vial, de tal manera que se proteja a todos los usuarios del sistema vial de los municipios o corredores viales.
- Actualizar e instalar la señalización vial vertical y horizontal para la red vial de los municipios donde no existe organismo de tránsito.

- Establecer una política respecto a la regulación de circulación de vehículos en los municipios.
- Gestionar el fortalecimiento de las competencias del personal que atiende emergencias con accidentes de tránsito, de la mano de las autoridades municipales o departamentales, para mejorar la capacidad de respuesta y optimizar los recursos disponibles.
- Propender por la organización del sistema vial de los municipios, en cuanto a: sentidos viales, regulaciones sobre estacionamientos, velocidades y demás componentes de la movilidad que garanticen la seguridad de los usuarios.

Como primer paso se deberá crear e institucionalizar el Comité de Seguridad Vial municipal, liderado por el Gobernador o su delegado. Desde este Comité se debe delegar a un funcionario que lidere la política en seguridad vial, a su vez este responsable debe coordinar a las instancias municipales, metropolitanas o departamentales que conforman el comité.

Otro aspecto importante dentro de la línea de aspectos institucionales es el compromiso de la Administración Departamental de aportar los recursos necesarios para garantizar la seguridad vial para todos los usuarios. Esto se debe ver traducido en:

- *Gestión de los recursos necesarios (económicos, logísticos y de personal) para la implementación de las mejoras viales.*
- *Gestión de los recursos necesarios (económicos, logísticos y de personal) para la implementación de estrategias pedagógicas.*
- *Garantizar la continuidad de la política de movilidad y seguridad vial en el departamento.*

Para una adecuada gestión de la seguridad vial en el departamento, es importante que se lleven a cabo alianzas con entidades públicas y privadas que apoyen la

tarea de consecución de los objetivos del Plan Departamental de Seguridad Vial. Las instancias con las cuales se pueden realizar alianzas son:

- Empresas del sector privado ubicadas en el departamento, que, desde la responsabilidad social empresarial, puede aportar algún tipo de recursos para el trabajo en seguridad vial.
- Concesiones viales que administran las vías nacionales en la jurisdicción del departamento. Estas empresas tienen dentro de sus fines misionales la prevención de la accidentalidad vial en los corredores que administran.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con esta entidad que capta recursos provenientes del SOAT y de los dineros de las revisiones técnico-mecánicas que se realizan en el país, se pueden realizar convenios para cofinanciar proyectos que mejoren la seguridad de los usuarios viales en el departamento. Para la cofinanciación de proyectos a través de la ANSV se deben presentar proyectos que incluyan ítems que reflejen cada una de las líneas de acción del PNSV y aterrizados en las problemáticas del departamento.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el departamento del Cesar
<ul style="list-style-type: none"> • Creación del Organismo de Tránsito Departamental
<ul style="list-style-type: none"> • Creación del Comité Departamental de Seguridad Vial
<ul style="list-style-type: none"> • Situar en la agenda pública del Departamento: Gobernador y Asamblea, la problemática de seguridad vial en el departamento y sus posibles soluciones.
<ul style="list-style-type: none"> • Respalda el compromiso frente a la seguridad vial con la asignación de recursos.
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar convenios con la ANSV para la cofinanciación o recibir apoyos para las estrategias en seguridad vial.
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar alianzas con empresas o entidades ubicadas en el departamento para trabajar seguridad vial en el departamento y crear estrategias

conjuntas.
<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar una planeación estratégica para garantizar el trabajo en seguridad vial donde se tengan los siguientes elementos: Línea de acción del PDSV, Nombre de la estrategia, objetivos, actor a intervenir, recursos a invertir, responsable de la estrategia, metas a alcanzar, aliados.
<ul style="list-style-type: none"> • Crear el organismo de tránsito departamental con capacidad institucional y operativa para cumplir sus fines misionales

Tabla 11. Acciones recomendadas para el Pilar de Fortalecimiento de la Gestión Institucional.

12.2 Comportamiento humano.

Las acciones propuestas para la intervención del comportamiento humano son:

- Mercadotecnia de la seguridad vial
- Investigación del comportamiento ciudadano
- Formación
- Información
- Responsabilidad social por la seguridad vial
- Comunicación
- Control de comportamiento

En esta línea de acción se establecen todas las estrategias que buscan propiciar mejores conductas de los usuarios de las vías. Las acciones se dividen en:

1. Estrategias pedagógicas para la formación y la educación
 - a. Para conductores, pasajeros y peatones
 - b. Estrategias a nivel de instituciones de educación de los diferentes grados de escolaridad, incluye alianzas con universidades o institutos técnicos.
2. Control a los infractores de las normas de tránsito
 - a. Aumento de la percepción de control en el departamento
 - b. Apoyo con ayudas tecnológicas para el control
 - c. Cobro efectivo de las infracciones de tránsito.
3. Información, campañas y demás acciones en comunicaciones

- a. Entregar información a los usuarios sobre el estado de las vías
 - b. Entregar al usuario recomendaciones sobre los buenos hábitos en el uso de las vías.
 - c. Masificación de los mensajes en medios de comunicación
 - d. Uso de redes sociales para llevar mensajes a los usuarios viales.
4. Responsabilidad social empresarial/laboral
- a. A través de estrategias institucionales y de buenas prácticas para usuarios propios y para zonas de influencia de las empresas.
 - b. Formulación e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

12.2.1 Estrategias pedagógicas para la formación y la educación.

A. Formación para actores viales

La Formación se debe dirigir a todos los usuarios viales en todos los roles, así:

- Conductores: de carros, maquinaria de todo tipo, motocicletas y bicicletas.
- Pasajeros: de servicio público, de servicio particular, de motocicletas.
- Peatones: en todas las edades.

El primer grupo para el trabajo en seguridad vial lo constituyen las personas que tienen rol como conductores de vehículos motorizados y no motorizados. Las estrategias educativas deben estar encaminadas así:

- Conductores de vehículos livianos y pesados: Mediante campañas en vía o concertadas con grupos de interés, en las cuales se deben abordar los siguientes temas:
 - Manejo defensivo
 - Técnicas de conducción en condiciones adversas
 - Actualización en temas normativos y señalización vial
 - Mecánica básica
 - Primeros auxilios para atender accidentes de tránsito
- Conductores de motocicletas: Mediante campañas en vía o concertadas con grupos de interés, en las cuales se deben abordar los siguientes temas:

- Manejo defensivo
- Técnicas de conducción de motocicletas- actividad práctica en una pista donde los asistentes puedan realizar pruebas de pericia.
- Técnicas de conducción en condiciones adversas
- Actualización en temas normativos y señalización vial
- Mecánica básica
- Primeros auxilios para atender accidentes de tránsito
- Ciclistas: Mediante campañas en vía o concertada con grupos de interés, en las cuales se deben abordar los siguientes temas:
 - Manejo defensivo
 - Técnicas de conducción de motocicletas- actividad práctica en una pista donde los asistentes puedan realizar pruebas de pericia.
 - Técnicas de conducción en condiciones adversas
 - Actualización en temas normativos y señalización vial
 - Mecánica básica
 - Primeros auxilios para atender accidentes de tránsito

Estas actividades deben tener las siguientes características:

- Ser programadas a través de cronogramas de trabajo
- Generar evidencia de estas: listados de asistencia con firmas, fotografías, videos, muestra de las ayudas didácticas o materiales usados, registros en medios de comunicación.
- Tener metas de asistentes o cobertura
- Ser impartida por profesional o técnicos con estudios y experiencia en seguridad vial o salud y seguridad en el trabajo.
- También puede ser impartida por instructores de conducción debidamente licenciados por el Ministerio de Transportes y la categoría de la licencia dependerá del tipo de usuario o conductor al cual se le impartirá la capacitación.
- Se deben generar informes de gestión de las actividades

- Se deben generar indicadores para realizar seguimiento al resultado de las actividades.
- Se deben colocar metas de la cobertura de estas actividades, donde se incluya la población beneficiaria de las estrategias.
- Se debe medir la efectividad de las campañas mediante el comportamiento de las cifras de accidentes viales.

El segundo grupo de trabajo está conformado por pasajeros y peatones. Estas actividades pueden ser en vía o concertadas con grupos de interés. En dichos ejercicios de formación se deben tratar los siguientes temas:

- Los espacios para el peatón
- Los derechos y deberes del peatón
- Los deberes y derechos de los acompañantes en los vehículos
- Las sanciones de peatones y acompañantes en los vehículos
- El cuidado en el rol de peatón
- El cuidado en el rol de pasajero o acompañante

Estas actividades deben tener las siguientes características:

- Ser programas a través de cronogramas de trabajo
- Se deben definir los mensajes y la manera de transmitirlos
- Los objetivos deben enfocarse de acuerdo con el comportamiento de la accidentalidad, sus causas, los actores con mayor participación en los siniestros.
- Generar evidencia de estas: listados de asistencia con firmas, fotografías, videos, muestra de las ayudas didácticas o materiales usados, registros en medios de comunicación.
- Tener metas de asistentes o cobertura
- Ser impartida por profesional o técnicos con estudios y experiencia en seguridad vial o salud y seguridad en el trabajo.
- Se deben generar informes de gestión de las actividades

- Se deben generar indicadores para realizar seguimiento al resultado de las actividades.
- Se deben colocar metas de la cobertura de estas actividades, donde se incluya la población beneficiaria de las estrategias.
- Se debe medir la efectividad de las campañas mediante el comportamiento de las cifras de accidentes viales en períodos comparables.

En el departamento del Cesar, los usuarios con mayor nivel de vulnerabilidad son los motociclistas, conductores de carro, peatones y pasajeros con alta participación en los accidentes de tránsito, por lo tanto, estos son los actores a los cuales se le debe dedicar esfuerzos para el logro de la reducción del riesgo de tránsito o la materialización del accidente.

Para fortalecer el trabajo que mejore las conductas de los actores de la movilidad mediante el uso de estrategias pedagógicas se debe disponer en el organismo de tránsito de la logística mínima para dichas actividades, así como de personal idóneo para liderar este proceso. Lo mínimo que se debe tener para hacer efectivo este trabajo es:

- Logística: carpas, sillas, ayudas audiovisuales, material didáctico, impresos, elementos que generen recordación a los participantes y que se entregan en las actividades, entre otros.
- Personal idóneo. Aquí se incluye al líder de los procesos educativos, el cual debe contar con personal de apoyo.
- Recursos económicos para la financiación de las diferentes actividades.
- Transporte

B. Educación vial para población escolar

Las estrategias que llevarse a cabo en instituciones educativas del departamento se realizarán por medio de la introducción de temas relacionados con la seguridad vial por parte de los docentes y para ello lo más recomendable será adelantar proceso de formación de docentes y directivos

docentes a través de diplomados o procesos de largo aliento que permitan, por un lado, dotar al personal de instrumentos didácticos y metodológicos para el desarrollo de la temática en el aula.

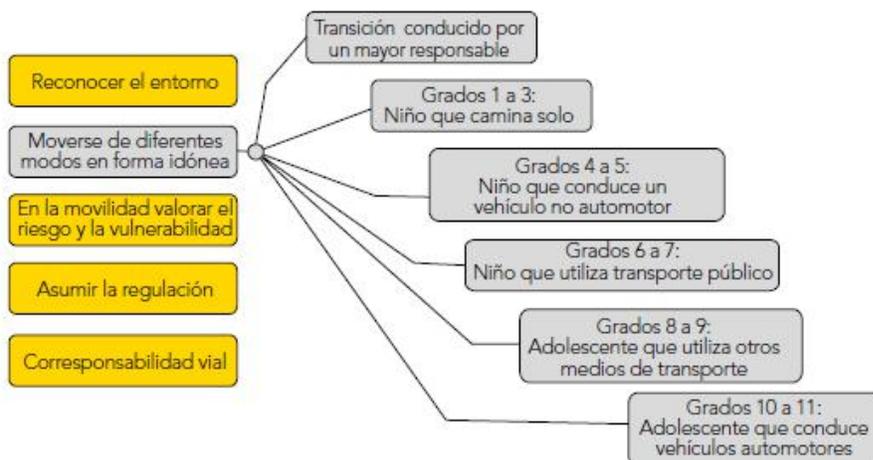
También el otorgar herramientas para la inclusión del tema de seguridad vial en el PEI, a través de la evaluación institucional y la formalización del proyecto de seguridad vial como proyecto transversal, además de garantizar un entorno educativo seguro, lo que incluye las condiciones físicas en el entorno de la institución educativa, las rutas de acceso, el servicio público disponible, los modos de transporte, etc.

No es necesaria la creación de una cátedra de seguridad vial, se puede trabajar transversalmente en las materias de cada grado. Las estrategias para la cobertura de la población escolar deben basarse en el instructivo del Ministerio de Educación Nacional “**Saber Moverse**”. Los docentes podrán dar impartir formación a los estudiantes acerca de temas relevantes de la seguridad vial, tales como.

- Cultura del autocuidado en el desplazamiento
- Señalización vial
- Conocimiento y respeto a las normas de tránsito
- Los riesgos asociados a la movilidad.
- Recomendaciones sobre autocuidado frente al uso de los vehículos.
- Las conductas seguras y las conductas inseguras en las vías para todos los usuarios y roles de la movilidad.

El abordaje de los temas educativos debe hacerse de forma transversal a las diferentes materias del pensum de cada grado escolar, con el siguiente enfoque:

Gráfico 3. Etapas de aprendizaje y capacidades desarrolladas



Enfoque para el trabajo en el ámbito escolar. Fuente: cartilla *Saber Moverse* del Ministerio de Educación Nacional.

Dentro de las estrategias de los Ministerios de Educación y Transporte están los lineamientos para trabajar la educación en tránsito en las instituciones educativas basada en competencias (saber, saber hacer y saber ser) y orientada a una educación de calidad, que su estructura y desarrollo conllevan la apropiación de conocimientos, desarrollo de habilidades, actitudes como:

- La comprensión de unas normas y reglas para asumir la regulación de manera racional y responsable mientras se transita por el espacio público.
- Conocer la señalización y actuar en consecuencia con ella.
- Reconocer el funcionamiento básico y las implicaciones del uso de cualquier medio de transporte, motorizado o no, del cual esté haciendo uso, para lograr una conducción segura.
- Establecer que todo derecho como usuario del espacio público lleva implícito un deber que requiere asumirse de manera consciente dentro del marco del desarrollo moral del sujeto.

Para el diseño de estas estrategias educativas a nivel escolar se recomienda seguir lo establecido en la **cartilla saber moverse** del Ministerio de Educación, ver ANEXO 4. Cartillas del MEN “Saber Moverse”

- En Transición se pone de presente que las niñas y niños no deben transitar solos por el espacio público, puesto que además de estar prohibido por la ley, ellos son especialmente vulnerables al riesgo en la movilidad, como consecuencia de que su desarrollo cognitivo y motor aún se encuentra en un nivel básico y se puede traducir en respuestas más tardías por las características en la percepción del tiempo y el espacio en estas edades.
- En los grados de primero a tercero, las competencias a fomentar son las adecuadas para una niña y un niño que van adquiriendo la capacidad de moverse autónomamente, por lo cual, los desempeños definidos para este grupo de edad tratan de formar capacidades que les permitan ubicarse y referenciar el entorno desde su propia posición o desde sus sitios cotidianos. Debe aprovecharse también que los niños y niñas de estas edades propenden a obedecer sin mayor criterio que la aceptación de la norma porque es una obligación, situación que se puede aprovechar para un mayor acatamiento de las normas y señales de regulación del tránsito.
- Desarrollar habilidades para conducir una bicicleta, tiene especial interés en los grados cuarto y quinto, por cuanto incrementa la capacidad de reconocer los riesgos en el tránsito. Con base en ello se pueden formar factores de protección ante la vulnerabilidad que representan los riesgos para quien está aprendiendo a conducir. En esta etapa se aprovecha la respuesta moral que niñas y niños desarrollan con referencia a los grupos con los cuales se pueden identificar, propiciando desde esa identidad una mayor reflexión sobre la responsabilidad que tienen sobre la seguridad de otros.

- Los grados sexto y séptimo inician la etapa en la cual se deben promover los requerimientos que exige utilizar medios de transportes colectivos y masivos de carácter público. Se hace énfasis en dos aspectos que marcan el desarrollo moral de la niña y el niño, el primero la necesidad de una sociedad a la cual se debe integrar y segundo, una sociedad de la cual también se debe aprender a defender. Estos aspectos les permiten entrar en la lógica del comportamiento social y de las normas socialmente aceptadas, propiciando, claro está, asumir posiciones críticas ante ellas.
- En los grados octavo y noveno proponemos el desarrollo de saberes para la comprensión de entornos no urbanos y la forma como en ellos la movilidad es mediatizada. En estos grados se atienden requerimientos relacionados con la formación de capacidades que permitan utilizar otras formas de movilidad típicas de las regiones que componen nuestra geografía.
- El proceso educativo no se centra solamente en el desarrollo de la capacidad para moverse de forma idónea, sino que también pretende desarrollar la capacidad de cuestionar el valor absoluto otorgado a los derechos individuales, en tanto ellos se contraponen al derecho social a la seguridad de todos y al disfrute del espacio por parte de los otros. Además, en esta etapa del desarrollo moral, se introducen conceptos como el derecho a la inclusión de las personas que utilizan modos de transporte no motorizados y reconocer las dificultades que implica el tránsito para las personas que tienen movilidad reducida.
- Finalmente, en los grados de la educación media se prepara a unas personas para que conozca los principios físicos de la conducción de un automotor, se emplea un tiempo importante en el entendimiento y aplicación de conceptos como biocinética, las leyes del movimiento o las conductas en el tráfico.

- Aspectos sobre los cuales se desarrollan desempeños que favorecen la conducción segura y cooperadora. La corresponsabilidad tiene en estos grados su máxima expresión, compromete a los estudiantes en la búsqueda de soluciones a problemas de movilidad de los sectores en los cuales estudia o habita, en la promoción de comportamientos seguros dirigidos a la comunidad educativa y a sus compañeros de cursos inferiores.
- Una estrategia efectiva para familiarizar a los alumnos con la buena conducta en las vías y los elementos básicos de la regulación y la normatividad de tránsito es la patrulla escolar, de esta manera los estudiantes que participan en ella, además de aportar orden a la movilidad del interior de su institución educativa, pueden cumplir con el servicio social obligatorio para alumnos de 10 y 11 grados de secundaria.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el organismo de tránsito en cuanto a formación de actores viales y educación para población escolar.

- Cuando se cree el organismo de tránsito departamental, crear una dependencia, encargada de la educación vial en el departamento cuyo líder tenga el perfil y las competencias para tal fin.
- Implementación de la cátedra de seguridad vial con el enfoque de la cartilla del MEN “saber moverse”, elaboración de materiales didácticos de apoyo.
- Realizar mediciones del comportamiento de los usuarios frente al cumplimiento de la normatividad y la señalización vial y ajustar las estrategias pedagógicas de acuerdo con estos resultados y al comportamiento de las estadísticas y casusas.
- Diseñar estrategias puntuales en seguridad vial teniendo en cuenta datos estadísticos y de observación de comportamientos.
- Asignar recursos para estrategias pedagógicas y la obtención de la

logística necesaria.
<ul style="list-style-type: none"> • Buscar fuentes de financiación nacional para implementación de estrategias pedagógicas
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar alianzas con entidades de carácter público o privado ubicadas en la zona o del orden departamental o nacional.
<ul style="list-style-type: none"> • Formación de docentes para trabajar la seguridad vial en los entornos escolares de acuerdo con los lineamientos de la cartilla “Saber Moverse” del Ministerio de Educación Nacional.
<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar ayudas didácticas para el trabajo de educación en tránsito en el aula, teniendo en cuenta los grados escolares y bajo los lineamientos de la cartilla “Saber Moverse” del Ministerio de Educación Nacional.

Tabla 12. Acciones recomendadas para el Pilar de Comportamiento Humano seguro- Educación

12.2.2 Control a los infractores de las normas de tránsito

El control es una forma de cuidado, y es la forma como algunos infractores modifican su conducta.

Las estrategias de control deben tener dos características principales:

- Ser continuidad
- Ser creíble

La primera característica hace referencia a que el ejercicio de control debe ser sostenido en el tiempo, donde los usuarios adopten una percepción de control. Lamentablemente los usuarios de las vías adoptan mejores comportamientos dependiendo de la sanción a las que puedan verse abocados.

El usuario de la vía debe reconocer en la autoridad la capacidad de control y que sus malas actuaciones frente al cumplimiento de las normas de tránsito traerán consecuencias.

Una forma de demostrar la efectividad del control es mediante la expresión del valor esperado de un evento, así:

El control debe tener tres componentes, sin los cuales no funciona:

- *A: alta probabilidad de ser sorprendido*
- *B: alta probabilidad de ser sancionado*
- *C: alta probabilidad que se haga efectiva la sanción*

Entonces la efectividad de la sanción es:

$$Es=AxBxC$$

Si alguno de los términos es CERO, el valor esperado de la sanción será CERO. Esto resume que si el infractor tiene poca percepción de control en las vías o tiene la convicción que el organismo de tránsito no tiene capacidad para hacerle efectiva la sanción, seguirá portándose mal.

Para dar cierre a los hallazgos del ejercicio de diagnóstico sobre la capacidad de control de tránsito en el departamento del Cesar, se recomiendan los siguientes aspectos:

- Crear un organismo de tránsito departamental. Para un efectivo control en el departamento del Cesar, se recomienda que al crear el organismo de tránsito se incluya la creación de un cuerpo operativo de tránsito en cada municipio, este personal puede depender de cada municipio o del departamento y/o mediante convenio con cada municipio se ejerza la labor de control. Otra figura es la firma de convenio interadministrativo con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para contar con personal uniformado que realice labores de control en los municipios donde

no existe organismo de tránsito y tendría jurisdicción el nuevo organismo de tránsito departamental.

En todo caso el personal operativo necesario en el departamento, incluyendo los municipios con organismo de tránsito es de al menos 1.000 agentes o policías de tránsito, allí se incluyen los cuerpos operativos de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en el Cesar. Entre los municipios de Valledupar, Aguachica y la Seccional se tienen 146 uniformados, esto que se necesitarían unos 854 miembros para el cuerpo operativo de control en el departamento. Este número equivale al índice usado en muchas ciudades colombianas para calcular el mínimo de agentes de tránsito, el cual es 1 por cada 1.000 habitantes. Todos estos miembros deben tener las competencias y estar graduados como técnicos en seguridad vial. Con formación en:

- Curso de técnico en seguridad vial o técnico en tránsito y transporte
 - Policía judicial en materia de tránsito y transporte
 - Manejo de alcohosensores con la certificación establecida mediante Resolución 1844 de diciembre de 2015 del INML.
-
- Instalación de radares fijos o móviles de propiedad del departamento, solo se tienen radares de propiedad de la Seccional de Tránsito y Transporte y de las Concesiones Viales. En todo caso si se va a implementar detección electrónica se debe aplicar lo dispuesto en el Cumplimiento del Decreto 1843 de julio 14 de 2017 en el artículo 2 y la reglamentación que emita la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la instalación de los equipos de detección electrónica.

 - Compra de alcohosensores que cumplan con lo establecido en la Resolución 1844 de diciembre de 2015 para establecer un programa de control a la embriaguez alcohólica.

- Con la creación del organismo de tránsito departamental, establecer el cobro de las multas por concepto de infracciones de tránsito en los municipios donde no existe organismo de tránsito ya que las órdenes de comparendo que se imponen en las vías nacionales o jurisdicciones de estos municipios son radicados y cobrados por el organismo de tránsito más cercano al lugar de la infracción. Esto hace que los dineros o no se cobren o que si se cobran se invierten en una jurisdicción municipal diferente, desconociendo que la primera autoridad de tránsito del municipio es el alcalde. Aquí se puede estar constituyendo un posible detrimento patrimonial para los municipios a los cuales deberían ir los recursos o para el departamento.

- Establecer control a la invasión del espacio público por vehículos estacionados en las vías de los municipios donde tendrfa jurisdicción el organismo de tránsito departamental.

- Establecer control a las infracciones de tránsito:
 - uso del casco para motociclistas
 - Control al transporte escolar
 - Control al sobrecupo en las motos y el transporte de menores de edad.
 - Control al uso del teléfono móvil mientras se conduce
 - Control a empresas de transporte público colectivo urbano para que dejen y recojan pasajeros en zonas seguras o demarcadas
 - Control al uso de los cinturones de seguridad.
 - Control al transporte colectivo público urbano para el ascenso y descenso seguro de pasajeros.

- Garantizar la logística necesaria para el control efectivo a los infractores: grúas, patios, entre otros.

- Ampliar la capacidad del profesional que atenderá los procesos contravenciones y de cobro de la cartera en el nuevo organismo de tránsito.
- Garantizar que se tenga el parque automotor de vehículos para que los funcionarios que deben realizar trabajos de campo o del cuerpo operativo tengan medios de movilidad para mejorar su capacidad de movilidad.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el nuevo organismo de tránsito departamental en materia de control operativo.

- Crear un cuerpo de control o firma de convenios con alcaldes o la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional cuyo pie de fuerza debería ser de al menos 800 uniformados para todo el departamento, repartidos entre carreteras y cascos urbanos de los municipios donde no existe organismo de tránsito. Este personal debe tener las competencias necesarias para cumplir su función de autoridad de tránsito.
- Garantizar la logística necesaria para el control operativo así:
 - Radares móviles o fijos para control a la velocidad
 - Alcohosensores, recursos para el mantenimiento e insumos para la operación.
 - Otros medios logísticos
- Garantizar el parque automotor suficiente para el personal operativo de tránsito.
- Garantizar la dotación de equipos móviles de comunicación para la operatividad.
- Garantizar la dotación de grúas y patios para realizar las inmovilizaciones a vehículos. Estos deben estar ubicados de tal manera que garanticen la cobertura del servicio y donde los usuarios puedan acceder fácilmente sin que se les genere pérdida de tiempo y recursos económicos.
- Realizar seguimiento al comportamiento de los usuarios como insumo

para el desarrollo de estrategias de educación y cultura vial.
<ul style="list-style-type: none"> • En el Organismo de Tránsito a crearse, garantizar que existe el cargo de Jefe operativo en el organigrama.
<ul style="list-style-type: none"> • Dotar al organismo de tránsito de los inspectores necesarios para atender los procesos contravencionales.
<ul style="list-style-type: none"> • Establecer el cobro de las infracciones de tránsito correspondientes a la jurisdicción del departamento.

Tabla 13. Acciones recomendadas para el Pilar de Comportamiento Humano seguro- Para ejercicio de control.

12.2.3 Información, campañas y demás acciones en comunicaciones

A. Entregar información a los usuarios sobre el estado de las vías.

A través de esta estrategia se diseñarán campañas con información relevante sobre el estado de las vías o las condiciones que generen potenciales riesgos para los usuarios.

Para el desarrollo de estas actividades se usarán:

- Impresos
- Dispositivos usados a través del Plan de Manejo de Tránsito (PMT)

B. Entregar al usuario recomendaciones sobre los buenos hábitos en el uso de las vías.

Esta estrategia se desarrollará con el diseño de piezas publicitarias o elementos con mensajes alusivos a las conductas adecuadas en las vías y que generen recordación. Los elementos más usados para este tipo de eventos son:

- Impresos
- Elementos que los usuarios no desechan, tales como: llaveros, manillas, otros.

Todas las piezas diseñadas para este fin deben tener mensaje claro, consistente con las campañas en seguridad vial en el departamento, ser propositivas, evitar imágenes negativas o fuertes. Se recomienda que el diseño de estas estrategias sea hecho por personas naturales o jurídicas con experiencia y formación en el área.

C. Uso de redes sociales para llevar mensajes a los usuarios viales

Las redes sociales tienen fuerza en el imaginario de los ciudadanos y son de gran valor para posicionar mensajes, recomendaciones o entregar información. La Secretaría de Tránsito y Transporte debe abrir sus cuentas en las redes más conocidas como: twitter, Facebook, Instagram, otros, y con ellas dar a conocer mensajes, información de interés y recomendaciones sobre el estado de las vías y sobre las conductas apropiadas en las vías, dirigidas a todos los usuarios viales. Los mensajes para usuarios deben ser consistentes con las campañas que se diseñen en el departamento.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el organismo de tránsito en materia de Información, campañas y demás acciones en comunicaciones
<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de campañas para usuarios de las vías: Conductores de carros y motocicletas, peatones, ciclistas y según el comportamiento de las estadísticas, las causas de los accidentes y la investigación de comportamiento de los usuarios viales.
<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de mensajes para las diferentes piezas publicitarias dirigidas a los usuarios viales.
<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de las actividades de campo alusivas a las campañas
<ul style="list-style-type: none"> • Puesta de piezas publicitarias en medios de comunicación
<ul style="list-style-type: none"> • Creación de cuentas en las redes sociales y posicionamiento de mensajes en torno a la seguridad vial y el buen comportamiento en las vías.

Tabla 14. Acciones recomendadas para el Pilar de Comportamiento Humano seguro- Para trabajo pedagógico.

12.2.4 Responsabilidad social empresarial/laboral

A. A través de estrategias institucionales y de buenas prácticas para usuarios propios y para zonas de influencia de las empresas.

Esta estrategia comprende la realización de convenios y alianzas con empresas del sector privado que estén ubicadas en el departamento, de tal manera que aporten desde sus divisiones de responsabilidad social con el trabajo en seguridad vial. A través de esta estrategia se pueden realizar acciones conjuntas para población objetivo en común.

B. Formulación e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

La Secretaría de Tránsito y Transporte tiene dentro de sus funciones el seguimiento, recibo, revisión y entrega de avales para los planes estratégicos de seguridad vial que deben formular en implementar las empresas o entidades públicas o privadas. Esta obligación fue fijada mediante la Ley 1503 de 2011.

A raíz de la Ley 1503 del año 2011, se estableció en el artículo 12 el requerimiento de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) por parte de las empresas que tienen 10 o más vehículos propios o terceros, motorizados o no motorizados, así como las empresas que tienen personal que para realizar sus labores deban conducir vehículos. Del PNSV se desprende 4.4.2.5. Programa: Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial, por lo tanto, de allí se desprende la obligatoriedad de que las empresas deban implementar el PESV.

El PESV debe enfocarse en el trabajo que la empresa realizará para el control al riesgo de tránsito, a continuación, se relaciona la normatividad que deben tener en cuenta las empresas al momento de formular el PESV:

- Ley 1503/2011, que reglamenta la obligatoriedad de implementación de estrategias en seguridad vial. Artículo 12.
- Decreto 2851 de diciembre de 2013. Reglamenta la ley 1503/2011
- Resolución 1565 de junio de 2014: Guía para la formulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Decreto 1906 de septiembre 22 de 2015: Amplía los plazos
- Resolución 1231 de 2016: Guía para la revisión y dar AVAL

- Decreto 1310 de agosto de 2016: se prolongan plazos hasta último día hábil de diciembre de 2016.

El nuevo organismo de tránsito debe designar un funcionario o contratista encargado del seguimiento, solicitud, recibo, revisión y entrega de avales a los PESV. Este encargado debe tener el siguiente perfil:

- Ingeniero Industrial con estudios de posgrado en Salud y Seguridad en el Trabajo.
- Ingeniero Civil con experiencia en seguridad vial.
- Profesional en Salud y Seguridad en el Trabajo.
- Profesional universitario con experiencia o estudios en seguridad vial y/o tránsito.

Los profesionales deben tener formación específica como Auditor de la Norma ISO 39001. Para la revisión se debe usar los procedimientos fijados por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 1231 de abril de 2016 y demás documentos anexos en la normatividad del Ministerio de Transporte.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el organismo de tránsito en materia de Responsabilidad social empresarial/laboral

- Contratación o designación de responsable para el seguimiento, revisión y entrega de avales a las empresas que presenten el PESV
- Realizar alianzas con empresa ubicadas en las zonas de influencias y trabajar en forma conjunta estrategias en seguridad vial

Tabla 15. Acciones recomendadas para el Pilar de Comportamiento Humano seguro- Para trabajo de responsabilidad social empresarial.

12.3 Infraestructura segura.

La infraestructura vial juega un papel importante en la seguridad vial. El componente vial aporta el 10% de las causas de los accidentes de tránsito.

Se debe garantizar que la infraestructura sea segura y perdonante para los usuarios. La forma de garantizar que se tomen decisiones adecuadas desde el punto de vista técnico es generando una dependencia encargada en el organismo de tránsito para que realice las evaluaciones técnicas de los proyectos o intervenciones que impacten la movilidad o que modifiquen sentidos viales, señalización, intervención con semáforos, entre otros

En materia de infraestructura vial segura, se deben tener en cuenta las siguientes acciones:

- Elementos para la planeación diseño y construcción de infraestructura vial segura.
- Las auditorías de seguridad vial como una práctica obligatoria.
- La seguridad vial como requisito en los proyectos viales.
- Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura en operación.
- Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida
- Movilidad para los ciclistas
- Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular.
- Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad.
- Modernización y ampliación del sistema de semaforización.
- Programas para el mantenimiento, conservación y seguimiento a la red vial.
- Fortalecer la responsabilidad en seguridad vial de las Secretarías que tienen a cargo la planificación y construcción de vías y de sistemas de transporte público colectivo.

Teniendo en cuenta los aspectos identificados en el diagnóstico se deben implementar las siguientes acciones para el mejoramiento de las condiciones asociadas a la infraestructura vial:

- Implementar un estudio de señalización para los municipios del departamento donde no existe organismo de tránsito. Este estudio debe determinar las necesidades en cada municipio así:
 - Señalización vertical
 - Señalización horizontal o demarcaciones viales
 - Zonas de tráfico calmado: Instituciones educativas, hospital y clínicas privadas, Estación de Policía Nacional, Vías que conforman el marco del parque principal de los municipios, Instituciones educativas, en las Rutas 45, 80 y 49 a su paso por los municipios, Puntos con alta concentración de peatones o en el cruce de vías de alto tráfico, en las zonas donde no se disponga de tiempos adecuados para cruzar la vía de acuerdo con el ancho de la calzada, según el siguiente cuadro:

Ancho de la calzada en metros	tiempo entre vehículos en segundos
7	10
8	11
10	14
12	17
15	21

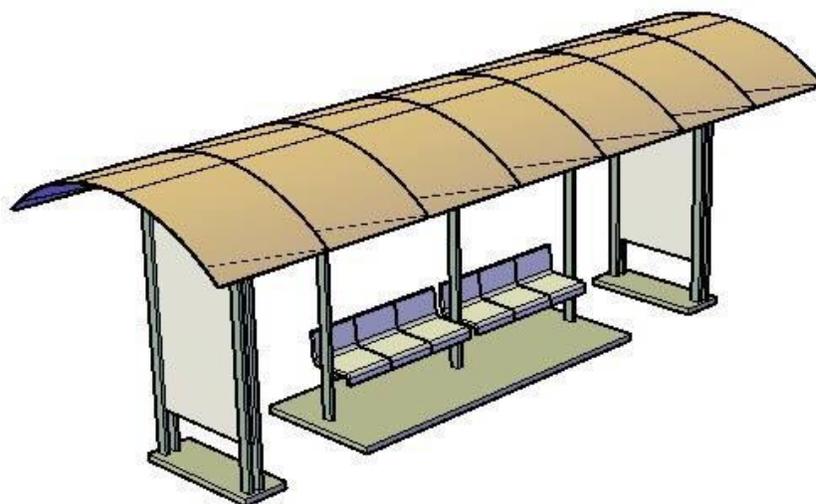
Tabla 16. Recomendaciones para ubicación de zonas de tráfico calmado según anchos de calzada y tiempos para el cruce de peatones.

Esto aplica para velocidades de hasta 80 Km/h.

“Este estudio de ser sustentado técnicamente en un proyecto de señalización vial, elaborado y firmado por un ingeniero con matrícula profesional vigente, debidamente habilitado por la ley colombiana para ejercer su profesión y que corresponda a especialidades de la ingeniería que dentro de sus actividades se contemplen las correspondientes a señalización vial.

Los resultados de un proyecto de señalización se deberán presentar en planos planta o planta perfil de señalización, según el requerimiento de cada entidad, elaborados a la misma escala de los planos en planta o planta perfil de la vía en consideración. La información del proyecto de señalización vertical y horizontal en lo posible debe ser georreferenciada con el propósito de facilitar el cruce de información y actualizar la base de datos”. Tomado del Manual de Señalización Vial 2015.

- Contratar la dotación e instalación de la señalización vial que resulte del estudio de necesidades. La señalización vial que se contrate debe cumplir con lo establecido en el numeral 1.9 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL del Manual de Señalización Vial de 2015, adoptado por el Ministerio de Transporte.
- Construcción de paraderos para el transporte público dentro de los municipios y en las vías nacionales en centros poblados. Un modelo para la construcción de paraderos para el transporte público se muestra a continuación.



Gráfica 31. Paradero tipo para transporte público colectivo urbano

- Realizar las gestiones necesarias con las concesiones viales para la actualización de la señalización vial.
- Acometer un plan de aceras, esto es ampliación, reparación y construcción de andenes.
- Implementación de procesos de auditorías de seguridad vial para proyectos nuevos y de Inspecciones de seguridad vial para proyectos en operación con la finalidad de mitigar riesgo para los usuarios. Esto aplica para todos los proyectos de infraestructura vial que impacten la movilidad del departamento, como variantes, nuevos trazados, ampliaciones de la red vial existente, construcción de ciclorutas, entre otras, deben ser sometidos a auditorías de seguridad vial desde su etapa de diseño, pasando por la construcción y la puesta en operación.

En materia de infraestructura vial que proteja a los usuarios se dejan en el Plan Departamental de Seguridad Vial, las siguientes recomendaciones a tener en cuenta en el momento en que se proyecte o construya infraestructura vial o se tomen decisiones sobre la operatividad del sistema vial:

- *Evitar la invasión de aceras con ventas, carretas, etc.*
- *Mantener anchos de aceras no menores a 2 metros.*
- *Mantener la línea de construcción de las viviendas*
- *Mantener el mismo nivel para aceras, evitando que cada propietario construya aceras con alturas diferentes al promedio en la calle.*
- *Si se proyecta la construcción de ciclo-rutas, cada calzada de la ciclo vía debe tener al menos 1,20 metro de ancho, o según lo determine un estudio técnico. Esta debe unir un origen con un destino*
- *Los separadores de las vías en doble calzada deben estar adecuados para el cruce de peatones y personas en sillas de ruedas, coches para bebés o carritos de compra.*

- *Las aceras deben tener rampas para las personas en sillas de ruedas, coches para bebés y carritos de compra. Las rampas deben tener pendientes que oscilen entre 5 y 13%.*
- *En los proyectos viales a futuro se deben considerar criterios de accesibilidad para personas con alguna discapacidad física y que deban moverse en sillas de ruedas.*
- *Las intersecciones semaforizadas, se deberá incluir fases para el cruce de peatones y ciclistas.*
- *Se debe regular el uso de espacio público para estacionar vehículos.*

12.3.1 Criterios para la implementación de zonas de tráfico calmado o zonas 30

Se define el tráfico calmado como la combinación de varias medidas físicas, las cuales reducen los efectos negativos del uso de los vehículos y mejoran las condiciones de movilidad para los usuarios con mayor riesgo o vulnerabilidad (peatones – ciclistas). Igualmente afecta los niveles de accidentalidad.

Según la Organización Mundial de la Salud la velocidad de los vehículos de motor es el elemento central del problema de los traumatismos causados por el tránsito. Incluye tanto en el riesgo de colisiones como en sus consecuencias.

El riesgo de colisiones aumenta con la velocidad, sobre todo cuando los conductores subestiman la velocidad y sobrestiman la distancia del vehículo que se aproximado la presencia de peatones.

Existe una causa base para que la seguridad vial tenga problemas. Los problemas de la seguridad vial nacieron cuando los vehículos se volvieron autopropulsados, pues, nació el concepto de velocidad. La velocidad es la que determina básicamente la letalidad de un accidente de tránsito. En la figura siguiente se relaciona la velocidad con los daños sufridos por la propiedad material y las personas.

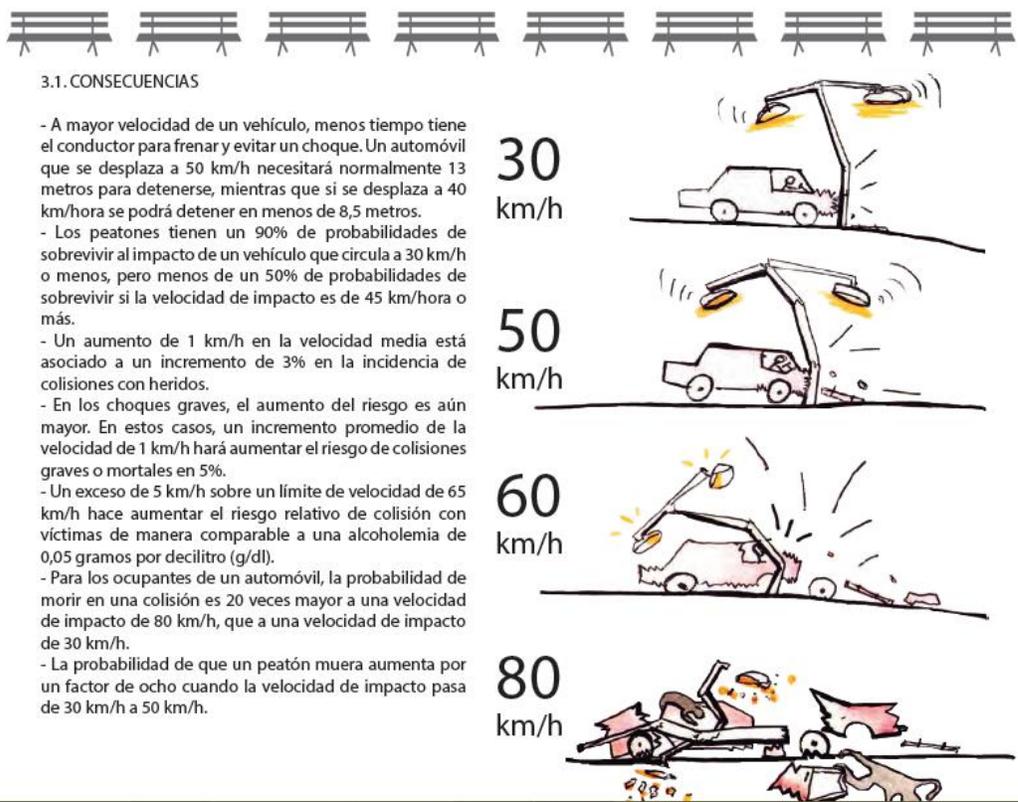


Gráfico 32. Consecuencias de la velocidad sobre las personas futura. Guía de medidas para calmar el tráfico. CFPV 2013.

Al hablar de velocidad, se deben abordar también algunos conceptos físicos, como la distancia de frenado. La distancia de frenado es el espacio que recorre el vehículo desde que accionamos el freno hasta su detención total. La distancia de frenado depende básicamente de tres factores:

- De la carga del vehículo, pues si va cargado hay que eliminar más energía cinética y se prolonga la detención.
- De la adherencia, pues si ésta no es buena y las ruedas se bloquean la distancia de frenado se alarga.
- De la velocidad.

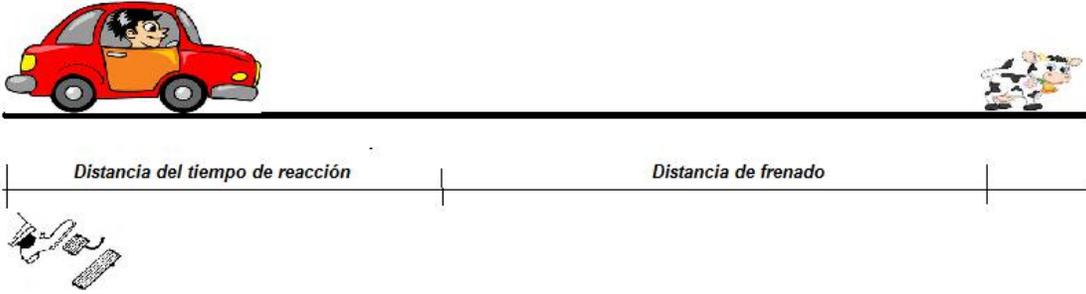
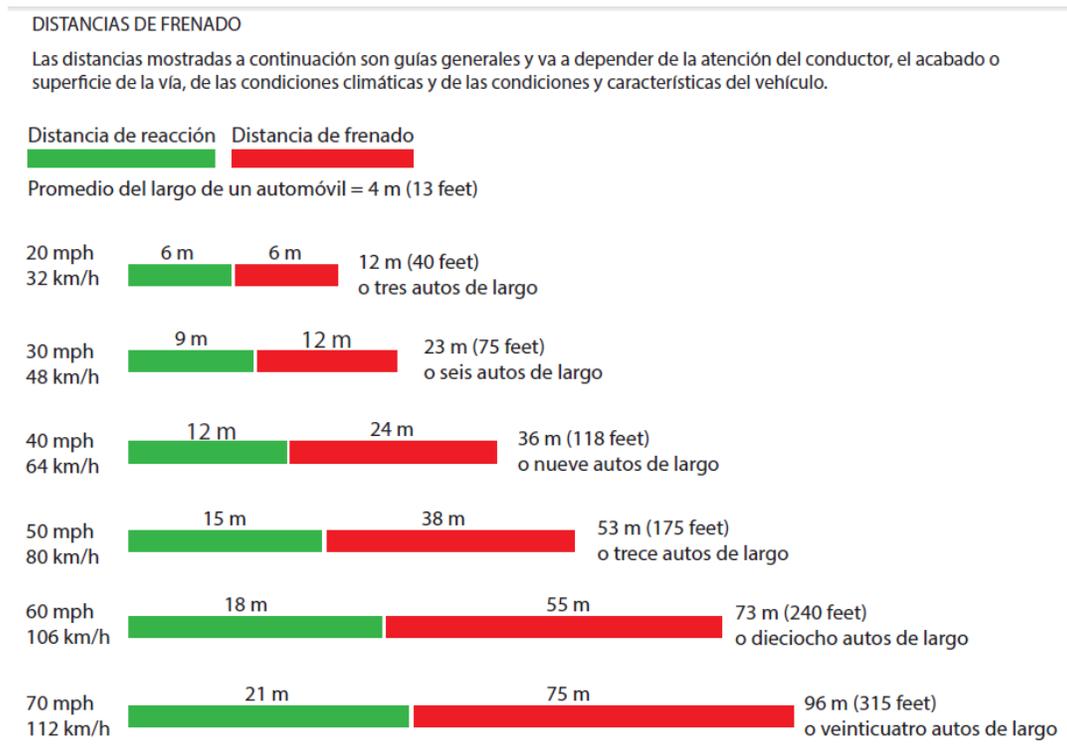


Ilustración sobre las distancias requeridas para detener un vehículo. Consultor



Gráfica 33. Ilustración sobre las distancias requeridas para detener un vehículo. Fuente: Guía de medidas para calmar el tráfico. CFPV 2013.

Las medidas que se recomiendan para calmar el tráfico son básicamente de dos tipos:

- **Medidas sugestivas e informativas**

Comprende aquellas medidas que ofrecen un efecto visual sobre el conductor; por ejemplo, la ilusión del estrechamiento de la vía mediante las técnicas de demarcación de líneas o enfatizando la función residencial de la vía mediante la construcción especial de la superficie del pavimento.



Gráfica 34. Resalto virtual. Fuente: Elaboración Propia



Gráfica 35. Delineadores. Fuente: elaboración Propia.

Estas dos imágenes muestran dos aplicaciones prácticas utilizadas para calmar tráfico. Los resaltos virtuales tienen una debilidad, y es que apenas los conductores los ubican, no los respetan.

Los delineadores funcionan mejor, pues, dan la sensación de estrechez en la calzada y los conductores ante esta sensación tienden a bajar la velocidad. Estas medidas son poco efectivas.

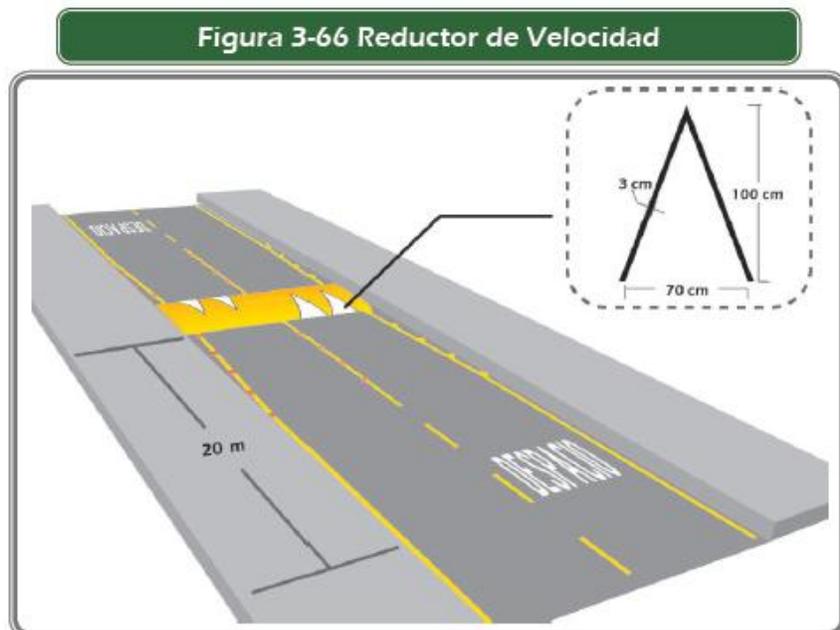
- **Medidas de obstrucción**

Son aquellas medidas que hacen imposible físicamente que un conductor viaje a una velocidad más alta haciendo que siga una determinada ruta o disponen de un mecanismo de bloqueo.

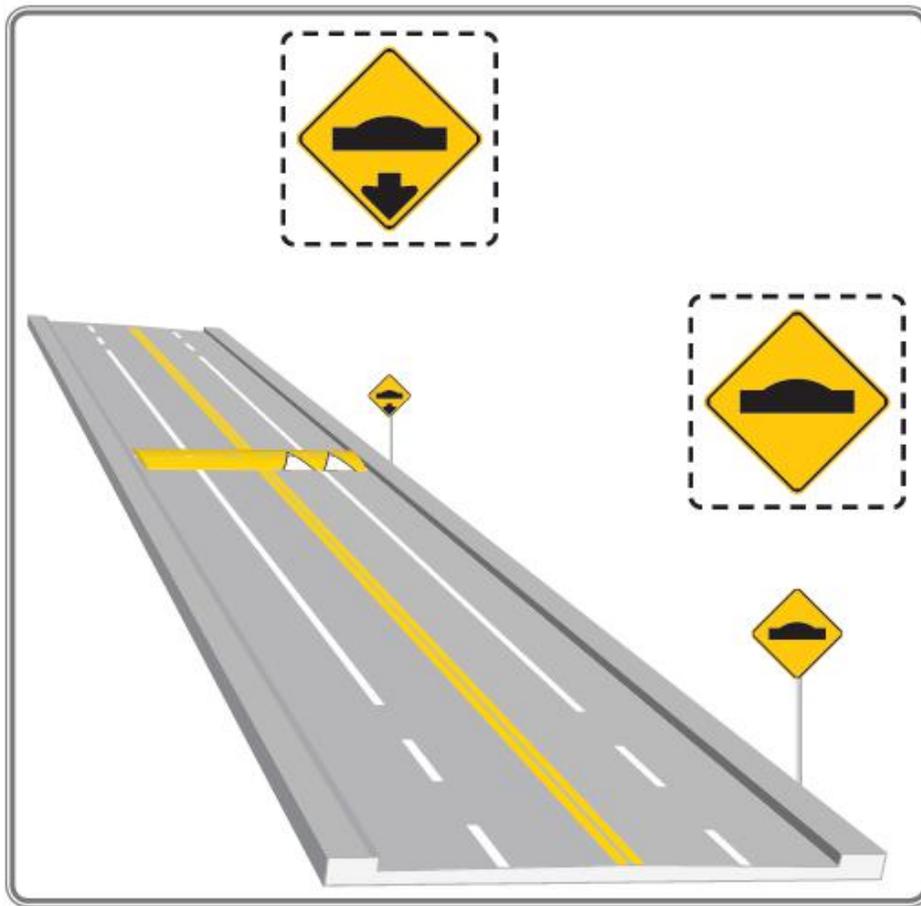
3.28. REDUCTOR DE VELOCIDAD, RESALTOS

Esta demarcación se utiliza para destacar la existencia en la vía de un reductor de velocidad, o resalto. La superficie del resalto, en la que se inscriben triángulos isósceles blancos, se debe demarcar de color amarillo, demarcando además la(s) línea(s) central continua y líneas de aproximación también amarillas desde el sardinel hacia el centro del resalto, como se muestra en la Figura 3-66.

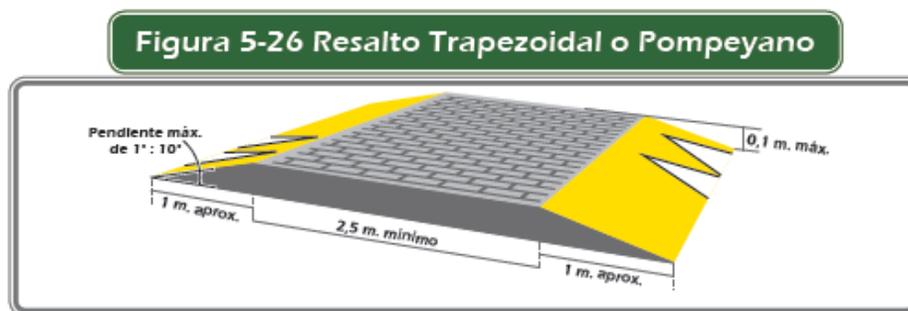
Las líneas de aproximación y central deben ser reforzadas con demarcación elevada amarilla ubicada cada 1,0 m. Mayor información se encuentra en la sección 5.8, Reductores de velocidad, Resaltos.



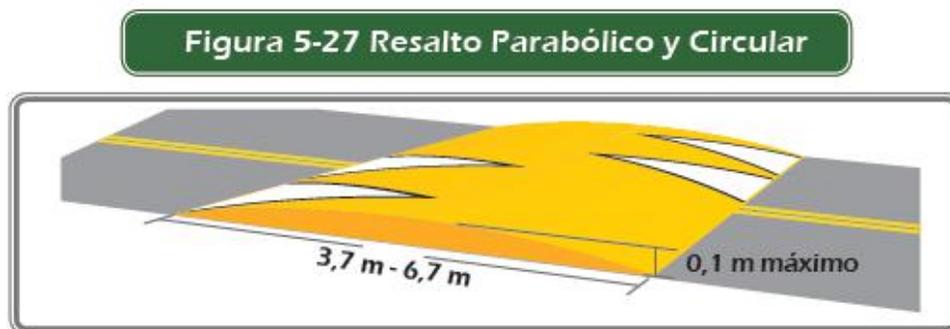
Gráfica 36. Ilustración de zona de tráfico calmado - Manual de Señalización 2015



Gráfica 37. Ilustración de zona de tráfico calmado - Manual de Señalización 2015

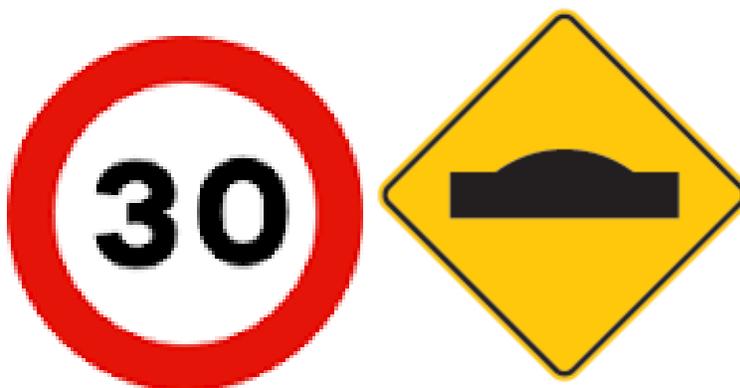


Gráfica 38. Ilustración de elemento para zona de tráfico calmado - Manual de Señalización 2015



Gráfica 38. Ilustración de elemento para zona de tráfico calmado- Manual de Señalización 2015

Las señales usadas para definir las zonas 30 son las siguientes:



Gráfica 39. Señales a ubicarse en las zonas de tráfico calmado – Manual de Señalización Vial 2015.

Según el Manual de Señalización 2015, vigente en Colombia y otros estudios técnicos, se deben implementar medidas de tráfico calmado en:

- Cuando se transita por una carretera y se llega a una población en donde es necesario circular a una menor velocidad.
- En zonas urbanas en donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía.
- En zonas escolares ubicadas en áreas urbanas
- En algunas zonas residenciales en donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de accidentalidad.
- Donde el riesgo de atropellamiento para peatones es alto.

La revisión de estos criterios, y la evidencia de los daños causados a actores blandos como los son peatones y ciclistas, se pueden establecer algunos elementos para establecer medidas de tráfico calmado en las vías del departamento del Cesar.

Uno de los objetivos que se persigue con la implementación de medidas para calmar el tráfico es la protección de usuarios vulnerables en zonas con alta concentración de peatones.

Los criterios a aplicarse utilizados para implementar las zonas de tráfico calmado en municipios del departamento son:

- Vías con presencia masiva de peatones y ciclistas e interacción con vehículos.
- La velocidad máxima no debe superar los 30 Km/h.
- Puntos identificados como de alta accidentalidad vial.

La solución se materializa mediante los siguientes componentes:

- Señalización vertical sobre limitantes a la velocidad. Velocidad máxima 20 ó 30 Km/h.
- Señalización vertical para anunciar la presencia de peatones
- Señalización vertical para anunciar que se está en una zona escolar.
- Señalización horizontal para zonas escolares o peatonales
- Zonas comerciales con alta presencia de peatones
- En los cascos antiguos de los municipios

Las medidas de tráfico calmado se traducen básicamente en tres opciones:

- Ubicación de pompeyanos o resaltos para disminuir la velocidad de los vehículos.

- Reglamentar la velocidad de 20 o 30 km/h en estas zonas.
- Ubicar puntos de detección electrónica

En el presente PDSV se recomiendan también los siguientes criterios para definir zonas de tránsito calmado:

- a. Accidentes en los puntos o tramos
- b. Justificación por presencia de peatones o usuarios vulnerables. Zonas de concentración de peatones, tales como: centros educativos, mercados, zonas de comercio.
- c. Brechas para el cruce de peatones en tramos rectos e intersecciones: tiempo entre dos vehículos que cruzan sucesivamente en un punto específico.
- d. Brechas para maniobras de vehículos en intersecciones para cruces rectos o giros.
- e. Mediciones de velocidad de recorridos

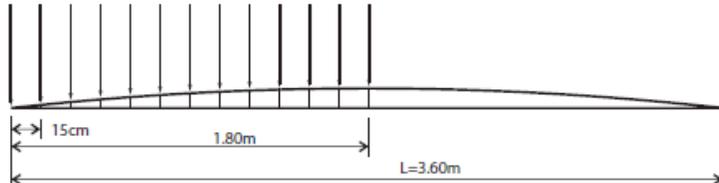
Para establecer las velocidades urbanas se recomienda seguir la Guía para determinar la velocidad urbana de la CFPV emitida en el año 2013. ANEXO 5.

Para ubicar el elemento tipo resalto se debe buscar el que cause menos traumatismo al tránsito y que no genere riesgos para los usuarios. Las formas usadas comúnmente son:

RESALTO DE SECCIÓN PARABÓLICA TIPO WATTS

Perfil longitudinal del resalto parabólico

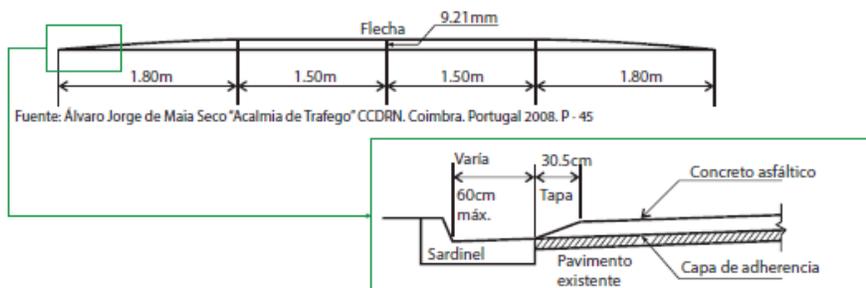
0 1.60 3.06 4.37 5.56 6.60 7.50 8.26 8.89 9.37 9.72 9.93 10.0 cm.+ Resalto de 10 cm. de altura
 0 1.44 2.65 3.94 5.00 5.94 6.75 7.44 8.00 8.44 8.75 8.94 9.0 cm.+ Resalto de 9 cm. de altura
 0 1.20 2.29 3.28 4.17 4.95 5.63 6.20 6.67 7.03 7.19 7.45 7.5 cm.+ Resalto de 7.5 cm. de altura



Fuente: Álvaro Jorge de Maia Seco "Acalmia de Trafego" CCDRN. Coimbra. Portugal 2008. P - 49

RESALTO TIPO GWINNETT

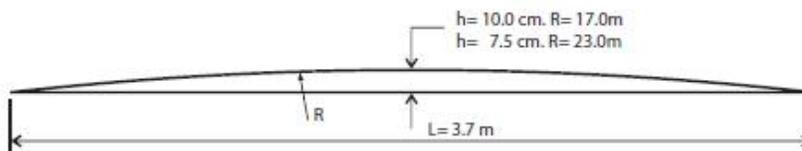
Resalto 1 mesa Gwinnett County



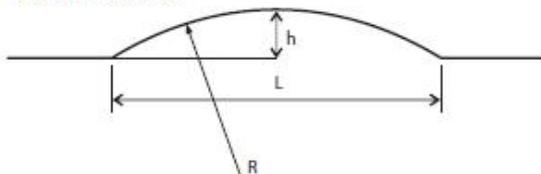
Fuente: Álvaro Jorge de Maia Seco "Acalmia de Trafego" CCDRN. Coimbra. Portugal 2008. P - 45

RESALTO CIRCULAR

Perfil longitudinal



Perfil transversal

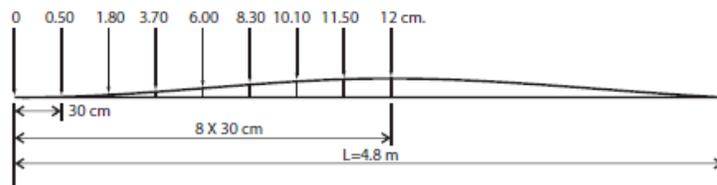


Dimensiones recomendadas en Dinamarca para los Resaltos de Perfil Circular

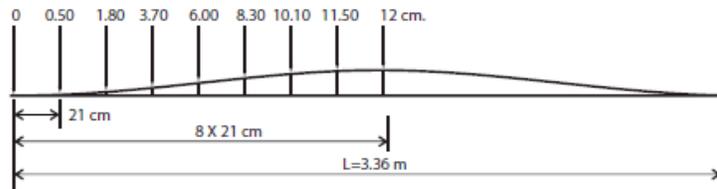
Altura (cm.)	12	12	12
Velocidad de diseño (kph)	20	30	50
Altura (cm.)	10	10	10
Radio (m.)	11	20	113
Longitud de la cuerda (m.)	3	4	9.5

RESALTO SINUSOIDAL

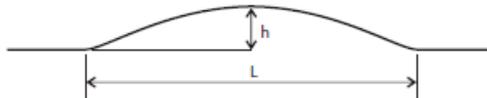
Perfil longitudinal de resalto sinusoidal para lograr 30 kph.



Perfil longitudinal de resalto sinusoidal para lograr 20 kph.



Perfil longitudinal de resalto sinusoidal para lograr 20 kph.

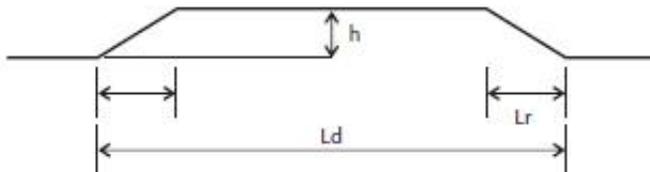


Dimensiones recomendadas en Holanda para los Resaltos Sinusoidales

Altura (cm.)	12	12
Velocidad de diseño (kph)	20	30
Distancia entre resaltos (m.)	30	50
Longitud total (m.)	3.36	4.8

RESALTO TRAPEZOIDAL

Perfil



Dimensiones recomendadas en Holanda para los Resaltos Trapezoidales

Altura (cm.)	12
Velocidad de diseño (kph)	50
Distancia entre resaltos (m.)	80 - 100
Longitud del desarrollo (m.)	2.4
Pendiente de las rampas (milésimas)	25
Longitud total (m.)	12

Fuente Crow

Gráfica 40. Formas más usadas para elementos de tráfico calmado tipo resalto. Fuente: Guía de tránsito calmado. CFPV 2013.

Para la implementación de zonas 30 o de tráfico calmado se recomienda seguir la Guía de medidas para calmar el tráfico emitida por la CFPV en el año 2013 y de autoría de los Ingenieros Rodrigo Salazar Pineda, Margarita Rosa Gómez Betancur, Juan Carlos Salazar Peláez, Jorge Humberto Rozo Gómez. ANEXO6.

12.3.2 Propuesta para la construcción de ciclo-infraestructura

La bicicleta es uno de los modos que se impone actualmente (2016) para mejorar las condiciones de movilidad o brindar alternativas de modos no motorizados o incluso para hacer deporte. Por este motivo es conveniente que se proyecte la construcción de ciclo-infraestructura para generarle seguridad a quienes utilizan este medio de transporte. La proyección de vías exclusivas y su construcción tienen unas condiciones especiales en las cuales se debe tener en cuenta la capacidad que se debe generar de acuerdo al volumen de tránsito de estos vehículos.

Uno de los primeros aspectos que se debe cuidar en la proyección de una ciclo-ruta es la coherencia de la red.

La ciclo-infraestructura debe formar una unidad coherente, que permita conectar de manera segura y continua los puntos de origen de los ciclistas con los destinos principales de la ciudad: áreas residenciales con áreas administrativas, con áreas de empleo, con centros educativos, con centros recreativos y deportivos, con estaciones de transporte público, metro, entre otros.

Se debe prestar especial atención a:

- Intersecciones y encuentros con otros modos de transporte
- Tipo de superficie de rodamiento (Pasos elevados, prioridad, color, textura etc.)
- Iluminación
- Calidad de la infraestructura durante todo el recorrido

La ciclo-infraestructura debe ofrecer al ciclista una ruta tan directa como sea posible, garantizando el menor consumo de energía.

Se debe prestar especial atención a:

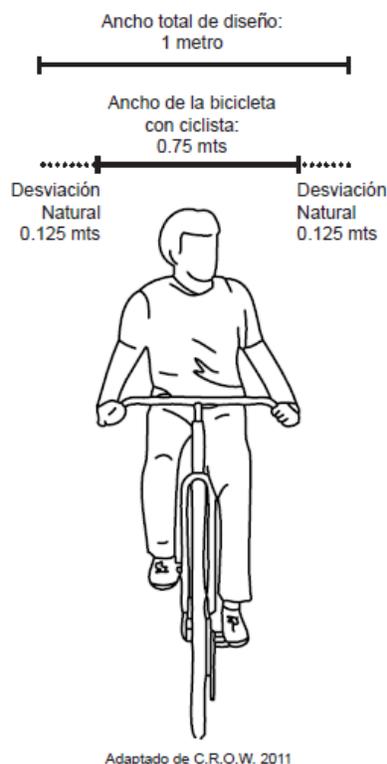
- **Velocidad:** La velocidad de diseño y de operación de la Ciclo-ruta debe ser aquella que permita un viaje eficiente y atractivo al ciclista, y debe ir de acuerdo con el entorno y las características propias del contexto en directa relación con la seguridad del usuario. Así mismo, debe ser lo suficientemente ancha para permitir al ciclista realizar viajes cómodos y libres de conflictos con otros ciclistas o usuarios de la vía.
- **Demoras o retrasos:** Los ciclistas no deben ser detenidos continua y/o innecesariamente. El trayecto debe ser realizado con continuidad y seguridad. Las rutas o pasos en intersecciones diseñadas para ciclistas deben considerar trayectos directos, evitando recorridos innecesarios que desestimulen el uso de la infraestructura asignada para dicho propósito y expongan a los ciclistas a utilizar pasos inseguros, en búsqueda de recorridos más directos o cortos.
- **Visibilidad:** Toda la superficie de rodamiento, aproximación a cruces y posibles conflictos con otros modos de transporte deben ser siempre bien percibidos por los diferentes usuarios de la vía. La visibilidad del ciclista y hacia el ciclista debe ser asegurada y no obstruida por ningún tipo de objeto o elemento natural. En todo caso, evitar que el ciclista pierda la visibilidad por algún obstáculo, o sea encandelillado por las luces de los vehículos.
- **Sentido de control social o seguridad:** La infraestructura debe ser visible en la ciudad, evitando ser ocultada por grandes obstáculos o separada de aquellos corredores en donde las mismas personas ejercen cierto tipo de control social frente a robos o lesiones.

Las pendientes longitudinales o la inclinación de la ruta en relación a su longitud no deben tener un efecto negativo en el uso de la ciclo-infraestructura, incluyendo aquellas de puentes, aproximaciones a viaductos.

- **La pendiente transversal** no debe superar el 2% de inclinación para no producir desequilibrio o inestabilidad en los ciclistas.

- **Impedimentos de tráfico:** La disposición de la ruta, debe minimizar los conflictos con otros modos de transporte, especialmente los cruces con vehículos.
- **Condiciones del contexto:** El diseño de la ruta debe proteger al ciclista de la contaminación excesiva, viento, sol, e inclemencias del tiempo por medio de una adecuada vegetación, superficies no resbalosas y proveer al ciclista con infraestructura adecuada en el recorrido, tal como paraderos o puntos de protección.
- Debido a que la Ciclo-ruta consiste en la unión coherente de múltiples trayectos e intersecciones, donde las circunstancias (volúmenes, función, espacio disponible, tráfico entre otros) son variables, el diseño de cada ruta debe también variar. Sin embargo, es fundamental que el diseño de la Ciclo-ruta se desarrolle de manera clara, que permita identificar y reconocerla contundentemente y mantener la seguridad y comodidad durante todo su recorrido.

Espacialmente un ciclista necesita el siguiente espacio:



Gráfica 41. Necesidad espacial para un ciclista

Los lineamientos de diseño mínimos se resumen en la siguiente tabla:

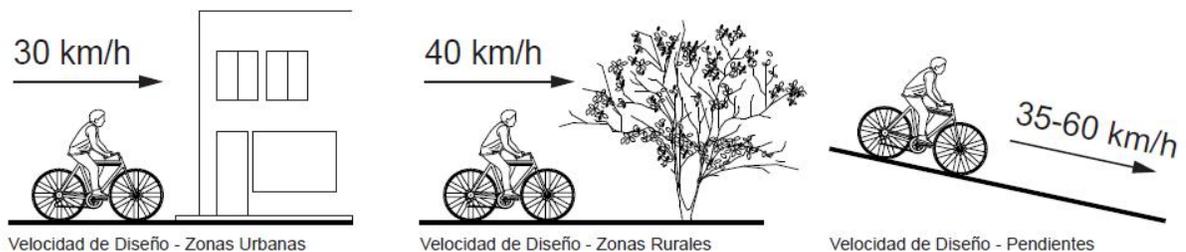
OCUPACIÓN DE ESPACIO CICLO-USUARIO	
1.50 metros	2 ciclistas pueden apenas conducir juntos
2.00 metros	2 ciclistas pueden fácilmente conducir juntos
2.50 metros	3 ciclistas pueden apenas conducir juntos
3.00 metros	3 ciclistas pueden fácilmente conducir juntos
3.50 metros	4 ciclistas pueden apenas conducir juntos
4.00 metros	4 ciclistas pueden fácilmente conducir juntos

Adaptado de C.R.O.W. 2011

Tabla 17. Necesidad de espacio según número de ciclistas

En cuanto a velocidades de operación es necesario tener en cuenta la velocidad de diseño, la cual determina el radio y el peralte de las curvas, distancias mínimas de visibilidad e influye en determinar el ancho de la vía.

La velocidad de diseño de una Ciclo-ruta no debe ser menor a 10km/h pensando en la comodidad, seguridad, y estabilidad del ciclista. La velocidad de diseño recomendada es de 25 a 30 km/h. La velocidad de diseño es diferente a la velocidad de operación. Se deben establecer la velocidad de acuerdo a la siguiente figura:



Adaptado de Ciclociudades. 2010

Gráfica 42. Consideraciones sobre la velocidad

PENDIENTES MÁXIMAS POR DISTANCIA		SOBREANCHO DE VÍA EN PENDIENTES		
3-6%	Hasta 500 m	Longitud (m)		
6%	Hasta 240 m	25 a 75	75 a 150	Más de 150
7%	Hasta 120 m			
8%	Hasta 90 m			
9%	Hasta 60 m			
10%	Hasta 30 m			
11-20%	Hasta 15 m			
Pendiente (%)		Entre 3 y 5	Entre 6 y 9	Más de 9
		-	0.20	0.30
		0.20	0.30	0.40
		0.30	0.40	0.50

Tomado de Ciclociudades. 2010

Tabla 18. Relación pendiente – distancias máximas

VELOCIDAD DE DISEÑO EN PENDIENTES			
Pendiente (%)	Longitud (m)		
	25 a 75	75 a 150	Más de 150
Entre 3 y 5	35 Km/h	40 Km/h	45 Km/h
Entre 6 y 9	40 Km/h	50 Km/h	55 Km/h
Más de 9	45 Km/h	55 Km/h	60 Km/h

Tomado de Instituto de Desarrollo Urbano. 1999

Tabla 19. Relación pendiente - velocidad

Las ciclo-rutas pueden ser bidireccionales o unidireccionales, esto se define de acuerdo con el espacio disponible para alojar uno o dos sentidos viales de la ciclo-ruta. Se utiliza sentido unidireccional cuando no existe espacio suficiente en los andenes o no existe separador para implantar la ciclo-ruta bidireccional.

Para el diseño, cuanto a tráfico se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

CONSIDERACIONES DE DISEÑO		
Aplicación	A lo largo de vías con alto tráfico de bicicletas (mayor a 750 bicicletas por día) y un alto tráfico peatonal (más de 160 peatones por hora en un metro de andén)	
Dimensiones	<p><i>Número de Bicicletas por hora (hora pico)</i></p> <p>Hasta 150</p> <p>Más de 150</p>	<p><i>Ancho efectivo (m)</i></p> <p>2.50</p> <p>3.50</p>
Implementación	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda dejar un ancho mínimo de 1.20 metros en las secciones paralelas de circulación peatonal. • Prohibición a la circulación de motocicletas y ciclomotores • Instalación de bolardos cuando existen accesos a garajes sobre el andén • Velocidad de diseño de hasta 30 km/h • Evitar que peatones circulen sobre la berma de separación entre la calzada vehicular y la ciclorruta 	

Adaptado de C.R.O.W. 2011

Tabla 20. Requisitos mínimos según el tráfico de bicicletas

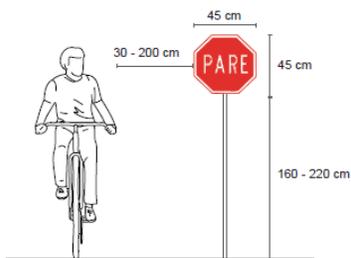
CONSIDERACIONES DE DISEÑO		
Aplicación	A lo largo de vías con alto tráfico de bicicletas (mayor a 750 bicicletas por día) y un bajo tráfico peatonal (menor a 160 peatones por hora en un metro de andén)	
Dimensiones	<p><i>Número de Bicicletas por hora (hora pico)</i></p> <p>0 - 50</p> <p>50 - 150</p> <p>Más de 150</p>	<p><i>Ancho efectivo (m)</i></p> <p>2.00</p> <p>2.50</p> <p>3.50</p>
Implementación	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda dejar un ancho mínimo de 1.20 metros en las secciones paralelas de circulación peatonal. • Prohibición a la circulación de motocicletas y ciclomotores • Instalación de bolardos cuando existen accesos a garajes sobre el andén • Velocidad de diseño de hasta 20 km/h • Una ciclorruta de doble sentido igual o inferior a 2.50m debe tener un espacio adicional a lado y lado, el cual pueda ser utilizado por los ciclistas para realizar acciones evasivas o maniobras de equilibrio en caso de ser necesario. 	

Adaptado de C.R.O.W. 2011

Tabla 21. Requisitos mínimos según el tráfico de bicicletas

Los siguientes son los requisitos mínimos en cuanto a señalización.

DIMENSIONES Y FORMA DE LAS SEÑALES		
Tipo de Señal	Forma	Tamaño
Preventiva	Cuadrado	45 x 45 cm
Reglamentaria	Círculo	45 cm de diámetro
Reglamentaria SR-01 PARE	Octógono	45 cm de altura
Reglamentaria SR-02 Ceda el Paso	Triángulo	45 cm de lado
Informativa de servicio	Rectángulo	45 x 37,5 cm
Informativa de destino	Rectángulo	Depende del texto



Adaptado de Ministerio de Transporte, 2012 (pp.707-708)

SEÑALES REGLAMENTARIAS	
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista la obligación de detenerse
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista la obligación de ceder el paso.
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista la obligación de circular por el carril derecho.
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista la necesidad de bajarse de la bicicleta cuando vaya a circular con pasos compartidos con peatones.
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista y al peatón que deben circular por el corredor correspondiente a cada tipo de usuario.

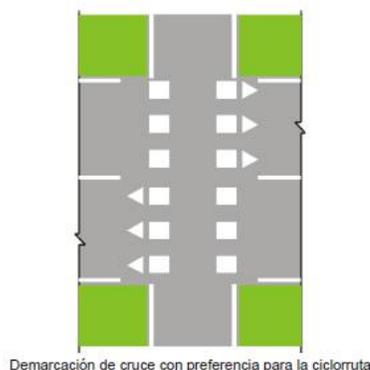
	Esta señal se emplea para notificar a los usuarios la prohibición de transitar con mascotas.
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista y al peatón que la ciclovía es compartida.
SEÑALES PREVENTIVAS	
	Esta señal se emplea para advertir al ciclista la proximidad de un tramo de ciclovía sobre el cual pueden cruzar vehículos automotores.
	Esta señal se emplea para advertir al ciclista la proximidad de un sector de la vía con una pendiente fuerte de descenso.
	Esta señal se emplea para advertir al ciclista la proximidad de un sector de la vía con una pendiente fuerte de ascenso.

SEÑALES INFORMATIVAS	
	Esta señal muestra el nombre o código de la ciclorruta si este existe.
	Esta señal informa a los ciclistas el rumbo a seguir para alcanzar un destino.
	Esta señal informa al ciclista un sitio de estacionamiento de bicicletas.
	Esta señal se emplea para informar al usuario la terminación de la ciclorruta por la que se está circulando.
	Esta señal informa al usuario el inicio de una ciclorruta.

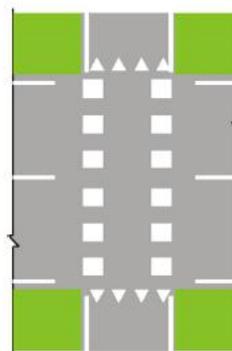
Adaptado de Ministerio de Transporte, 2012 (pp.707-708)

Gráfica 43. Requisitos en señalización

<i>Zona compartida ciclistas - peatones</i>	
	Esta señal informa al ciclista de un lugar de circulación compartida con peatones.
<i>Inicio ciclobanda</i>	
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista el inicio de una ciclobanda.
<i>Fin ciclobanda</i>	
	Esta señal se emplea para notificar al ciclista el fin de una ciclobanda.



Demarcación de cruce con preferencia para la ciclorruta



Demarcación de cruce con preferencia para la vía de automotores

Gráfica 44. Requisitos en señalización

Para la proyección de ciclo-infraestructura se recomienda seguir la Guía Ciclo-infraestructura – Colombia del año 2016 emitida por el Ministerio de Transporte. ANEXO 7.

12.3.3 Otras recomendaciones para garantizar infraestructura segura

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el organismo de tránsito en materia de Infraestructura vial

- Crear en el cargo de jefe técnico
- Realizar estudio de señalización vial y la compra e instalación de la misma en todos los municipios donde no existe organismo de tránsito.
- Señalizar las zonas 30 (tráfico calmado donde la velocidad deba ser 30 Km/h).
- Realizar un plan de aceras para los municipios: recuperación, mejoramiento

<ul style="list-style-type: none"> • Implementar procesos de auditorías de seguridad vial para todos los proyectos viales nuevos o de intervenciones para mejoramiento de vías.
<ul style="list-style-type: none"> • Proyectar infraestructura para bicicletas

Tabla 23. Acciones recomendadas para el Pilar de Infraestructura Segura

12.4. Medidas sobre los vehículos.

En este pilar se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores.
- Mantenimiento de las características originales de los vehículos
- Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva
- Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos
- Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil
- Vehículos de transporte públicos seguros.

Es importante que el departamento se cuente controles al estado técnico-mecánico de los vehículos, Este es uno de los aspectos que debe garantizarse mediante las siguientes acciones:

- *Revisión técnico mecánica establecida por ley en Colombia.*
- *Uso del casco para los motociclistas:* en este caso se deberá ejercer control sobre los usuarios de las motocicletas para que se regularice el uso del mismo en las vías del departamento. Se debe verificar además la idoneidad y calidad de los cascos que se venden en el departamento mediante la revisión a la luz de la normatividad que establece el tipo de casco que deben usar los motociclistas.
- *Cumplimiento de la normatividad para el transporte escolar.* Se debe verificar que el transporte escolar se preste por empresas habilitadas y que brinden lo requerido en la normatividad Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte como son:

- *Cinturones de seguridad para todos los asientos*
- *Ventanas para las salidas de emergencia*
- *Alarmas de reversa para los vehículos*
- *Control a la velocidad con GPS o dispositivo que informe de la velocidad a los usuarios.*
- *Condiciones técnico-mecánicas óptimas.*

Se debe procurar que los propietarios de vehículos en los municipios cuenten con oferta de centros para la realización de la revisión técnico-mecánica.

En cuanto a garantizar la seguridad de los vehículos, se debe implementar el seguimiento a la revisión técnico-mecánica de los vehículos y la operatividad donde se realicen inspecciones a los vehículos que circulan en el departamento.

El nuevo organismo de tránsito departamental debe procurar por tener personal idóneo para la realización de inspecciones a vehículos. El trabajo de inspección a vehículos debe abordar la revisión ambiental, para este fin se debe acudir a la autoridad ambiental para que apoye con equipos o personal especializado.

Otro aspecto que se debe vigilar para garantizar que los vehículos sean seguros es la vigilancia sobre las alteraciones a las carrocerías o mecanismos de funcionamiento que estos traen de fábrica.

Se debe vigilar igualmente que los vehículos que prestan el servicio de transporte público en el departamento tengan las habilitaciones, documentos, sistemas de seguridad como cinturones y demás elementos de seguridad pasiva y activa para su correcta operación.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el organismo de tránsito en materia de vehículos seguros
<ul style="list-style-type: none"> • Generar capacidad para el control operativo a la revisión técnico-mecánica
<ul style="list-style-type: none"> • Revisar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio público urbano, rural y escolar
<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar las competencias del personal operativo del nuevo organismo de tránsito y personal existente para la realización de inspecciones a vehículos
<ul style="list-style-type: none"> • Vigilar a través del cuerpo operativo del nuevo organismo de tránsito y el existente, para que las características de fábrica de los vehículos no sean modificadas.
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar seguimiento a las condiciones ambientales de los vehículos, en compañía de la autoridad ambiental del departamento.

Tabla 24. Acciones recomendadas para el Pilar de vehículos seguros

12.5. Atención a las víctimas de los accidentes de tránsito

Esta línea de acción debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Atención inicial oportuna a las víctimas de los siniestros de tránsito
- Mejoramiento de la atención hospitalaria
- Sistema de información de las víctimas de siniestros viales.
- Acompañamiento a familias de las víctimas de los accidentes viales.

Los accidentes de tránsito generan traumatismos y pérdidas para la sociedad. Un accidente puede ser la ruina de una familia, no solo por las pérdidas materiales, sino por la pérdida de calidad de vida. etc.

Es importante que las administraciones municipales empiecen a darle importancia a la accidentalidad vial, pues, en muchos municipios, existe alto riesgo vial por las condiciones en que deban moverse los habitantes, la falta de control a los

usuarios, la falta de conocimiento de los riesgos asociados a la movilidad, los escasos recursos para atender las emergencias por hechos de tránsito en los centros de salud.

Una de las formas de asignarle los recursos necesarios a la seguridad vial, es entendiendo la accidentalidad vial como un problema de salud pública. Por eso, dentro de la política de seguridad vial del Gobierno Nacional, se establece la línea de acción que impulse una atención oportuna a los accidentados.

Una de las maneras de brindar garantías de una atención oportuna a los accidentados por hechos de tránsito es la dotación oportuna y eficiente de buenos servicios médicos de urgencia y transporte.

Por eso en el presente Plan Departamental de Seguridad Vial se dejan recomendaciones sobre las condiciones mínimas para garantizar una atención oportuna.

Es importante que se trabaje con las entidades que prestan servicios de urgencias ante los accidentes de tránsito para que se garantice la atención oportuna estas personas a fin de prevenir muertes o lesiones que dejen secuelas por mala práctica médica o negligencia.

Según el PNSV 2011 – 2021 se tienen los siguientes lineamientos:

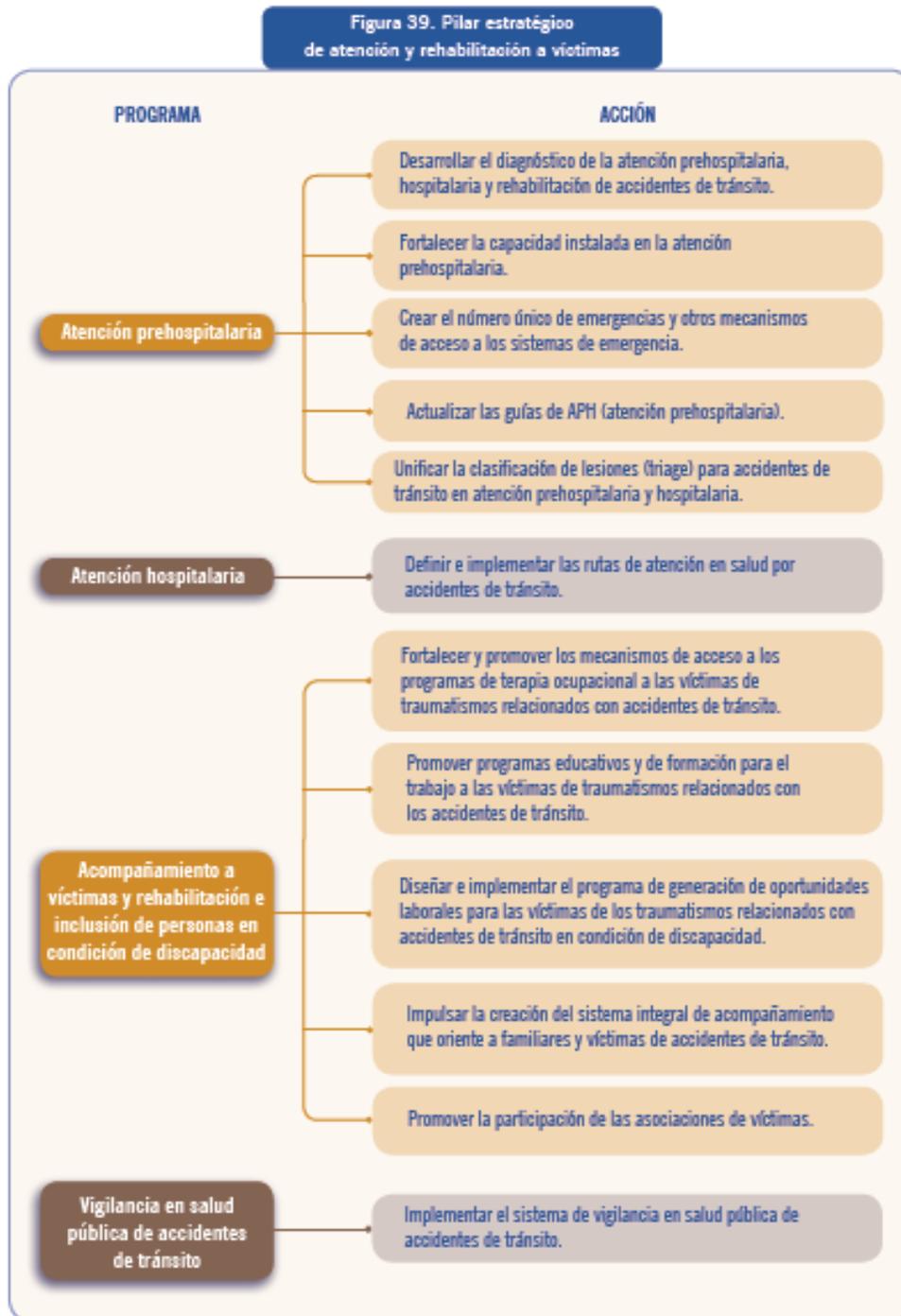
El pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas busca el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas, así como de sus familiares. Por tanto, se garantizará el derecho a la atención prehospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

El pilar se fundamenta en tres grandes componentes específicos:

- *La atención prehospitalaria y hospitalaria*
- *Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas con discapacidad y de manera transversal,*
- *El sistema de vigilancia en salud pública de los accidentes de tránsito.*

Al respecto, se promueve un servicio de atención pre--hospitalaria y hospitalaria organizado, fortalecido en varios de sus componentes y contextos y con una mejora en el acceso a estos servicios. De forma transversal, la vigilancia promoverá no solo la evaluación del servicio de atención sino el aseguramiento del sostenimiento del sistema y la mejora en la calidad y unificación de los datos relacionados con los accidentes de tránsito.

A continuación, se muestra la estructura que debe darse al trabajo de la línea de acción de Atención y rehabilitación a las víctimas del PNSV 2011- 2021.



Gráfica 45. Descripción de acciones para el pilar de Atención a Víctimas- Fuente PNSV 2011-2021.

Desde la Secretaría de Tránsito y Transporte se debe dar a conocer a gerentes, administrativos y personal de atención de clínicas y hospitales el artículo 195 del Decreto Nacional 663 de 1993 - Estatuto Orgánico Financiero: “ATENCIÓN DE

LAS VICTIMAS. 1. Obligatoriedad. Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud están obligados a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

Existen sanciones en caso de que los establecimientos hospitalarios y clínicos se nieguen a prestar asistencia En el numeral 2 y 3 del artículo 195 del Decreto Nacional 663 de 1993 - Estatuto Orgánico Financiero: "ATENCIÓN DE LAS VICTIMAS establece sanciones institucionales para los establecimientos hospitalarios y clínicos y entidades de seguridad y previsión social que se nieguen a prestar el servicio, serán sancionadas según la naturaleza y gravedad de la infracción, así:

- Multas en cuantía hasta de 300 salarios mínimos legales mensuales vigentes;
- Intervención de las actividades administrativas y técnicas de las entidades que prestan servicios de salud, por un término que no exceda de seis (6) meses;
- Suspensión o pérdida definitiva de la personería jurídica de las entidades privadas que presten servicios de salud, y
- Suspensión o pérdida de la autorización para prestar servicios de salud".

Se establecen sanciones a gerentes, administrativos o representantes legales de estos centros cuando no se dé la atención oportuna a los accidentados. La sanción consiste en la imposición de una multa hasta por el equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales diarios vigentes, o, incluso, con la cesación de su vínculo legal y reglamentario o laboral y, en su caso, con la destitución.

"Artículo 195.- Atención de las Víctimas.

1. Obligatoriedad. Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud están obligados a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

Modificado por el art. 244 numeral 4, Ley 100 de 1993. **El nuevo texto es el siguiente:** El Gobierno Nacional determinará las tarifas a que deben sujetarse los establecimientos hospitalarios y clínicos, de los subsectores oficial y privado de que trata el artículo 5o. de la Ley 10 de 1990, en la prestación de la atención médica, quirúrgica, farmacéutica y hospitalaria a las víctimas de los accidentes de tránsito. Las tarifas que establezca el Gobierno Nacional serán fijadas en salarios mínimos legales.

Texto anterior:

El Ministerio de Salud, a través de la Junta de Tarifas para el Sector Salud, fijará las tarifas y establecerá las normas y procedimientos para el reconocimiento y pago de los servicios de atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria que se presten a las personas por daños corporales causados en accidentes de tránsito, por parte de las entidades aseguradoras a los establecimientos referidos.

2. Sanciones institucionales para los establecimientos hospitalarios y clínicos y entidades de seguridad y previsión social. Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud que incumplan las obligaciones previstas en las disposiciones de los capítulos IV y V del presente Estatuto y sus normas reglamentarias, quedarán sujetos a las siguientes sanciones, según la naturaleza y gravedad de la infracción:

- a. Multas en cuantía hasta de 300 salarios mínimos legales mensuales vigentes;
- b. Intervención de las actividades administrativas y técnicas de las entidades que prestan servicios de salud, por un término que no exceda de seis (6) meses;
- c. Suspensión o pérdida definitiva de la personería jurídica de las entidades privadas que presten servicios de salud, y
- d. Suspensión o pérdida de la autorización para prestar servicios de salud.

3. Sanciones personales. Los representantes legales, administradores, funcionarios, empleados y en general, los responsables del incumplimiento en la atención obligatoria de víctimas en los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, serán sancionados con multas hasta por el equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales diarios vigentes, o, incluso, con la cesación de su vínculo legal y reglamentario o laboral y, en su caso, con la destitución.

Parágrafo. - La Superintendencia Nacional de Salud será la entidad encargada de imponer las sanciones a que se refiere este numeral.

El Gobierno Nacional, en el reglamento del Decreto 1032 de 1991, establecerá el procedimiento para la aplicación de tales sanciones.

Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social, que hayan prestado tales servicios o que hayan incurrido en gastos de transporte de las víctimas, son los titulares de la acción para reclamar a las aseguradoras, y la acción la inician una vez se haya prestado el servicio”.

El artículo 195 del EOF establece respecto de la reclamación, lo siguiente:

“Una vez se entregue la reclamación, acompañada de las pruebas del accidente y de los daños corporales; de su cuantía, si fuere necesario, y de la calidad de causahabiente, en su caso, las entidades aseguradoras pagarán la indemnización dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aun extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador, de acuerdo con el artículo 1077 del Código de Comercio. Vencido este plazo, el asegurador reconocerá, y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el importe de ella, la tasa de interés prevista en el artículo 83 de la Ley 45 de 1990”.

Un aspecto importante a tenerse en cuenta es la Resolución 1220 del 8 de abril de 2010 expedida por el Ministerio de la Protección Social, mediante la cual se “establecen las condiciones y requisitos para la organización, operación y funcionamiento de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y

desastres CRUE”, tenemos que según lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley 715 de 2001, el servicio de salud a nivel territorial debe prestarse a través de la integración de las redes articuladas de las unidades prestadoras de servicios de salud.

Se debe garantizar la correcta articulación entre el CRUE y los centros de salud del departamento de tal manera que se dé una oportuna atención a los accidentados.

- **La hora dorada**

En seguridad vial hay un concepto que debe ser regla, el cual es ampliamente recomendado en caso de un accidente de tránsito. Cualquier persona, víctima de un accidente de tránsito, debe recibir atención a la mayor brevedad posible, pues cada minuto que pase representa un riesgo. Es por esto que se habla de la hora dorada, los primeros minutos después del accidente, en donde se debe recibir la ayuda especializada en pro de evitar mayores lesiones.

Existen lesiones, que, durante un accidente de tránsito, no son evidentes en ese mismo momento y por esa razón deben ser abordadas por personal especializado, y de no darse el manejo adecuado, en el futuro el paciente puede presentar lesiones del sistema neurológico y motriz que a veces son de carácter irreversible.

Es a estos primeros minutos después de ocurrido el accidente de tránsito, donde se debe hacer el mayor esfuerzo por brindar la asistencia oportuna y eficiente a lo que se le denomina hora dorada.

Un trabajo importante que se debe realizar es controlar la documentación de los vehículos, especialmente la vigencia del SOAT, debido a que esto garantiza la oportuna atención a los accidentados.

De igual forma se debe hacer seguimiento a la atención oportuna de todos los centros asistenciales en salud del departamento.

Para mejorar la capacidad para atender emergencias con accidentes de tránsito se debe dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución 000929 de marzo de 2017, del Ministerio de Salud y Protección Social. Esta norma establece lo siguiente:

- Notificación y acceso al sistema.
- Coordinación y gestión de las solicitudes.
- Atención prehospitalaria y traslado de pacientes.
- Atención de urgencias y hospitalaria.
- Educación a la comunidad e Implementación de programas de Primer Respondiente.
- Investigación y vigilancia epidemiológica.
- Formación del talento humano requerido.

Se deben implementar las siguientes acciones concretas para mejorar la capacidad de respuesta en caso de accidentes viales:

- Creación del Sistema de Emergencias Médicas – SEM.
- Fortalecer el direccionamiento de pacientes
- Crear el Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE o aquel que cumpla sus funciones.
- Capacitaciones para personal que atiende emergencias, las capacitaciones se resumen en los siguientes cuadros.

Formación Técnica en rescate vehicular al personal que realiza dicha función.
Taller 1 Marco Teórico Rescate Vehicular.
Taller 2: Afianzamiento en Rescate a víctimas en accidente Vehicular.

Tabla 25. Acciones recomendadas para el Pilar de Atención a Víctimas de los Accidentes de Tránsito- Rescate Vehicular.

Formación de Profundización y actualización al personal que realiza la atención inicial, el soporte, el traslado de víctimas por accidentes de tránsito hasta a institución hospitalaria.
Taller 3. Atención Pre hospitalaria accidentes de tránsito.
Taller 4. Afianzamiento Atención Pre hospitalaria accidentes de tránsito.
Taller 5. Primeros respondientes en accidentes de tránsito de vehículos que transportan sustancias peligrosas.

Tabla 26. Acciones recomendadas para el Pilar de Atención a Víctimas de los Accidentes de Tránsito- Atención pre-hospitalaria.

Acciones concretas frente a la implementación del PDSV en el organismo de tránsito en materia de atención y rehabilitación a las víctimas de los accidentes de tránsito
<ul style="list-style-type: none"> • Oferta de talleres para personal que maneja emergencias con accidentes de tránsito en el departamento.
<ul style="list-style-type: none"> • Establecer un programa de apoyo psicológico a las víctimas de accidentes de tránsito o sus familias mediante contratación de profesionales por órdenes de servicio o con funcionarios de la Gobernación y los municipios mediante la dependencia de Salud departamental.
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar un diagnóstico de la capacidad instalada en el departamento versus la necesaria para atender emergencias con accidentes de tránsito

y donde se planteen las alternativas de solución y el plan de inversiones necesarias.

Tabla 27. Acciones recomendadas para el Pilar de Atención a Víctimas de los Accidentes de Tránsito- Rehabilitación a Víctimas.

13. Indicadores del Plan Departamental de Seguridad Vial

Las cualidades más representativas son las siguientes:

- **Validez:** Deben reflejar y medir los efectos y resultados del programa o proyectos, y los factores externos a éstos.
- **Pertinencia:** Deben guardar correspondencia con los objetivos y la naturaleza del programa o proyecto, así como con las condiciones del contexto (Medio social) en donde se gestiona.
- **Demostrables:** Deben evidenciar los cambios buscados.
- **Relevancia:** Deben servir efectivamente al usuario para la toma de decisiones. Es decir, deben captar un aspecto esencial de la realidad que buscan expresar, en términos descriptivos y en su dimensión temporal, teniendo en cuenta que su importancia se dará según el momento en el que brinden resultados; en otras palabras, pueden ser irrelevantes en determinado momento.
- **Representatividad:** Deben expresar efectivamente el significado que los actores le otorgan a determinada variable.
- **Confiabilidad:** Las mediciones que se realicen, por diferentes personas deben arrojar los mismos resultados.
- **Sensibilidad:** Deben reflejar el cambio de la variable en el tiempo, es decir, debe cambiar de forma efectiva y persistente a lo largo del periodo de análisis.

Los indicadores que se proyectan para realizar seguimiento a las acciones del PDSV en el departamento del Cesar por cada pilar son:

A. Fortalecimiento de la gestión institucional

- Indicador de resultado
 - Cantidad de recursos asignados y gestionados para la implementación del PDSV.
 - Número de normas generadas para mejorar las condiciones de seguridad vial en el departamento.
 - Nivel de cumplimiento en la implementación del PDSV

B. Comportamiento humano

- Indicador de resultado
 - Número de usuarios intervenidos con estrategias de seguridad vial
 - Número de muertes
 - Número de lesionados
 - Número de instituciones educativas intervenidas
 - Número de operativos de control así:
 - Velocidad
 - Embriaguez
 - Uso del casco
 - Uso del cinturón de seguridad
 - Uso de teléfonos móviles
 - Número de usuarios sancionados por violar las normas de tránsito
 - Número de dispositivos de control implementados
 - Disminución de los accidentes de tránsito
 - Disminución de los muertos en accidentes de tránsito
 - Disminución de los lesionados en accidentes de tránsito
 - Número de empresas que entregaron el PESV
- Indicador de producto
 - Población beneficiada con las estrategias en seguridad vial

C. Infraestructura segura

- Indicador de resultado

- Número de propuestas de infraestructura vial o espacio urbano para la movilidad segura.
- Porcentaje de proyectos que incluyen criterios de seguridad vial en sus diseños, ejecución y puesta en operación.
- Número de vías señalizadas
- Número de señales instaladas
- Cantidad en Km de ciclorutas construidas
- Cantidad en Km de aceras intervenidas

D. Vehículos seguros

- Indicador de resultado
 - Número de vehículos que cumplen la revisión técnico-mecánica
 - Número de vehículos inspeccionados

E. Atención y rehabilitación de las víctimas de los accidentes de tránsito

- Indicador de resultado
 - Personal de emergencias capacitado
 - Cobertura de los servicios de atención de emergencias
 - Tiempo de respuesta para la atención prehospitalaria y hospitalaria

14. Divulgación del Plan Departamental de Seguridad Vial

La divulgación del PDSV se dará a través de las siguientes instancias:

- Relaciones públicas y gestión de medios. Esta labor la deberá realizar la oficina de comunicaciones de la Gobernación o el organismo de tránsito.
- Medios de comunicación masiva: Se darán a conocer a través de estos medios, las diferentes acciones y estrategias ejecutadas a raíz del PDSV.
- Medios auxiliares y complementarios: se usará publicidad móvil o tipo valla para la publicación de las diferentes estrategias.
- Material promocional: son las piezas de apoyo para entregar a los diferentes usuarios viales.

- Material de referencia: Son todos los documentos o guías usadas para apoyar los programas o estrategias del PDSV.
- Web y redes sociales: Son las diferentes alternativas para informar y multiplicar de manera virtual, las diferentes acciones o estrategias del PDSV.

15. Modelo de la Ficha del Plan de Acción

No	Entidad Territorial	Plan de Seguridad Vial
		Ficha Técnica No 1
1	Nombre de la acción	
2	Descripción de la acción	
3	Programa asociado	
4	Pilar Asociado	
5	Agente: Propietario de la acción	
6	Agente: Participación de la acción	
7	Autor: Colaborador externo	
8	Período de realización	
9	Indicador asociado	

16. Listado de Anexos

ANEXO 1. Diagnóstico de la Seguridad Vial del Departamento del Cesar.

ANEXO 2. Formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento del Cesar

ANEXO 3. Acto administrativo por medio del cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial y se crea el Comité de Seguridad Vial Municipal

ANEXO 4. Cartillas del MEN “Saber Moverse”

ANEXO 5. Guía para determinar el límite de velocidad Urbana

ANEXO 6. Guía de Medidas para Calmar el Tránsito

ANEXO 7. Guía-cicloinfraestructura-Colombia-20160413-ISBN digital