



**INSTITUTO  
DEPARTAMENTAL  
DE TRÁNSITO DEL CESAR**

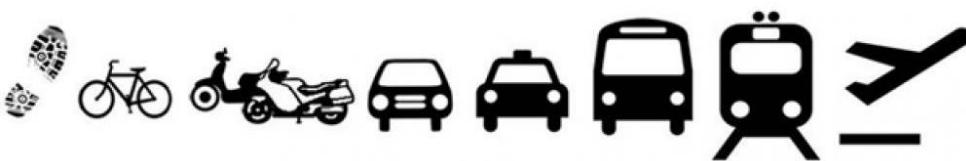
# PLAN DEPARTAMENTAL DEL SEGURIDAD VIAL DEL CESAR



**Carlos Alberto Vega Maestre**

Director

**IDTRACESAR**



**LO HACEMOS MEJOR**  
GOBIERNO DEL CESAR



## 1. CONTENIDO

	Página
<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1 CONTEXTO GENERAL</b> .....	<b>6</b>
<b>2. OBJETIVOS DEL PROYECTO</b> .....	<b>9</b>
<b>3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1 MARCO POLÍTICO Y NORMATIVO</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1.1 MARCO POLÍTICO MUNDIAL</b> .....	<b>10</b>
3.1.1.1 El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011– 2020 .....	10
3.1.1.2 Informe Objetivo Cero .....	11
3.1.1.3 La Agenda Mundial para el Desarrollo Sostenible .....	11
3.1.1.4 Organización Panamericana de la Salud – OPS .....	12
3.1.1.5 Informe Sobre el Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo .....	13
<b>3.1.2 MARCO POLÍTICO NACIONAL</b> .....	<b>13</b>
3.1.2.1 Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 .....	13
3.1.2.2 Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 2021 (Documento de expedición), modificado por la Resolución No. 2273 de 2014 .....	16
3.1.2.3 Plan Decenal de Salud Pública - PDSP 2012 – 2021 .....	19
<b>3.1.3 MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO NACIONAL</b> .....	<b>19</b>
<b>3.1.4 MARCO POLÍTICO TERRITORIAL</b> .....	<b>20</b>
3.1.4.1 Planes de Desarrollo Departamental .....	20
3.1.4.2 Plan Departamental de seguridad vial .....	20
<b>3.2 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL - CONSOLIDACIÓN PROBLEMÁTICA</b> .....	<b>20</b>
<b>3.2.1 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR GESTIÓN INSTITUCIONAL</b> .....	<b>23</b>
<b>3.2.2 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR COMPORTAMIENTO HUMANO</b> .....	<b>25</b>
<b>3.2.3 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN DE VÍCTIMAS</b> .....	<b>27</b>
<b>3.2.4 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR DE INFRAESTRUCTURA</b> .....	<b>28</b>
<b>3.2.5 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR DE VEHÍCULOS</b> .....	<b>29</b>
<b>4. IMPACTO FISCAL</b> .....	<b>30</b>

### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

Teléfonos: (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

5. COMPETENCIA DEL GOBERNADOR .....	31
6. PUBLICIDAD DEL PROYECTO .....	32
7. PROYECTO DE DECRETO .....	33

## ANEXOS

### ANEXO 1. DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL



#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

LISTA DE TABLAS

Página

Tabla 1. Problemáticas determinadas por actores sociales ..... 26



CANALES DE ATENCION AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar  
Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar  
Teléfonos: (605) 5840313  
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

## LISTA DE FIGURAS

	<b>Página</b>
Figura 1. Fallecidos por 100.000 habitantes .....	7
Figura 3. Tasa de siniestros por cada 100.000 habitantes año 2019 .....	21
Figura 4. Tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes año 2019 .....	21
Figura 5. Tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes año 2019 .....	22
Figura 6. Consolidado Siniestralidad 2014 - 2019 diferenciando clase de siniestro por zona .....	23



### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

## ABREVIATURAS

5

<b>ANSV</b>	Agencia Nacional de Seguridad Vial
<b>ET</b>	Entidad Territorial
<b>PLSV</b>	Plan Local de Seguridad Vial
<b>ONSV</b>	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
<b>DITRA</b>	Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
<b>POT</b>	Plan de Ordenamiento Territorial
<b>OISEVI</b>	Observatorio iberoamericano de seguridad vial
<b>INVIAS</b>	Instituto Nacional de Vía
<b>ANI</b>	Agencia Nacional de Infraestructura
<b>DNP</b>	Departamento Nacional de Planeación
<b>OMS</b>	Organización Mundial de la Salud
<b>ODS</b>	Objetivos de Desarrollo Sostenible
<b>CLSV</b>	Comités Locales de Seguridad Vial
<b>MSNM</b>	Metros sobre el nivel del mar
<b>DANE</b>	Departamento Nacional de Estadística
<b>OCDE</b>	Organización para la cooperación y desarrollo económico
<b>DOT</b>	Desarrollo orientado al transporte
<b>ONU</b>	Organización de las Naciones Unidas
<b>SIC</b>	Superintendencia de Industria y Comercio
<b>RUNT</b>	Registro Único Nacional de Tránsito
<b>PBOT</b>	Plan Básico de ordenamiento territorial
<b>EOT</b>	Esquema de ordenamiento territorial
<b>CDA</b>	Centro de diagnóstico automotor
<b>IGAG</b>	Instituto geográfico Agustín Codazzi

### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar  
**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar  
**Teléfonos:** (605) 5840313  
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institodetransito@cesar.gov.co](mailto:institodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



## 1. INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Seguridad Vial - (ANSV) suscribió el Contrato de Fiducia Mercantil No. 043 de 2018 con la Fiduciaria Colpatria S.A., constituyendo el Patrimonio Autónomo – Fondo de Seguridad Vial. El Fondo de Seguridad Vial adelantó el proceso que culminó en la suscripción del Contrato 045 del 2020 con el Consorcio Movilidad Segura 2020, cuyo objeto es “Asistir Técnicamente a las entidades Territoriales definidas por la ANSV en la elaboración del documento técnico de soporte para el Plan Local de Seguridad Vial” - PLSV.

El Consorcio Movilidad Segura 2020 tiene a su cargo la asistencia técnica en la elaboración del documento técnico de soporte y el borrador del acto administrativo que contendrá el PLSV para veintiún (21) Entidades Territoriales definidas por la ANSV, que se encuentran localizadas en tres (3) regiones: Caribe, Antioquia / Eje cafetero y Pacífico, distribuidas en dos zonas.

Este documento presenta el borrador del acto administrativo de la entidad Territorial del Departamento del Cesar, zona 1, correspondientes al Producto 9, de la Fase IV de la Consultoría. El acto administrativo está enmarcado desde los cinco pilares definidos por el Plan Nacional de Seguridad Vial: institucional, atención a víctimas, comportamiento humano, infraestructura y vehículos, y es resultado de la realización de investigación de fuentes secundarias, de entrevistas con representantes del Gobierno Departamental, de investigación social con los actores viales identificados y de la retroalimentación recibida en la presentación del diagnóstico ante el Comité Departamental de Seguridad Vial.

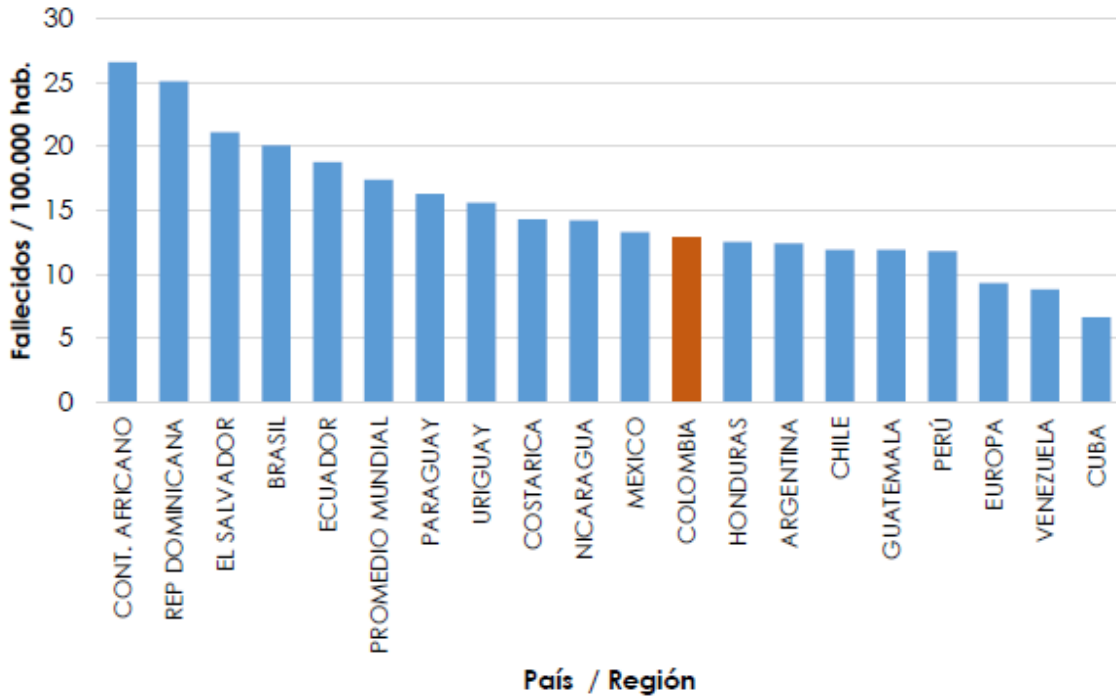
### 1.1 CONTEXTO GENERAL

Los traumatismos causados por siniestros viales son un importante problema de la salud pública. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud – OMS, en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado en 2015, establece que los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años. Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las vías del mundo, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. La mitad de todas las muertes que suceden en las vías del mundo se produce entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%).

En Latinoamérica ocurrieron 49.042 muertes en el 2014 en siniestros de tránsito y 616.663 lesionados en el mismo año, de acuerdo con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Colombia presentó un indicador de 12,9 fallecidos por 100.000 habitantes en el año 2014. Contrastando a nivel mundial, Colombia se encuentra por debajo de regiones como el continente africano, en donde se tiene un indicador de 26,6, o países como Brasil con 20,1, Ecuador con 18,1 y México con 13,2, mientras que presenta un mayor indicador respecto a Chile el cual es de 11,9, Perú 11,8, el continente europeo de 9,3, entre otros, tal como se muestra en la figura siguiente.

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

**Figura 1. Fallecidos por 100.000 habitantes  
Índice de Morbilidad 2014 por accidentes de tránsito**



Fuente: OISEVI – VII informe de Seguridad Vial 2015-2016

En el año 2019, en Colombia se registró un total de 6.634 personas fallecidas en siniestros viales y 34.485 lesionadas. El indicador de número de fallecidos por cada 100 mil habitantes para el año 2019 se situó en 13,17, siendo los usuarios de moto las víctimas más afectadas, representando un 52,1% del total de fallecidos.

El mundo ha tomado conciencia de este problema de salud pública, por lo cual la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2010 proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Este Plan mundial es útil para apoyar el desarrollo de planes de acción nacionales y locales. Así mismo, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas en el año 2015, adoptaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito hasta el año 2020.

Considerando la obligatoriedad que estableció la Ley 769 de 2002 al Ministerio de Transporte, de elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial, en el año 2012 el Ministerio formuló el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016, mediante la Resolución No. 001282, el cual fue la herramienta para que los departamentos y municipios formularan y pusieran en marcha los Planes Locales de Seguridad Vial - PLSV. Posteriormente mediante la Resolución 2273 del 2014, se ajustó para ampliar su vigencia hasta el año 2021, denominándolo como “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011– 2021”.

**CANALES DE ATENCION AL USUARIO**



El Plan de Seguridad Vial se define como el “conjunto de programas y acciones de construcción consensuada, para la prevención, disminución y mitigación de los accidentes viales. Este Plan permite cumplir los objetivos y metas propuestos, con una planificación a corto, mediano y largo plazo, considerando la disponibilidad de recursos y responsables para su formulación, implementación y seguimiento, con los diferentes actores y agentes del nivel local.”

8

El Consorcio Movilidad Segura 2020 realizó la asistencia técnica en la elaboración del documento técnico de soporte y el borrador del Acto Administrativo que contendrá el PLSV para veintiún (21) Entidades Territoriales definidas por la ANSV, entre ellas, el Departamento del Cesar.



CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

## 2. OBJETIVOS DEL PROYECTO

El Proyecto de Decreto tiene como objetivo **Adoptar el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar**, con una vigencia de cinco años, de conformidad con los lineamientos trazados por los tratados internacionales, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021.



### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

### 3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

#### 3.1 MARCO POLÍTICO Y NORMATIVO

La Seguridad Vial tiene sus antecedentes normativos en diferentes instrumentos internacionales, que han fijado la ruta a seguir por los países con el fin de reducir las cifras de siniestros viales en el mundo.

A continuación, se presentan los más relevantes para la política pública de seguridad vial en Colombia:

##### 3.1.1 MARCO POLÍTICO MUNDIAL

###### 3.1.1.1 El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

Proclamado por la Asamblea General de la Organización Mundial de las Naciones Unidas–ONU, mediante la Resolución 64/255 de marzo de 2010, tiene como objetivo estabilizar y, posteriormente reducir cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito, aumentando las actividades en los planos nacional y regional.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, tiene como finalidad “servir de documento de orientación para los países y al mismo tiempo, facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020”<sup>1</sup>.

Se solicita a los países miembros, en el cual se encuentra Colombia, proclamen el “**Decenio de Acción para la Seguridad Vial**”, particularmente en ámbito de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial, y la atención después de los accidentes, permitiendo que cada uno de los países señale las metas nacionales en cada uno de ellos.

Dicho Plan, tomó como base los principios rectores del enfoque sobre un “*Sistema Seguro*”, el cual pretende que se considere aceptar el “**error humano**” y por lo tanto la imposibilidad de evitar completamente accidentes de tránsito. Así pues, un sistema seguro debe considerar la vulnerabilidad del cuerpo humano y debe garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas graves.

El enfoque del “Sistema Seguro” asigna gran parte de la responsabilidad de la seguridad vial, a los diseñadores de la infraestructura vial, a la industria automotriz, la Policía, los políticos y los órganos legislativos.

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

Teléfonos: (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

### 3.1.1.2 Informe Objetivo Cero

El **Plan Objetivo Cero** es el resultado de un esfuerzo conjunto de un grupo de expertos en seguridad que representan 21 países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos -OCDE, El Banco Mundial, la OMS y la Fundación FIA, cuya finalidad es la reducción de las muertes por accidentes de tránsito al nivel más bajo.

El informe presenta gestiones o estrategias que los países miembros deben poner en práctica para reducir la mortalidad en los accidentes de tránsito en carretera, las cuales se señalan a continuación: Adoptar una visión muy ambiciosa para la seguridad vial; Fijar objetivos provisionales para avanzar de manera sistemática hacia la visión; Desarrollar un enfoque sobre un Sistema Seguro, esencial para conseguir los objetivos ambiciosos; Explotar intervenciones probadas para obtener beneficios rápido; Recopilar y analizar los datos suficientes para entender los riesgos de accidentes y los resultados actuales; Reforzar el sistema de gestión sobre seguridad vial; Acelerar el traspaso de conocimientos; Invertir en seguridad vial; Fomentar el compromiso a los más altos niveles gubernamentales.

### 3.1.1.3 La Agenda Mundial para el Desarrollo Sostenible

La Agenda Mundial para el Desarrollo Sostenible de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la cual contempla un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad.

Los Estados Parte se comprometieron a movilizar los recursos necesarios para implementar la Agenda, la cual plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integral, que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

**Figura 2. Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS**






Fuente: Organización de las Naciones Unidas.

Si bien no hay un objetivo específico relacionado con la seguridad vial, en sus metas integrales plantean intervenciones asociadas al tema en los siguientes Objetivos:

**CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar  
**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar  
**Teléfonos:** (605) 5840313  
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutedetransito@cesar.gov.co](mailto:institutedetransito@cesar.gov.co)  
  @transitocesar

**Objetivo 3 Salud y Bienestar. Meta 3.6:** Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel global. **Meta 3.8:** Lograr la cobertura sanitaria universal, en particular la protección contra los riesgos financieros, el acceso a servicios de salud esenciales de calidad y el acceso a medicamentos y vacunas seguros, eficaces, asequibles y de calidad para todos.

12

**Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructuras. Meta 9.1:** Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

**Objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles. Meta 11.2:** Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

**Objetivo 17. Alianzas para lograr los objetivos.**

**Meta 7.9:** Aumentar el apoyo internacional para realizar actividades de creación de capacidad eficaces y específicas en los países en desarrollo a fin de respaldar los planes nacionales de implementación de todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluso mediante la cooperación Norte-Sur, Sur-Sur y triangular.

**Meta 17.14:** Mejorar la coherencia de las políticas para el desarrollo sostenible.

**Meta 17.17:** Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas.

### 3.1.1.4 Organización Panamericana de la Salud – OPS

La Declaración de Brasilia efectuada en el marco de la Segunda Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial, en noviembre del año 2015, realiza un balance sobre el estado de la seguridad vial en los países, después de la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020, encontrando el poco avance en la reducción de siniestros viales, resaltando, que la cifra de muertes ha permanecido estancada y que el 90% de las víctimas fatales de esos siniestros se producen en los países en desarrollo. Ante este hecho, reitera la necesidad de que el tema sea considerado como un problema de salud pública y se adopte como una política de estado.

La Declaración de Estocolmo realizada en la Tercera Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial realizada en Suecia en colaboración con la OMS, en febrero de 2020, con la presencia de 140 países, entre ellos Colombia, agencias internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones y empresas privadas, fijo como objetivo “Alcanzar los Objetivos Globales 2030”, llamó la atención sobre el logro de otros objetivos

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



del Objetivo de Desarrollo Sostenible para avanzar en la seguridad vial. Así mismo, revisó el progreso en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y determinó la necesidad de definir formas de acelerar la acción sobre estrategias comprobadas para salvar vidas.

La "Declaración de Estocolmo", mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030.

13

### 3.1.1.5 Informe Sobre el Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo

Elaborado por la OMS transmitido en la Asamblea Mundial de las Naciones Unidas en (agosto 13 de 2019), SE inste a los Estados Miembros, entre otros aspectos a Proporcionar liderazgo político al nivel más alto del Gobierno, con miras a garantizar la adopción de medidas intersectoriales y coordinadas en múltiples ministerios; dar prioridad a los cambios sistémicos que favorezcan la seguridad para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público en los planos nacional y subnacional y asignar recursos suficientes al desarrollo de capacidad para realizar evaluaciones de la seguridad vial y, cuando sea necesario, mejorar la infraestructura vial para incorporar principios de sistemas seguros.

### 3.1.2 MARCO POLÍTICO NACIONAL

#### 3.1.2.1 Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022

Dentro de los documentos de política pública nacional tenemos, sin duda alguna, que el más importante es el PND. Para este periodo presidencial, mediante la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, se expidió el PND 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, que como lo dice el Departamento Nacional de Planeación – DNP, “Es la hoja de ruta que establece los objetivos de gobierno, fijando programas, inversiones y metas para el cuatrienio. Permite evaluar sus resultados y garantiza la transparencia en el manejo del presupuesto”.

El Pacto se desarrolla a través de Pactos Estructurales y Pactos Transversales, y estos últimos tenemos el **Pacto por el Transporte y la Logística para la Competitividad y la Integración Regional** que determina que la mortalidad asociada con siniestros viales aumentó en un 16% entre 2009 y 2017 y se posicionó como la segunda causa de muertes violentas en Colombia. Del total de víctimas fatales se encuentra que el 50% son motociclistas y el 25,5% corresponde a personas de 20 a 30 años. De igual forma se señala que Colombia, como parte de la agenda para la implementación de los ODS, tiene como meta reducir a 8,35 la tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes (documento CONPES 3918 del 15 de marzo de 2018) para 2030, lo cual constituye un importante desafío para contribuir de manera efectiva al cumplimiento del objetivo mundial.

También considera este documento la importancia del costo al sistema de salud que conlleva la accidentalidad y que la asignación de riesgo en el esquema actual de liquidación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) no refleja en su totalidad los riesgos que asume.

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

Teléfonos: (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



## 1. Objetivos y Estrategias.

### a. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial

Se considera la importancia de fortalecer los mecanismos e instrumentos de coordinación e integración de las entidades del nivel nacional como ANSV con los ministerios de Transporte, Salud, Educación, Policía Nacional (DITRA), Supertransporte, INVIAS, ANI, Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y las entidades territoriales, para el desarrollo de una política transversal de seguridad vial, además de integrar al sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG), la academia y la sociedad civil.

### b. Gestión de la seguridad y protección en la operación de transporte

#### Objetivo:

Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, y construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

#### Estrategias y programas:

- “La ANSV actualizará el PNSV 2011-2021, con horizonte de 10 años.
- La Superfinanciera generará un esquema de cálculo de pólizas SOAT, considerando índices de siniestralidad y las condiciones para cada tipología vehicular.
- MinTransporte y MADS, con la ANSV, ajustarán la regulación, criterios de inspección, metodología y parámetros de la revisión técnico-mecánica, incluyendo mecanismos sancionatorios que disminuyan su evasión y fraude, y garanticen la confiabilidad de resultados.
- MinTransporte, ANSV, MinCIT, MADS y demás entidades competentes, aplicarán las mejores prácticas de regulación técnica vehicular y de elementos de protección personal, armonizadas con estándares mundiales vigentes.
- La SIC, la ANSV y las entidades competentes, según el modo de transporte, formularán y realizarán una estrategia de comunicación sobre las condiciones de seguridad vial de los vehículos y equipos de protección comercializados en Colombia (incluyendo la corrección de fallas o recall).
- MinTransporte, la ANSV y la Policía de Carreteras desarrollarán y adoptarán especificaciones y estándares técnicos en materia de seguridad vial para la infraestructura carretera y en entornos urbanos, considerando el error humano. Para los demás modos de transporte, MinTransporte y las entidades competentes desarrollarán especificaciones y estándares técnicos en materia de seguridad vial en las fases de diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura para todos los modos.

#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

- La ANSV, el INVIAS y la ANI, con el apoyo de las entidades territoriales y DITRA, identificarán puntos y tramos críticos de siniestralidad vial..., y realizarán acciones que mitiguen condiciones inseguras. Para los demás modos, MinTransporte, las entidades competentes de cada modo y las autoridades territoriales identificarán puntos críticos aprovechando las plataformas que recojan datos sobre siniestralidad en los diferentes modos, y definirán acciones que mitiguen condiciones inseguras.
- MinTransporte, y las autoridades competentes según el modo, formularán y desarrollarán un programa de auditorías o inspecciones de seguridad vial para las fases de diseño, construcción, mantenimiento y operación, y expedirán la reglamentación correspondiente.
- MinSalud, en coordinación con la ANSV, fortalecerá el sistema de vigilancia en salud pública en el seguimiento y monitoreo de las lesiones de causa externa por siniestros de tránsito, en articulación con el eje de “salud para todos con calidad y eficiencia sostenible para todos”, así mismo apoyarán en la articulación e implementación de las rutas integrales de atención en salud por accidentes de tránsito.
- La ANSV y MinTransporte revisarán, actualizarán e implementarán el modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción para todo tipo de vehículo. Así mismo, promoverán la reformulación del marco sancionatorio por infracciones al tránsito y al transporte, y adelantarán una estrategia integral de gestión de velocidad. Igualmente, explorarán la necesidad de presentar un proyecto de ley de seguridad vial.
- MinInterior, MinJusticia, MinTransporte y la ANSV promoverán la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y creación de fiscalías especializadas en la materia.
- La ANSV, MinTransporte y DITRA revisarán y replantearán los esquemas vigentes de operación y control, e implementarán un plan de formación a cuerpos de policía y autoridades de tránsito, para garantizar el adecuado ejercicio de vigilancia y control de tránsito y transporte en todo el territorio nacional.
- La ANSV, en coordinación con las entidades públicas y privadas que considere, definirá e implementará mecanismos que permitan al ONSV integrar y disponer ágilmente los datos relacionados con siniestros viales, multas y sanciones por infracciones de tránsito y transporte. Así mismo, creará una red nacional de apoyo a las víctimas de siniestros viales y sus familiares.
- La ANSV, en coordinación con MinTransporte, MinVivienda y DNP, promoverá la inclusión de lineamientos encaminados a fortalecer los aspectos de seguridad vial en la infraestructura vial urbana, por medio de los distintos instrumentos de planificación y gestión (planes de desarrollo, POT y planes de movilidad).
- La ANSV, MinTrabajo, MinEducación y MinSalud, de acuerdo con sus competencias, revisarán y promoverán los contenidos de la Ley 1503 de 2011 y los decretos reglamentarios sobre planes estratégicos de seguridad vial que logren reducir lesiones de tránsito en el entorno laboral y fomenten la formación de comportamientos viales seguros.

**CANALES DE ATENCION AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

- La ANSV en coordinación con el MinTransporte y las entidades territoriales, promoverá para los diferentes actores viales, y en especial para los motociclistas, capacitaciones que contribuyan a la seguridad vial.
- Las entidades responsables de la seguridad vial en cada modo formularán e implementarán planes de seguridad vial para los usuarios vulnerables.
- El Gobierno nacional reglamentará el seguro de transporte y el seguro de responsabilidad civil del transportador, así como de las personas que presten servicios conexos y complementarios al transporte..., teniendo en cuenta si dichos servicios implican la custodia de la carga o la prestación de servicios que no impliquen la custodia de la carga. El MinTransporte regulará el contenido de las coberturas y las sumas aseguradas mínimas y máximas de cada una de ellas.
- MinTransporte, en coordinación con MinEducación, revisará los criterios de operación de las modalidades de transporte escolar no convencionales, en particular en contextos rurales, con el fin de contribuir con el acceso y la permanencia escolar, así como el bienestar y la seguridad de los niños, niñas y adolescentes asistentes a la educación inicial, preescolar, básica y media.
- La ANSV estructurará y aplicará la metodología para el desarrollo de asesorías técnicas en la formulación e implementación de PLSV que sean presentados por los organismos de tránsito.
- La ANSV con apoyo de MinEducación elaborará un plan de seguridad vial para niños y para entornos escolares.

### 3.1.2.2 Plan Nacional de Seguridad Vial – Colombia 2011 – 2021 (Documento de expedición), modificado por la Resolución No. 2273 de 2014.

De acuerdo con lo previsto en el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 "*La seguridad de las personas constituye una de las prioridades del sistema y del sector transporte*"; por lo cual, las entidades públicas se encuentran obligadas a adelantar las medidas necesarias para su cumplimiento, las cuales deben corresponder a una estrategia previa de planeación.

Con la expedición del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, la cual en el párrafo primero del artículo 4, señala que el Mintransporte deberá elaborar un PNSV, para disminuir la accidentalidad en el país, el cual, además, **servirá como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.**

En desarrollo de estos mandatos normativos, el Mintransporte expidió el PNSV, mediante Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, para el período 2011-2016, el cual incorporaba unas medidas generales en materia de seguridad vial, agrupadas en función de los pilares establecidos en el Plan Mundial.

La Resolución 1282 de 2012 fue derogada mediante Resolución 2273 de 2014, la cual ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial, incorporando un mayor nivel de detalle en cada pilar estratégico y amplió su vigencia al

#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

Teléfonos: (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

periodo 2011-2021, acogiéndose al periodo estipulado en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, dado que éste último incluyó la seguridad vial dentro de su agenda, priorizándolo como un problema de salud pública, tal como lo había propuesto el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

El PNSV establece como Objetivo “Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2016” y como Objetivos Específicos:

17

“Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito para el año 2021”; Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por accidentes de tránsito para el año 2021”; Reducir en un 21% las lesiones por accidente de tránsito para el año 2021”; 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”, lo cual se hará a través de los cinco Pilares Estratégicos.

La ley 1702 de 2013, que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y definió Plan Nacional de Seguridad Vial como *“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 la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito.”* Así mismo, le atribuye a la ANSV la coordinación y articulación del Plan.

Con relación al nivel territorial, establece que los PLSV que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios “se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el PNSV, adoptado en la presente resolución.”

El PNSV consagra una serie de programas y acciones, agrupados según los Pilares establecidos por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, señalados anteriormente. Los programas establecidos en el PNSV son:

- **Pilar estratégico gestión institucional.**
  - Programa: Fortalecimiento institucional sector transporte.
  - Programa: Fortalecimiento institucional otros sectores.
  - Programa: Formulación y reformas de políticas para la seguridad vial.
  - Programa: Socialización y participación del PNSV.
- **Pilar estratégico de comportamiento humano.**
  - Programa: Formación y educación en seguridad vial.
  - Programa: Medidas y acciones de control efectivas.
  - Programa: Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial.

CANALES DE ATENCION AL USUARIO

- Programa: La licencia de conducción como privilegio.
- Programa: Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial.
  - **Pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas.**
    - Programa: Atención prehospitalaria.
    - Programa: Atención hospitalaria.
    - Programa: Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.
    - Programa: Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.
  - **Pilar estratégico de infraestructura.**
    - Programa: Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura.
    - Programa: Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial.
    - Programa: Sistema de gestión vial.
    - Programa: Políticas para la infraestructura vial.
  - **Pilar estratégico de vehículos.**
    - Programa: Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.
    - Programa: Transporte más seguro.

Entre las acciones referidas, y que tienen que ver directamente con los Planes Locales de Seguridad Vial, se encuentran las siguientes:

- **Comités y Planes Locales de Seguridad Vial**

En el Pilar estratégico de Gestión Institucional del PNSV - Programa de Fortalecimiento institucional otros sectores contiene la acción “*Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial*”. Esta acción señala que los CLSV son instancias de coordinación que se encargan de articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y acciones contenidas en los planes locales y programas o proyectos de seguridad vial y efectuar el seguimiento de estas.

### 3.1.2.3 Plan Decenal de Salud Pública - PDSP 2012 - 2021

El Plan Decenal de Salud Pública PDSP, 2012-2021, es un pacto social, es una expresión concreta de una política pública de Estado, que reconoce la salud como un derecho humano interdependiente con otros y dimensión central del desarrollo humano.

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar  
Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar  
Teléfonos: (605) 5840313  
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



Este busca la reducción de la inequidad en salud, planteando una serie de objetivos estratégicos, dentro de los cuales se encuentra el de “mantener cero tolerancia frente a la mortalidad, la morbilidad y la discapacidad evitable”.

### 3.1.3 MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO NACIONAL

Adicional a lo anterior, soportan la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial las siguientes:

**DERECHOS CONSTITUCIONALES:** Los siguientes son Principios y Derechos consagrados en la Constitución Nacional los cuales so de relevancia para la seguridad vial en los que se encuentra los derechos del as personas en condición de Discapacidad.

**Artículo 2º.** Fines Esenciales del Estado: Son Fines Esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

**Artículo 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

**Artículo 24.** Derechos a circular libremente: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

**Artículo 47.** El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.

**Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular...”

**Ley 1503 de 2011,** Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO



- Modificada por la Ley 1811 de 2016, 'por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito', publicada en el Diario Oficial No. 50.033 de 21 de octubre de 2016.
- Modificada por el Decreto Ley 2106 de 2019, 'por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública', publicado en el Diario Oficial No. 51.145 de 22 de noviembre 2019.

**El Decreto 2851 de 2013**, por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

**Ley 2050 de 2020**. Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

### 3.1.4 MARCO POLÍTICO TERRITORIAL

#### 3.1.4.1 Planes de Desarrollo Departamental

La Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, artículo 22 determina que todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

#### 3.1.4.2 Plan Departamental de seguridad vial

De acuerdo con lo establecido en el PNSV, es fundamental el apoyo del gobierno nacional en la elaboración de los Planes de Seguridad Vial de los entes territoriales, por lo cual el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicaron en el año 2015, la “Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial:

Distritales, Municipales y Departamentales”, documento sobre el cual se elaboró el borrador del Decreto “**Por medio del cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial para el Departamento del Cesar**”

### 3.2 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL - CONSOLIDACIÓN PROBLEMÁTICA

Para el año 2019 el departamento del Cesar registra una tasa de 85,20 siniestros por cada cien mil habitantes, encontrándose por debajo de la tasa nacional la cual para el mismo año es de 365.2 siniestros por cada cien mil habitantes. En la siguiente figura se resumen los datos de tasas de siniestros con víctimas y solo daños de los departamentos de la región Caribe y la referencia nacional, como se observa, Cesar se encuentra entre los tres departamentos de la región Caribe con menor tasa de siniestralidad para el año 2019.

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

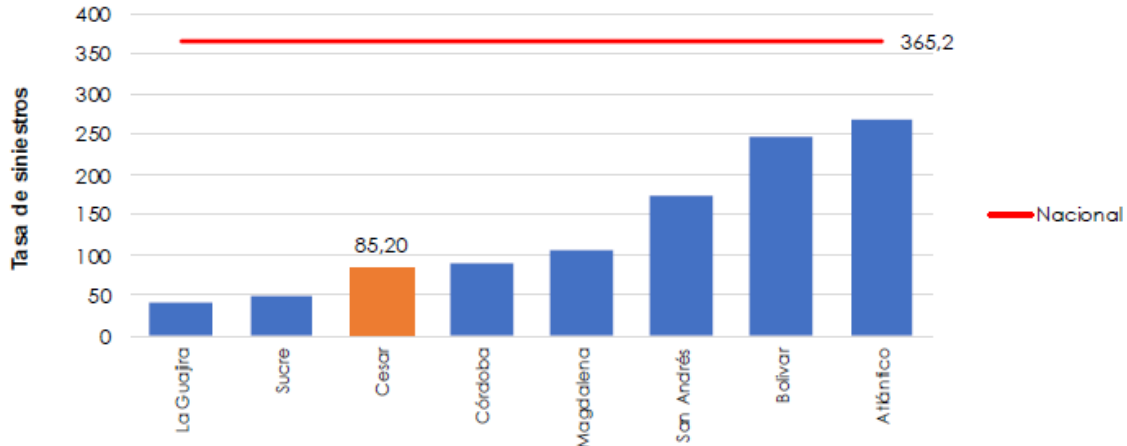
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

**Figura 3. Tasa de siniestros por cada 100.000 habitantes año 2019**

**Comparativo tasa de siniestros por cada 100.000 habitantes - año 2019**

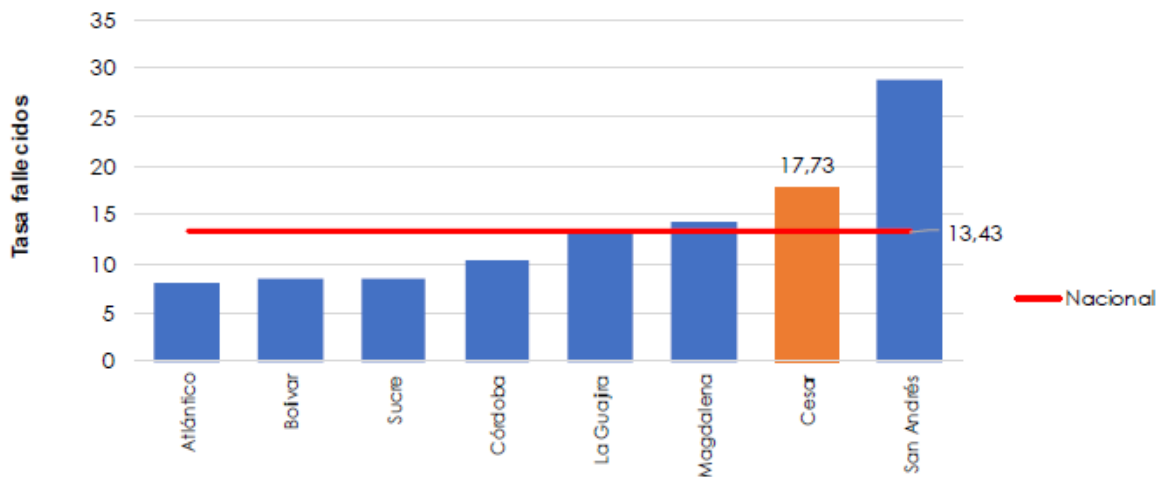


Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y DANE

Para el caso específico de víctimas, en las siguientes figuras se indican las tasas de fallecidos y lesionados por cada cien mil habitantes y el comparativo con otras entidades territoriales, en donde se aprecia que el departamento del Cesar para el año 2019 presenta una tasa de fallecidos superior a la tasa nacional e incluso en comparación con otros departamentos de la región, siendo solo superado por el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; mientras que en el caso de lesionados está por debajo de la tasa nacional, y a nivel regional se encuentra en una posición media.

**Figura 4. Tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes año 2019**

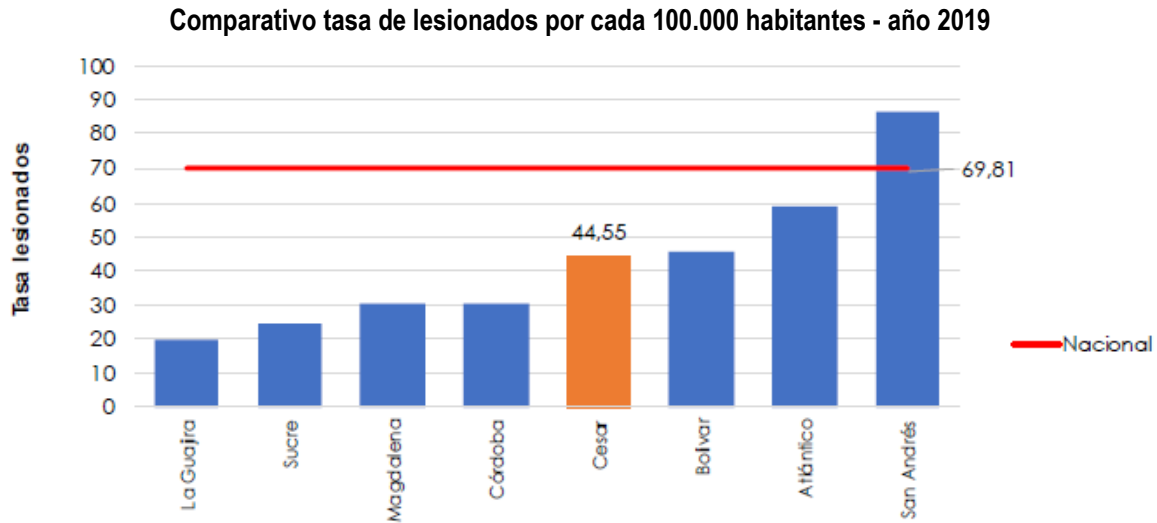
**Comparativo tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes - año 2019**



Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y DANE

**CANALES DE ATENCION AL USUARIO**

**Figura 5. Tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes año 2019**



Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y DANE

Evaluando la información suministrada por el ONSV, correspondiente a los datos que reportan las Entidades Territoriales a través del RNAT del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT del Ministerio de Transporte, se encuentra que para los últimos seis años en el departamento del Cesar presenta un promedio anual de 1.235 siniestros viales.

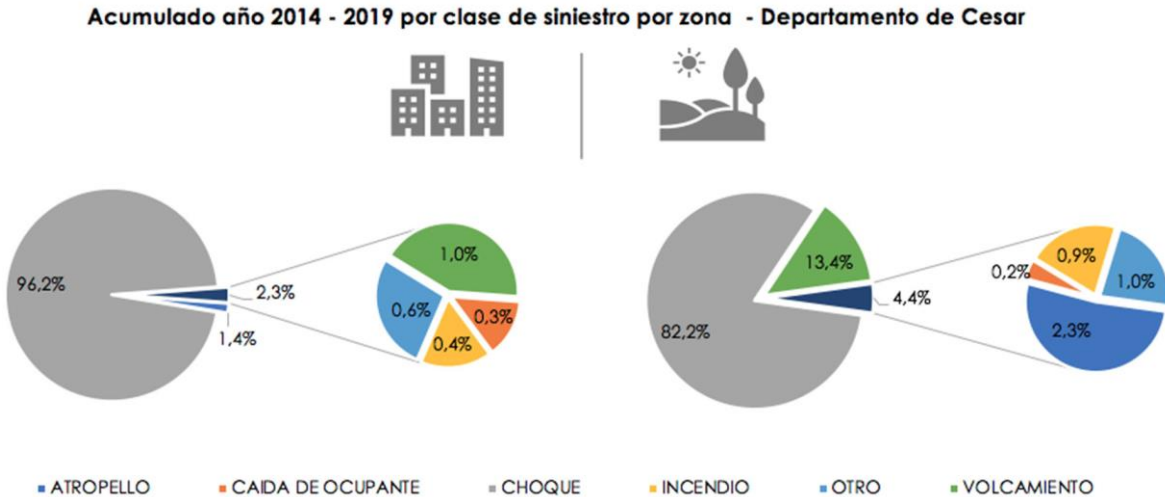
Analizando el consolidado de siniestros registrados entre el año 2014 y el 2019, el 76% corresponde a siniestros solo daños, mientras que el 24% a casos con víctimas. En cuanto a la clase de siniestro, el 87,6% de los casos corresponden a choques, seguido por los volcamientos con un 8,7%, el 2,0% atropellos y el 1,7% restante lo agrupan los casos de incendio, caída de ocupante y otros.

Del total general de siniestros, el 38,2% ocurren en zona urbana de los cuales el 83,8% están asociados a casos solo daños y el 16,2% con víctimas. En zona rural se registra el 61,8% de los siniestros totales, de los cuales 70,6% corresponden a casos solo daños y el 29,4% con víctimas.

En la siguiente figura se muestra la distribución de siniestros por clase y zona.

**CANALES DE ATENCION AL USUARIO**

**Figura 6. Consolidado Siniestralidad 2014 - 2019 diferenciando clase de siniestro por zona**



Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

A continuación, se presenta la problemática identificada para cada uno de los pilares estratégicos que fundamentan el plan de seguridad vial.

### 3.2.1 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR GESTIÓN INSTITUCIONAL

Una gestión institucional adecuada de la seguridad vial, exige contar con capacidad suficiente para asumir los diferentes retos que se plantean para disminuir los siniestros viales y su gravedad, así como, con mecanismos que propendan por garantizar la sostenibilidad de las actuaciones en el tiempo.

El Pilar Estratégico de Gestión Institucional es fundamental, ya que asegura el liderazgo y la institucionalidad del ente territorial, en este caso, es preciso resaltar la creación de una instancia de coordinación, que permita liderar y hacer seguimiento a las estrategias que se generen en torno a la seguridad vial.

Al respecto, se encontró evidencia de la creación del Consejo Territorial de Seguridad Vial en el Departamento, mediante el Decreto 143 del 24 de mayo de 2019, lo cual constituye un avance importante frente al tema. Así mismo desde el año 2019, se creó el Comité Departamental de Seguridad Vial.

Las entidades públicas que estarían llamadas a liderar las estrategias en materia de seguridad vial son la Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de Educación, Cultura y Deportes, la Secretaría Seccional de Salud y el Instituto Departamental de Tránsito del Cesar (IDTRACESAR), La Secretarías señaladas cuentan con una serie de funciones que reflejan en forma general su misionalidad, sin contar con competencias exclusivas frente al tema de seguridad vial, lo cual impide que existan en su interior dependencias que se destinen específicamente a planear e implementar medidas en este sentido en dichas entidades. Esta

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

realidad genera que la actuación de dichas entidades resulte compleja, toda vez que podría presentarse una imposibilidad material para atender en forma integral, los temas asociados a la seguridad vial.

Sin embargo, la creación del Instituto es un hecho positivo y a resaltar en el departamento, ya que sólo ocho (8) municipios del departamento contaban con autoridad de tránsito propia, por tanto, su creación generó institucionalidad en materia de tránsito y transporte, aunque esta tenga una gran carga administrativa.

24

No se evidencian alianzas específicas con entidades del sector privado en la región que apoyen sus acciones, o se conviertan en aliados estratégicos en los procesos de implementación de medidas de seguridad vial, por lo que las entidades estatales asumen directamente la responsabilidad de las acciones, incrementando las cargas de trabajo existentes. Es preciso resaltar que IDTRACESAR, cuenta con el apoyo de DITRA SECCIONAL CESAR, para los controles de tránsito, capacitaciones de personal y la realización de campañas publicitarias para la sensibilización a conductores.

En ese orden de ideas, se considera necesario fortalecer la institucionalidad existente y por ello su plan de desarrollo plantea como estrategias la de crear el grupo de regulación, educación y apoyo operativo y de seguridad vial del departamento, y el fortalecimiento Institucional para responder a las necesidades de planeación, seguimiento y control de las estrategias y programas de movilidad. Igualmente es necesario generar alianzas con el sector privado y la sociedad civil, que facilite la construcción de acciones puntuales para prevenir los siniestros viales en el Departamento.

El Instituto Departamental de Tránsito del Cesar debe dirigir, planificar, organizar y controlar todo lo relacionado con el tránsito, cultura y seguridad vial y velar por el cumplimiento de las disposiciones sobre la materia, tiene jurisdicción en todo el Departamento del Cesar, pudiendo establecer agencias y/o sucursales en otros municipios cuando las circunstancias para una mejor prestación del servicio así lo ameriten y en los municipios donde no cuenten con organismo de tránsito, lo cual puede constituirse en una fuerte carga administrativa que exige fortalecer el recurso humano y logístico necesario para garantizar un adecuado control frente a los diferentes actores del territorio.

Por tanto, se observa que debe armonizarse el cumplimiento de los temas relacionados con el fortalecimiento del control al cumplimiento de las normas de tránsito, así como las acciones incluidas en el Plan Nacional de Seguridad vial, con relación a los pilares de vehículos, infraestructura y sobre todo al de Atención a Víctimas. Si no existe un adecuado control al cumplimiento de las normas de tránsito, el riesgo de presentarse comportamientos inseguros en la vía es mayor, y, por consiguiente, la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales.

### 3.2.2 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR COMPORTAMIENTO HUMANO

Teniendo en cuenta el proceso llevado en el diagnóstico participativo del Departamento con los diferentes actores viales que confluyen en este territorio, desde el pilar de Comportamiento Humano se lograron

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



determinar diferentes problemáticas, las cuales tienen influencia en la movilidad, el transporte y la seguridad vial del Cesar.

Desde la información recogida de los actores privados, así como las percepciones presentadas por la comunidad de las instituciones educativas, los conductores, motociclistas, peatones y ciclistas; y la información analizada de las encuestas a motociclistas y observación visual en puntos específicos del territorio; se reconoce la problemática de seguridad vial que se presenta a continuación.

25

Inicialmente desde los actores privados del territorio, se puede establecer una problemática basada en una baja formulación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para las empresas radicadas en el Departamento, olvidando la obligatoriedad que existe hacia el tema según lo establecido desde la ley Colombiana y mostrando que no se presenta la respectiva importancia hacia la seguridad vial a partir de una iniciativa empresarial, marcando un vacío desde las compañías de la ET y su aporte hacia el ideal de reducir los índices de accidentalidad en el Cesar.

Igualmente, las empresas privadas informaron que los principales problemas que afrontan es el irrespeto de las señales de tránsito, señalizaciones en mal estado o espacios sin señalizar, el exceso de velocidad, imprudencias de las personas al conducir, desconocimiento de las normas de tránsito, la conducción bajo los efectos de alcohol, la no utilización del casco por parte de los motociclistas y del cinturón de seguridad por los conductores, así como la falta de cultura en las vías.

Por otra parte, teniendo en cuenta las actividades realizadas con la comunidad educativa del Departamento, se establecen de igual manera problemáticas hacia la seguridad vial del territorio y la afectación que tiene dicha población por los sucesos viales que ocurren en el Cesar.

Muchas de las respuestas brindadas llevan a ratificar una falta de control por parte de la autoridad competente en el exceso de velocidad de muchos vehículos en las inmediaciones de las instituciones, que, sumado a la falta de señalización y semaforización en el territorio, conlleva a diversos problemas de seguridad para esta población, lo cual va de la mano con la ausencia de conocimiento por parte de los actores viales al momento de transitar por las zonas escolares, ya que no existe responsabilidad en ellos y se movilizan de manera imprudente, lo cual pone en riesgo la vida de los docentes, estudiantes y padres de familia al momento de entrar o salir de los centros educativos.

Paralelamente, partiendo de las entrevistas y el trabajo de campo realizado con los actores sociales del Departamento (motociclistas, peatones, ciclistas y conductores), se han conocido diversas problemáticas que afectan la movilidad en el territorio y que pueden ocasionar una alta cantidad de accidentes en el territorio, las cuales se presentan en la siguiente tabla:

#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



**Tabla 1. Problemáticas determinadas por actores sociales**

PROBLEMÁTICA EXPUESTA	ACTORES SOCIALES		
	MOTOCICLISTAS	CONDUCTORES	CICLISTA Y PEATONES
Irrespeto y desacato a las normas de tránsito y señalización existente.	X	X	X
Falta de educación en las vías.	X	X	X
Poca sensibilidad entre los actores viales del territorio.	X	X	X
Diversas acciones imprudentes por parte de los actores viales.	X	X	X
Desatención por parte de los conductores al momento de movilizarse.		X	X
Hay fallas en la señalización.		X	X
Muchos padres de familia son permisivos.	X		
Se hacen carreras ilegales de noche en Chiriguana, siempre a altas velocidades.	X		
Los jóvenes consiguen empleos de mensajeros y transitan a una alta velocidad.	X		
Muchos vehículos transitan sin la revisión técnico mecánica.	X		
Invasión de espacios como andenes o vías exclusivas.			X
Violación a los límites de velocidad establecidos.			X
Motociclistas en su mayoría no respetan las cebras y los pare.			X
Varios conductores se movilizan por las vías en estado de alicoramiento.			X

Fuente: Elaboración Propia

Teniendo en cuenta que, dentro de los actores involucrados en la sociedad civil el grupo poblacional que presenta mayor siniestralidad en el Departamento son los motociclistas, a través de encuestas y observaciones visuales en varios puntos del territorio se divisaron otras problemáticas hacia estos individuos.

**CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institudetransito@cesar.gov.co](mailto:institudetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

Es así como se establece que la ausencia de elementos de seguridad como el casco al momento de conducir, la movilización sin portar la licencia de conducción respectiva y el irrespeto de la luz roja en los semáforos, se convierten en otros problemas que afectan a la comunidad Cesareña.

A estas problemáticas presentadas, también se evidencia un escaso nivel de comprensión de la normatividad por parte de los motociclistas, ya que los resultados del sondeo realizado muestra un desconocimiento de las normas de tránsito, por lo cual estos actores caen en diversas imprudencias tales como no ceder el paso a los peatones y no conocer la prelación que estos tienen, no comprender ni respetar las señales temporales de obra, el adelantamiento en doble línea amarilla y el no conocer la prelación en una glorieta.

27

### **3.2.3 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN DE VÍCTIMAS**

Analizada la información obtenida no se encontró evidencia sobre la existencia de medidas y acciones que busquen implementar los programas contenidas en el Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación de Víctimas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

En el Departamento no se cuenta con estudios que evalúen y propongan rutas de atención, de acuerdo con los centros hospitalarios y periféricos disponibles, según los niveles y tiempos de traslados y capacidad. Adicionalmente, se cuenta con una limitada red hospitalaria del Departamento, lo cual impide la prestación de un servicio de atención oportuno e integral.

Estos hechos impiden construir una estrategia que permita mejorar el pronóstico de las víctimas de siniestros viales, a través de su traslado eficiente y oportuno a la institución de salud adecuada.

Adicionalmente no se encontró ningún acto administrativo o estudio que dé cuenta de un avance en el acompañamiento en el proceso de atención hospitalaria y rehabilitación psicosocial a la víctima y su familia, o la formación de equipos de asesoría y orientación presencial o telefónica a familiares de las víctimas en relación con la escena y los derechos de la víctima. Por el contrario, se evidenció en la documentación existente el reclamo y clamor de la comunidad en la necesidad de construcción de un nuevo hospital, la optimización en la prestación de servicios por parte de las Empresas Prestadoras de Salud y el trato humano a los pacientes.

El departamento no cuenta con informes sobre investigaciones, análisis, diagnósticos o intercambio de información para abordar los problemas de salud derivados de siniestros viales, ni plantea la necesidad de elaborarlos.

En consecuencia, a lo anteriormente manifestado la principal problemática del departamento en ese sentido, es que no cuenta con un diagnóstico que permita caracterizar la capacidad instalada y la calidad del sistema de atención pre hospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación de víctimas de siniestros viales y tampoco se plantean la necesidad de abordar estos temas en los diferentes instrumentos de planeación.

#### **CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

En el departamento del Cesar no hay grupos o asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito, según la información suministrada por la Dimensión Transversal de poblaciones vulnerables de la Secretaría de Salud Departamental, tampoco se cuenta con un programa específico de atención psicológica para víctimas de accidentes de tránsito sin embargo se cuenta con la línea Vital 125, línea telefónica que funciona las 24 horas del día donde se presta el servicio psicológico para todas aquellas personas que necesitan una atención psicosocial.

### 3.2.4 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR DE INFRAESTRUCTURA

De acuerdo con PNSV el pilar de infraestructura incluye la planificación, diseño, construcción, mantenimiento y operación adecuada de la infraestructura vial, a fin de atender las necesidades de todos los actores de movilidad, priorizando las condiciones de los peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida y motociclistas.

El diagnóstico indica que con los datos de los siniestros georreferenciados ocurridos en el año 2019 y la jerarquización vial establecida en el departamento del Cesar (vías urbanas, urbanas principales y vías rurales), se determinaron puntos, tramos o áreas con siniestralidad crítica. Esta criticidad se estableció ponderando la gravedad de cada siniestro por factores de equivalencia así: un siniestro con fallecidos tiene una asignación numérica de 12 unidades, un siniestro con heridos corresponde a 2 unidades y un siniestro con solo daños corresponde a 1 unidad.

De la aplicación de esta metodología se encontró que para el Cesar se tienen siete (7) tramos críticos, ubicados en vías rurales, cada uno de estos tiene un total de siniestros equivalentes mayores o iguales a 56. Estos corresponden a siniestros ubicados en los municipios de Bosconia, Aguachica, San Alberto, La Paz, Valledupar, El Copey, y La Jagua de Ibirico.

En el primer tramo (Bosconia), en el quinto tramo (Valledupar), en el sexto (El Copey), y en el séptimo (La Jagua de Ibirico), dominan los siniestros causados por maniobra sin precaución, es decir acciones como movilizarse en contra vía, realizar giros en U, no respetar el pare y pasar el semáforo en rojo.

En el segundo tramo (Aguachica), y en el cuarto tramo (La Paz), dominan los siniestros causados por comportamiento humano con acciones como desobedecer señales o normas de tránsito, exceso de velocidad o conducir en estado de embriaguez.

En el tercer tramo (San Alberto), predominan los siniestros causados por obstaculizar la vía, lo que se refiere a vehículos mal estacionados y presencia de objetos fijos y/o semovientes en la vía.

El Plan de Desarrollo Territorial cuenta con algunas metas que pretenden abordar las problemáticas actuales presentadas, a través de la aplicación de acciones enfocadas en semaforización, un plan integral de andenes y ciclorrutas, y en la intervención integral de puntos críticos; sin embargo hacen falta acciones específicas y metas que permitan abordar y regular las problemáticas presentes.

#### CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

### 3.2.5 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL PILAR DE VEHÍCULOS

Los vehículos son parte importante del Plan Departamental de Seguridad Vial, ya que las características funcionales y rutinas de mantenimiento puede aumentar o disminuir los riesgos. El diagnóstico indica que en el departamento hay una preferencia por usar la motocicleta, el 73% del parque automotor corresponde a este tipo de vehículos motorizado de dos ruedas. Las cifras dejan ver el bajo nivel de aseguramiento con el que transitan los vehículos en el departamento. De las motocicletas registradas en el Cesar se tienen los menores valores de SOAT y revisión técnico mecánicas vigentes, con 19% y 6% respectivamente, esta cifra se contraponen con el porcentaje de motocicletas de la distribución total del parque automotor. La cifra más alta de SOAT y revisión técnico mecánica la tienen los vehículos de transporte individual con 61% y 35% respectivamente.

Otro dato preocupante es la elevada edad promedio del parque automotor especialmente el transporte de carga (camiones, tractocamiones y volquetas) superan los 37 años como edad promedio. El análisis de siniestralidad concluye que las fallas en las llantas y fallas mecánicas son las principales hipótesis asociadas a la ocurrencia de un siniestro vial en el Cesar.

En el plan de desarrollo se describe la necesidad de legalizar, trasladar y/o matricular vehículos en el organismo de tránsito del departamento, esto para poder ejercer control adecuado y vigilancia del parque automotor del Cesar.

#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

#### 4. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el Decreto Ley No. 111 de 1996, Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Plan Departamental de Seguridad vial se formula considerando los principios presupuestales de legalidad, planificación, anualidad, universalidad, unidad de caja, programación integral, especialización, inembargabilidad, sostenibilidad y estabilidad fiscal.

30



#### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



## 5. COMPETENCIA DEL GOBERNADOR

El artículo 209 de la Constitución Nacional ordena que la función administrativa debe estar al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento, entre otros, en los principios de eficacia y economía.

31

El artículo 305 de la Constitución, establece dentro de las funciones de los Gobernadores las siguientes:

Dirigir y coordinar la acción administrativa del departamento y actuar en su nombre como gestor y promotor del desarrollo integral de su territorio, de conformidad con la Constitución y las leyes.

Presentar oportunamente a la asamblea departamental los proyectos de ordenanza sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas y presupuesto anual de rentas y gastos.

Fomentar de acuerdo con los planes y programas generales, las empresas, industrias y actividades convenientes al desarrollo cultural, social y económico del departamento que no correspondan a la Nación y a los municipios.

El artículo 2° de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan Disposiciones Básicas sobre el Transporte, define los Principios Rectores del Transporte, entre ellos, la “Intervención del Estado” en virtud del cual, le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, y la “Seguridad” siendo la seguridad de las personas la prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

El artículo 5° de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, establece, que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Los artículos 3° y 7° de la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que son autoridades de tránsito, entre otros, los Gobernadores Departamentales quienes velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público y que sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

Sede Operativa Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

Teléfonos: (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

## 6. PUBLICIDAD DEL PROYECTO

De conformidad con lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el Instituto Departamental de Tránsito del Cesar IDTRACESAR, publicó, en su página web [www.transitocesar.gov.co](http://www.transitocesar.gov.co), el proyecto “(... PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR(...))” con el fin de que los ciudadanos conozcan el alcance del mismo y expresen, en caso de haberlas, las observaciones o propuestas mediante la misma página.

32

La anterior publicación se realizó a partir del día veinticuatro (24) de noviembre de 2021 al veinticinco (25) de febrero de 2022, en la cual se allegaron observaciones por parte de la ciudadanía. Posteriormente fueron resueltas por la Entidad.

Con lo anterior, se dará cumplimiento al artículo 8° de la Ley 1437 de 2011.



### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa IDTRACESAR-SEM** Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institudetransito@cesar.gov.co](mailto:institudetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

## 7. PROYECTO DE DECRETO

33

**DECRETO** de

### **"POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR".**

El señor Gobernador del Departamento del Cesar, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren el artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 769 de 2002; y demás normas complementarias;

#### **CONSIDERANDO:**

Que el artículo 315 numeral 1° de la Constitución Política señala como deber del Gobernador el de "Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo",

Que el artículo 2° de la Constitución Política señala como fines esenciales del Estado: "(...) Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.,

Que la Ley 105 de 1993 incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad,

Que la Ley 769 de 2002, otorgó a los Gobernadores la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir en la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción, correspondiéndole a su vez velar por la seguridad de las personas y las cosas en vías públicas y privadas abiertas al público, mediante actuaciones de carácter regulatorio y sancionatorio, orientadas a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el Plan de Desarrollo Departamental 2020 - 2023 para el Departamento del Cesar, "Lo Hacemos Mejor", aprobado mediante ordenanza 208 del 21 de marzo 2020, incluyó entre sus políticas la denominada "EJE ESTRATÉGICO V. SEGURIDAD, ORDEN, Y TRANSPARENCIA PARA LA CONVIVENCIA", la cual comprende el PROGRAMA IV. de "MOVILIDAD SEGURA".

Que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, mediante la Resolución No. 001283 del 30 de marzo de 2012, adoptó por primera vez el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - PNSV 2011 - 2016,

#### **CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

definiendo cinco (5) áreas de acción: fortalecimiento de la capacidad institucional para la gestión de la seguridad vial, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial segura para los usuarios, transformación del comportamiento de los ciudadanos para proteger la vida e integridad en las vías, control y supervisión sobre los vehículos y equipos de seguridad y atención integral de la salud a todos los lesionados. A su vez, estableció la necesidad que cada ciudad o región (Municipio - Gobernación) diseñe sus propios Planes Locales de Seguridad Vial - PLSV, los cuales deberán fundamentarse en los resultados de los estudios sobre sitios críticos de accidentalidad (puntos negros), actores vulnerables y condiciones de trabajo de los operadores de Transporte Público.

34

Que el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución No. 2273 de 2014 "Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 Y se dictan otras disposiciones", señaló en su artículo 4° que los Planes Locales de Seguridad Vial PLSV que adopten los departamentos deberán armonizarse y atender los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Que consecuentemente con todo lo anterior, es necesaria la formulación del Plan Local de Seguridad Vial - PLSV para el Departamento del Cesar, orientado a fijar los programas y estrategias Departamental en materia de seguridad vial, que contribuyan al desarrollo de una movilidad segura y generen una reducción del 20% en el número de víctimas de accidentes de tránsito, acorde con el Plan Nacional de Seguridad Vial, como también al mejoramiento de la seguridad vial para los conductores, peatones y pasajeros, con un manejo eficiente de los recursos físicos, humanos, financieros y tecnológicos, y generando a su vez una cultura de respeto por las normas de tránsito y seguridad vial en todo el ámbito Departamental.

Que Soluciones de Ingeniería LAGIT SAS NIT:900.596.173-8I, mediante el contrato de consultoría No. 2017-02-1477 firmado con la Gobernación del Departamento del Cesar, que tuvo por 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 No. 0016 celebrado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial", realizando un diagnóstico de la seguridad vial del Departamento y sus condiciones de movilidad y se definieron las políticas en términos de seguridad vial a implementar en el Departamento del Cesar, el cual debe ser adoptado como Plan Local de Seguridad Vial - PLSV.

Que paralelamente a lo anterior, para articular las acciones diseñadas y definidas en dicho plan, entre otras acciones relativas a la seguridad vial, se hace necesario crear y poner en marcha el Comité Departamental de Seguridad Vial.

En mérito a lo expuesto;

## **DECRETA:**

**ARTICULO PRIMERO:** ADOPCIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL. PLSV. Adóptese el Plan Local de Seguridad Vial del Departamento del Cesar, contenido en el documento "Formulación del Plan Local de Seguridad Vial del Departamento del Cesar ", el cual hace parte integral del presente Decreto, como una herramienta que establece las estrategias, proyectos y actividades tendientes a generar unas condiciones de movilidad seguras, equitativas, eficientes y sostenibles, de manera que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad, la competitividad de la región y las políticas de seguridad vial.

**ARTICULO SEGUNDO:** VIGENCIA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD. En concordancia con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021, el presente Plan Local de Seguridad Vial - PLSV tendrá vigencia

### **CANALES DE ATENCION AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar

**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar

**Teléfonos:** (605) 5840313

<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institudetransito@cesar.gov.co](mailto:institudetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar

hasta el año 2021, Y podrá ser objeto de revisión y/o actualización cada dos (2) años, si se requiere, teniendo en cuenta las políticas del Gobierno Nacional.

**ARTICULO SÉPTIMO:** El presente Decreto rige partir de publicación y, deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

35

## **PUBLIQUESE Y CÚMPLASE**

Expedido en Valledupar – Cesar a los ----- (--) días del mes de ----- del año ----- (2021).

**LUIS ALBERTO MONSALVO GNECCO**  
GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR

Elaboro:  
Reviso:  
Aprobó:

### **CANALES DE ATENCION AL USUARIO**

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar  
**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar  
**Teléfonos:** (605) 5840313  
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar



# ANEXO 1

## DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

(Documento elaborado por el consorcio movilidad segura 2020..... 284 folios)

### CANALES DE ATENCION AL USUARIO

**Sede Administrativa** IDTRACESAR-SEM Calle 17 No. 12-24 Valledupar - Cesar  
**Sede Operativa** Calle 3 No. 9-51 San Diego - Cesar  
**Teléfonos:** (605) 5840313  
<http://www.transitocesar.gov.co>

 [institutodetransito@cesar.gov.co](mailto:institutodetransito@cesar.gov.co)

  @transitocesar