

INFORME DE ACTIVIDADES No. 1

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS CD-121-2023 CUYO OBJETO ES PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES A LA SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL DEL INSTITUTO DE TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO EN LAS ACTIVIDADES DIRIGIDAS A LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

PERIODO. 23 DE ABRIL 2023 AL 22 DE MAYO DEL 2023

BARRANQUILLA, MAYO 24 DEL 2023

Tabla de contenido

INFORMACIÓN CONTRACTUAL 4
GESTIÓN ADMINISTRATIVA 5
CRONOGRAMA Y SEGUIMIENTO 7
ACTIVIDADES EJECUTADAS 9

A. GENERALIDADES DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL ATLÁNTICO 2023. 16

A.1 INTRODUCCIÓN 16
A.2 OBJETIVOS 18
A.2.1 OBJETIVO GENERAL 18
A.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 18
A.3 LINEAMIENTOS 20
A.3.1 JUSTIFICACIÓN 20
A.3.2 ALCANCE 20
A.4 MARCO CONCEPTUAL 21
A.5 MARCO REFERENCIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 26
A.5.1 REFERENCIA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 26
A.5.2 REFERENCIA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL 28
A.6 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL NACIONAL 34
A.6.1 LEYES 34
A.6.2 DECRETOS 35
A.6.3 RESOLUCIONES 36
A.6.4 OTROS REFRENTES NORMATIVOS 37
A.7 ALCANCE 37
A.7.1 ALCANCE CONCEPTUAL DEL PDSV 37
A.8 GENERALIDADES DEL DEPARTAMENTO 39
A.8.1 INFRAESTRUCTURA VIAL 41
A.8.2 PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 42

B. DIAGNÓSTICO DE LA SINIESTRALIDAD 47

B.1 ANÁLISIS DE NÚMERO DE FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO POR AÑO 48
B.2 ANÁLISIS DE NÚMERO DE LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO POR AÑO 50

Lista de tablas

Tabla 01: Política de seguridad vial mundial ____ *27*
Tabla 02:Leyes colombianas relacionadas con Seguridad Vial ____ *34*
Tabla 03:Decretos Colombianos relacionados con Seguridad Vial ____ *35*
Tabla 04: Resoluciones Colombianas relacionadas con Seguridad Vial ____ *36*
Tabla 05: Otros referentes relacionadas con Seguridad Vial ____ *37*
Tabla 06: Población de área metropolitana y municipios del departamento del Atlántico. ____ *40*
Tabla 07: Programa de infraestructura red vial regional ____ *44*
Tabla 08: Número de fallecidos por año desde el 2018 a 2022 ____ *49*
Tabla 09: Número de lesionados por año desde el 2018 a 2022 ____ *50*

Lista de Ilustraciones

Ilustración 01: Visión integral del enfoque sistema seguro *30*
Ilustración 02: Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro *31*
Ilustración 03: Departamento del Atlántico *39*

Lista de Graficas

Gráfica 01: Número de fallecidos (2015-2019) ____ *45*
Gráfica 02: Número de heridos en siniestros de tránsito(2015-2019) ____ *46*

Información Contractual

Este informe de Actividades # 1 se presenta como soporte a la Doctora SUSANA CADAVID BARROSPAEZ en calidad de Directora del INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO, y se expondrán los aspectos más relevantes a nivel general, administrativo y técnico dentro del Contrato de Prestación de Servicios CD-121-2023 cuyo objeto es *Prestación de servicios profesionales a la Subdirección de seguridad vial del Instituto de Tránsito del atlántico en las actividades dirigidas a la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial* por parte de SOLUCIONES DE INGENIERÍA LAGIT S.A.S para el periodo comprendido entre el 23 de abril del 2023 hasta el 22 de mayo del 2023.

CONTRATISTA

SOLUCIONES DE INGENIERÍA LAGIT S.A.S

Nit. 900.596.173-8
Carrera 23 # 26 – 128 Soledad
Contacto: Elkin Ricardo Serna Morales
311 697 76 73 – 300 814 07 30

CONTRATANTE

INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO

Documentos suscritos

Contrato CD-121-2023 cuyo objeto es Prestación de servicios profesionales a la Subdirección de seguridad vial del Instituto de Tránsito del atlántico en las actividades dirigidas a la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial.

Acta de inicio del 23 de Abril del 2023.

Acta de entrega del 09 de Mayo del 2023, con catorce (14) tomos físicos de estudios de seguridad vial.

Acta de Reunión del 16 de mayo del 2023.

Oficio de solicitud de información preliminar del 16 de mayo del 2023.

Gestión Administrativa

La gestión administrativa adelantada por SOLUCIONES DE INGENIERÍA LAGIT S.A.S durante el primer mes de ejecución de la *Prestación de servicios profesionales a la Subdirección de seguridad vial del Instituto de Tránsito del atlántico en las actividades dirigidas a la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial*, implicó las siguientes actividades.

Planificación

Las actividades desarrolladas por la lata dirección de SOLUCIONES DE INGENIERÍA LAGIT S.A.S, se describen a continuación.

Planificación con los profesionales especializados para la realización de mesas de trabajos y asignación de recursos económicos para el traslado dentro del Departamento del Atlántico.

Coordinación con el supervisor para el inicio de actividades y disposición del personal idóneo y con experiencia para realizar el acompañamiento al personal dispuesto por el ITA

para las actividades de recolección de datos en los diferentes puntos.

La planificación del desarrollo de la *Prestación de servicios profesionales a la Subdirección de seguridad vial del Instituto de Tránsito del atlántico en las actividades dirigidas a la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial* consistió en organizar todo lo requerido para el inicio, desde el alcance de cada una de las actividades, hasta los desplazamientos de los profesionales desde su ciudad de origen, las tareas y los recursos hasta establecer un cronograma.

Equipos y herramientas utilizados



Equipos de cómputo.
Papelería y equipos de oficina.
Recursos de movilización.
GPS.
Vehículo tipo Camioneta.
Cámara fotográfica.

Calle 23 # 26 - 128
Municipio de Soledad (Área Metropolitana de Barranquilla)
+57 392 2995 +57 311 6977673
gerencia@lagit.com.co
www.lagit.com.co

Cronograma y seguimiento

Se presenta el cronograma propuesto para el desarrollo del contrato, con las actividades desarrolladas a la fecha de corte del presente informe:

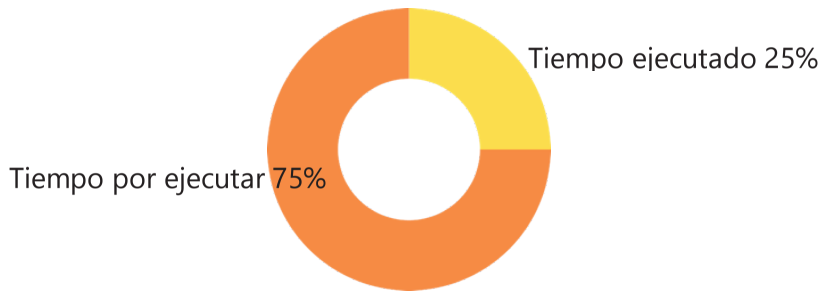
Cronograma de ejecución

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES		Mes 1				Mes 2				Mes 3				Mes 4				% de ejecución
		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	10	S11	S12	S13	S14	S15	S16	
Brindar apoyo idóneo en la revisión de estudios anteriores asociados al tema de seguridad vial en el Departamento, para lo cual se realizarán las mesas de trabajo con los funcionarios de la Subdirección Operativa y el grupo profesional interdisciplinario con el que contamos, a fin de identificar los ajustes y actualizaciones que se requieren al plan departamental de seguridad vial, así como socializar y definir las estrategias para la proyección e implementación del plan departamental de seguridad vial.	P																	100%
	E																	
Disponer del personal idóneo y con experiencia para realizar el acompañamiento al personal dispuesto por el ITA para las actividades de recolección de datos en los diferentes puntos.	P																	33,3%
	E																	
Prestar el acompañamiento a las diferentes reuniones que se requieran con los diferentes actores que intervienen en la movilidad y seguridad vial en el Departamento para conocer puntos de vista y conciliar acciones y programas e información que servirá de insumo para los ajustes e implementaciones que se requieran en el plan departamental de seguridad vial. Para el desarrollo de esta actividad se realizará el acompañamiento por parte del equipo de procesionales, las cuales se realizarán de conformidad al cronograma aprobado por el supervisor.	P																	0 %
	E																	

Brindar el apoyo profesional y técnico en las actividades de medición de punto que requiera el ITA y en especial la Subdirección Operativa para verificar las condiciones de seguridad en las maniobras de los diferentes usuarios, y en especial en la seguridad de usuarios vulnerables. Esta actividad, se realizará de la mano de profesionales técnicos y de conformidad al cronograma establecido para el cumplimiento del objeto contractual.	P																	0 %
	E																	
Acompañamiento en las diferentes mesas de trabajo dispuestas a fin de discutir y verificar las diferentes propuestas con instancias en el Departamento, municipios y comunidades.	P																	0 %
	E																	
Brindar el apoyo profesional y técnico en la proyección de los ajustes y actualizaciones del plan de departamental de seguridad, para la aprobación definitiva del supervisor del contrato	P																	0 %
	E																	
Acompañamiento y apoyo profesional a través de tres (3) socializaciones y entrega de informe ante las diferentes autoridades municipales y departamentales.	P																	0 %
	E																	

Fuente: *Elaboración propia.*

Avance en tiempo

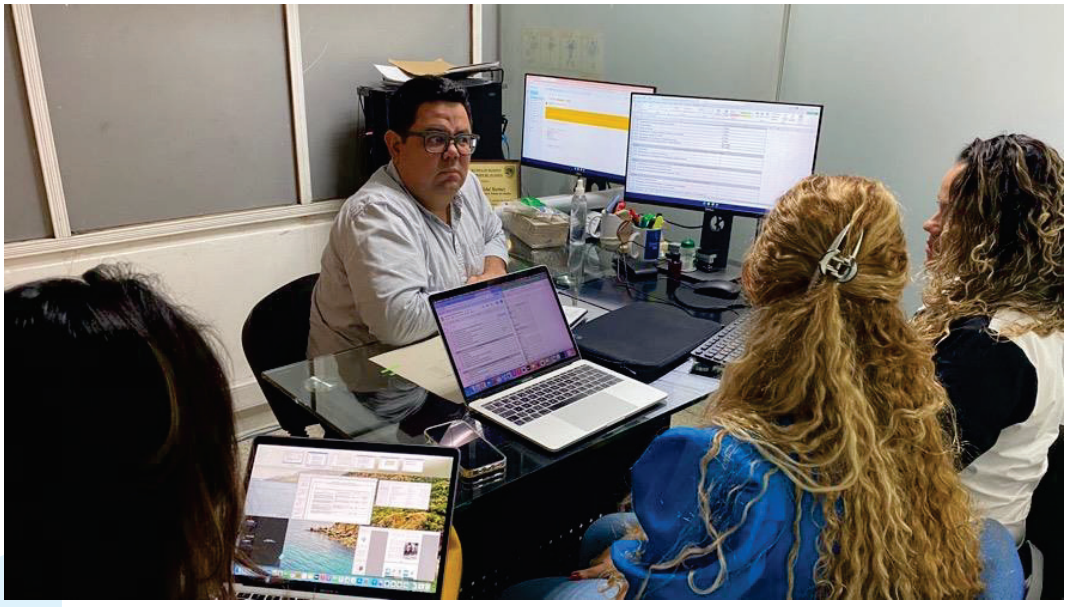


Actividades ejecutadas

Actividad #1: Apoyo idóneo en la revisión de estudios anteriores asociados al tema de seguridad vial en el Departamento, para lo cual se realizarán las mesas de trabajo con los funcionarios de la Subdirección Operativa y el grupo profesional interdisciplinario con el que contamos, a fin de identificar los ajustes y actualizaciones que se requieren al Plan Departamental de Seguridad Vial, así como socializar y definir las estrategias para la proyección e implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial.

Se organizan y se preparan las condiciones requeridas para iniciar la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial, para lo cual se realiza mesa de trabajo con los funcionarios de la Subdirección Operativa para plantear el desarrollo de cada una de las acciones de manera organizada y satisfactoria.

Mesa de trabajo en la Subdirección Operativa.



Fuente: *Tomada por el autor.*

Anexo No. 1 - ACTA 01 de 2023

Revisión documental

Se inicia la revisión documental de estudios anteriores asociados al tema de seguridad vial en el Departamento, más específicamente:

Estudios anteriores físicos disponibles.



- Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Gobernación del Atlántico.
- Diagnóstico del Plan de Movilidad para el municipio de Sabanagrande (02 tomos).
- Diagnóstico del Plan de Movilidad para el municipio de Palmar de Varela (03 tomos).
- Diagnóstico del Plan de Movilidad para el municipio de Santo Tomas (03 tomos).
- Diagnóstico del Plan de Movilidad para el municipio de Baranoa (02 tomos).
- Diagnóstico del Plan de Movilidad para el municipio de Sabanalarga (02 tomos).
- Plan de Seguridad Vial del Departamento del Atlántico.

Fuente: *Tomada por el autor.*

Recopilación de información preliminar

Durante este primer mes de apoyo profesional, se brindó apoyo idóneo en la revisión de los estudios anteriores asociados al tema de seguridad vial en el Departamento, para lo cual se realizó mesa de trabajo con los funcionarios de la Subdirección Operativa y el grupo profesional interdisciplinario con el que contamos, a fin de

identificar los ajustes y actualizaciones que se requieren al Plan Departamental de Seguridad Vial, de conformidad a las instrucciones del gobierno nacional y las ocho áreas de acción a tener en cuenta.

A partir de la información disponible en los estudios anteriores, se procede a construir el rutograma del PDSV Atlántico 2023, en el cual se listan los insumos requeridos para la actualización del Plan de Seguridad Vial del Departamento del Atlántico y requeridos el día 16 de mayo del 2023.

Documentos de la etapa preliminar

ID	Documento	Responsable asignado
A.01	Plan Departamental de Seguridad Vial anterior	Entregado
A.02	Estadísticas de siniestralidad	ANSV
A.03	Plano digital del Departamento	Sindry (Mapas)
A.04	Plan de Ordenamiento Territorial	Consulta Gobernación
A.05	Planes viales, Planes maestros de transporte, Planes de movilidad	Entregados del archivo central
A.06	Organigrama, cargos y cantidad de personal	Yuseffi Locarno Carrillo
A.07	Evidencias de inversión en seguridad vial de los últimos 3 años	Alix Arrieta
A.08	Parque automotor matriculado por tipo de vehículos	Alix Arrieta
A.09	Comparendos impuestos según tipo de vehículo y código de la infracción, así como cartera actual discriminada acuerdo de pago, pagado, pendiente de cobro coactivo	Karina Villar
A.10	Número de grúas y patios.	Gabriel González

A.11	Existencia de redes sociales	Alexandra De la Hoz
A.12	Planes de acción	Alix Arrieta
A.13	Estudios de auditorías e inspecciones de SV	Entregado del archivo central
A.14	Estudios de gestión de la velocidad	Sindry
A.15	Inventario de señalización vial	Sindry
A.16	Empresas y/ o organizaciones con responsabilidad social empresarial	Ninguna
A.17	Acta de constitución del Comité Local de Seguridad vial y actas de reunión del año 2022	José Ahumada
A.18	Empresas de transporte	Gabriel González

Fuente: elaboración propia

A la fecha de corte de este informe se han recibido vía correo electrónico los siguientes insumos:

Planes viales, Planes maestros de transporte, Planes de movilidad



Liliana Rua <lrua-ita@transitodelatlantico.gov.co> mar, 16 may, 16:44 (hace 7 días)
para Javier, angiedelavegar, mi

Envio adjunto información relacionada con el Inciso A.05.
Gracias!

Liliana Rua Gamez
Subdirección de seguridad vial
lrua-ita@transitodelatlantico.gov.co
Tránsito del Atlántico
GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO
@transitodelatlantico
transitodelatlantico.gov.co

El mar, 16 may 2023 a las 16:36, Javier Visbal Martinez (<jvisbal@transitodelatlantico.gov.co>) escribió:

El mar, 16 may 2023 a la(s) 16:36, Javier Visbal Martinez (jvisbal@transitodelatlantico.gov.co) escribió:
Buenas tardes,

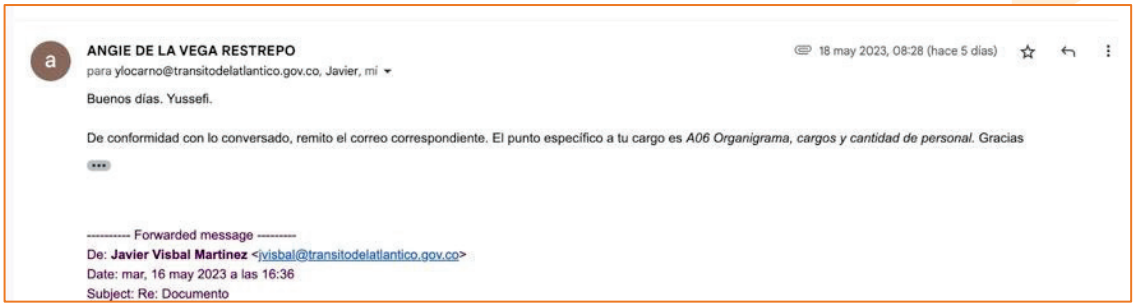
En desarrollo del Plan Departamental de Seguridad Vial solicito su colaboración para recopilar la información solicitada en el adjunto, será una tarea por revisar en las reuniones de los viernes.

Angie De la Vega estará encargada de recopilar la información.

Cordial saludo,

El mar, 16 may 2023 a la(s) 15:57, Seguridad Vial (consultoriassv2022@gmail.com) escribió:

Organigrama, cargos y cantidad de personal



ANGIE DE LA VEGA RESTREPO 18 may 2023, 08:28 (hace 5 días)
para ylocarno@transitodelatlantico.gov.co, Javier, mí

Buenos días. Yussefi.

De conformidad con lo conversado, remito el correo correspondiente. El punto específico a tu cargo es *A06 Organigrama, cargos y cantidad de personal.* Gracias

---------- Forwarded message ---------
De: **Javier Visbal Martinez** <jvisbal@transitodelatlantico.gov.co>
Date: mar, 16 may 2023 a las 16:36
Subject: Re: Documento

Evidencias de inversión en seguridad vial de los últimos 3 años; Parque automotor matriculado por tipo de vehículos y Comparendos impuestos según tipo de vehículo y código de la infracción, así como cartera actual discriminada acuerdo de pago, pagado, pendiente de cobro coactivo



ANGIE DE LA VEGA RESTREPO 19 may 2023, 08:27 (hace 4 días)
para aarrieta@transitodelatlantico.gov.co, Javier, mí, doyfi86

Buenos días Alix.

En atención a lo conversado, te reenvío el correo correspondiente. Como te comenté, los puntos que te fueron asignados son A07, A08 y A12.

Cordialmente,

Angie De La Vega

---------- Forwarded message ---------
De: **Javier Visbal Martinez** <jvisbal@transitodelatlantico.gov.co>
Date: mar, 16 may 2023 a las 16:36
Subject: Re: Documento
To: Seguridad Vial <consultoriassv2022@gmail.com>, Señalización <senalizacion@transitodelatlantico.gov.co>, Educación Vial <educacionvial@transitodelatlantico.gov.co>, agentes <agentes@transitodelatlantico.gov.co>, Comunicaciones Transito Del Atlántico <comunicaciones@transitodelatlantico.gov.co>, angiedelavegar@gmail.com <angiedelavegar@gmail.com>

Buenas tardes,

Número de grúas y patios.



---------- Forwarded message ---------
De: **Ingrid Anaya** <ianaya-ita@transitodelatlantico.gov.co>
Date: mar, 23 may 2023 a las 13:34
Subject: Re: Documento
To: ANGIE DE LA VEGA RESTREPO <angiedelavegar@gmail.com>

Cordial saludo

Dra. Angie

me permito manifestarle sobre su solicitud con respecto al Item A10: Actualmente el ITA no tiene contratado los servicios de grúas y parqueaderos. No obstante me permito informarle que la subdirección de seguridad vial, ha presentado necesidad y realizado las gestiones precontractuales para la contratación respectiva a través de un proceso contractual de mínima cuantía.
sobre el Ítem A18: Me permito informarle que es una información que no es de mi competencia y debe ser requerida al área competente.

atentamente,

INGRID PATRICIA ANAYA PICÒN
Asesora Externa
Subdirección Seguridad Vial - Tránsito del Atlántico
E-mail: ianaya-ita@transitodelatlantico.gov.co
Cel: 3043822281

Actividad #2: Disponer del personal idóneo y con experiencia para realizar el acompañamiento al personal dispuesto por el ITA para las actividades de recolección de datos en los diferentes puntos.

El equipo interdisciplinario conformado por un (1) director de Proyecto – Ingeniero Civil con Especialización en vías y transportes, un (1) Coordinador Operativo – Ingeniero Civil con Especialización en Ingeniería de Vías Terrestres, dos (02) Ingeniero Civil, un (01) Ingeniero de Sistemas, un (01) Enlace Educativo. Licenciado en ciencias educativas. Técnico de seguridad vial, un (01) Ingeniero Industrial, cuatro (04) Técnicos de seguridad vial y diez (10) personal de apoyo -Bachilleres.

A partir del desarrollo de las actividades anteriores, el resultado parcial para la actualización requerida para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Atlántico 2023 se presenta a continuación.

PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL ATLANTICO 2023

Generalidades del Plan Departamental de Seguridad Vial del Atlántico 2023.

A.1 Introducción

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

La seguridad vial ha logrado con el paso del tiempo ser un tema prioritario en Colombia, ya que la mayor causa de muertes en el territorio colombiano es por incidentes de tránsito, lo que ha hecho necesario intervenir buscando soluciones que reduzcan, prevengan y/o disminuyan el impacto causado por los incidentes de tránsito. Basados en estas estadísticas se implementa el Plan Departamental de Seguridad Vial, el cual busca informar y aplicar metodologías de trabajo cuyo objetivo principal es el de salvar vidas. Igualmente, se constituyen como instrumentos de planeación de la seguridad vial integral en los departamentos, involucrando los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales y de infraestructura de los sectores urbanos y rurales, con argumentos de valor que promueven en las instituciones tanto públicas como privadas bajo una metodología de planeación estratégica, implementada de acuerdo a las necesidades que tenga el departamento.

El Ministerio de Transporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, en el cual se determinó considerar la seguridad vial como “una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del

auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros". Con un objetivo central de reducir el número de muertos y lesionados por siniestros viales. Lo que transforma al Plan en un instrumento que conlleva a medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel nacional, regional y departamental.

Después del Plan Nacional Vial, el Gobierno Nacional estableció una política pública en materia de seguridad vial, siendo obligatorio que todos los departamentos formulen e implementen sus Planes de Seguridad Vial, en el cual se deben integrar todas las actuaciones de la Administración, que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, entre ellas están: funcionarios públicos, gremios, entidades públicas y privadas, sociedad civil y asociaciones con interés y responsabilidad con la seguridad vial.

Desde el PNSV la reducción de lesiones y muertes en siniestros viales, implica el cumplimiento de la reglamentación del Decreto 1430 de 2022, en donde el enfoque de Sistema Seguro considera cinco principios que guían la planificación e implementación de estrategias para una movilidad segura:

Principio 1: El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.

Principio 2: El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro.

Principio 3: La seguridad vial es una responsabilidad compartida.

Principio 4: Proactividad en la gestión de la seguridad vial.

Principios 5: Interacción dinámica de los elementos de un sistema seguro para aumentar la protección de los actores viales.

La administración del Departamento del Atlántico 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.

A.2 Objetivos

A.2.1 Objetivo general

Desarrollo del Plan Departamental de Seguridad Vial del Atlántico 2023 de acuerdo con las áreas de acción definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 para contribuir con la reducción de siniestros de tránsito en el departamento y a mejorar los comportamientos de los actores viales.

A.2.2 Objetivos específicos

- Dar cumplimiento a la normatividad legal vigente promulgada por el Gobierno Nacional, departamental en lo que respecta a tránsito terrestre automotor, transporte y seguridad vial.

- Integrar a todas las dependencias para que participen activamente en el desarrollo, implementación, vigilancia y control del Plan Departamental de Seguridad Vial del departamento, a fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales, que puedan afectar a la comunidad.

- Establecer un diagnóstico de la situación de seguridad vial en el departamento, para cada una de las ocho (08) áreas de acción establecidas en el PNSV 2022 - 2031.

- Promover los principios básicos del Sistema Seguro en las comunidades y entidades.

- Establecer estándares y gestión de las velocidades en el parque automotor para garantizar la seguridad en la operación de los vehículos.

- Ejercer un control y vigilancia en el parque automotor del departamento, con el fin de garantizar que los vehículos automotores que se encuentren en funcionamiento, tengan un buen estado de operación, cumpliendo los programas de mantenimiento correctivo y preventivo.

- 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.

- Establecer las estrategias pedagógicas y de control para incentivar comportamientos seguros, a través de jornadas de sensibilización, capacitación y educación vial, para toda su comunidad, con el fin de crear conciencia y cultura vial en sus habitantes.

- Establecer acciones en la institucionalidad que redunden en las mejoras de la movilidad y la seguridad vial, así como la disposición de personal competente para el desarrollo y posterior implementación, control y vigilancia del Plan Departamental de Seguridad Vial

- Analizar puntos críticos dentro de las zonas de estudios para describir los posibles factores que generan inseguridad en estos puntos.

- Identificar el nivel de conocimiento y cumplimiento de las comunidades y entidades en cuanto a la normatividad vigente de tránsito.

- Establecer políticas de atención integral de las víctimas de siniestros de tránsito, así como la generación de los programas de atención prehospitalaria y poshospitalaria eficaz y eficientes para la atención de siniestros de tránsito.

- 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 siniestralidad vial en el departamento.

A.3 Lineamientos

A.3.1 Justificación

Los siniestros de tránsito son una prioridad nacional y Departamental, por tal motivo el Plan Departamental de Seguridad Vial, al desarrollar programas y actividades en pro de proteger la vida de todos los actores viales, generando líneas de acción que contribuyen a minimizar los impactos presentados en siniestros de tránsito, identificando los problemas que afectan a la comunidad y el desarrollo de la movilidad

A.3.2 Alcance

El desarrollo de los programas, líneas de acciones preventivas y de control permanentes estarán dirigidas para todas las personas naturales y jurídicas domiciliadas en el Departamento del Atlántico, permitiendo crear comportamientos seguros en la vía, con el propósito de disminuir los siniestros de tránsito y reducir el número de víctimas fatales y lesionados.

A.4 Marco conceptual

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 entre un lugar y 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, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Tiene por objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (Artículo 1.2.1.5 del Decreto 1079 de 2015)

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales (Art 56 - Ley 2179 de 2022).

Atención Prehospitalaria (APH): Conjunto de actividades, procedimientos, recursos, intervenciones y terapéutica prehospitalaria 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. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos (Pozuelo, 2011)

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 movilidad 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).

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en, cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte (Art 56 - Ley 2179 de 2022).

Hecho de tránsito con muertos y/o lesionados: Suceso con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.

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).

Meta: Cuantificación de los objetivos propuestos (GME-PLSV).

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 y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción (Art 56 - Ley 2179 de 2022).

Plan de Acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Plan Estratégico De Seguridad Vial - PESV: Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado 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 siniestralidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones

y disminuir los efectos que puedan generar los siniestros de tránsito (Decreto 2851, 2013).

Plan Local de Seguridad Vial - PLSV: son instrumentos de planeación de la seguridad vial integral en los departamentos o municipios, que involucran los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales y de infraestructura vial de los sectores urbanos y rurales, de acuerdo con sus necesidades.

Plan Mundial de Seguridad Vial - PMSV: Se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros (PMSV 2021-2030)

Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV: Se trata de un plan, "basado en el diagnóstico de la siniestralidad 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 de este plan (Ley 1702, 2013).

Seguimiento: Consiste en la comprobación permanente del cumplimiento de metas, mediante la recolección y análisis de datos, que permitan resolver problemas que surjan durante la ejecución del plan (GME-PLSV).

Seguridad Vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de siniestros viales, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Ley 1702, 2013).

Siniestro Vial: 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 normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía

o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho, que en la mayoría de los casos son prevenibles y evitables.

Tráfico Calmado: Es la combinación de medidas físicas, que principalmente, reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y mejoran las condiciones de movilidad para los usuarios con mayor riesgo de vulnerabilidad (peatones-ciclistas).

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Usuarios Vulnerables: actores viales con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un siniestro, 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 menos probabilidad tiene de infligir lesiones a otro usuario de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, puede representar un peligro mayor para los demás.



A.5 Marco referencial de la seguridad vial

La seguridad vial implica un 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 siniestros de tráfico en la vía.

A.5.1 Referencia mundial de la seguridad vial

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé´que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes (Plan Mundial Decenio de acción 2021 – 2030).

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que situé directamente la seguridad vial como un impulso decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.

La seguridad vial desde la Organización Mundial de la Salud – OMS plantea que las lesiones generadas en siniestros de tránsito son inaceptables y evitables, asimismo reconoce la vulnerabilidad del cuerpo humano y la corresponsabilidad de los diferentes agentes en la seguridad vial. Por otra parte, considera que los sistemas deben adaptarse al error de las personas para poder garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos.

De estas premisas, muchos países han avanzado hacia un enfoque denominado Sistema Seguro y visión cero. ¿Qué son? un conjunto de principios orientados a la protección de la vida y la salud humana, de tal forma que este fin sea la primera y más importante consideración al diseñar y operar un sistema de transporte (Foro Internacional de Transporte, 2017).

El enfoque de Sistema Seguro centra su foco en la vulnerabilidad del actor vial y parte de la premisa que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Así las cosas, un Sistema Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Tabla 01: Política de seguridad vial mundial

Política / Norma	Descripción
Norma ISO 39001/ 2012	Norma internacional elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) que especifica los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad (Road Traffic Security – RTS) o de Seguridad Vial (SV) para que las organizaciones que interactúan con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los siniestros de tránsito.
Informe de la OMS sobre el	Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las muertes por siniestros de

estado mundial de la seguridad vial 2018	tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes. Se destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.
Objetivos de Desarrollo Sostenible para Colombia, Los retos para 2030	**Objetivo 3. Salud y Bienestar. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.** Las muertes anuales por siniestros de tránsito hoy en día superan las muertes causadas por el conflicto armado. Se evidencia la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad en las vías para los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, a fin de que cuenten con un entorno más seguro, accesible y sostenible de los sistemas de transporte.
Resolución A/RES/ 74/299	La Asamblea General de la ONU adoptó la resolución "Mejora de la seguridad vial mundial", proclamando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones por siniestros de tránsito para 2030.
Plan Mundial de Seguridad Vial	Elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

Fuente: *elaboración propia.*

A.5.2 Referencia nacional de la seguridad vial

La seguridad vial en la actualidad ha tenido un impacto significativo impulsado por la educación para la conducción y comportamiento en las calles, de esto parte una

gran relevancia y cumplimiento que se merece la Ley 1503 de 2011 que en su artículo primero tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Es por ello que la seguridad vial enfoca sus acciones en reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales, pero además se constituye en un conjunto de valores que permiten crear una cultura de educación vial, orientado a lograr un escenario ideal donde todos cumplan las normas de tránsito que se deben comprender como leyes universales de convivencia. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

En el enfoque Sistema Seguro las acciones de educación, vigilancia, control y atención de las víctimas son relevantes, este enfoque reconoce la responsabilidad de los actores viales en la seguridad vial y la necesidad de ofrecer una respuesta efectiva para la protección de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial. Dicho enfoque orienta la política pública de seguridad vial del país, por lo que deberá servir de base fundamental, para la elaboración del Plan Departamental de Seguridad Vial.

En este sentido, la integralidad del enfoque Sistema Seguro radica en la disposición de múltiples estrategias, de tal forma que, si una de ellas falla; la vida e integridad de los actores viales siempre estará protegida (Foro Internacional de Transporte, 2017).

El siguiente gráfico muestra la integralidad propuesta por el enfoque del sistema seguro:

Ilustración 01: Visión integral del enfoque sistema seguro



Fuente: *Guía metodológica para elaboración de PLSV*

De acuerdo con lo anterior, el enfoque Sistema Seguro implica la gestión de los factores de riesgo, es decir, requiere identificar los aspectos que tienen el potencial de afectar a los actores viales e implementar acciones para prevenir su ocurrencia o mitigar sus efectos. No obstante, ante la probabilidad de materialización del riesgo, también implica definir acciones para que se brinde atención oportuna y se reduzcan sus impactos (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Así las cosas, este enfoque considera de manera proactiva la mejora continua del sistema, bajo intervenciones integrales que permitan el cumplimiento del objetivo orientado a cero fallecimientos derivados de siniestros viales. Lo anterior, a través de la atención de áreas de acción que atiendan los factores de riesgo, así como aspectos requeridos para la adopción de un Sistema Seguro.

De otro lado, para el caso de Colombia dadas las condiciones del país, se ha planteado avanzar en el enfoque de Sistema Seguro y materializar su implementación en ocho (8) áreas de acción.

Ilustración 02: Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro



Fuente: *Guía metodológica para elaboración de PLSV.*

Velocidades seguras: Un Sistema Seguro implica gestionar la velocidad mediante la definición de estrategias y medidas integrales orientadas a reducir el problema de velocidades excesivas o inadecuadas en vías urbanas y/o rurales y a proteger la vida de los actores viales de acuerdo con las condiciones del entorno. Lo anterior, a partir de la inclusión en las vías de elementos enfocados hacia la disminución de la velocidad, la fijación de límites articulados con la función de las vías, la gestión para el cumplimiento de estos, la integración de dispositivos tecnológicos en los vehículos y la sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.

Vehículos seguros: Los vehículos seguros, sus sistemas y componentes pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro vial, bien sea al aumentar la capacidad de los conductores para detectar de forma oportuna la situación de peligro y con ello la posibilidad de controlar el vehículo (seguridad

activa) o al reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones de gravedad (seguridad pasiva).

Infraestructura vial segura: La infraestructura segura considera de forma adecuada las interacciones actor vial – infraestructura vial y vehículo – infraestructura vial y contempla factores como: calidad, consistencia espacial, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia.

Comportamientos seguros: Un comportamiento seguro implica una mayor consciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, que considere el reconocimiento de la vulnerabilidad, el respeto por las normas, la autorregulación, la conciencia social, la formación, la consideración por los demás actores viales, la participación y la preocupación por el estado idóneo de los distintos factores en las vías.

Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial: Debe partir del conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, así como de los recursos necesarios para adelantar un ejercicio efectivo de vigilancia y control, desde un punto de vista preventivo y el establecimiento de sanciones enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra la seguridad vial.

Atención integral de víctimas: La atención efectiva de víctimas, contempla actuaciones coordinadas y articuladas tanto en el inmediato, mediano y largo plazo, con las que sea posible atender las afectaciones generadas a los actores viales desde una perspectiva de salud física y psicológica, así como en diferentes aspectos sociales y jurídicos, lo que significa la integralidad en el tratamiento de las víctimas.

Gestión de conocimiento: La gestión del conocimiento tiene como propósito la creación y difusión de información que promueva una mejor comprensión y

apropiación respecto a una problemática (ANSV, 2020) y el logro de la movilización de los diferentes agentes sociales para propender por una mayor consciencia de su corresponsabilidad (ANSV, 2020).

Gobernanza: La gobernanza debe buscar el fortalecimiento institucional, la modernización y construcción de capacidad institucional, la definición clara de las responsabilidades de los distintos niveles de gobierno, el desarrollo de mecanismos de participación ciudadana, el fomento de la corresponsabilidad y el reconocimiento de las particularidades del territorio.

A.6 Política de Seguridad Vial nacional

Para la actualización del PDSV Atlántico 2023, se toman como referencia las disposiciones de las leyes, decretos, normas y demás documentos legales nacionales relacionados con la temática de Seguridad Vial.

A.6.1 Leyes

Tabla 02:Leyes colombianas relacionadas con Seguridad Vial

Número	Descripción
Ley 769 del 2002	Se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
Ley 1083 de 2006	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.
Ley 1239 de 2008	Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, en lo referente a los límites de velocidad.
Ley 1310 de 2009	Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.
Ley 1383 del 2010	El Congreso de Colombia reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
Ley 1503 del 2011	Se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Ley 1682 de 2013	Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.
Ley 1702 del 2013	El Congreso de Colombia crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

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.
Ley 1955 de 2019	Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la equidad.
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 – Específicamente se adiciona el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Ley 2197 de 2022	Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones, referente al artículo 56. que modifica el artículo 2 de la ley 1310 de 2009, se adiciona el artículo 57 modifica el artículo 4 de la ley 1310 de 2009, relacionado con la jurisdicción.
Ley 2251 de 2022	Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban.

Fuente: *Elaboración Propia*

A.6.2 Decretos

Tabla 03:Decretos Colombianos relacionados con Seguridad Vial

Número	Descripción
Decreto 2851 del 2013	Se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Especialmente determina que las gobernaciones y/o alcaldías podrán establecer convenios de responsabilidad social con empresas del sector público y privado, donde la Tarjeta de Compromiso con la Seguridad Vial, se convierta

	en una estrategia que conlleve la generación de estímulos a los actores viales.
Decreto 2885 de 2013	Por la cual se reglamenta el artículo 14 de la Ley 1310 de 2009, referente al diseño y uso de los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito con el fin que se permita su identificación en todo el territorio nacional.
Decreto 1079 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
Decreto 2106 de 2019	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública – Específicamente el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto 1430 del 2022	Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Fuente: *Elaboración Propia*

A.6.3 Resoluciones

Tabla 04: Resoluciones Colombianas relacionadas con Seguridad Vial

Número	Descripción
Resolución 1384 del 2010	Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia
Resolución 1885 de 2015.	Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia.

Resolución No. 2410 de 2015	Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas.
Resolución 20203040015885 de 2020	Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones.
Resolución 20223040040595 de 2022	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Fuente: *Elaboración Propia*

A.6.4 Otros refrentes normativos

Tabla 05: Otros referentes relacionadas con Seguridad Vial

Número	Descripción
Conpes 3991/2020	Se establece la política nacional de movilidad urbana y regional.

Fuente: *Elaboración Propia*

A.7 Alcance

A.7.1 Alcance conceptual del PDSV

Ámbito Nacional: Aplicación de los conceptos establecidos en las ocho (08) áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, para alcanzar la adopción del enfoque Sistema Seguro.

Ámbito Departamental: El alcance a nivel departamental, comprende la identificación de elementos que permiten tipificar la siniestralidad vial y el comportamiento de los factores de riesgo asociados a esta, para definir la estrategia

territorial de acuerdo a las necesidades y afectaciones diferenciales de los actores viales.

El Departamento del Atlántico se compromete a implementar una política en seguridad vial, desarrollando acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de siniestros de tránsito, anulando o disminuyendo los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías

El Departamento del Atlántico, siendo consecuente con su compromiso de buscar la seguridad de la comunidad, reconoce la importancia de generar escenarios y condiciones seguras en las vías del departamento. Por ello promueve y fomenta iniciativas que generen condiciones de seguridad vial a través de la generación de estrategias y actividades de sensibilización de prevención de siniestros de tránsito y minimización de los riesgos del entorno.

Ámbito institucional: A nivel institucional se pretende dar cumplimiento efectivo y eficiente de las funciones asociadas a la seguridad vial que el Plan Departamental de Seguridad Vial tenga como propósitos definidos en sus áreas de acción. Con la participación institucional se pretende fortalecer una actuación coordinada y estratégica para obtener mayores impactos, ya que busca acelerar el proceso de transferencia de conocimiento, asegurar una inversión a largo plazo y generar un entorno favorable para hacer que las medidas adoptadas sean sostenibles en el tiempo.

Además, se pretende realizar una orientación a los procesos de gestión, participación y construcción de una cultura ciudadana con un enfoque de sistema seguro.

A.8 Generalidades del Departamento

Ilustración 03: Departamento del Atlántico



Atlántico es uno de los departamentos de la región caribe colombiana, compartiendo fronteras por el este con el rio y departamento del Magdalena, por el sur y el oeste con el departamento de Bolívar y por el Norte con el Mar Caribe, es uno de los más pequeños territorios de Colombia, ya que cuenta con tan solo 3.382 km^2. Debido a su posicionamiento geográfico, se desarrolla una gran actividad portuaria tanto marítima como fluvial, que mantiene una importante dinámica en el comercio de bienes y servicios a nivel local, regional y nacional.

***Fuente**: https://www.todacolombia.com/*

El censo nacional de población y vivienda realizado en año 2018, arrojó como resultado que el departamento del Atlántico en el año 2020 tendría una población de 2.722.128 personas de las cuales 2.582.828 (94,88%) se ubican en las cabeceras urbanas y 139.300 (5,12%) en zona rural. Para el año 2023 el DANE tiene una proyección prevista de 2.835.509 habitantes lo que corresponde a un incremento de 113.381 nuevos pobladores. El Área Metropolitana de Barranquilla (Distrito de Barranquilla, Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia) concentra un total de 2.190.507 habitantes, lo que representa el 86,39% de la población total del Atlántico, circunstancia que igualmente se refleja en su dinámica y desarrollo económico con relación al resto del departamento.

Tabla 06: Población de área metropolitana y municipios del departamento del Atlántico.

Código	Municipio	Cabecera	Centros poblados y rural disperso	Total
08001	Barranquilla	1.205.284	1.035	1.206.319
08078	Baranoa	51.730	10.652	62.382
08137	Campo de la Cruz	19.961	2.918	22.879
08141	Candelaria	11.461	4.521	15.982
08286	Galapa	56.167	4.541	60.708
08372	Juan de Acosta	13.095	7.904	20.999
08421	Luruaco	14.251	13.924	28.175
08433	Malambo	119.878	8.325	128.203
08436	Manatí	17.499	2.309	19.808
08520	Palmar de Varela	27.728	1.204	28.932
08549	Piojó	2.812	3.796	6.608
08558	Polonuevo	15.111	3.086	18.197
08560	Ponedera	13.652	10.196	23.848
08573	Puerto Colombia	42.803	6.461	49.264
08606	Repelón	17.608	8.592	26.200
08634	Sabanagrande	30,739	1.595	32.334
08638	Sabanalarga	69.230	24.031	93.261
08675	Santa Lucía	13.676	2.347	16.023
08685	Santo Tomás	28.095	1.734	29.829
08758	Soledad	602.644	1.355	603.999
08770	Suán	11.239	701	11.940
08832	Tubará	8.774	8.603	17.377
08849	Usiacurí	11.394	856	12.250

Fuente: *Plan de desarrollo del Atlántico 2020-2023 (página 40).*

La dimensión del análisis territorial del Departamento del Atlántico fue asumida por la administración, siguiendo consideraciones como es la alta concentración de la población y desarrollo económico y social en el área metropolitana de Barranquilla. Igualmente, el departamento ha venido cumpliendo el rol de coordinación y apoyo a la gestión municipal territorial tal y como lo plantea el Artículo 29 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial -LOOT- 1454 de 2011, con el fin de mejorar el desarrollo de estos territorios.

A.8.1 Infraestructura vial

Según el plan de infraestructura de transporte intermodal del Atlántico existe un gran nivel de conexión con el sistema vial nacional. El departamento del Atlántico cuenta con una densidad de malla vial de 0.32 km/km2 y su red de carreteras está constituido aproximadamente por 1129 km de vía (primaria, secundaria, terciaria) ocupando el tercer lugar en el país con respecto al porcentaje de vías pavimentadas, sobre el total de la superficie.

En la actualidad dentro del territorio del departamento del Atlántico existen 338,95 km de vías a cargo de la nación dicha longitud va cada vez más en aumento, ya que se encuentran en plan de construcción y mejoramiento proyectos, los cuales implicaron la transferencia de tramos hasta el momento a cargo del departamento y también la construcción de dobles calzadas.

Red de carretera territorial

- RED VIAL SECUNDARIA: La red vial secundaria del departamento del Atlántico actualmente cuenta con 606 km de vía, de los cuales el 59,2% se encuentra pavimentada lo que corresponde a 340,77 km.

- RED VIAL TERCIARIA: La red vial terciaria del departamento del Atlántico corresponde a 356,26 km las cuales están a cargo del departamento y solo el 16% se encuentra en buen estado. A cargo de los municipios se encuentran 1314,48 km de vías.

De acuerdo con la Dirección de Estudios Económicos del Departamento Nacional de Planeación, los factores multiplicadores sectoriales evidencian el impacto de la red terciaria en el crecimiento y el empleo. Siendo que 1 billón invertido en red terciaria genera efectos en el Producto Interno Bruto (PIB) de 0,082% y alrededor de 10.720

empleos. Lo anterior ratifica el crecimiento económico generado por el buen estado de las vías tanto a nivel local como nacional.

En el periodo comprendido entre los años 2012 y 2019, se construyeron 120 km de doble calzada de los macro proyectos de orden nacional, los cuales fueron la circunvalar de la prosperidad, la vía al mar y la ruta del caribe. En cuanto a vías departamentales se pavimentaron 457 km de vías distribuidos en 26 tramos de vías secundarias y terciarias, se intervinieron 8 pasos urbanos, se demarcaron 546 km de vía y se instalaron 2.700 señales de tránsito, con una inversión total de $350.000 millones.

A.8.2 Plan de Desarrollo Departamental en materia de seguridad vial

Estrategias para el sector vial

La **Estrategias para la conectividad y la productividad mediante el mejoramiento de la red vial terciaria** busca fortalecer la red vial terciaria como motor de desarrollo turístico y agroindustrial, se prevé la realización del inventario y priorizar las vías rurales terciarias basándose en criterios de conectividad a la red vial nacional o departamental, población beneficiada y productividad. Se tiene un estimado del mejoramiento de 35 km de la red vial terciaria para el próximo cuatrienio, alcanzando así una cobertura del 40% del total de la red existente hasta ahora.

Programas para el sector vial

Programa integral de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial secundaria.

Se proyectan mantenimientos periódicos y rutinarios para 23 corredores de la red vial secundaria en el Atlántico. En lo referente a proyectos viales de mejoramiento se cuentan los siguientes, entre los 35 km proyectados para el cuatrienio:

- Mejoramiento del tramo de vía Santa Lucía - Las Compuertas (Manatí), en el Departamento del Atlántico.
- Mejoramiento de la vía Cerrito - Hibácharo, municipio de Piojó, en el Departamento del Atlántico.
- Consolidar a la vía a Puerto Colombia (corredor universitario) como un corredor arterial metropolitano que privilegie peatones, ciclistas y transporte público y permita la accesibilidad a la oferta turística del municipio de Puerto Colombia.

Apoyo a proyectos de infraestructura estratégica nacional.

Con el fin de fortalecer nuevas modalidades de transporte en zonas rurales y urbanas en el departamento, las cuales permitirán mejorar la conectividad nacional y departamental, se adelantarán las gestiones correspondientes ante las entidades gubernamentales, tendientes a impulsar este tipo de proyectos. Los proyectos contemplados son:

- Corredor portuario de oriente: Este proyecto específicamente permitirá aligerar la carga vial de la calle 30 y tendrá un costo de elaboración estimado en 1.350.000 millones (estimado).
- Vía Cuatro Bocas – Bajo Ostión – Puerto Colombia: Este proyecto vial debido a su localización estratégica tendrá un gran potencial al estar en una vocación agrícola y potencial turístico y tendrá un costo de diseño a nivel de fase 3 de 815.000.000 millones (estimado).
- Corredor arterial metropolitano "Vía a Puerto Colombia": Luego de identificar la necesidad de constituir el corredor universitario como un corredor arterial, el cual permitirá consolidar una red de transporte eficiente con adecuados niveles de servicio y capacidad priorizando la movilidad de pasajeros y conexión con puerto Colombia. Este proyecto tendrá un valor estimado de

511.955.000.000 y parte de esta se financiará con recursos del sistema general de regalías.

- Segunda Calzada de la Carretera Cartagena-Barranquilla por la vía La Cordialidad y Segunda Calzada de la Carretera Cartagena-Barranquilla por la vía al mar: mediante estos proyectos se buscará impulsar la infraestructura de transporte y conectividad regional y nacional mediante las gestiones administrativas correspondientes.

Intervención de vías urbanas estratégicas.

Plantean la transformación urbana de la calle 30 desde INEM hasta el Aeropuerto Ernesto Cortissoz con el fin de mejorar el transporte en las zonas de entrada y salida al área metropolitana.

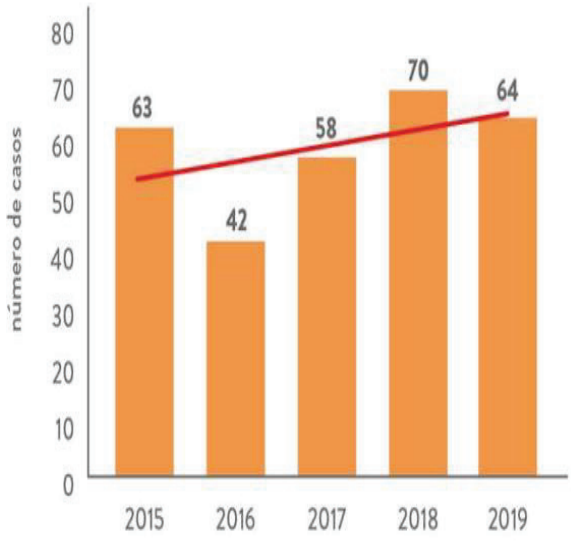
Tabla 07: Programa de infraestructura red vial regional

Indicadores de producto					
Responsable	**Programa**	**Indicador**	**Línea Base**	**Meta del Cuatrienio**	**ODS**
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Vía secundaria con mantenimiento rutinario.	ND	13	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Vía secundaria con mantenimiento periódico.	ND	10	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Km de vías secundarias mejoradas.	ND	27	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Km de vías urbanas mejoradas.	1	10	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Inventario vial de red secundaria realizado.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Km de vías terciarias mantenidas y/o mejoradas.	71,26	35	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Inventario vial de red terciaria realizado.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Fuente: Plan de desarrollo del Atlántico 2020-2023 (página 262).

Seguridad vial

Gráfica 01: Número de fallecidos (2015-2019)



Plantea las estadísticas desde los años 2015 y 2019 en el cual se totalizaron 297 fallecidos en siniestros de tránsito en el Atlántico, demostrando una tendencia creciente desde el año 2015. En los municipios de Sabanalarga, Baranoa y Ponedera se presentaron el 47% de fallecidos en siniestros viales, siendo los hombres los más afectados con un 80% de víctimas pertenecientes a este sexo. Las motocicletas encabezan la lista en siniestros viales fatales, con una participación de más del 50%.

Fuente: *PDA 2020-2023 (página 273).*

En cuanto al número de heridos en siniestros de tránsito entre los años 2015 y 2019 se presentaron un total de 1243 casos, presentándose una tendencia bajista en este periodo, siendo igualmente los municipios de Sabanalarga, Baranoa y Ponedera los que mayores casos registraron de lesionados en este tipo de siniestros con un total 676 de lesionados.

Gráfica 02: Número de heridos en siniestros de tránsito(2015-2019)



Fuente: Plan de desarrollo del Atlántico 2020-2023 (página 274).

DIAGNÓSTICO DE LA SINIESTRALIDAD

Con el paso del tiempo los componentes de la seguridad vial se han visto modificados con el fin de velar y garantizar la integridad de la población vehicular en general, donde uno de los principales componentes es el análisis a detalle de la siniestralidad, ya que esta nos permite abarcar todas las posibles variables que influyen en la generación de siniestros vehiculares, dejando en evidencia si las causales son producto de la imprudencia y/o desconocimiento de la normatividad vial por parte de la población vehicular, falta de señalización vertical y horizontal, diseños viales errados, etc.

Con base a estos datos se puede identificar con mayor facilidad los puntos críticos dentro de una red vehicular, y así enfocar de manera específica el Plan Departamental de Seguridad Vial considerando los orígenes de los siniestros de tránsito y adicionando la información recolectada en la población para tener un enfoque desde la sociedad y la institucionalidad.

La evolución de la siniestralidad va de la mano con el crecimiento desmesurado de la población humana; si bien en la actualidad hay medios de transporte más seguros y normas vigentes que limitan ciertos aspectos en la producción de siniestros, es complicado para las instituciones viales llevar estas cifras a números bajos, ya que muchos aspectos dependen directamente de la población.

El diagnóstico facilita el control y el seguimiento de los siniestros. Esto puede brindarnos información como: el origen, los factores que hacen que sucedan, la ubicación más crítica, el impacto social, etc., y así obtener una visión general de la situación, de esta forma se tiene una perspectiva del departamento para crear planes con opciones adecuadas que ayuden a mitigar los siniestros viales, teniendo en cuenta las distintas visiones de la problemática. Esto resulta de mucha importancia porque permite conocer el punto de vista de los habitantes de la zona en estudio, tener las opiniones de distintos actores viales y así obtener una solución más acertada.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, es la dependencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV encargada del manejo y la gestión de la información y el conocimiento relacionado con la seguridad vial en el país, para apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes, programas, proyectos, intervenciones y la toma de decisiones que impacten las causas que afectan la seguridad vial en el país.
No obstante, la entidad que estará a cargo de realizar el análisis de todos los datos recolectados es el INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO, el cual tiene a consideración los elementos más influyentes como lo son: índice de frecuencia, tipo de lesión, ausentismo, severidad del siniestro, entre otros, el periodo de análisis de datos está comprendido por los últimos cinco (05) años.

El periodo de análisis inicia en el año 2018 hasta el 2022, con los datos disponible en las estadísticas de siniestralidad del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

B.1 Análisis de número de fallecidos en siniestros de tránsito por año

En el registro de los últimos cinco años se encuentra que en los siniestro viales del Departamento del Atlántico se ha presentado múltiples cambios, resaltando que el número de fallecidos en el periodo comprendido entre los años 2018 a 2022, se presenta un mayor número de decesos en el 2022 (280), en cambio en el 2020 se presentó un número de muertes de 176.

En el periodo comprendido entre los años 2018 a 2020 se presentó una disminución en el número de muertes (-54), pero en el periodo comprendido entre el año 2020 y 2022 se presentó un incremento pasando de 176 a 280 víctimas de este tipo de siniestros. El bajo número de muertes presentado en el año 2020 se debe al confinamiento obligatorio y las restricciones de movilidad, el cual fue producto de la crisis sanitaria ocasionada por el virus del covid-19, ya que de esta forma el flujo de

vehículos en las calles presento una disminución considerable, por lo tanto, se asume como un año atípico.

Tabla 08: Número de fallecidos por año desde el 2018 a 2022

Año	2018	2019	2020	2021	2022
Número de muertes	230	209	176	215	280

Fuente: *elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV*

Al analizar la tendencia del número de fallecidos en siniestro viales en el Departamento del Atlántico en los últimos cinco años, se identifica que su comportamiento es ondulado siendo el año 2018 y 2022 los de mayor aporte y el 2020 con menor reporte, así como un crecimiento a partir del año 2020 hasta el 2022.

B.2 Análisis de número de lesionados en siniestros de tránsito por año

El número de lesionados en el Departamento del Atlántico mantuvo la misma tendencia que el número de fallecidos en siniestros de tránsito, presentando una disminución en el número de estos en el año 2020 en comparación a los dos años anteriores, pero, nuevamente incrementándose en este caso los lesionados por siniestros viales en los 2 años siguientes, ya que en el año 2020 hubo 562 lesionados y en el año 2022 se presentaron 1.289 personas lesionadas.

Tabla 09: Número de lesionados por año desde el 2018 a 2022

Año	2018	2019	2020	2021	2022
Número de lesionados	1567	1546	562	1061	1289

Fuente: *elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV*

Mientras que para el año 2022 inicia un crecimiento dado por la normalización de actividades económicas después de la pandemia del COVID-19 vivida en el año 2020 y 2021. Esta situación enciende las alarmas para que el INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO continue con las estrategias que permitan que esta tendencia de crecimiento no continue a partir del año 2023.

ANEXOS

Anexo No. 1 - ACTA 01 de 2023

Anexo No. 2 – Informe Financiero

Anexo No. 3 – PDF Informe No. 1

Acta No. 01

Contrato: CD 121 2023
Contratista: SOLUCIONES DE INGENIERIA LA GIT S.A.S. Identificada con el NIT. 900.596.173-8

Fecha: 16 de mayo de 2023

Hora: 3:30 p.m.

Participantes:

1. Javier Visbal - Subdirector de Seguridad Vial ITA
2. Mercedes Galvis - Soluciones De Ingeniería LAGIT S.A.S.
3. Doyfi De La Cruz - Soluciones De Ingeniería LAGIT S.A.S.
4. Angie De La Vega - Contratista ITA

Objeto: Mesa de Trabajo para revisión del rutograma asociado a la recopilación de la documentación necesaria como insumo para la elaboración del Plan Departamental de Seguridad Vial, en cumplimiento del objeto del Contrato CD 121 2023 "Prestación de servicios profesionales a la Subdirección de Seguridad Vial del Instituto de Tránsito del Atlántico en las actividades dirigidas a la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial"

Desarrollo y compromisos:

Las ingenieras Mercedes Galvis y Doyfi De La Cruz exponen el rutograma que elaboraron, en el que consta la documentación que se requiere como insumo para la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial en cada una de las fases y áreas que identificaron, a saber: Diagnóstico, área de acción de velocidad segura, área de acción de vehículos seguros, área de acción de infraestructura segura, área de acción de comportamiento seguro, área de acción de cumplimiento de normas de tránsito, área de acción de atención integral de victimas y área de acción gobernanza.

El Ingeniero Javier Visbal les indica el nombre de las personas que al interior del ITA manejan la información requerida en cada una de las fases y áreas. Se actualiza el rutograma con esos datos. En tal medida, el Subdirector de Seguridad Vial remite un

correo electrónico a cada uno de los responsables de la información para que realicen el envío correspondiente a SOLUCIONES DE INGENIERIA LA GIT S.A.S., e indica que Angie De La Vega apoyará la recopilación de dicha información.

Las ingenieras Galvis y De La Cruz señalan que actualmente se le debe dar prioridad a la recepción de la documentación enunciada en la etapa de "diagnóstico". Se acuerda indicar como fecha para la recepción de dicha información por parte de los responsables relacionados por el ingeniero Javier en el rutograma, el día viernes 19 de mayo.

Habiéndose agotado el objeto de la reunión, se da por terminada la misma a las 5:00 p.m.

