ALCALDÍA DE
YUMBO



PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

DEL MUNICIPIO DE YUMBO

Julio 2024

2024-2031

Visión 2033



Urbanismo y Movilidad con Seguridad Vial

EDGAR ALEXANDER RUIZ GARCÍA
Alcalde Municipal

Andrés Pérez Zapata
Departamento Administrativo de Planeación e Informática

María Victoria Echeverry Moreno
Secretaria de Hacienda

Carlos Andrés Arango Murgueitio
Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia

Andrés Felipe Murgueitio Pérez
Secretario de Movilidad

Nelson Eduardo Muñoz Gutiérrez
Secretario de Bienestar Social y Participación Ciudadana

Olga Svettlana Mariño Ortiz
Secretaria de Salud Municipal

Lina María Peña Toro
Secretaria de Educación

Marisol Hernández Sánchez
Secretaria General

Carlos Eduardo Brion Molina
Secretario de Infraestructura y Servicios Públicos

Jesús Antonio Copete Goez
Secretaría Jurídica

José Julián Mena Rivera
Secretario de Ambiente y Desarrollo Agropecuario

Eliud Montoya Vasco
Secretaría de Gestión Humana y Recursos Físicos

Diego Alejandro Patiño Solís
Comunicaciones Institucionales

Paulo Cesar Polo Navarro
Proceso de Desarrollo Económico Municipal de Yumbo

Yilson Armando Meneses Domínguez
Tesorería General

Carlos James Orejuela Gamboa
Oficina de Control Interno

Mónica Alexandra García Arellano
Oficina de Control Disciplinario Interno de Juzgamiento

Salúa Susana Kardúss Arango
Oficina de Control Disciplinario Interno de Instrucción

William Hernández Arias
Oficina de Relacionamiento Estado Ciudadano

Equipo de Trabajo Urbavial

James Gómez González

María Fernanda Alegría Velasco

Santiago Alegría Velasco

Nathalie Galeano Pérez

Dolly Neicet García Fuentes

Agradecimiento especial a los siguientes funcionarios que participaron y realizaron aportes en la formulación del presente documento.

Herwin Felipe Eraso
Secretaría de Movilidad

Giovanny Sánchez
Secretaria de Salud

Miguen Ángel Perdomo
Oficina de Gestión del Riesgo

Adriana Suárez
Departamento Administrativo de Planeación e Informática

Harold Erazo
Infraestructura y Servicios públicos

Diego Bravo
Instituto Municipal de Reforma Urbana y de Vivienda de interés social de Yumbo

Jerson Rivera
Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 14
1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO 16
2. MISIÓN Y VISIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 17
2.1. MISIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 17
2.2. VISIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 18
3. OBJETIVOS Y META DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 19
3.1. OBJETIVO GENERAL 19
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS 19
3.3. META ESTRATÉGICA 20
4. PRINCIPIOS DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 21
5. VIGENCIA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 23
6. ESTRUCTURA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2024 – 2033 25
7. PLAN DE ACCIÓN 27
7.1. ÁREA No 1. VELOCIDADES SEGURAS 27
7.1.1. Programa 1: Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo. 31
7.1.2. Programa 2: Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo. 35
7.1.3. Programa 3: Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 38
7.1.4. Programa 4: Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad 43
7.2. ÁREA No 2. INFRAESTRUCTURA SEGURA 47
7.2.1. Programa 1: Planificación y gestión integral de la infraestructura segura. 50
7.2.2. Programa 2: Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista 56
7.2.3. Programa 3: Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito 62
7.3. ÁREA No 3. VEHÍCULOS SEGUROS 65
7.3.1. Programa 1: Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte. 66
7.3.2. Programa 2: Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte 71
7.3.3. Programa 3: Incentivar la revisión técnico – mecánica y de emisión de gases. 73
7.4. ÁREA No 4. COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES 74
7.4.1. Programa 1: Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 76
7.4.2. Programa 2: Fortalecer los programas de concientización y comunicación sobre la movilidad segura y sostenible 84
7.4.3. Programa 3: Diseñar un modelo de gestión para el cambio de comportamiento en la vía 86
7.4.4. Programa 4: Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. 87
7.5. ÁREA No 5. CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 88
7.5.1. Programa 1: Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. 90
7.5.2. Programa 2: Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía. 96
7.6. ÁREA No 6. ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES 97
7.6.1. Programa 1: Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 98
7.6.2. Programa 2: Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales. 105
7.6.3. Programa 3: Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales. 106

7.7. ÁREA No 7. GOBERNANZA 109
7.7.1. Programa 1: Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad 110
7.7.2. Programa 2: Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la seguridad vial 113
7.8. ÁREA No 7. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO 116
7.8.1. Programa 1: Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio. 117
7.8.2. Programa 2: Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo. 120
8. SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 123
8.1. EL SEGUIMIENTO Y SUS ALCANCES 123
8.2. INDICADORES Y METAS 124
8.2.1. Proyección de metas para los indicadores generales del Plan Local de Seguridad Vial 125
8.2.2. Detalle Indicadores por área de acción del PLSV 126
8.2.2.1. Indicadores área de acción Velocidades Seguras 126
8.2.2.2. Indicadores área de acción Infraestructura Segura 128
8.2.2.3. Indicadores área de acción Vehículos Seguros 130
8.2.2.4. Indicadores área de acción Comportamiento seguro de los actores viales 131
8.2.2.5. Indicadores área de acción Cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial 132
8.2.2.6. Indicadores área de acción Atención a víctimas de siniestros viales 133
8.2.2.7. Indicadores área de acción Gobernanza 134
8.2.2.8. Indicadores área de acción Gestión del conocimiento 135
8.3. ANÁLISIS DE RIESGOS O AMENAZAS AL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE YUMBO 2024-2033 136
9. METODOLOGÍA PARA LA PRIORIZACIÓN Y DEFINICIÓN DE LA TEMPORALIDAD DE LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO 2024-2033. 139
9.1. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN 139
9.2. PROCESO DE PRIORIZACIÓN 140
9.3. DEFINICIÓN DE LA TEMPORALIDAD 140
9.4. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN 140
9.5. MATRIZ DE PRIORIZACIÓN 141
10. ESTIMACIÓN DE COSTOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN 142
10.1. ESTIMACIÓN DE COSTOS 142
10.2. FUENTES DE FINANCIACIÓN 143
BIBLIOGRAFIA 146

ANEXOS

Anexo 1. Documento Técnico de Diagnóstico
Anexo 2. Plan de acción
Anexo 3. Batería de indicadores e instrumento de evaluación y seguimiento
Anexo 4. Matriz de Priorización

LISTADO DE FICHAS

Ficha técnica 1. Acción 1.1. Diagnóstico. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo. 31

Ficha técnica 2. Acción 1.2. Formulación del Plan de gestión de la velocidad. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo 32

Ficha técnica 3. Acción 1.3. Implementación. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo. 33

Ficha técnica 4. Acción 1.4. Monitoreo y Evaluación. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo. . 34

Ficha técnica 5. Acción 2.1. Diagnóstico y análisis. Programa Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo. 35

Ficha técnica 6. Acción 2.2. Señalización y Establecimiento de la Velocidad Límite. Programa Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo. 36

Ficha técnica 7. Acción 2.3. Seguimiento y evaluación. Programa Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo 37

Ficha técnica 8. Acción 3.1. Fortalecer a coordinación interinstitucional. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 39

Ficha técnica 9. Acción 3.2. Fortalecer la planificación, diseño y gestión de proyectos viales para la promoción de velocidades seguras. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 39

Ficha técnica 10. Acción 3.3. Implementar o ejecutar los proyectos de infraestructura vial que promuevan la circulación a velocidades seguras según lo indicado en el Plan de Gestión de Velocidad. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 40

Ficha técnica 11. Acción 3.4. Implementar un programa de mantenimiento de dispositivos de control del tránsito. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 41

Ficha técnica 12. Acción 3.5. Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 42

Ficha técnica 13. Acción 3.6. Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo 42

Ficha técnica 14. Acción 4.1. Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria. Programa Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad 43

Ficha técnica 15. Acción 4.2. Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad. Programa Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad 45

Ficha técnica 16. Acción 1.1. Gestión de la infraestructura desde la planificación y el diseño. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura. 50

Ficha técnica 17. Acción 1.2. Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura. 51

Ficha técnica 18. Acción 1.3. Mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial segura. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura. 53

Ficha técnica 19. Acción 1.4. Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura. 55

Ficha técnica 20. Acción 2.1. Incorporación de necesidades de actores viales vulnerables en la planificación urbana. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista 57

Ficha técnica 21. Acción 2.2. Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista 57

Ficha técnica 22. Acción 2.3. Promoción de la movilidad no motorizada mediante la intervención de la infraestructura. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista 58

Ficha técnica 23. Acción 2.4. Implementación de sistemas de información compartidos. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista 60

Ficha técnica 24. Acción 2.5. Seguimiento y evaluación del programa. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista 61

Ficha técnica 25. Acción 3.1. Fortalecer la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito. Programa Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito 62

Ficha técnica 26. Acción 3.2. Gestión, implementación y supervisión efectiva de Planes de Manejo de Tránsito (PMT). Programa Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito 64

Ficha técnica 27. Acción 1.1. Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte..... 67

Ficha técnica 28. Acción 1.2. Unificar criterios a fin de cumplir con la normatividad vigente, respecto a la contratación, ejecución y la operación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte. 68

Ficha técnica 29. Acción 1.3. Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte..... 68

Ficha técnica 30. Acción 1.4. Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte. 69

Ficha técnica 31. Acción 1.5. Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte. 70

Ficha técnica 32. Acción 2.1. Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad. Programa Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte..... 71

Ficha técnica 33. Acción 2.2. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles. Programa Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte 72

Ficha técnica 34. Acción 3.1. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles. Programa Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte 73

Ficha técnica 35. Acción 1.1. Diseñar e implementar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria). Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 76

Ficha técnica 36. Acción 1.2. Formular e implementar los Planes de Movilidad Escolar – PME, para todas las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media, públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos..... 78

Ficha técnica 37. Acción 1.3. Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 79

Ficha técnica 38. Acción 1.4. Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 80

Ficha técnica 39. Acción 1.5. Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad). Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 81

Ficha técnica 40. Acción 1.6. Activar las políticas de bienestar universitario con relación a la prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 82

Ficha técnica 41. Acción 1.7. Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 83

Ficha técnica 42. Acción 1.8. Implementar una estrategia para la profesionalización de conductores de vehículos de servicio público de pasajeros y carga, en escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano. Programa Fortalecer la inclusión 84

Ficha técnica 43. Acción 2.1. Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad. Programa Fortalecer los programas de concientización y comunicación sobre la movilidad segura y sostenible..... 85

Ficha técnica 44. Acción 3.1. Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo. Programa Diseñar un modelo de gestión para el cambio de comportamiento en la vía 86

Ficha técnica 45. Acción 4.1. Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. Programa Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. 87

Ficha técnica 46. Acción 1.1. Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. 90

Ficha técnica 47. Acción 1.2. Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. 91

Ficha técnica 48. Acción 1.3. Ejecutar el Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, estableciendo la evaluación, el seguimiento y los ajustes necesarios para reducir los indicadores de informalidad e ilegalidad. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. 94

Ficha técnica 49. Acción 1.4. Establecer una estrategia para el seguimiento y control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga, articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte..... 94

Ficha técnica 50. Acción 1.5. Promover la articulación con municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para consolidar acciones de seguridad vial, a través de los Consejos Territoriales de seguridad vial u otras instancias de coordinación que se conformen. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte..... 95

Ficha técnica 51. Acción 2.1. Establecer acciones de mejora continua dentro del proceso sancionatorio desarrollado, que contribuyan a la disminución de infracciones a las normas de tránsito y al pago oportuno de las multas. Programa Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía. 96

Ficha técnica 52. Acción 1.1. Definir e implementar la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 99

Ficha técnica 53. Acción 1.2. Gestionar y poner en funcionamiento el Número Único de Atención a Emergencias. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 100

Ficha técnica 54. Acción 1.3. Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos, entre otros. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 102

Ficha técnica 55. Acción 1.4. Definir e implementar un programa de capacitación al personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, en especialidades de acuerdo con sus competencias, tales como Comando de Incidentes, rescate vehicular incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 103

Ficha técnica 56. Acción 1.5. Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 104

Ficha técnica 57. Acción 1.6. Establecer e implementar medidas de control a las ambulancias para determinar criterios de habilitación, revisión técnico-mecánica, el cumplimiento de normas de tránsito y transporte, insumos para la atención y la idoneidad del personal. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. . 105

Ficha técnica 58. Acción 2.1. Fortalecer la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales. Programa Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales.... 106

Ficha técnica 59. Acción 3.1. Defi9nir e implementar lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. Programa Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales..... 107

Ficha técnica 60. Acción 3.2. Conformar espacios de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares. Programa Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales. 108

Ficha técnica 61. Acción 1.1. Actualizar, implementar y evaluar la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad 110

Ficha técnica 62. Acción 1.2. Vincular el personal de planta necesario para la implementación de los procesos de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad 111

Ficha técnica 63. Acción 1.3. Mejorar los procesos de atención al ciudadano para la gestión contravencional de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad 112

Ficha técnica 64. Acción 2.1. Incorporar técnica, legal y financieramente la seguridad Vial en los instrumentos de planificación del Municipio. Programa Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la seguridad vial 113

Ficha técnica 65. Acción 2.2. Mejorar la Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial del municipio. Programa Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada en la gestión integral de la seguridad vial 114

Ficha técnica 66. Acción 2.3. Fortalecer la capacidad del municipio de Yumbo para realizar seguimiento y evaluación a la responsabilidad social empresarial mediante la verificación. Programa Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada en la gestión integral de la seguridad vial.....115

Ficha técnica 67. Acción 1.1. Fortalecer los procesos de planeación, seguimiento y evaluación para el mejoramiento de la gestión integral de la seguridad vial. Programa Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio. 118

Ficha técnica 68. Acción 1.2. Mejorar la calidad de la información de siniestralidad vial del municipio de Yumbo. Programa Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio. 119

Ficha técnica 69. Acción 1.3. Diseño e Implementación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo para la gestión efectiva e integral de la Seguridad vial. Programa Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio. 119

Ficha técnica 70. Acción 2.1. Realizar la gestión integral del capital intelectual, organizacional y relacional de la gestión integral de la seguridad vial. Programa Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo. 120

Ficha técnica 71. Acción 2.2. Planificar, implementar y evaluar procesos de formación en seguridad vial para los colaboradores de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo. 122

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Programas y acciones área de velocidades seguras 27
Tabla 2. Programas y acciones área de infraestructura segura 47
Tabla 3.Programas y acciones área de vehículos seguros 65
Tabla 4.Programas y acciones área de comportamiento seguro de los actores viales 74
Tabla 5.Programas y acciones área de cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial 88
Tabla 6. Programas y acciones área de atención integral a víctimas de siniestros viales 97
Tabla 7. Programas y acciones área de Gobernanza 109
Tabla 8. Programas y acciones área de Gestión del conocimiento 116
Tabla 9.Indicadores generales del PLSV de Yumbo 2024-2033 125
Tabla 10. Indicadores área de acción Velocidades Seguras. PLSV de Yumbo 2024-2033 126
Tabla 11. Indicadores área de acción Infraestructura Segura. PLSV de Yumbo 2024-2033 128
Tabla 12. Indicadores área de acción Vehículos seguros. PLSV de Yumbo 2024-2033 130
Tabla 13. Indicadores área de acción Comportamiento seguro de los actores viales. PLSV de Yumbo 2024-2033 131
Tabla 14. Indicadores área de acción Cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial. PLSV de Yumbo 2024-2033 132
Tabla 15. Indicadores área de acción Atención a víctimas de siniestros viales. PLSV de Yumbo 2024-2033 133
Tabla 16. Indicadores área de acción Gobernanza. PLSV de Yumbo 2024-2033 134
Tabla 17. Indicadores área de acción Gestión del conocimiento. PLSV de Yumbo 2024-2033 135
Tabla 18.Análisis de riesgos o amenazas al Plan Local de Seguridad vial de Yumbo 2024-2033 136
Tabla 19.Rangos de valores estimados por cada una de las áreas de acción del PLSV de Yumbo. 142
Tabla 20. Personas y entidades participantes en la formulación del plan local de seguridad vial 2024-2033 144

LISTADO DE FIGURAS

Figura 1. Estructura del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo 2024-2033 25
Figura 2.Componentes del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo. 2024-2033 26
Figura 3. Programas área de velocidades seguras 27
Figura 4.Programas área de infraestructura segura 47
Figura 5. Programas área de vehículos seguros 65
Figura 6. Programas área comportamiento seguro de los actores viales 74
Figura 7.Programas área de cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial 88
Figura 8. Programas área de atención integral a víctimas de siniestros viales 97
Figura 9. Programas área de Gobernanza 109
Figura 10. Programas área de Gestión del conocimiento 116
Figura 11. Seguimiento y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033 124
Figura 12. Distribución temporalidad de acciones 141

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ABS	Sistema Antibloqueo de Frenos, por sus siglas en inglés Antilock Braking Sistema
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
ASOCDA	Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CDA	Centro de Diagnóstico Automotor
CEA	Centro de Enseñanza automovilística
CESU	Consejo Nacional de Educación Superior
CESV	Comité Empresarial de Seguridad Vial
Colfecar	Federación Colombiana de Transportadores de carga por carretera
CRUE	Centros Reguladores de Atención de las Urgencias y Emergencias
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DGT	Dirección General de Tráfico de España
DITRA	Dirección de Tránsito y Transporte – Nacional
DNP	Departamento Nacional de Planeación
Fasecolda	Federación de Aseguradores Colombianos
INMLCF	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Invías	Instituto Nacional de Vías
IPAT	Informe Policial de Accidentes de Tránsito
Min Transporte	Ministerio de Transporte
NTC	Norma Técnica Colombiana
NUSE	Número Único de Seguridad y Emergencias
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONSV	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
ONU	Organización de las Naciones Unidad
OPS	Organización Panamericana de la Salud
PESV	Planes Estratégicos de Seguridad Vial
PMT	Planes de Manejo de Tránsito
PNSV	Plan Nacional de Seguridad Vial
ROT	Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial
RTM	Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

RUNT	Registro Único Nacional Automotor	SGR	Sistema General de Regalías
SED	Secretaría de Educación Departamental	SIMIT	Sistema Integrado de Información sobre Multas y sanciones sobre Infracciones de Tránsito
SEM	Sistema de Emergencia Médicas	SIRAS	Reporte de Atenciones en Salud a Víctimas de Accidentes de Tránsito
SGP	Sistema General de Participación (SGP)	SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

INTRODUCCIÓN

El Decreto 1430 de 2022 Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231, establece que los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deben armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, entendidos como un instrumento que condensa objetivos, políticas, planes, acciones, mecanismos y normas para orientar la seguridad vial en el municipio.

En este sentido Y En cumplimiento a lo establecido en el Contrato de consultoría No 140-10-07-077-2024", se actualiza y formula el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2031, adoptando el enfoque de Sistema Seguro, el cual tiene como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Este enfoque, propende por la identificación y gestión de los diferentes factores de riesgo a los que se exponen los actores viales. Reconoce la falibilidad y vulnerabilidad del ser humano y la necesidad imperante de resguardar a las personas de sufrir lesiones graves o fatales en siniestros viales, a partir de la premisa de que estas lesiones son evitables"[1].

Aunque el objeto del Contrato de consultoría No 140-10-07-077-2024, cuyo objeto es: "Contratar la consultoría para la Actualización y Formulación del Plan Local de Seguridad Vial – Municipio de Yumbo 2024-2031", el Plan formulado tendrá una vigencia de 10 años (2024-2033) teniendo en cuenta que este lapso de tiempo permitirá continuidad y estabilidad; flexibilidad y adaptabilidad; especificidad local y evaluación y monitoreo continuo. De esta manera, el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo tiene la capacidad de mantenerse vigente y relevante hasta 2033 mediante mecanismos de adaptación y revisión continua. Estos mecanismos aseguran que el plan pueda ajustarse oportunamente a cualquier cambio en las políticas, directrices o condiciones locales y nacionales. Además, se considera el tiempo necesario para la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial, así como los plazos establecidos para la correspondiente actualización de los planes territoriales de seguridad vial. Esto garantiza que el plan local no solo esté alineado con las directrices nacionales, sino que también tenga la flexibilidad para integrar nuevas estrategias y tecnologías emergentes, adaptándose a las necesidades específicas de Yumbo.

La Meta de este Plan es reducir en 2033 a la mitad el número de personas que fallezcan o resulten heridas graves como resultado de un siniestro vial, respecto a los valores de 2023, alineándose con el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, así como con Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031.

El Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033, es el resultado de un proceso metodológico donde se han integrado las metodologías de planeación estratégica y participativa, contando para ello con la participación objetiva y amplia de funcionarios de las dependencias de la administración municipal cuya naturaleza evidencia corresponsabilidad con la gestión de la seguridad vial. Se destaca en este proceso metodológico, la

[1] Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

participación decidida de diversos sectores, incluyendo el público, privado, académico y colectivos ciudadanos.

Para su formulación se realizó una evaluación del Plan anterior y la situación actual de la seguridad vial en el municipios. Se efectuó un análisis exhaustivo sobre fallecidos y lesionados, caracterizado por actores viales, edades, modos de transporte, zona de ocurrencia del siniestro, meses, días, horas y género.

A partir de la identificación de los problemas, causas y consecuencias, se ha diseñado el Plan de Acción el cual actúa de manera transversal e integral a través de 8 áreas de acción (Velocidades seguras, Infraestructura vial segura, Vehículos seguros, Comportamiento seguro, Cumplimiento de las normas de seguridad vial, Atención integral a víctimas, Gobernanza y Gestión del conocimiento).

El Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033, considera el seguimiento y la evaluación de las diferentes acciones que forman parte del Plan Local de Seguridad Vial, para lo cual se revisará el cumplimiento de los indicadores, de los programas y las acciones y de la ejecución de los proyectos contratos vinculados con cada una de las acciones. La evaluación de todos estos elementos se llevará a cabo de forma continua para posibilitar la revisión al cumplimiento de las metas y la reformulación de objetivos y la adaptación de las acciones, dependiendo de las circunstancias presentadas.

La implementación del Plan requiere a participación no solo de la administración municipal, sino el compromiso de entidades de carácter nacional y departamental, pero también a empresas, organizaciones y la comunidad en general. A través del trabajo conjunto, basado en la corresponsabilidad y el conocimiento, se podrá cumplir la meta de las muertes y lesiones causadas por siniestros viales, por lo menos en un 50% para el año 2033.

1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

El Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo se presenta como una respuesta estratégica y urgente ante los preocupantes índices de siniestros viales que afectan a nuestra comunidad. En el periodo 2020 – 2023, Yumbo experimentó un alto número de víctimas fatales y lesiones graves en las vías, subrayando la necesidad imperiosa de implementar medidas efectivas y sostenibles para proteger la vida y la integridad de todos los ciudadanos. Este plan se fundamenta en el compromiso de cumplir con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, específicamente el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 3, que busca garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos, incluida la meta de reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito para el año 2030.

Adoptando el enfoque integral del Sistema Seguro, tal como se establece en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y en el Plan Mundial para el Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2021-2030, el plan reconoce la vulnerabilidad inherente de los usuarios viales y la necesidad de gestionar los factores de riesgo de manera efectiva. Se estructura en ocho áreas de acción estratégicas: formación de hábitos seguros, gestión de la velocidad, infraestructura vial segura, vehículos seguros, cumplimiento normativo, atención integral a víctimas, fortalecimiento institucional y gestión del conocimiento.

El plan ha sido formulado tras un exhaustivo análisis de la situación actual de la seguridad vial en Yumbo, involucrando activamente a actores clave de diversos sectores, incluyendo entidades públicas, privadas, académicas y colectivos ciudadanos. Este proceso participativo garantiza que las estrategias y acciones propuestas sean relevantes, efectivas y sostenibles en el contexto local.

En concordancia con los principios de mejora continua, la metodología empleada para la formulación del plan incluye cuatro fases: diagnóstico, formulación del plan de acción, diseño de programas, acciones, implementación y evaluación continua. Este enfoque asegura una mejora continua mediante la adaptación de objetivos y acciones a las dinámicas cambiantes del entorno vial y la movilidad en Yumbo.

El seguimiento riguroso y la evaluación periódica permitirán verificar los avances alcanzados, así como ajustar y reforzar las acciones según sea necesario, con la participación activa de todos los actores involucrados. La comunicación efectiva y la divulgación del plan no solo informarán sobre el progreso y los resultados obtenidos, sino que también fomentarán la participación ciudadana y sensibilizarán a la comunidad sobre la importancia crucial de la seguridad vial.

El Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo no solo aspira a reducir la incidencia de siniestros y mejorar la seguridad en las vías del municipio, sino también a establecer un estándar de excelencia que posicione al municipio como líder nacional en la gestión integral de la seguridad vial, contribuyendo así al desarrollo sostenible y al bienestar de todos los ciudadanos.

2. MISIÓN Y VISIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

La misión y visión del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo son pilares fundamentales que guían las acciones y estrategias en materia de seguridad vial. Estos elementos no solo definen la dirección y objetivos a largo plazo, sino que también reflejan el compromiso con la creación de un entorno vial seguro, inclusivo y sostenible para todos los ciudadanos.

El contexto actual de la seguridad vial en Yumbo exige una respuesta estratégica y coordinada que aborde los múltiples desafíos que enfrenta. Desde la gestión de la velocidad y la infraestructura vial segura, hasta la promoción de vehículos seguros y el cumplimiento de las normas de tránsito, cada aspecto del plan está diseñado para proteger la vida y la integridad de todos los usuarios de las vías.

La misión del plan es clara: fomentar una gestión integral de la seguridad vial que responda a los desafíos del enfoque del Sistema Seguro. A través de intervenciones y acciones sistémicas, se busca crear hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, gestionar adecuadamente la velocidad y asegurar que la infraestructura vial sea segura y accesible para todos.

La visión proyecta al Municipio de Yumbo como un líder en la gestión de la seguridad vial para el año 2033. Se espera implementar un modelo que se centre en la protección del ser humano, reconociendo la vulnerabilidad de los diferentes actores viales y la probabilidad de fallos en el sistema. Este modelo permitirá garantizar de manera efectiva la seguridad y la integridad física de todos los usuarios de las vías, mediante un enfoque colaborativo y proactivo que involucre a todos los sectores de la sociedad.

A través de la misión y visión del plan, no solo se define el camino a seguir, sino que también se motiva a todos los actores involucrados a trabajar juntos hacia un objetivo común: reducir significativamente los siniestros viales y crear un entorno vial seguro para todos. Estos elementos esenciales impulsan a adoptar un enfoque integral y corresponsable, asegurando que cada acción que se emprenda esté alineada con la meta de mejorar la seguridad vial en el Municipio de Yumbo.

2.1. MISIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Nuestra misión es promover una gestión integral de la seguridad vial en Yumbo, enfrentando de manera efectiva los desafíos bajo el enfoque del Sistema Seguro. Implementamos intervenciones y acciones sistémicas que abarcan ocho áreas clave: formación de hábitos seguros, gestión de la velocidad, infraestructura vial segura, promoción de vehículos seguros, cumplimiento normativo, atención integral a víctimas, fortalecimiento institucional y gestión del conocimiento.

Nos dedicamos a crear un entorno vial seguro y sostenible que proteja la vida y la integridad de todos los actores viales, con especial atención a los más vulnerables como peatones,

ciclistas, niños, personas mayores y personas con movilidad reducida. Trabajamos en colaboración con entidades y actores relevantes para asegurar un impacto duradero y significativo en la seguridad vial de Yumbo.

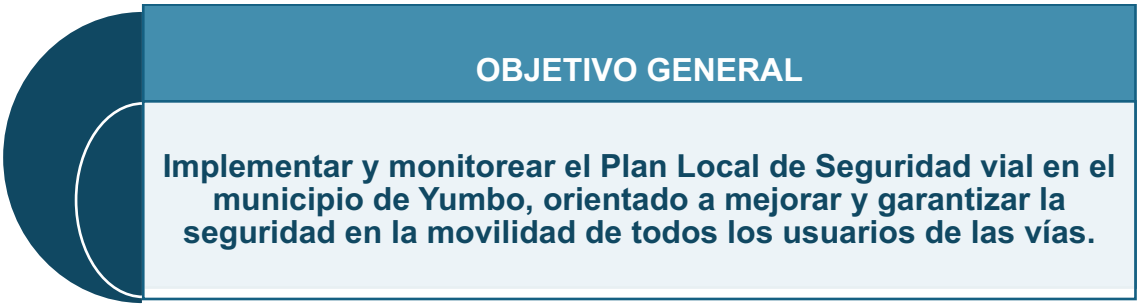
2.2. VISIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Para el año 2033, Yumbo será reconocido nacional e internacionalmente como un líder en la gestión de la seguridad vial. Implementaremos un modelo innovador centrado en la protección humana, abordando integralmente la vulnerabilidad de los actores viales y las deficiencias del sistema de transporte.

Nos enfocamos en garantizar efectivamente la seguridad y la integridad física de todos los usuarios de las vías mediante un enfoque colaborativo, inclusivo y proactivo. Promovemos la colaboración multisectorial, la innovación tecnológica, la educación y concienciación, el desarrollo de infraestructuras seguras y sostenibles, el cumplimiento normativo, la atención integral a víctimas, y la investigación y gestión del conocimiento.

3. OBJETIVOS Y META DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

3.1. OBJETIVO GENERAL



Este plan aborda la gestión de la velocidad mediante la definición y ajuste de límites, la mejora de la infraestructura vial para promover velocidades seguras, y la promoción de una conducción responsable y una fiscalización efectiva. Asimismo, fortalece la seguridad vial a través de la planificación, gestión y mantenimiento de la infraestructura vial, priorizando la seguridad de los actores viales vulnerables y mejorando la señalización y dispositivos de regulación del tránsito.

Se incentiva el comportamiento seguro y responsable de los actores viales mediante programas de educación, prevención, información y sensibilización, y se refuerza el cumplimiento de las normas de tránsito mediante acciones de vigilancia y control.

El plan también se enfoca en fortalecer la capacidad territorial para atender integralmente a las víctimas de siniestros viales, garantizando atención médica, reinserción social y laboral, y apoyo psicológico-mental, social y legal. Finalmente, se desarrolla un enfoque integral de gobernanza y gestión del conocimiento para la planificación, seguimiento y evaluación continua de todas las áreas de acción, mejorando la calidad de los productos y servicios necesarios para la implementación efectiva de la política pública de seguridad vial del Municipio de Yumbo.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1	Desarrollar, implementar y monitorear un plan integral de gestión de la velocidad en el municipio de Yumbo que aborde la problemática del exceso de velocidad mediante la definición y ajuste de límites de velocidad, la mejora de la infraestructura vial para promover velocidades seguras, y la promoción de una conducción responsable y una fiscalización efectiva, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial para todos los actores, especialmente los más vulnerables, y reducir la siniestralidad.

2	Fortalecer la seguridad vial y la movilidad en el municipio de Yumbo mediante la implementación de tres programas integrales que aborden la planificación, gestión y mantenimiento de la infraestructura vial, la priorización de la seguridad de los actores viales vulnerables y la mejora de la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito.
3	Promover las condiciones de seguridad vial de los vehículos motorizados y no motorizados que circulan en el municipio de Yumbo.
4	Incentivar el comportamiento seguro y responsable de los actores viales, mediante actuaciones de educación, prevención, información y sensibilización.
5	Reforzar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial, mediante acciones de vigilancia y control, que permiten la reducción de la siniestralidad.
6	Fortalecer la capacidad territorial para atender de forma integral a las víctimas de siniestros viales, garantizando no solo la atención médica necesaria, sino la reinserción social y laboral y el apoyo psicológico-mental, social y legal.
7	Desarrollar un conjunto de objetivos y acciones que buscan fortalecer la gobernanza como eje central y transversal que da soporte a los procesos de planificación, seguimiento y evaluación para el desarrollo de todas las áreas de acción de la política de seguridad vial a nivel territorial.
8	Implementar una política de gestión del conocimiento enfocada en fortalecer los procesos de planificación, seguimiento y evaluación en todas las áreas de acción del plan local de seguridad vial, basado en un enfoque integral de gestión de información para la toma de decisiones y mejoramiento continuo de la calidad de los productos y servicios necesarios para la implementación de la política pública de seguridad vial a nivel territorial.

3.3. META ESTRATÉGICA

META ESTRATÉGICA

Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales, por lo menos en un 50% para el año 2033

4. PRINCIPIOS DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Los principios del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033, son un conjunto de parámetros dirigidos a orientar los programas y acciones. Estos principios se basan en el enfoque de Sistema Seguro, según el cual “la muerte y las heridas graves no solamente son inaceptables, sino también evitables, y busca asegurar que ningún usuario de la vía experimente, en caso de accidente, un intercambio de energía cinética tal que le provoque la muerte o una discapacidad grave a largo plazo”.[2]

Los principios del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033, se articulan a los principios del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y definen el marco de actuación con el cual se orientará la gestión del sector público y el sector privado para el cumplimiento de los objetivos del Plan, garantizando la corresponsabilidad de la seguridad vial de cada uno de los responsables.

1. **Coordinación interinstitucional**: Comunicación oportuna y suficiente entre las entidades responsables de la seguridad vial para identificar necesidades de cooperación, tomar decisiones y fortalecer capacidades.

2. **Cooperación:** Apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparten la responsabilidad y el interés en la lucha contra la siniestralidad vial.

3. **Eficiencia:** Procura de la mejor utilización de los recursos humanos, físicos y financieros sin afectar el cumplimiento de los objetivos y metas establecidos, para maximizar los beneficios obtenidos.

4. **Evidencia:** Toma de decisiones basadas en avances investigativos, experiencia y buenas prácticas tanto a nivel nacional como internacional, respaldadas por datos que demuestran su efectividad.

5. **Participación social y aprendizaje mutuo**: Definición e implementación de mecanismos que permiten la intervención y el impacto del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de políticas, programas y proyectos de seguridad vial. Asimismo, involucramos a la ciudadanía, la academia y las empresas para comprender las problemáticas desde diferentes perspectivas y generar aprendizajes basados en experiencias, buenas prácticas y conocimientos de los involucrados.

6. **Seguimiento y evaluación orientada a resultados**: Definición de planes de acción que incluyen actividades, responsables de su ejecución y plazos, junto con herramientas y mecanismos para monitorear los avances y el cumplimiento de los objetivos. Además, realizamos evaluaciones para identificar logros, fortalezas, debilidades y desafíos, fundamentando así la toma de decisiones y acciones de los diferentes involucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.

[2] https://roadsafety.piarc.org/es/gestion-de-la-seguridad-vial-4-el-enfoque-del-sistema-seguro/introduccion

7. **Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información**: Toma de decisiones basadas en datos e información de calidad que caracterizan la siniestralidad vial en el país y en los territorios. También promovemos la disponibilidad de datos abiertos y la divulgación de conocimientos y resultados.

8. **Universalidad:** Las estrategias de seguridad vial están a proteger la vida e integridad de todos los residentes del departamento del Valle del Cauca, sin exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. Además, priorizamos la ejecución de políticas de seguridad vial atendiendo a las necesidades más urgentes, la protección de los actores más vulnerables, la compasión por los menos favorecidos y la disponibilidad de recursos.

9. **Visión de largo plazo**: Planeación de programas y proyectos sostenibles en el tiempo, teniendo en cuenta los impactos futuros y estableciendo instrumentos para garantizar su continuidad sin limitar la posibilidad de optimizar las estrategias.

5. VIGENCIA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Para establecer la vigencia del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo, se tuvieron las siguientes consideraciones:

1. "La seguridad vial hace parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible acordados por líderes mundiales en el año 2015, con metas establecidas para 2030. Esta labor promueve el enfocar planes, programas y acciones de política pública que permitan incidir en ambientes más seguros y sostenibles, para salvar vidas. Las metas son las siguientes:

   Meta 3.6.1: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Esta meta fue ratificada para el periodo 2020-2030 en la Segunda Década de Acción para la seguridad vial.

   Meta 11.2.1: De aquí a 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 de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad"[3].

2. El Plan Mundial Decenio de Acción para la seguridad vial, como su nombre lo indica, tiene una vigencia de diez años (2021-2030). "Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese periodo"[4].

3. Así mismo, el PNSV 2022 – 2031 con vigencia de 10 años, tiene como principal referente de política pública, el Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud y Naciones Unidas.

Con base en las anteriores consideraciones, el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo, tendrá una vigencia de 10 años (2024-2033) teniendo en cuenta que este lapso de tiempo permitirá:

1. **Continuidad y estabilidad:** Un plan de mayor duración ofrece estabilidad y continuidad en la implementación de estrategias y proyectos a largo plazo, evitando interrupciones frecuentes por la necesidad de reformular planes.

2. **Flexibilidad y adaptabilidad:** El plan local puede incluir mecanismos de revisión y actualización periódica que permitan su ajuste en respuesta a cambios en el plan nacional o a nuevas directrices sin necesidad de cambiar su vigencia total.

[3] OPS. Informe de juventud y siniestralidad vial. 2021
[4] OMS. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

3. **Especificidad local:** Argumentar que el plan de Yumbo está diseñado específicamente para abordar las necesidades y contextos locales, lo que justifica una vigencia extendida (10 años) para implementar y consolidar adecuadamente las estrategias diseñadas.

4. **Evaluación y monitoreo continuo**: Establecer un sistema robusto de monitoreo y evaluación continua que permita detectar y corregir desviaciones o desactualizaciones, garantizando que el plan siga siendo relevante y efectivo hasta 2033.

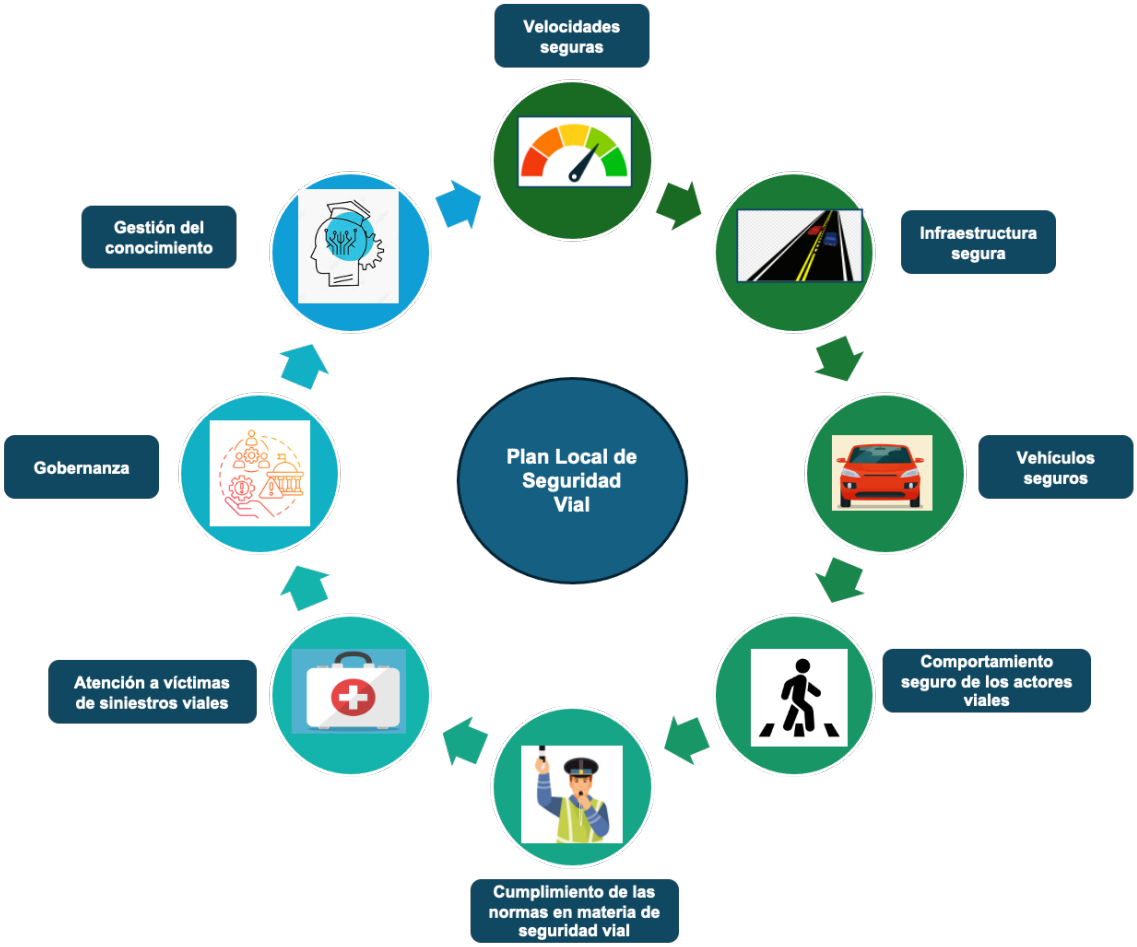
De esta manera, el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo tiene la capacidad de mantenerse vigente y relevante hasta 2033 mediante mecanismos de adaptación y revisión continua. Estos mecanismos aseguran que el plan pueda ajustarse oportunamente a cualquier cambio en las políticas, directrices o condiciones locales y nacionales. Además, se considera el tiempo necesario para la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial, así como los plazos establecidos para la correspondiente actualización de los planes territoriales de seguridad vial. Esto garantiza que el plan local no solo esté alineado con las directrices nacionales, sino que también tenga la flexibilidad para integrar nuevas estrategias y tecnologías emergentes, adaptándose a las necesidades específicas de Yumbo.

Por otra parte, se establecerá una evaluación anual, con el fin de valorar el grado de cumplimiento de los programas y acciones. Específicamente, en el año 2029 se realizará una evaluación intermedia más detallada. En este análisis se examinará a fondo tanto el grado de cumplimiento como las acciones e iniciativas propuestas, evaluando su contribución al logro de las metas establecidas en el plan. Este enfoque, respaldado por un sistema de seguimiento y evaluación efectivo, pretende asegurar la consecución de los objetivos dentro del plazo establecido.

6. ESTRUCTURA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2024 – 2033

El Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033, se articula con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Por lo tanto, la estrategia local "define el trabajo del Plan sobre 8 áreas de acción, a partir del análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales, así como de las necesidades que en materia de gobernanza y gestión de conocimiento requiere el Municipio para avanzar en la adopción del enfoque Sistema Seguro"[5].

Figura 1. Estructura del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo 2024-2033



Fuente: Elaboración propia, a partir del Documento Técnico del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Siguiendo los lineamientos establecidos por la Guía Metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial, el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo 2024-2031, se ha desarrollado en 2 fases: la primera fase es el diagnóstico de la seguridad vial en el municipio y la segunda fase se enfocó en la formulación del Plan.

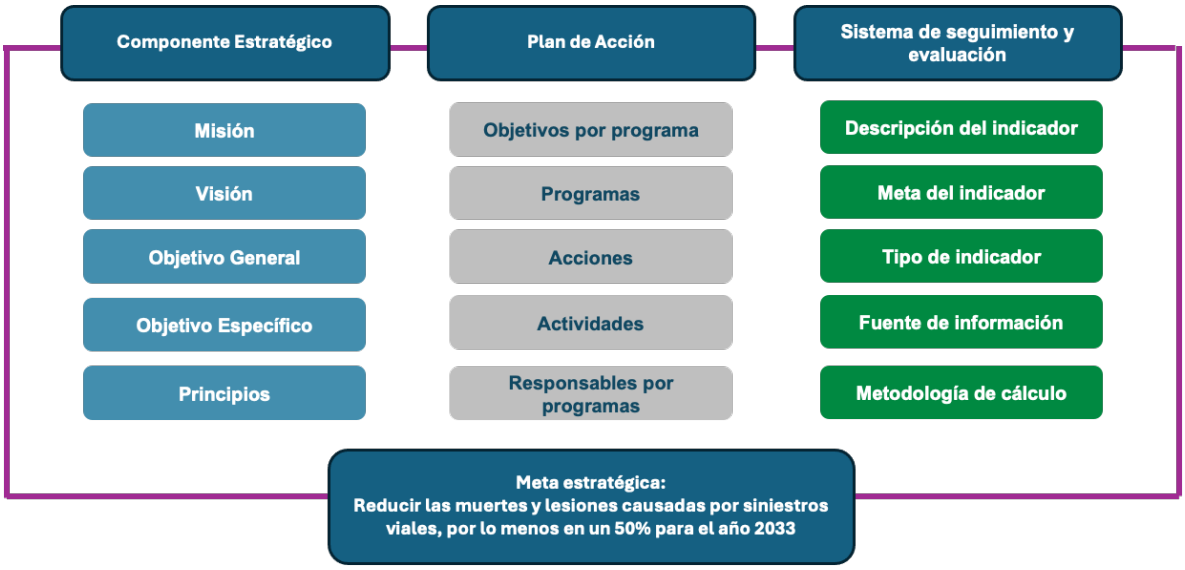
[5] Tomado del documento técnico Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Tanto las fases de diagnóstico como de formulación incorporaron un proceso participativo. En este contexto, se recopiló información de más de 60 actores clave del municipio, que incluyen representantes del sector público, privado, academia, colectivos ciudadanos, entre otros.

Sumado al proceso participativo previamente mencionado, se conformó un equipo interno de las dependencias de la administración municipal. Los miembros de este equipo participaron activamente en la formulación y revisión de los documentos que respaldan las propuestas presentadas, a través de diversas mesas de trabajo. Este grupo está compuesto por funcionarios de las Secretarías de Movilidad Salud, Infraestructura y Servicios Públicos, Oficina de Gestión del Riesgo, Departamento Administrativo de Planeación e Informática, así como del Instituto Municipal de Reforma Urbana y de Vivienda de interés social de Yumbo.

En el marco de las 8 áreas de acción, se han estructurado tres componentes fundamentales. El primero es el componente estratégico el cual establece la Misión, Visión, Objetivos y principios del Plan. El segundo componente se refiere al Plan de Acción, que incluye los programas, las acciones y las actividades específicas. El tercero consiste en el sistema de seguimiento y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial. Este último componente abarca la definición de metas e indicadores, facilitando así un proceso continuo de seguimiento y evaluación del plan.

Figura 2.Componentes del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo. 2024-2033



7. PLAN DE ACCIÓN

7.1. ÁREA No 1. VELOCIDADES SEGURAS

El área de Velocidades seguras, se compone de cuatro programas, con sus respectivas acciones:

Figura 3. Programas área de velocidades seguras



Tabla 1. Programas y acciones área de velocidades seguras

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1: Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo. Objetivo: Desarrollar, implementar y monitorear un Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo que aborde integralmente la problemática del exceso de velocidad, mejorando las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, especialmente de aquellos vulnerables, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.	1.1. Diagnóstico. Construcción de un diagnóstico en el cual se presenten las dinámicas de movilidad de las personas y las características de la movilidad en el territorio, así como el panorama de siniestralidad y puntos críticos por exceso de velocidad, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales:** Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Dependencias departamentales:** Secretaría de Movilidad **Dependencias locales:** Secretaría de Infraestructura y servicios públicos, Secretaría de Hacienda, Departamento Administrativo de Planeación e Informática
	1.2. Formulación del Plan de gestión de la velocidad. La formulación del Plan de Gestión de la Velocidad tiene como objetivo estructurar un conjunto de estrategias, programas, proyectos y actividades que permitan gestionar adecuadamente la velocidad en el municipio de Yumbo, mejorando la seguridad vial y reduciendo la siniestralidad. Este plan se soporta en el diagnóstico previo de las dinámicas de movilidad y siniestralidad en el territorio, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o		

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
	la norma que lo modifique, adicione o sustituya.		
	1.3. Implementación. La acción de implementación tiene como objetivo poner en marcha las estrategias, programas, proyectos y actividades que fueron definidas durante la fase de formulación. La ejecución de estos componentes debe ser realizada de manera coordinada y efectiva, asegurando el uso óptimo de los recursos disponibles y la colaboración entre diferentes dependencias y actores involucrados.		
	1.4. Monitoreo y Evaluación. La acción de monitoreo y evaluación tiene como objetivo garantizar que el Plan de Gestión de la Velocidad se implemente de manera efectiva y que sus objetivos se cumplan. Para ello, se establece un sistema continuo de monitoreo y evaluación que permite revisar el progreso, realizar ajustes necesarios y comunicar los resultados a todos los actores relevantes.		
2. Programa 2: Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo. Objetivo: Desarrollar e implementar un programa integral para definir y ajustar los límites de velocidad en el sistema vial del Municipio de Yumbo, asegurando que estos reflejen adecuadamente las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías, mejorando la seguridad vial para todos los actores viales	2.1. Diagnóstico y análisis. Evaluar la situación actual de los límites de velocidad y las condiciones de las vías para identificar áreas de mejora y ajustar los límites de velocidad de acuerdo con las normativas vigentes (Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya) .	Secretaría de Movilidad de Yumbo	**Dependencias nacionales:** Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Dependencias departamentales:** Secretaría de Movilidad **Dependencias locales:** Secretaría de Infraestructura y servicios públicos, Secretaría de Hacienda, Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia. **Otras entidades**
	2.2. Señalización y Establecimiento de la Velocidad Límite. La acción de señalización y establecimiento de la velocidad límite tiene como objetivo implementar medidas de señalización y socialización para asegurar que los nuevos límites de velocidad sean conocidos y respetados por todos los actores viales. Esta acción es crucial para mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en el municipio de Yumbo.		

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
	2.3. Seguimiento y Evaluación La acción de seguimiento y evaluación tiene como objetivo verificar la efectividad de los límites de velocidad establecidos y asegurar el cumplimiento de los mismos. Esta acción permite identificar áreas de mejora y tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad vial en el municipio de Yumbo.		Instituciones educativas y organizaciones comunitarias Concesión Rutas del Valle Empresas de transporte público y privado.
3. Programa 3: Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo. Objetivo: Abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable.	3.1. Fortalecer la coordinación interinstitucional La acción se centra en fortalecer la coordinación interinstitucional para asegurar una planificación y ejecución más eficaz de los proyectos viales que promueven las velocidades seguras. Esto implica modificar y fortalecer el comité Local de Seguridad Vial y promover la colaboración entre las distintas entidades.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales:** Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Dependencias departamentales:** Secretaría de Movilidad **Dependencias locales:** Secretaría de Infraestructura y servicios públicos, Secretaría de Hacienda, Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia. **Otras entidades** Concesión Rutas del Valle
	3.2. Fortalecer la planificación, diseño y gestión de proyectos viales para la promoción de velocidades seguras. Fortalecer la planificación y gestión de proyectos viales para garantizar la implementación de infraestructura vial segura que considere a todos los usuarios, especialmente a los vulnerables.		
	3.3. Implementar o ejecutar los proyectos de infraestructura vial que promuevan la circulación a velocidades seguras según lo indicado en el Plan de Gestión de Velocidad. Esta acción se enfoca en la implementación concreta de los proyectos de infraestructura vial diseñados para mejorar la seguridad vial y promover velocidades seguras.		
	3.4. Implementar un programa de mantenimiento de dispositivos de control del tránsito. Esta acción se centra en establecer un programa estructurado para el mantenimiento de los dispositivos de control del tránsito, con el fin de garantizar su adecuado funcionamiento y contribuir a la seguridad vial en el municipio.		

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
	3.5. Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Esta acción se enfoca en evaluar de manera sistemática la efectividad de las intervenciones llevadas a cabo en la infraestructura vial, con el propósito de identificar áreas de mejora y optimizar futuras estrategias.		
	3.6. Capacitar al personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales. Esta acción se enfoca en proporcionar la capacitación necesaria al personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales, con el fin de garantizar que cuenten con los conocimientos y habilidades adecuadas para llevar a cabo estas tareas de manera efectiva.		
4. Programa 4: Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad. Objetivo: Reducir el incumplimiento de los límites de velocidad y mejorar la fiscalización del tránsito en el municipio de Yumbo, promoviendo así una cultura de conducción responsable y aumentando la seguridad vial.	4.1. Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria: Gestionar, instalar, operar y evaluar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad, especialmente en áreas críticas del municipio de Yumbo, siguiendo los lineamientos establecidos en la Resolución 181 de 2020. El objetivo de esta acción es mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de la velocidad, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales:** Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Dependencias departamentales:** Secretaría de Movilidad **Dependencias locales:** Secretaría de Infraestructura y servicios públicos, Secretaría de Hacienda, Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia. Secretaría de Educación **Otras entidades** Concesión Rutas del Valle
	4.2. Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad. Esta acción tiene como objetivo sensibilizar a los diferentes actores viales sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial. Se realizarán actividades de sensibilización que promuevan procesos reflexivos en el público objetivo, apoyándose en componentes lúdicos y didácticos para facilitar la comunicación asertiva sobre este tema crucial.		

7.1.1. Programa 1: Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo.

El programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo, tiene como objetivo desarrollar, implementar y monitorear un Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo que aborde integralmente la problemática del exceso de velocidad, mejorando las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, especialmente de aquellos vulnerables, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Este programa tiene cuatro acciones las cuales se describen a continuación

Ficha técnica 1. Acción 1.1. Diagnóstico. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo.

Acción 1.1.	**Diagnóstico.** **Construcción de un diagnóstico en el cual se presenten las dinámicas de movilidad de las personas y las características de la movilidad en el territorio, así como el panorama de siniestralidad y puntos críticos por exceso de velocidad, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
Descripción	La acción de diagnóstico tiene como objetivo la construcción de un diagnóstico comprensivo que presente las dinámicas de movilidad de las personas y las características de la movilidad en el territorio de Yumbo. Asimismo, busca detallar el panorama de siniestralidad y los puntos críticos asociados al exceso de velocidad. Este diagnóstico es esencial para entender el contexto actual y diseñar estrategias efectivas de intervención.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Diagnóstico y análisis de las capacidades territoriales en materia de infraestructura y control para la gestión de la velocidad: realizar un diagnóstico integral y detallado de las capacidades territoriales del municipio de Yumbo en términos de infraestructura vial y sistemas de control de velocidad, para identificar áreas de mejora y desarrollar estrategias efectivas para la gestión de la velocidad vehicular. La actividad incluye: ▪ Evaluación de la Infraestructura Vial Existente. - Realizar un inventario completo de la infraestructura vial. - Analizar el diseño y la condición física de la infraestructura, prestando especial atención a características que influyen en la velocidad vehicular, como el ancho de los carriles, el estado del pavimento, y la presencia de medidas de pacificación del tránsito. ▪ Análisis de los Sistemas de Control de Velocidad: - Revisar los sistemas actuales de control de velocidad, incluyendo dispositivos de control de tránsito, señalización de los límite de velocidad, radares de velocidad, y cámaras de fotodetección. Evaluar la efectividad de estos sistemas en la gestión de la velocidad vehicular, considerando factores como la ubicación estratégica, la visibilidad y el cumplimiento por parte de los conductores. ▪ Identificación de Zonas Críticas: - Identificar y mapear zonas críticas con alta incidencia de infracciones de velocidad y siniestros viales. - Priorizar estas áreas asegurando un enfoque basado en datos para la mejora de la seguridad vial. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de infraestructura segura, específicamente con la acción 1.3 del plan de acción, para asegurar una integración efectiva del diagnóstico y análisis de las capacidades territoriales en materia de infraestructura y control de la velocidad, promoviendo un enfoque coordinado entre las dos áreas de acción.
	1.1.2. Diagnóstico y análisis de la siniestralidad vial por exceso de velocidad e identificación de puntos críticos y de conflicto, especialmente para actores viales vulnerables: Recopilación y análisis de datos sobre siniestros de tránsito relacionados con el exceso de velocidad. Se deberán identificar y mapear los puntos críticos y de conflicto, con especial atención a los actores viales más vulnerables.

Acción 1.1.	**Diagnóstico.** **Construcción de un diagnóstico en el cual se presenten las dinámicas de movilidad de las personas y las características de la movilidad en el territorio, así como el panorama de siniestralidad y puntos críticos por exceso de velocidad, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
	Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del análisis de siniestralidad con una gestión óptima del conocimiento, garantizando así que el diagnóstico se base en datos confiables y actualizados.
	1.1.3. Evaluación del estado actual de la infraestructura y la señalización: Inspección y documentación del estado de la malla vial, señalización y otras infraestructuras viales. Se deberá evaluar la adecuación de la señalización existente para controlar la velocidad. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de infraestructura segura, específicamente con las acciones 1.3 y 3.1. Lo anterior para asegurar una evaluación integral y articulada del estado de la infraestructura vial y la señalización en el municipio.
	1.1.4. Revisión de los instrumentos de planeación territorial y de transporte en función de las proyectos, programas y actividades relacionados con la gestión de la velocidad: Revisión de los planes y políticas existentes en materia de gestión de la velocidad y evaluación de su alineación con las necesidades actuales del territorio. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1, para asegurar una revisión integral y coordinada de los instrumentos de planeación territorial y de transporte, garantizando su coherencia y efectividad en la gestión de la velocidad.
	1.1.5. Análisis del parque automotor y las dinámicas de movilidad del territorio: Se deberá estudiar la composición y características del parque automotor, así como los patrones de movilidad y comportamiento de los conductores.
	1.1.6. Identificación de fortalezas y debilidades del territorio que sinteticen la problemática asociada al exceso de velocidad: Se deberá realizar un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) para identificar los factores clave que contribuyen al problema del exceso de velocidad.
	1.1.7. Realizar encuestas y entrevistas con actores viales y la comunidad para obtener una visión completa del problema: Se deberá diseñar y llevar a cabo encuestas y entrevistas con diversos actores viales, incluyendo conductores, peatones y ciclistas, para recopilar sus percepciones y sugerencias sobre la gestión de la velocidad y la seguridad vial.

Ficha técnica 2. Acción 1.2. Formulación del Plan de gestión de la velocidad. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo.

Acción 1.2.	**Formulación del Plan de gestión de la velocidad.** **Objetivo: Plantear y definir los mecanismos para el desarrollo del plan de gestión de la velocidad, soportado en el diagnóstico realizado, e incluir las estrategias, programas, proyectos y actividades para cumplir los objetivos de gestión de la velocidad en el territorio, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
Descripción	La formulación del Plan de Gestión de la Velocidad tiene como objetivo estructurar un conjunto de estrategias, programas, proyectos y actividades que permitan gestionar adecuadamente la velocidad en el municipio de Yumbo, mejorando la seguridad vial y reduciendo la siniestralidad. Este plan se soporta en el diagnóstico previo de las dinámicas de movilidad y siniestralidad en el territorio, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Definir los objetivos en gestión de la velocidad, alineados con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y el Plan Local de Seguridad Vial: Establecer metas claras y coherentes con las políticas y planes nacionales y locales en materia de seguridad vial.

Acción 1.2.	**Formulación del Plan de gestión de la velocidad.** **Objetivo: Plantear y definir los mecanismos para el desarrollo del plan de gestión de la velocidad, soportado en el diagnóstico realizado, e incluir las estrategias, programas, proyectos y actividades para cumplir los objetivos de gestión de la velocidad en el territorio, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
	1.2.2. Definir las estrategias que respondan a los objetivos planteados: Diseñar estrategias específicas que aborden las problemáticas identificadas y que sean factibles de implementar en el contexto local.
	1.2.3. Estructurar los programas desde los cuales se desplegarán las estrategias: Detallar los programas que incluirán el alcance geográfico, el cronograma de ejecución, el sustento legal y las fuentes de financiación. En caso de insuficiencia de recursos, se gestionarán recursos adicionales a través de convenios interadministrativos con otras entidades públicas, recursos de regalías, cooperación internacional y programas del gobierno nacional.
	1.2.4. Estructurar los proyectos que conforman los programas: Desarrollar proyectos específicos que aborden claramente las problemáticas identificadas y que incluyan las etapas de ejecución y las actividades necesarias
	1.2.5. Definir metas, horizonte de tiempo y presupuesto de las estrategias, programas y actividades: Establecer metas específicas, medibles, alcanzables y orientadas a la acción, con un horizonte temporal definido y teniendo en cuenta las capacidades del territorio.
	1.2.6. Socializar el plan en al menos dos sesiones públicas con actores públicos, privados y la comunidad: Presentar el plan y sus documentos técnicos en sesiones públicas para recibir retroalimentación de los diferentes actores interesados y asegurarse de que todos los interesados puedan enviar sus observaciones.
	1.2.7. Elaborar el acto administrativo para la adopción formal del plan: Redactar y formalizar el acto administrativo necesario para la adopción oficial del plan de gestión de la velocidad.
	1.2.8. Adopción del Plan de Gestión de Velocidad del Municipio de Yumbo: Implementar formalmente el plan, asegurando su integración en las políticas y acciones municipales

Ficha técnica 3. Acción 1.3. Implementación. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo.

Acción 1.3.	**Implementación.** **Objetivo: Ejecutar las estrategias, programas, proyectos y actividades definidos en la etapa de formulación de manera coordinada y efectiva, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
Descripción	La acción de implementación tiene como objetivo poner en marcha las estrategias, programas, proyectos y actividades que fueron definidas durante la fase de formulación. La ejecución de estos componentes debe ser realizada de manera coordinada y efectiva, asegurando el uso óptimo de los recursos disponibles y la colaboración entre diferentes dependencias y actores involucrados
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Asignar recursos humanos, físicos y financieros necesarios para cada proyecto definido: Determinar y asignar los recursos necesarios para la ejecución de cada proyecto, incluyendo personal, equipamiento y financiamiento. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1, para asegurar una asignación de recursos coordinada y eficiente, promoviendo una gestión integral y coherente de los recursos.
	1.3.2. Construir un cronograma con proyectos, programas y actividades: Elaborar un cronograma detallado que incluya las fechas de inicio y finalización de cada proyecto, así como los hitos y actividades clave.

Acción 1.3.	**Implementación.** **Objetivo: Ejecutar las estrategias, programas, proyectos y actividades definidos en la etapa de formulación de manera coordinada y efectiva, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
	1.3.3. Registrar los proyectos y actividades periódicas en una matriz especificando responsables, estrategia, proyecto, meta del periodo, indicador de seguimiento, actividad, fechas de inicio y fin, avance, costo y vigencia de los recursos: Crear una matriz de seguimiento que permita registrar y monitorear el progreso de los proyectos y actividades, especificando responsables, objetivos, indicadores y otros detalles relevantes.
	1.3.4. Coordinar la ejecución de los proyectos con diferentes dependencias: Facilitar la coordinación entre las distintas dependencias y entidades involucradas en la ejecución de los proyectos, asegurando una comunicación fluida y eficiente. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza (Acción 2.2), para asegurar una coordinación efectiva entre las dependencias municipales y promover la ejecución de los proyectos del plan de gestión de la velocidad.
	1.3.5. Ejecutar el plan utilizando los recursos disponibles y espacios de participación interinstitucional cuando sea necesario: Implementar las estrategias y proyectos utilizando de manera eficiente los recursos disponibles y fomentando la participación interinstitucional para maximizar el impacto de las acciones.

Ficha técnica 4. Acción 1.4. Monitoreo y Evaluación. Programa Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo.

Acción 1.4.	**Monitoreo y Evaluación** **Objetivo: Evaluar la efectividad del Plan de Gestión de la Velocidad y realizar ajustes continuos para asegurar el logro de los objetivos, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
Descripción	La acción de monitoreo y evaluación tiene como objetivo garantizar que el Plan de Gestión de la Velocidad se implemente de manera efectiva y que sus objetivos se cumplan. Para ello, se establece un sistema continuo de monitoreo y evaluación que permite revisar el progreso, realizar ajustes necesarios y comunicar los resultados a todos los actores relevantes. Nota: Esta acción debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del monitoreo y la evaluación con una gestión óptima del conocimiento. Esto garantizará que los resultados obtenidos se utilicen para mejorar continuamente la implementación del Plan de Gestión de la Velocidad.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.4.1. Revisar el progreso en los indicadores clave y el estado de implementación con indicadores de producto. Utilizar información de fuentes primarias y secundarias: Evaluar regularmente los indicadores clave de desempeño para medir el avance y la efectividad de las estrategias y acciones implementadas. Utilizar datos recolectados tanto de fuentes primarias (encuestas, entrevistas, observaciones) como secundarias (informes, estadísticas oficiales).
	1.4.2. Implementar un sistema continuo de monitoreo y evaluación: Establecer un sistema estructurado y permanente para monitorear y evaluar el plan. Este sistema debe incluir herramientas y métodos para la recolección, análisis y reporte de datos de manera constante.
	1.4.3. Realizar informes periódicos sobre el progreso y resultados obtenidos. Comunicar avances y eficacia a líderes políticos, tomadores de decisiones, autoridades locales, la comunidad y otros actores clave: Elaborar informes periódicos que resuman el progreso y los resultados alcanzados. Estos informes deben ser comunicados de manera transparente a los líderes políticos, tomadores de decisiones, autoridades locales, la comunidad y otros actores clave para mantenerlos informados y obtener su apoyo continuo.

Acción 1.4.	**Monitoreo y Evaluación** **Objetivo: Evaluar la efectividad del Plan de Gestión de la Velocidad y realizar ajustes continuos para asegurar el logro de los objetivos, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.**
	1.4.4. Ajustar estrategias y acciones basadas en los resultados del monitoreo. Identificar la necesidad de programas o proyectos adicionales y los lugares más efectivos para realizarlos: Realizar ajustes en las estrategias y acciones en función de los resultados del monitoreo y la evaluación. Esto incluye identificar la necesidad de nuevos programas o proyectos y determinar las áreas más adecuadas para su implementación, asegurando que los recursos se utilicen de manera efectiva y que las intervenciones sean relevantes y oportunas.

7.1.2. Programa 2: Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo.

Este programa tiene como objetivo desarrollar e implementar un programa integral para definir y ajustar los límites de velocidad en el sistema vial del Municipio de Yumbo de acuerdo con la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya; asegurando que estos reflejen adecuadamente las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías, mejorando la seguridad vial para todos los actores viales

El programa se compone de tres acciones, las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 5. Acción 2.1. Diagnóstico y análisis. Programa Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo.

Acción 2.1.	**Diagnóstico y análisis. Objetivo: Evaluar la situación actual de los límites de velocidad y las condiciones de las vías para identificar áreas de mejora y ajustar los límites de velocidad de acuerdo con las normativas vigentes (Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya) .**
Descripción	La acción de diagnóstico y análisis tiene como objetivo evaluar la situación actual de los límites de velocidad y las condiciones de las vías en el municipio de Yumbo. Esta evaluación permitirá identificar áreas de mejora y ajustar los límites de velocidad conforme a las normativas vigentes, asegurando así la seguridad vial para todos los actores viales.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Diagnóstico de Capacidades del Equipo: Realizar un análisis exhaustivo de las capacidades actuales del equipo encargado de la señalización y gestión de los límites de velocidad de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo (SMY), con el fin de identificar necesidades de formación adicional y recursos tecnológicos requeridos para mejorar su eficiencia y efectividad. Identificar las brechas entre las competencias actuales y las necesarias para cumplir con los objetivos del municipio en términos de seguridad vial y gestión de la velocidad. Planificar y desarrollar un plan de capacitación específico para abordar estas brechas, incluyendo cursos, talleres y programas de formación continua en temas relevantes. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 2.2, para asegurar una integración efectiva del diagnóstico de capacidades del equipo con una gestión óptima del conocimiento, promoviendo la mejora continua y el desarrollo profesional del equipo encargado de la señalización y gestión de los límites de velocidad en el municipio.

Acción 2.1.	**Diagnóstico y análisis. Objetivo: Evaluar la situación actual de los límites de velocidad y las condiciones de las vías para identificar áreas de mejora y ajustar los límites de velocidad de acuerdo con las normativas vigentes (Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya) .**
	2.1.2. Identificación de Zonas de Aplicación: Determinar las zonas o tramos del municipio donde se aplicará la metodología establecida en la Resolución No. 20233040025995 para la definición de límites de velocidad. Revisar y analizar las vías nuevas y existentes para actualizar o ajustar los límites de velocidad, considerando factores como cambios en el uso de la vía, presencia de actores viales vulnerables, rediseño de la vía, instalación de centros atractores o generadores de tránsito, necesidad de mejoramiento de las condiciones de seguridad vial.
	2.1.3. Categorización de Zonas (Tramos, corredores o áreas): Clasificar y revisar el sector de estudio para seleccionar la categoría que corresponda: zona urbana, zona de expansión urbana, zona rural o paso urbano. Evaluar las dinámicas e interacciones entre los diferentes actores viales en la zona de estudio.
	2.1.4. Caracterización, Estimación del Riesgo y Definición de Límites de Velocidad: Caracterizar las zonas objeto de estudio, estimar el riesgo y definir los límites de velocidad adecuados. Aplicar los procedimientos específicos según la categoría de la zona (rural, urbana o paso urbano). Realizar los estudios técnicos para la caracterización, estimación del riesgo y definición de los límites de velocidad según se indica en la metodología establecida en la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023.
	2.1.5. Análisis de Brechas. Evaluar las diferencias entre el estado actual de los límites de velocidad en las zonas objeto de estudio y el estado objetivo según la caracterización y estimación de conflicto del caso de estudio. Registrar e identificar las velocidades de operación existentes y evaluar la diferencia entre la velocidad señalizada y el límite de velocidad establecido mediante la aplicación de la metodología.

Ficha técnica 6. Acción 2.2. Señalización y Establecimiento de la Velocidad Límite. Programa Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo.

Acción 2.2.	**Señalización y Establecimiento de la Velocidad Límite** **Objetivo: Implementar medidas de señalización y socialización**
Descripción	La acción de señalización y establecimiento de la velocidad límite tiene como objetivo implementar medidas de señalización y socialización para asegurar que los nuevos límites de velocidad sean conocidos y respetados por todos los actores viales. Esta acción es crucial para mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en el municipio de Yumbo.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.2.1. Establecimiento del Cronograma y Presupuesto: Establecer un cronograma detallado de implementación para las actividades de señalización y socialización. Definir el presupuesto necesario y las fuentes de financiación para cada actividad, asegurando la disponibilidad de recursos para una implementación efectiva.
	2.2.2. Coordinación Interinstitucional: Coordinar la ejecución de los proyectos con las diferentes dependencias municipales para garantizar una implementación coherente y eficiente. Utilizar espacios de participación interinstitucional cuando sea necesario, asegurando la colaboración y el apoyo de todas las entidades involucradas. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza (Acción 2.2), para asegurar una coordinación efectiva entre las dependencias municipales y promover una implementación coherente de los límites de velocidad.

Acción 2.2.	**Señalización y Establecimiento de la Velocidad Límite** **Objetivo: Implementar medidas de señalización y socialización**
	2.2.3. Señalización de Tramos y Zonas (SR-30): Señalizar la velocidad límite en los tramos o zonas estudiadas de acuerdo con las directrices del "Manual de Señalización Vial. Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, 2015" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. Asegurar que la señalización sea clara, visible y comprensible para todos los usuarios de la vía, facilitando el cumplimiento de los nuevos límites de velocidad. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de infraestructura segura, específicamente con la acción 3.1., para garantizar que la señalización de los tramos y zonas sea coherente con las acciones establecidas en infraestructura segura.
	2.2.4. Comunicación y Socialización de Límites de Velocidad: Implementar una comunicación efectiva con los conductores y la comunidad sobre la definición o actualización de los límites de velocidad. Realizar campañas de sensibilización para informar a la comunidad sobre los nuevos límites y su importancia para la seguridad vial. Utilizar diversos medios de comunicación, incluyendo medios digitales, impresos y presenciales, para alcanzar a la mayor cantidad de personas posible y garantizar que todos estén informados sobre los cambios en los límites de velocidad. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con las acciones 2.1 y 3.1, para asegurar la articulación coherente en la comunicación y socialización de los límites de velocidad.

Ficha técnica 7. Acción 2.3. Seguimiento y evaluación. Programa Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo.

Acción 2.3.	**Seguimiento y Evaluación** **Objetivo: Verificar el cumplimiento de la velocidad establecida e implementar medidas dependiendo de los resultados**
Descripción	La acción de seguimiento y evaluación tiene como objetivo verificar la efectividad de los límites de velocidad establecidos y asegurar el cumplimiento de los mismos. Esta acción permite identificar áreas de mejora y tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad vial en el municipio de Yumbo.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.3.1. Definición de Indicadores: Definir los indicadores que permitan evaluar los resultados de la implementación de los límites de velocidad. Considerar indicadores como el nivel de cumplimiento de los límites de velocidad, las velocidades de operación antes y después de la intervención, y las cifras de siniestralidad vial antes y después de la intervención. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación continua con una gestión óptima del conocimiento.
	2.3.2. Monitoreo Anual: Realizar estudios de monitoreo anualmente después del establecimiento de los límites de velocidad. Utilizar herramientas y metodologías adecuadas para recopilar datos precisos y relevantes sobre el cumplimiento de los límites de velocidad y la seguridad vial. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación continua con una gestión óptima del conocimiento.
	2.3.3. Retroalimentación y Análisis de Resultados: Analizar los resultados del monitoreo para identificar oportunidades de mejora en el proceso. Realizar informes periódicos sobre el progreso y los resultados obtenidos, asegurando

Acción 2.3.	**Seguimiento y Evaluación** **Objetivo: Verificar el cumplimiento de la velocidad establecida e implementar medidas dependiendo de los resultados**
	que los datos sean accesibles y comprensibles para los tomadores de decisiones y la comunidad. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación continua con una gestión óptima del conocimiento.
	2.3.4. Medidas Correctivas: Tomar las medidas necesarias para fortalecer el cumplimiento de los límites definidos. Revisar la pertinencia de aplicar nuevamente la metodología de definición de límites de velocidad en las zonas donde se identifiquen problemas persistentes
	2.3.5. Socialización de Resultados: Organizar espacios de socialización y comunicación de los resultados de las evaluaciones con la ciudadanía. Garantizar la transparencia y legitimidad del proceso mediante la participación de la comunidad y otros actores relevantes en la discusión de los resultados y las medidas a tomar.
	2.3.6. Actualización y Mantenimiento de Señalización SR-30: Desarrollar un programa para la actualización y mantenimiento continuo de la señalización de límites de velocidad. Asegurar que la señalización esté en condiciones óptimas y refleje adecuadamente los límites de velocidad establecidos, facilitando el cumplimiento por parte de los conductores. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de infraestructura segura, específicamente con la acción 3.1, para garantizar la actualización y mantenimiento de las señalización de velocidad límite con las acciones establecidas en infraestructura segura.

7.1.3. Programa 3: Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

El objetivo de este programa es abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable.

El programa se compone de seis acciones, las cuales se describen a continuación

Ficha técnica 8. Acción 3.1. Fortalecer a coordinación interinstitucional. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

Acción 3.1.	**Fortalecer la coordinación interinstitucional** **Objetivo: Mejorar la coordinación entre las entidades encargadas de la planificación y ejecución de proyectos viales/**
Descripción	La acción se centra en fortalecer la coordinación interinstitucional para asegurar una planificación y ejecución más eficaz de los proyectos viales que promueven las velocidades seguras. Esto implica modificar y fortalecer el comité Local de Seguridad Vial y promover la colaboración entre las distintas entidades Nota: Esta acción debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.2, para asegurar una articulación efectiva y una gobernanza coherente en la gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.1.1. Modificar y fortalecer el comité local de seguridad vial. Reestructurar y fortalecer el comité local de seguridad vial, que fue creado mediante Decreto 212 de 2018. Esta acción tiene como finalidad mejorar la coordinación entre las entidades involucradas en la gestión vial. Se buscará involucrar de manera permanente a integrantes clave, como la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Concesión Rutas del Valle, encargada del mantenimiento de la vía Panorama. Esta modificación permitirá una mejor articulación de estrategias integradas para la implementación de medidas que mejoren la seguridad vial en la localidad. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de gobernanza, específicamente con la acción 2.2, para asegurar una integración efectiva de las estrategias y una gobernanza coherente. La coordinación interinstitucional es crucial para el éxito de esta acción, mejorando así la seguridad vial en el municipio de Yumbo.
	3.1.2. Desarrollar reuniones periódicas de coordinación y seguimiento: Establecer un calendario de reuniones regulares entre las entidades participantes para revisar de manera sistemática el progreso de los proyectos. Durante estas reuniones, se discutirán posibles problemas y se ajustarán estrategias según sea necesario. El objetivo es crear un espacio de intercambio de información que facilite la toma de decisiones colaborativas y el seguimiento continuo de las acciones emprendidas en el ámbito de la gestión vial. La periodicidad y estructura de estas reuniones se diseñarán para fomentar la participación activa de todos los actores involucrados y contribuir a una coordinación efectiva en la ejecución de proyectos viales. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de gobernanza, específicamente con la acción 2.2, para asegurar una integración efectiva de las estrategias y una gobernanza coherente. La coordinación interinstitucional es crucial para el éxito de esta acción, mejorando así la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

Ficha técnica 9. Acción 3.2. Fortalecer la planificación, diseño y gestión de proyectos viales para la promoción de velocidades seguras. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

Acción 3.2.	**Fortalecer la planificación, diseño y gestión de proyectos viales para la promoción de velocidades seguras.** **Objetivo: Fortalecer la planificación y gestión de proyectos viales para garantizar la implementación de infraestructura vial segura que considere a todos los usuarios, especialmente a los vulnerables**
Descripción	Esta acción se enfoca en mejorar la planificación, diseño y gestión de proyectos viales con el objetivo de promover velocidades seguras y mejorar la seguridad vial en general.

Acción 3.2.	**Fortalecer la planificación, diseño y gestión de proyectos viales para la promoción de velocidades seguras.** **Objetivo: Fortalecer la planificación y gestión de proyectos viales para garantizar la implementación de infraestructura vial segura que considere a todos los usuarios, especialmente a los vulnerables**
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.2.1. Realizar un diagnóstico de la infraestructura vial existente: Llevar a cabo una evaluación detallada de la infraestructura vial actual para identificar deficiencias y áreas de oportunidad, enfocándose en puntos críticos y zonas de alta siniestralidad. Un diagnóstico detallado permitirá identificar las principales deficiencias y áreas de oportunidad en la infraestructura vial, proporcionando una base sólida para la planificación de intervenciones. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de infraestructura segura, específicamente con la acción 1.3. Lo anterior para asegurar una evaluación integral y articulada del estado de la infraestructura vial
	3.2.2. Estructurar e incluir en el plan de gestión de la velocidad los proyectos necesarios. Incorporarlos proyectos viales identificados en el diagnóstico en el plan de gestión de la velocidad. Se asegurará que se consideren todas las medidas necesarias para promover la seguridad vial y se priorizarán las intervenciones en los puntos críticos identificados durante el diagnóstico.
	3.2.3. Desarrollar estudios y diseños detallados de los proyectos de infraestructura vial: Elaborar los estudios y diseños detallados para cada uno de los proyectos viales incluidos en el plan de gestión de la velocidad. Estos estudios deben considerar aspectos técnicos, sociales, ambientales y económicos, garantizando que las soluciones propuestas sean viables y efectivas para promover velocidades seguras y mejorar la seguridad vial. Se deben incluir medidas específicas para la protección de usuarios vulnerables, como peatones y ciclistas, y considerar la implementación de infraestructura complementaria. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de infraestructura segura, específicamente con las acciones 1.3 y 2.3.
	3.2.4. Asignar recursos suficientes para la implementación de proyectos viales. Destinar los recursos humanos, físicos y financieros necesarios para la ejecución de los proyectos viales, asegurando la sostenibilidad y efectividad de las intervenciones. Esto garantizará que las intervenciones planificadas puedan llevarse a cabo de manera adecuada y que se logren los objetivos establecidos en el plan de gestión de la velocidad. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1., para asegurar una asignación de recursos coordinada y eficiente, promoviendo una gestión integral y coordinada de los recursos

Ficha técnica 10. Acción 3.3. Implementar o ejecutar los proyectos de infraestructura vial que promuevan la circulación a velocidades seguras según lo indicado en el Plan de Gestión de Velocidad. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

Acción 3.3.	**Implementar o ejecutar los proyectos de infraestructura vial que promuevan la circulación a velocidades seguras según lo indicado en el Plan de Gestión de Velocidad**
Descripción	Esta acción se enfoca en la implementación concreta de los proyectos de infraestructura vial diseñados para mejorar la seguridad vial y promover velocidades seguras.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.3.1. Contratar y coordinar equipos de trabajo internos y externos para la ejecución de proyectos viales: Seleccionar y contratar empresas especializadas y equipos de trabajo para la implementación de los proyectos de infraestructura vial. Se coordinarán las tareas y responsabilidades de cada equipo, garantizando una adecuada supervisión, ejecución, comunicación y colaboración entre todos los involucrados. Esta coordinación

Acción 3.3.	**Implementar o ejecutar los proyectos de infraestructura vial que promuevan la circulación a velocidades seguras según lo indicado en el Plan de Gestión de Velocidad**
	es crucial para asegurar el cumplimiento de los plazos y estándares de calidad establecidos para la ejecución de los proyectos.
	3.3.2. Implementar las intervenciones de infraestructura vial: Ejecutar las obras de construcción y adecuación de la infraestructura vial de acuerdo con los estudios y diseños detallados previamente desarrollados. El enfoque estará puesto en promover velocidades seguras en las vías intervenidas. Esto incluirá la intervención en puntos críticos de siniestralidad identificados durante el diagnóstico, donde se implementarán medidas de mitigación específicas. Estas medidas se basarán en los resultados obtenidos del diagnóstico, evaluación y diseños previos, garantizando así una intervención efectiva y adecuada a las necesidades de seguridad vial de la comunidad. Nota: Esta actividad también debe articularse con el área de infraestructura segura, específicamente con la acción 1.3. Esta articulación se enfoca en la implementación concreta de los proyectos de infraestructura vial diseñados para mejorar la seguridad vial y promover velocidades seguras, asegurando que todos los proyectos se alineen con los objetivos de seguridad vial del municipio.

Ficha técnica 11. Acción 3.4. Implementar un programa de mantenimiento de dispositivos de control del tránsito. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

Acción 3.4.	**Implementar un programa de mantenimiento de dispositivos de control del tránsito Objetivo: Asegurar el mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito y seguridad vial.**
Descripción	Esta acción se centra en establecer un programa estructurado para el mantenimiento de los dispositivos de control del tránsito, con el fin de garantizar su adecuado funcionamiento y contribuir a la seguridad vial en el municipio. Esta acción debe articularse con el área de infraestructura segura, específicamente con la acción 3.1, para asegurar una integración efectiva de las estrategias de mantenimiento con las iniciativas de infraestructura segura en el municipio.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.4.1. Realizar un inventario de los dispositivos de control del tránsito existentes. Crear un registro y base de datos detallada que incluya todos los dispositivos de control del tránsito en el municipio, tales como semáforos, señalización y otros dispositivos complementarios. Este inventario permitirá tener un registro actualizado de los dispositivos instalados en las vías, lo que facilitará la planificación y ejecución del mantenimiento de manera eficiente. Además, proporcionará información crucial para la gestión adecuada de los recursos destinados al mantenimiento de estos dispositivos.
	3.4.2. Desarrollar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo. Establecer un programa regular para la revisión y reparación de los dispositivos de control del tránsito. Este programa incluirá tanto actividades de mantenimiento preventivo, destinadas a prevenir posibles fallas o deterioros, como actividades de mantenimiento correctivo, para corregir cualquier problema identificado durante las inspecciones. El objetivo es asegurar el correcto funcionamiento de los dispositivos, minimizando así los riesgos de accidentes de tránsito y mejorando la fluidez vehicular en el municipio.

Ficha técnica 12. Acción 3.5. Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

Acción 3.5.	**Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Objetivo: Evaluar la efectividad de las intervenciones con en la infraestructura vial para identificar áreas de mejora.**
Descripción	Esta acción se enfoca en evaluar de manera sistemática la efectividad de las intervenciones llevadas a cabo en la infraestructura vial, con el propósito de identificar áreas de mejora y optimizar futuras estrategias. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Esto permitirá evaluar la efectividad de las intervenciones en la infraestructura vial e identificar áreas de mejora, asegurando que las decisiones futuras se basen en datos confiables y actualizados.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.5.1. Desarrollar una metodología de evaluación de intervenciones viales. Crear una metodología estándar para evaluar la efectividad de las intervenciones en la infraestructura vial, utilizando indicadores específicos. Esta metodología permitirá medir de manera sistemática el impacto de las intervenciones, proporcionando datos concretos que servirán de base para la toma de decisiones y la mejora continua de las estrategias implementadas.
	3.5.2. Realizar estudios de evaluación antes y después de la implementación de intervenciones. Llevar a cabo los estudios detallados para medir el impacto de las intervenciones en la infraestructura vial y los dispositivos de control de tránsito. Estos estudios se realizarán tanto antes como después de la implementación de las intervenciones, lo que permitirá comparar los resultados y evaluar el efecto de las acciones tomadas. La información obtenida de estos estudios proporcionará datos concretos sobre el impacto de las intervenciones y permitirá ajustar las estrategias según los resultados obtenidos, garantizando así una gestión efectiva y orientada a la mejora continua de la seguridad vial.

Ficha técnica 13. Acción 3.6. Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales. Programa Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo

Acción 3.6.	**Capacitar al personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales. Objetivo: Asegurar que el personal cuente con los conocimientos necesarios para implementar y evaluar intervenciones viales de manera efectiva.**
Descripción	Capacitar al personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales. Objetivo: Asegurar que el personal cuente con los conocimientos necesarios para implementar y evaluar intervenciones viales de manera efectiva.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.6.1. Desarrollar un programa de capacitación en seguridad vial y gestión de infraestructura. Crear un programa de capacitación dirigido al personal encargado, enfocado en aspectos de seguridad vial y mejores prácticas en la gestión de infraestructura vial. Este programa abordará temas relevantes como normativas de seguridad vial, diseño de infraestructura segura, gestión de proyectos viales, entre otros. La capacitación del personal es esencial para mejorar la calidad de la implementación y evaluación de intervenciones viales, y este programa proporcionará las herramientas necesarias para desempeñar estas funciones de manera efectiva.
	3.6.2. Realizar talleres y seminarios de actualización periódicos: Desarrollar talleres y seminarios de actualización de forma periódica, con el objetivo de mantener al personal actualizado sobre las mejores prácticas y nuevas tecnologías en seguridad vial. Estos eventos proporcionarán un espacio para el intercambio de conocimientos y experiencias, así como para la capacitación en nuevas herramientas y técnicas relevantes para la gestión vial. Mantener al personal actualizado contribuirá a mejorar la efectividad de las intervenciones viales y asegurar el cumplimiento de los objetivos del programa de gestión vial.

7.1.4. Programa 4: Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad

El objetivo de este programa es reducir el incumplimiento de los límites de velocidad y mejorar la fiscalización del tránsito en el municipio de Yumbo, promoviendo así una cultura de conducción responsable y aumentando la seguridad vial.

El programa se compone de dos acciones, las cuales se describen a continuación

Ficha técnica 14. Acción 4.1. Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria. Programa Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad

Acción 4.1.	**Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria. Objetivo: Gestionar, Instalar, operar y evaluar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de la velocidad, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).**
Descripción	Gestionar, instalar, operar y evaluar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad, especialmente en áreas críticas del municipio de Yumbo, siguiendo los lineamientos establecidos en la Resolución 181 de 2020. El objetivo de esta acción es mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de la velocidad, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).
Cadena de valor de la acción. Actividades	4.1.1. Gestión, documentación y autorización para la instalación de dispositivos de fotodetección • Realizar una revisión general de las cifras de siniestralidad en el municipio y priorizar tramos identificados como críticos. Garantizar la cobertura de la zona urbana del municipio. • Revisar que los tramos priorizados cumplan con al menos uno de los siguientes criterios técnicos: es un punto crítico de siniestralidad, este tramo presenta un alto riesgo en términos de seguridad vial o presenta infracciones recurrentes en su zona de influencia. • Solicitar la autorización para la instalación de cámaras salvavidas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el sistema de información dispuesto. Para presentar una solicitud de autorización de instalación de SAST, deberá adjuntar la información establecida en las metodología que adopta la Resolución 181 de 2020. Nota: La actividad debe articularse con el área de acción de cumplimiento de normas, específicamente con la acción 1.2 del plan de acción, para asegurar una coordinación eficaz y una aplicación coherente de las normativas de tránsito en el municipio de Yumbo, mediante el control efectivo de la velocidad.
	4.1.2. Planificación de las actividades complementarias en materia de seguridad vial para la implementación y operación del proyecto de ayudas tecnológicas manuales y automatizados. Planificar medidas complementarias en el área de influencia para reducir los índices de siniestralidad y minimizar los riesgos en la vía. Los procesos de sanción deben estar articulados con estrategias de pedagogía, sensibilización, infraestructura, y normatividad que recuerde sistemáticamente a los actores de la red vial la aplicación de la ley y cuáles son las consecuencias al infringir las normas que están diseñadas en pro de la seguridad vial. Nota: La actividad debe articularse con el área de acción de cumplimiento de normas, específicamente con la acción 1.2 del plan de acción, para asegurar una coordinación eficaz y una aplicación coherente de las normativas de tránsito en el municipio de Yumbo, mediante el control efectivo de la velocidad.

Acción 4.1.	**Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria. Objetivo: Gestionar, Instalar, operar y evaluar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de la velocidad, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).**
	4.1.3. Revisión y actualización de la velocidad máxima permitida en el tramo o zona de acuerdo con las normativas vigentes (Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023) Revisar y actualizar la velocidad máxima permitida en vías urbanas y carreteras del municipio de Yumbo en las zonas donde se instalará el SAST, utilizando la metodología establecida en la Resolución No. 20233040025995 de 2023.
	4.1.4. Diseño e implementación de la señalización vial Diseñar e implementar la señalización informativa SI-27 y demás señalización preventiva, reglamentaria e informativa, tanto vertical como horizontal, de acuerdo con las infracciones que serán detectadas por el SAST. Asegurar que la señalización cumpla con lo establecido en la metodología adoptada por la Resolución 181 de 2020 y el "Manual de Señalización Vial, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, 2015" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
	4.1.5. Instalación y operación de los dispositivos de fotodetección. Iniciar el proceso de control automatizado en las zonas autorizadas, implementando eficientemente el proceso administrativo para la imposición de sanciones por infracciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas. Además, realizar un proceso de fiscalización de las sanciones interpuestas para cerrar el ciclo de control. Nota: La actividad debe articularse con el área de acción de cumplimiento de normas, específicamente con la acción 1.2 del plan de acción, para asegurar una coordinación eficaz y una aplicación coherente de las normativas de tránsito en el municipio de Yumbo, mediante el control efectivo de la velocidad.
	4.1.6. Control manual de velocidades mediante la utilización de dispositivos de medición como cinemómetros. Instalar los puestos de control en los lugares y momentos priorizados, cuidando que cumplan lo dispuesto por la normativa vigente y se realicen de manera aleatoria para aumentar la percepción de vigilancia. Se requiere llevar a cabo los procesos de sanción complementarios al control y realizar un proceso de fiscalización a las sanciones interpuestas con el fin de cerrar el ciclo del control. Nota: La actividad debe articularse con el área de acción de cumplimiento de normas, específicamente con la acción 1.2 del plan de acción, para asegurar una coordinación eficaz y una aplicación coherente de las normativas de tránsito en el municipio de Yumbo, mediante el control efectivo de la velocidad.
	4.1.7. Mejoramiento y/o mantenimiento de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en las zonas donde se instalará el SAST. Realizar adecuaciones, mejoras y/o mantenimiento de la señalización horizontal y vertical, así como otras adecuaciones físicas que promuevan velocidades seguras en las áreas monitoreadas por el SAST. Esto puede incluir medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico, entre otros.
	4.1.8. Implementación de un sistema de gestión y procesamiento de infracciones Desarrollar e implementar un sistema informático para la gestión y procesamiento de infracciones por exceso de velocidad detectadas por los dispositivos, asegurando la integración con las bases de datos de la autoridad de tránsito y el cumplimiento de los procedimientos administrativos estipulados en la Resolución 181 de 2020. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los

Acción 4.1.	**Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria. Objetivo: Gestionar, Instalar, operar y evaluar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de la velocidad, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).**
	sistemas de gestión de infracciones con la recopilación y análisis de datos, garantizando así un manejo óptimo y coordinado de la información.
	4.1.9. Implementación de programas de educación vial y socialización de la medida de control con la ciudadanía. • Organizar espacios de socialización y comunicación de la medida de control con la ciudadanía. Garantizar la transparencia y legitimidad del proceso. • Sensibilizar a los actores viales vulnerables y a los conductores sobre los efectos de la velocidad y la importancia de incorporar hábitos de respeto a los límites de velocidad. Nota: Las actividades deben articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con la acción 3.1, para asegurar una integración efectiva y coherente en la estrategia de educación y sensibilización vial.
	4.1.10. Monitoreo, evaluación y seguimiento por parte de la autoridad de la efectividad en la implementación del SAST. • Realizar un seguimiento constante de la efectividad de los dispositivos instalados mediante el análisis de datos de infracciones detectadas y su impacto en la reducción de velocidades excesivas y siniestros de tránsito. • Según lo establecido en el artículo 15 de la Resolución 20203040011245 de 2020, la secretaría de movilidad deberá reportar anualmente en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la información relacionada con los indicadores de seguridad vial establecidos por la entidad, la cual deberá registrarse mes a mes, y desarrollar toda la información del indicador para los puntos autorizados, para cada uno de los indicadores descritos en la metodología. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación de los sistemas de gestión de infracciones con la recopilación y análisis de datos, garantizando así un manejo óptimo y coordinado de la información.

Ficha técnica 15. Acción 4.2. Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad. Programa Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad

Acción 4.2.	**Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad.** **Objetivo: Sensibilizar a los diferentes actores viales, a través de estrategias pedagógicas sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial. Realizar actividades de sensibilización que propendan por generar procesos reflexivos en el público objetivo, apoyándose de un componente lúdico y didáctico que facilite la comunicación asertiva sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial.**
Descripción	Esta acción tiene como objetivo sensibilizar a los diferentes actores viales sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial. Se realizarán actividades de sensibilización que promuevan procesos reflexivos en el público objetivo, apoyándose en componentes lúdicos y didácticos para facilitar la comunicación asertiva sobre este tema crucial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	4.2.1. Establecer cronograma y plan de trabajo de las sensibilizaciones Realizar un análisis detallado para determinar la población objetivo, basado en criterios como el índice de siniestralidad o la orientación de nuevas medidas. Definir estrategias efectivas para llegar a la población identificada. Nota: La actividad debe articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con las acciones 2.1 y 3.1, para asegurar un plan de acción integral y coherente en la sensibilización y educación vial.

Acción 4.2.	**Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad.** **Objetivo: Sensibilizar a los diferentes actores viales, a través de estrategias pedagógicas sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial. Realizar actividades de sensibilización que propendan por generar procesos reflexivos en el público objetivo, apoyándose de un componente lúdico y didáctico que facilite la comunicación asertiva sobre los riesgos y efectos de la velocidad en la seguridad vial.**
	4.2.2. Definir la Población Objetivo de las Sensibilizaciones Se realizará un análisis detallado para determinar la población objetivo de las sensibilizaciones. Esto puede basarse en criterios como el índice de siniestralidad, la orientación de nuevas medidas adoptadas o eventos que requieran atención específica. Una vez identificada la población, se definirán estrategias para llegar a ellos de manera efectiva. Nota: La actividad debe articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con las acciones 2.1 y 3.1, para asegurar un plan de acción integral y coherente en la sensibilización y educación vial.
	4.2.3. Definir los escenarios en los cuales se pueden realizar las sensibilizaciones: Identificar y seleccionar lugares apropiados para las sensibilizaciones, como espacios públicos, entornos educativos o institucionales. Garantizar que los escenarios elegidos sean accesibles y propicien la participación activa. Nota: La actividad debe articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con las acciones 2.1 y 3.1, para asegurar un plan de acción integral y coherente en la sensibilización y educación vial.
	4.2.4. Preparar el material pedagógico necesario para que se lleve a cabo de manera adecuada la actividad prevista. Elaborar material pedagógico para transmitir efectivamente los mensajes sobre los riesgos de la velocidad y hábitos de respeto a los límites. Asegurar recursos técnicos, como sistemas de sonido, para facilitar la comunicación durante las sensibilizaciones. Nota: La actividad debe articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con las acciones 2.1 y 3.1, para asegurar un plan de acción integral y coherente en la sensibilización y educación vial.
	4.2.5. Desarrollar los encuentros realizando conclusiones de las actividades desarrolladas. Realizar los encuentros planificados, concluyendo cada actividad con un resumen de los puntos principales y permitiendo reflexiones por parte de los participantes. Identificar acciones concretas a tomar y promover la continuidad en futuras iniciativas relacionadas con la seguridad vial. Nota: La actividad debe articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con las acciones 2.1 y 3.1, para asegurar un plan de acción integral y coherente en la sensibilización y educación vial.
	4.2.6. Realizar seguimiento y evaluación de las actividades desarrolladas, identificando lecciones aprendidas. Llevar a cabo un proceso de seguimiento y evaluación para determinar el impacto de las sensibilizaciones. Recopilar retroalimentación de los participantes, revisar los resultados obtenidos e identificar lecciones aprendidas para futuras actividades. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación con la recopilación y análisis de datos, garantizando así un manejo óptimo y coordinado de la información y la identificación de lecciones aprendidas.

7.2. ÁREA No 2. INFRAESTRUCTURA SEGURA

El área de Infraestructura segura, se compone de tres programas, con sus respectivas acciones:

Figura 4.Programas área de infraestructura segura

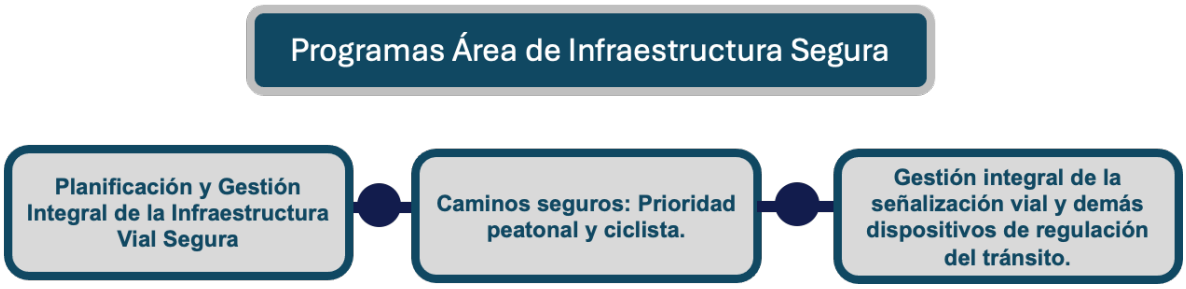


Tabla 2. Programas y acciones área de infraestructura segura

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1: Planificación y Gestión Integral de la Infraestructura Vial Segura El programa tiene como objetivo fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura, gestionar las condiciones de riesgo en la infraestructura vial y mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad. Además, busca implementar procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de	1.1. Gestión de la infraestructura vial segura desde la planificación y el diseño Objetivo: Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura en el municipio de Yumbo para mejorar la movilidad, la conectividad y la integración urbana y rural, considerando las necesidades específicas de cada zona y promoviendo un entorno vial seguro para todos los usuarios. 1.2. Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial. Objetivo: Abordar la falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio de Yumbo para garantizar la seguridad de todos los actores viales y facilitar la implementación de estrategias de mejora continua	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos Secretaría de Movilidad	**Dependencias Nacionales** Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Gobernación del Valle del Cauca** Secretaría de Infraestructura y Transporte Secretaría de Movilidad **Dependencias Municipales** Secretaría de Hacienda Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
mejora y priorizar intervenciones, así como diseñar, mantener y rehabilitar la infraestructura vial considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.	1.3. Mantenimiento, rehabilitación y construcción de la Infraestructura Vial segura. Objetivo: Fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo mediante el mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial segura, considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.		**Otras entidades** Concesión Rutas del Valle
	1.4. Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad. Objetivo: Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos mediante la identificación de áreas de siniestralidad vial. La acción busca lograr esto mediante la recopilación de datos confiables y la aplicación de estrategias específicas. Además, establece mecanismos de mejora continua para evaluar y ajustar las intervenciones en los puntos críticos de siniestralidad, con el fin de garantizar un entorno vial más seguro para todos los usuarios.		
2. Programa 2: Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista El programa "Caminos seguros: prioridad peatonal y ciclista" tiene como objetivo principal mejorar la seguridad y accesibilidad de los actores viales vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas, mediante la adecuación de la infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial, incorporando sus necesidades en el diseño y la operación de la infraestructura, desarrollando e implementando medidas específicas para garantizar su seguridad y mejorar su conectividad en armonización con la seguridad vial y las necesidades de	2.1. Incorporación de necesidades de Actores Viales Vulnerables en la Planificación Urbana. Garantizar que la planificación urbana del municipio de Yumbo priorice las necesidades de movilidad de los actores viales vulnerables, mediante un enfoque integral que asegure su seguridad y accesibilidad en el entorno urbano.	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos Secretaría de Movilidad	**Dependencias Nacionales** Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Gobernación del Valle del Cauca** Secretaría de Infraestructura y Transporte Secretaría de Movilidad **Dependencias Municipales** Secretaría de Hacienda Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia **Otras entidades** Concesión Rutas del Valle
	2.2. Fortalecimiento de la Coordinación Interinstitucional. Objetivo: Mejorar la eficiencia y efectividad en la gestión de la seguridad vial mediante la creación de mecanismos formales de coordinación entre entidades gubernamentales y organismos responsables del desarrollo urbano y vial.		
	2.3. Promoción de la Movilidad No Motorizada mediante la intervención de la infraestructura. Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, en el municipio de Yumbo, mediante la		

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
movilización de los actores viales más vulnerables: niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad que requieran consideración especial.	implementación de medidas que mejoren la infraestructura peatonal y ciclista, así como la pacificación del tránsito en áreas prioritarias. Esto contribuirá a crear un entorno vial más seguro, accesible y sostenible para los peatones y ciclistas, promoviendo hábitos de movilidad activa y reduciendo la dependencia del transporte motorizado.		
	2.4. Implementación de Sistemas de Información Compartidos. Objetivo: Facilitar el intercambio de datos y la colaboración entre entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos mediante el desarrollo de sistemas de información compartidos.		
	2.5. Seguimiento y Evaluación del Programa. Objetivo: Evaluar periódicamente el progreso y el impacto del programa, garantizando su efectividad y ajustando las estrategias según sea necesario para cumplir con los objetivos establecidos.		
3. Programa 3: Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito. Objetivo del Programa: Garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para	3.1. Fortalecer la gestión de la Señalización Vial y Dispositivos de Regulación del Tránsito. Objetivo: Fortalecer la gestión de la señalización vial y los dispositivos de regulación del tránsito para garantizar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias Nacionales** Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial **Gobernación del Valle del Cauca** Secretaría de Infraestructura y Transporte Secretaría de Movilidad **Dependencias Municipales** Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos Secretaría de Hacienda Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia **Otras entidades** Concesión Rutas del Valle
	3.2. Gestión, implementación y supervisión efectiva de Planes de Manejo de Tránsito (PMT). Objetivo: Mejorar la gestión, implementación y seguimiento de los PMT para obras de infraestructura, garantizando la seguridad vial de todos los actores viales		

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables.			

7.2.1. Programa 1: Planificación y gestión integral de la infraestructura segura.

El programa tiene como objetivo fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura, gestionar las condiciones de riesgo en la infraestructura vial y mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad. Además, busca implementar procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de mejora y priorizar intervenciones, así como diseñar, mantener y rehabilitar la infraestructura vial considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.

Este programa tiene cuatro acciones las cuales se describen a continuación

Ficha técnica 16. Acción 1.1. Gestión de la infraestructura desde la planificación y el diseño. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura.

Acción 1.1.	**Gestión de la infraestructura vial segura desde la planificación y el diseño.** **Objetivo: Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura en el municipio de Yumbo para mejorar la movilidad, la conectividad y la integración urbana y rural, considerando las necesidades específicas de cada zona y promoviendo un entorno vial seguro para todos los usuarios.**
Descripción	Esta acción se centra en fortalecer la planificación y el diseño de la infraestructura vial para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías en el municipio de Yumbo. Se llevarán a cabo diversas actividades destinadas a mejorar la calidad y la seguridad de la red vial, así como a integrar criterios de seguridad vial en todos los aspectos del proceso de planificación y diseño.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Revisión y actualización de los instrumentos de planificación para incorporar criterios de seguridad vial. La revisión y actualización de los instrumentos de planificación deben incluir un análisis exhaustivo de la red vial existente en el municipio, identificando áreas de mejora y necesidades de intervención en la infraestructura vial. Además, se debe elaborar un Plan Vial Integral que no solo incluya criterios claros para la jerarquización de vías, sino también estrategias para mejorar la seguridad vial en toda la red vial. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1 del plan de acción, para asegurar una articulación efectiva y una gobernanza coherente.
	1.1.2. Diseño de nuevas estrategias de planificación que prioricen la seguridad de todos los usuarios de las vías. En esta actividad se deberá llevar a cabo la elaboración de directrices claras y específicas en materia de seguridad vial para guiar el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial en el municipio. Se deberán incorporar criterios de seguridad vial de manera integral en la planificación y diseño de todos los proyectos viales en el municipio, promoviendo la creación de calles seguras que prioricen la protección de todos los usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables. Además, se deberá diseñar un plan de mantenimiento preventivo y correctivo para asegurar la adecuada conservación de la infraestructura vial en todo el municipio,

Acción 1.1.	**Gestión de la infraestructura vial segura desde la planificación y el diseño.** **Objetivo: Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura en el municipio de Yumbo para mejorar la movilidad, la conectividad y la integración urbana y rural, considerando las necesidades específicas de cada zona y promoviendo un entorno vial seguro para todos los usuarios.**
	considerando la participación activa de la comunidad en la identificación de problemas y necesidades de seguridad vial en sus áreas locales. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1 del plan de acción, para asegurar una articulación efectiva y una gobernanza coherente en la planificación y diseño de la infraestructura vial segura
	1.1.3. Integración de la Planificación de la Zona Industrial en la Planificación Vial General: Esta actividad implica desarrollar una planificación integral para la zona industrial de Yumbo, considerando sus necesidades específicas de movilidad y seguridad vial. Se integrará la planificación de la zona industrial con la planificación vial más amplia del municipio para garantizar una gestión coordinada y eficiente de la infraestructura vial. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1 del plan de acción, para asegurar una articulación efectiva y una gobernanza coherente en la planificación y diseño de la infraestructura vial segura
	1.1.4. Implementación de programas de capacitación para profesionales involucrados en la planificación y diseño de infraestructura vial. Se deben llevar a cabo programas de capacitación dirigidos a profesionales involucrados en la planificación, diseño, implementación y mantenimiento de la infraestructura vial. Estos programas abordarán temas como diseño universal, accesibilidad, diseño con criterios de seguridad vial y mantenimiento de infraestructura vial, con el objetivo de asegurar que el personal esté debidamente capacitado para garantizar la seguridad vial en todas las etapas del proceso.

Ficha técnica 17. Acción 1.2. Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura.

Acción 1.2.	**Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial.** **Objetivo: Abordar la falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio de Yumbo para garantizar la seguridad de todos los actores viales y facilitar la implementación de estrategias de mejora continua**
Descripción	Esta acción se enfoca en abordar la falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio de Yumbo. El objetivo es garantizar la seguridad de todos los actores viales y facilitar la implementación de estrategias de mejora continua. Para lograrlo, se llevarán a cabo una serie de actividades que incluyen capacitación del personal de la secretaría de movilidad, promoción de la coordinación interinstitucional, planificación e implementación de procesos de auditoría e inspecciones de seguridad vial, realización de estudios y diseños al detalle, gestión de recursos, ejecución de intervenciones, implementación de sistemas de información compartidos, y seguimiento y evaluación continua.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Capacitación y Formación del Personal de la Secretaría de Movilidad de Yumbo. Desarrollo de las capacitaciones del personal municipal en técnicas de evaluación y auditorías e inspecciones de seguridad vial, así como el desarrollo de programas de formación para mejorar las habilidades y conocimientos en seguridad vial. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 2.2, para garantizar una formación integral y coherente del personal, alineando los objetivos y acciones de ambas áreas.

Acción 1.2.	**Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial.** **Objetivo: Abordar la falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio de Yumbo para garantizar la seguridad de todos los actores viales y facilitar la implementación de estrategias de mejora continua**
	1.2.2. Promoción y fortalecimiento de la Coordinación Interinstitucional. Establecer mecanismos formales de coordinación entre todas las entidades involucradas en la infraestructura vial. Definición de roles y responsabilidades claras para mejorar la colaboración y la eficiencia en la gestión de la seguridad vial. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gobernanza, específicamente con la acción 2.2 del plan de acción, para asegurar una integración efectiva de la coordinación interinstitucional con una gobernanza coherente y una gestión optimizada de los recursos destinados a la seguridad vial en el municipio.
	1.2.3. Planificación e implementación de procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de mejora y priorizar intervenciones. Esta actividad implica identificar y priorizar tramos o zonas con condiciones de riesgo en infraestructura vial en diseño, construcción y operación. Se planificará la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial de manera sistemática y coordinada, definiendo el alcance, los objetivos y los recursos necesarios. Se recopilará y evaluará información de fuentes secundarias y primarias, incluyendo datos de siniestros viales, para realizar un diagnóstico integral de las condiciones de seguridad vial en las zonas y tramos identificados. Luego, se llevarán a cabo las auditorías e inspecciones de seguridad vial en las zonas y tramos priorizados para identificar áreas de mejora y riesgos asociados. Se formulará un plan de acción detallado para abordar los hallazgos identificados durante las auditorías e inspecciones, estableciendo medidas correctivas y preventivas específicas para mejorar la seguridad vial en cada zona o tramo identificado. También se priorizarán intervenciones basadas en los hallazgos de las evaluaciones y auditorías, considerando el riesgo y el impacto potencial en la seguridad vial, y se incorporará la participación activa de la comunidad y otras partes interesadas en la identificación de áreas de riesgo y en la formulación de estrategias de mejora.
	1.2.4. Estudios y diseños: Realizar los estudios y diseños detallados de las intervenciones en la infraestructura vial que fueron priorizadas, basándose en los hallazgos de las auditorías e inspecciones de seguridad vial.
	1.2.5. Gestión de Recursos: Esta actividad incluye la búsqueda de fuentes de financiamiento adicionales para fortalecer el presupuesto destinado a seguridad vial, así como la optimización de la asignación de recursos financieros y humanos para maximizar el impacto de las intervenciones. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1 del plan de acción, para asegurar una integración efectiva de la gestión de recursos con una gobernanza coherente y una distribución eficiente de los recursos destinados a la seguridad vial en el municipio
	1.2.6. Ejecución de intervenciones: Ejecutar intervenciones en la infraestructura vial de acuerdo con el plan de acción establecido para abordar los hallazgos identificados en las auditorías e inspecciones de seguridad vial.
	1.2.7. Implementación de Sistemas de Información Compartidos. Desarrollo de sistemas de información compartidos para facilitar el intercambio de datos y la colaboración entre entidades, así como la creación de una base de datos integral y actualizada sobre los hallazgos y el estado de la infraestructura vial y los riesgos asociados. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los

Acción 1.2.	**Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial.** **Objetivo: Abordar la falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio de Yumbo para garantizar la seguridad de todos los actores viales y facilitar la implementación de estrategias de mejora continua**
	sistemas de información y una gestión óptima del conocimiento en el contexto de la infraestructura vial y la seguridad en el municipio.
	1.2.8. Seguimiento y Evaluación Continua. Monitorear y regular del progreso de las acciones implementadas, evaluación periódica del impacto de las intervenciones en la reducción de riesgos y siniestros viales, y ajuste de estrategias y acciones según sea necesario para garantizar una mejora continua en la seguridad vial. Establecer los indicadores claros y medibles, y se implementarán mecanismos de retroalimentación para recopilar comentarios y sugerencias de los usuarios de la vía. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación continua con una gestión óptima del conocimiento en el contexto de las auditorías e inspecciones de seguridad vial.

Ficha técnica 18. Acción 1.3. Mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial segura. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura.

Acción 1.3.	**Mantenimiento, rehabilitación y construcción de la Infraestructura vial segura.** **Objetivo: Fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo mediante el mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial segura, considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.**
Descripción	Fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo mediante el mantenimiento, la rehabilitación y la construcción de infraestructura vial, considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables. Para lograrlo, se implementarán varias actividades específicas que aseguren la implementación de un programa integral de mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial, la gestión, optimización de recursos y la coordinación interinstitucional, además de un seguimiento continuo del impacto de las intervenciones.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Mantenimiento, rehabilitación y construcción de Infraestructura Vial: implementar un programa integral para el mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial en el municipio de Yumbo, con el fin de mejorar la seguridad y la eficiencia del sistema de transporte. - Diagnóstico y Priorización de Zonas de Riesgo: Diagnóstico: Realizar un análisis detallado de la red vial existente, utilizando datos de siniestralidad, evaluaciones de estado físico de la infraestructura y otros indicadores clave. Identificación de Áreas Críticas: Determinar las zonas que presentan mayores riesgos y deficiencias, priorizando aquellas que requieren intervenciones urgentes para mejorar la seguridad vial y la movilidad. Evaluación Técnica: Utilizar herramientas tecnológicas y métodos de inspección avanzados, como sistemas de información geográfica (SIG), para obtener datos precisos y actualizados sobre el estado de la infraestructura vial. - Planificación Sistemática: Desarrollar un plan integral que detalle las actividades de mantenimiento, rehabilitación y construcción, incluyendo cronogramas, recursos necesarios y responsables de cada acción. Coordinar con las distintas dependencias municipales y entidades involucradas para asegurar una implementación eficiente. - Ejecución de Acciones Concretas:

Acción 1.3.	**Mantenimiento, rehabilitación y construcción de la Infraestructura vial segura.** **Objetivo: Fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo mediante el mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial segura, considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.**
	Mantenimiento Preventivo y Correctivo: Implementar actividades regulares de mantenimiento para prevenir el deterioro de la infraestructura vial, como el bacheo de calles, reparación de aceras y mantenimiento de señalización y dispositivos de control del tránsito. Rehabilitación de Infraestructura: Realizar obras de rehabilitación en las zonas identificadas como prioritarias, abordando problemas estructurales y mejorando la calidad y seguridad de las vías existentes. Construcción de Nueva Infraestructura: Desarrollar proyectos de construcción de nuevas carreteras, puentes, pasos peatonales y ciclovías en áreas con necesidades identificadas, asegurando que las nuevas obras cumplan con los estándares de seguridad y sostenibilidad. Incorporación de Tecnologías Modernas: Integrar tecnologías avanzadas en la infraestructura vial, como sistemas inteligentes de transporte (ITS), para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial.
	1.3.2. Gestión de Recursos y Coordinación Interinstitucional: Buscar fuentes de financiamiento adicionales y fortalecer la coordinación entre entidades involucradas en seguridad vial. Esta actividad implica buscar financiamiento adicional para fortalecer el presupuesto destinado a seguridad vial y optimizar la asignación de recursos financieros y humanos para maximizar el impacto de las acciones implementadas. También se establecen mecanismos formales de coordinación entre todas las entidades involucradas en la infraestructura vial. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con las acciones 2.1 y 2.2, para asegurar una integración efectiva de la gestión de recursos y la coordinación interinstitucional con una gestión óptima de la gobernanza en el contexto del mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial segura
	1.3.3. Implementación de Sistemas de Información Compartidos: Esta actividad se centra en desarrollar sistemas de información compartidos para facilitar el intercambio de datos y la colaboración entre las entidades responsables de la seguridad vial. Implica el desarrollo de plataformas tecnológicas para compartir información sobre el estado de la infraestructura vial y los riesgos asociados, así como la creación de una base de datos integral y actualizada sobre la infraestructura vial y su mantenimiento. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima del conocimiento en el contexto de la infraestructura vial y la seguridad en el municipio.
	1.3.4. Seguimiento y Evaluación Continua: Monitorear regularmente el progreso del proyecto y evaluar su impacto en la seguridad vial. Esta actividad consiste en monitorear el progreso de las acciones implementadas, realizar evaluaciones periódicas del impacto de las intervenciones en la reducción de riesgos y siniestros viales, y establecer mecanismos de retroalimentación para recopilar comentarios y sugerencias de los usuarios de la vía. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación continua con una gestión óptima del conocimiento en el contexto del mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial segura.

Ficha técnica 19. Acción 1.4. Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad. Programa Planificación y gestión integral de la infraestructura segura.

Acción 1.4.	**Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad.** **Objetivo: Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos mediante la identificación de áreas de siniestralidad vial. La acción busca lograr esto mediante la recopilación de datos confiables y la aplicación de estrategias específicas. Además, establece mecanismos de mejora continua para evaluar y ajustar las intervenciones en los puntos críticos de siniestralidad, con el fin de garantizar un entorno vial más seguro para todos los usuarios.**
Descripción	Fortalecer la seguridad vial en los puntos y áreas críticas de siniestralidad en el municipio de Yumbo. Para ello, se implementarán estrategias específicas basadas en la identificación precisa de estas áreas, la recopilación de datos confiables, la elaboración de los estudios y diseños, la búsqueda de financiamiento y la ejecución de las acciones de intervención. La acción también busca establecer mecanismos de mejora continua para evaluar y ajustar las intervenciones, garantizando un entorno vial más seguro para todos los usuarios, especialmente los más vulnerables.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.4.1 Identificación y Priorización de Áreas Críticas de Siniestralidad: Esta acción consiste en identificar y priorizar las áreas de mayor riesgo de siniestralidad vial en el municipio de Yumbo. Se recopilarán datos confiables, como estadísticas de accidentes y análisis de la infraestructura vial, para determinar los puntos críticos que requieren intervención prioritaria. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de la identificación de puntos críticos con una gestión óptima del conocimiento, , garantizando así que las decisiones sobre las intervenciones prioritarias se basen en datos confiables y actualizados.
	1.4.2 Planificación Sistemática y Coordinada de Intervenciones: Desarrollar un plan integral de acciones de intervención para abordar las áreas identificadas como críticas en términos de seguridad vial. Este plan se elaborará de manera coordinada entre las entidades pertinentes, asegurando una gestión eficiente de los recursos y una ejecución sistemática de las intervenciones.
	1.4.3 Evaluación de Condiciones de Seguridad Vial: llevar a cabo una evaluación exhaustiva de las condiciones de seguridad vial en las áreas identificadas como críticas. Esta evaluación incluirá un análisis detallado de la infraestructura vial, los comportamientos de los usuarios de la vía y otros factores físicos, funcionales y operativos relevantes para comprender las causas subyacentes de los siniestros.
	1.4.4 Estudios y diseños para la implementación de Acciones de intervención y rehabilitación: Desarrollar los estudios y diseños para la ejecución de la acciones de intervención, mantenimiento y rehabilitación en las áreas críticas identificadas, con el objetivo de mejorar la seguridad vial.
	1.4.5 Búsqueda de Financiamiento para Intervenciones: gestión de fuentes de financiamiento adicionales para apoyar las intervenciones planificadas en las áreas críticas de siniestralidad vial. Esto puede implicar la obtención de recursos a través de programas gubernamentales, asociaciones público-privadas u otras iniciativas de financiamiento externo. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1, para asegurar una integración efectiva de la gestión de recursos con una gestión óptima de la gobernanza en el contexto de mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos críticos de siniestralidad.
	1.4.6 Optimización de Recursos y Coordinación Interinstitucional: Optimizar la asignación de recursos financieros y humanos para maximizar el impacto de las acciones implementadas en las áreas críticas de siniestralidad vial. Además, se deberá establecer mecanismos formales de coordinación entre todas las entidades involucradas en la gestión de la seguridad vial, garantizando una colaboración efectiva. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con las acciones 2.1 y 2.2, para asegurar una integración efectiva de

Acción 1.4.	**Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad.** **Objetivo: Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos mediante la identificación de áreas de siniestralidad vial. La acción busca lograr esto mediante la recopilación de datos confiables y la aplicación de estrategias específicas. Además, establece mecanismos de mejora continua para evaluar y ajustar las intervenciones en los puntos críticos de siniestralidad, con el fin de garantizar un entorno vial más seguro para todos los usuarios.**
	la gestión de recursos y coordinación interinstitucional con una gestión óptima de la gobernanza en el contexto de mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos críticos de siniestralidad.
	1.4.7 Ejecución de Acciones de intervención y rehabilitación: Implementación de las acciones de intervención, mantenimiento y rehabilitación en las áreas críticas identificadas, con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Estas acciones pueden incluir reparaciones de infraestructura, instalación de señalización adicional, mejora de la iluminación y otras medidas destinadas a reducir los riesgos de siniestros.
	1.4.8 Desarrollo de Sistemas de Información Compartidos: Desarrollar plataformas tecnológicas para compartir información relevante sobre el estado de la infraestructura vial y los riesgos asociados en las áreas críticas de siniestralidad vial. Esto facilitará el intercambio de datos entre las entidades involucradas y mejorará la coordinación en la implementación de intervenciones. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de las condiciones de seguridad vial en los puntos críticos de siniestralidad.
	1.4.9 Implementación de Mecanismos de Mejora Continua: Establecer mecanismos para monitorear continuamente el progreso del proyecto y evaluar su impacto en la seguridad vial. Esto incluirá la revisión periódica de los resultados obtenidos y la capacidad de ajustar las intervenciones según sea necesario para garantizar una mejora continua en las condiciones de seguridad vial en las áreas críticas. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de la implementación de los mecanismos de mejora con una gestión óptima del conocimiento.

7.2.2. Programa 2: Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista

El programa tiene como objetivo principal mejorar la seguridad y accesibilidad de los actores viales vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas, mediante la adecuación de la infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial, incorporando sus necesidades en el diseño y la operación de la infraestructura, desarrollando e implementando medidas específicas para garantizar su seguridad y mejorar su conectividad en armonización con la seguridad vial y las necesidades de movilización de los actores viales más vulnerables: niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad que requieran consideración especial.

Este programa tiene cinco acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 20. Acción 2.1. Incorporación de necesidades de actores viales vulnerables en la planificación urbana. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista

Acción 2.1.	**Incorporación de necesidades de actores viales vulnerables en la planificación urbana:** **Garantizar que la planificación urbana del municipio de Yumbo priorice las necesidades de movilidad de los actores viales vulnerables, mediante un enfoque integral que asegure su seguridad y accesibilidad en el entorno urbano.**
Descripción	La acción se centra en incluir de manera efectiva las necesidades de los usuarios vulnerables en todos los aspectos de la planificación urbana del municipio. Esto se logrará a través de actividades específicas que permitan identificar, integrar y priorizar las mejoras necesarias para garantizar un entorno urbano seguro y accesible para los actores viales vulnerables y las necesidades de movilización de los actores viales más vulnerables: niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad que requieran consideración especial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Realizar un diagnóstico de las necesidades de movilidad de los actores vulnerables en el municipio, identificando áreas prioritarias para intervenciones. Se deberá llevar a cabo un análisis detallado de la infraestructura vial existente y las condiciones de movilidad de los actores más vulnerables en el casco urbano, la zona rural y la zona industrial. Esto permitirá identificar las deficiencias y áreas de mejora en la planificación urbana para priorizar las intervenciones necesarias. Recolección de Datos: Compilar información sobre la infraestructura actual, incluyendo vías, señalización, iluminación y accesibilidad. Encuestas y Observaciones: Realizar encuestas a los usuarios vulnerables y observaciones de campo para entender sus necesidades y los desafíos que enfrentan. Análisis de Datos: Evaluar la información recopilada para identificar áreas con alta densidad de peatones y ciclistas y zonas con alta incidencia de accidentes. Informe de Diagnóstico: Elaborar un informe detallado con los hallazgos del análisis y recomendaciones para intervenciones prioritarias. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1 del plan de acción, para asegurar una integración efectiva del diagnóstico de necesidades de movilidad con una gestión óptima del conocimiento.
	2.1.2. Integrar las necesidades de los actores viales vulnerables en los planes de desarrollo y en los otros instrumentos de planificación del municipio, asegurando su consideración en la asignación de recursos y la planificación de proyectos. Garantizar que las necesidades de peatones y ciclistas estén debidamente integradas en los planes y proyectos de desarrollo urbano y vial del municipio, asegurando que se asignen recursos adecuados y se implementen medidas específicas para mejorar su seguridad y accesibilidad. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gobernanza, específicamente con la acción 2.1 del plan de acción, para asegurar una integración efectiva de las necesidades de los actores viales vulnerables en la planificación urbana y la asignación de recursos municipales.

Ficha técnica 21. Acción 2.2. Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista

Acción 2.2.	**Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional.** **Objetivo: Mejorar la eficiencia y efectividad en la gestión de la seguridad vial mediante la creación de mecanismos formales de coordinación entre entidades gubernamentales y organismos responsables del desarrollo urbano y vial.**
Descripción	La acción se enfoca en establecer y fortalecer la colaboración entre las distintas entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos en el municipio de

Acción 2.2.	**Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional.** **Objetivo: Mejorar la eficiencia y efectividad en la gestión de la seguridad vial mediante la creación de mecanismos formales de coordinación entre entidades gubernamentales y organismos responsables del desarrollo urbano y vial.**
	Yumbo. Mediante la implementación de actividades específicas, se busca crear un marco de cooperación interinstitucional que permita una gestión más eficiente y efectiva de la seguridad vial. Nota: Esta acción debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.2, para asegurar una integración efectiva de los mecanismos formales de coordinación entre entidades y la priorización de la seguridad de los actores viales vulnerables.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.2.1. Establecer mecanismos formales de coordinación entre entidades gubernamentales y organismos responsables del desarrollo urbano y vial. Establecer mesas de trabajo y comités interinstitucionales para facilitar la coordinación y colaboración entre las diferentes entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos. Se deberá reestructurar y fortalecer el comité local de seguridad vial, creado mediante Decreto 212 de 2018, para mejorar la coordinación y colaboración entre las entidades involucradas. Esto permitirá una distribución más eficiente de recursos y una implementación más efectiva de soluciones para mejorar la infraestructura vial para los actores viales vulnerables.
	2.2.2. Definir roles y responsabilidades claras para mejorar la colaboración y la eficiencia en la gestión de la seguridad vial. Definición de roles y responsabilidades de cada entidad involucrada en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos, garantizando una distribución equitativa de tareas y recursos. Esto facilitará la coordinación y el trabajo en equipo para abordar eficazmente los desafíos de movilidad y seguridad vial en el municipio. Nota

Ficha técnica 22. Acción 2.3. Promoción de la movilidad no motorizada mediante la intervención de la infraestructura. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista

Acción 2.3.	**Promoción de la movilidad no motorizada mediante la intervención de la infraestructura.** **Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, en el municipio de Yumbo, mediante la implementación de medidas que mejoren la infraestructura peatonal y ciclista, así como la pacificación del tránsito en áreas prioritarias. Esto contribuirá a crear un entorno vial más seguro, accesible y sostenible para los peatones y ciclistas, promoviendo hábitos de movilidad activa y reduciendo la dependencia del transporte motorizado.**
Descripción	Esta acción se centra en transformar el entorno vial del municipio de Yumbo para favorecer a los usuarios no motorizados. Se implementarán intervenciones específicas en la infraestructura peatonal y ciclista, así como medidas para calmar el tránsito, con el fin de crear espacios más seguros y accesibles para los usuarios viales más vulnerables (niños o infantes, personas de la tercera edad o adultos mayores, personas con movilidad reducida, personas en situación de discapacidad)
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.3.1. Implementar un programa de construcción y rehabilitación de infraestructura peatonal y ciclista en el casco urbano y la zona industrial. Se deberá llevar a cabo obras de construcción y rehabilitación de aceras, pasos peatonales, ciclorrutas y carriles para bicicletas en áreas identificadas como prioritarias. Establecer medidas de control de velocidad, mejoras en la iluminación y señalización en áreas donde haya un alto flujo de peatones y ciclistas, garantizando una mayor visibilidad y seguridad para estos usuarios, especialmente durante la noche y en condiciones climáticas desfavorables. Estas intervenciones mejorarán la seguridad y la comodidad de los peatones y ciclistas, promoviendo su uso como modos de transporte sostenibles y seguros.

Acción 2.3.	**Promoción de la movilidad no motorizada mediante la intervención de la infraestructura.** **Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, en el municipio de Yumbo, mediante la implementación de medidas que mejoren la infraestructura peatonal y ciclista, así como la pacificación del tránsito en áreas prioritarias. Esto contribuirá a crear un entorno vial más seguro, accesible y sostenible para los peatones y ciclistas, promoviendo hábitos de movilidad activa y reduciendo la dependencia del transporte motorizado.**
	Pasos a seguir: Identificación de Áreas Prioritarias: Realizar un estudio para identificar las zonas con mayor necesidad de mejoras en infraestructura peatonal y ciclista. Diseño de Intervenciones: Elaborar los diseños de las intervenciones necesarias, asegurando la inclusión de medidas de control de velocidad y mejoras en la iluminación y señalización. Ejecución de Obras: Llevar a cabo la construcción y rehabilitación de aceras, pasos peatonales y ciclorrutas. Monitoreo y Evaluación: Evaluar el impacto de las intervenciones y realizar ajustes según sea necesario para asegurar su efectividad.
	2.3.2. Fomento de la Pacificación del Tránsito y Armonización de la Seguridad Vial: Promover un entorno vial seguro y armonioso para todos los usuarios, especialmente para peatones y ciclistas, mediante la implementación de medidas de calmado de tránsito y la reducción de la velocidad vehicular en áreas urbanas y zonas de alta actividad peatonal, ciclista, niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad. Estas acciones buscan mejorar la convivencia vial, reducir los riesgos de siniestros viales y fomentar el respeto mutuo entre los diferentes actores viales. Pasos a seguir: Evaluación de Zonas de Alto Riesgo: Identificar las áreas urbanas y zonas con alta actividad peatonal y ciclista que requieren medidas de pacificación del tránsito. Diseño de Medidas de Pacificación: Desarrollar y planificar medidas específicas como la instalación de dispositivos reductores de velocidad, modificación de la geometría, señalización adecuada y otros dispositivos. Implementación de Medidas: Ejecutar las medidas de pacificación del tránsito en las áreas identificadas. Seguimiento y Ajustes: Monitorear la efectividad de las medidas implementadas y realizar ajustes según sea necesario.
	2.3.3. Ampliar y mejorar las aceras en zonas de alto tránsito peatonal, asegurando anchos adecuados y superficies accesibles para personas con movilidad reducida. Realizar obras de ampliación y rehabilitación de aceras en zonas de mayor afluencia peatonal, asegurando que tengan un ancho mínimo suficiente para permitir un tránsito seguro y cómodo, especialmente personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad. Pasos a seguir: Identificación de Zonas: Identificar las áreas con alto tránsito peatonal que requieren mejoras en las aceras. Diseño de Mejoras: Diseñar las intervenciones necesarias para ampliar y mejorar las aceras, asegurando accesibilidad para todos los usuarios. Ejecución de Obras: Llevar a cabo las obras de ampliación y rehabilitación de aceras. Evaluación de Impacto: Evaluar el impacto de las mejoras realizadas y ajustar según sea necesario para asegurar su efectividad.
	2.3.4. Instalar pasos peatonales seguros en intersecciones y áreas de cruce frecuente, dotados de señalización adecuada, iluminación y dispositivos de reducción de velocidad. Implementar pasos peatonales seguros en lugares estratégicos donde se registre un alto flujo de peatones y un riesgo elevado de siniestros. Estos pasos deben estar equipados con señalización vial, iluminación adecuada y dispositivos de reducción de

Acción 2.3.	**Promoción de la movilidad no motorizada mediante la intervención de la infraestructura.** **Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, en el municipio de Yumbo, mediante la implementación de medidas que mejoren la infraestructura peatonal y ciclista, así como la pacificación del tránsito en áreas prioritarias. Esto contribuirá a crear un entorno vial más seguro, accesible y sostenible para los peatones y ciclistas, promoviendo hábitos de movilidad activa y reduciendo la dependencia del transporte motorizado.**
	velocidad para garantizar la seguridad de los peatones y personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad. Pasos a seguir: Identificación de Intersecciones Críticas: Identificar las intersecciones y áreas de cruce frecuente que requieren la instalación de pasos peatonales seguros. Diseño de Pasos Peatonales: Diseñar los pasos peatonales con los elementos necesarios para asegurar su visibilidad y seguridad. Instalación: Llevar a cabo la instalación de los pasos peatonales, incluyendo la señalización y dispositivos de reducción de velocidad. Monitoreo y Ajustes: Monitorear la efectividad de los pasos peatonales instalados y realizar ajustes según sea necesario.
	2.3.5. Construir ciclorrutas segregadas en el casco urbano y la zona industrial, proporcionando un espacio exclusivo y seguro para el desplazamiento de ciclistas. Desarrollar ciclorrutas segregadas que brinden a los ciclistas un espacio protegido y separado del tráfico vehicular, aumentando su seguridad y promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Pasos a seguir: Identificación de Rutas: Identificar las rutas y áreas prioritarias para la construcción de ciclorrutas segregadas. Diseño de Ciclorrutas: Elaborar los diseños de las ciclorrutas, asegurando su separación del tráfico vehicular. Construcción: Ejecutar las obras de construcción de ciclorrutas segregadas. Promoción del Uso: Realizar campañas de sensibilización y promoción del uso de las ciclorrutas para fomentar la movilidad ciclista.

Ficha técnica 23. Acción 2.4. Implementación de sistemas de información compartidos. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista

Acción 2.4.	**Implementación de sistemas de información compartidos.** **Objetivo: Facilitar el intercambio de datos y la colaboración entre entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos mediante el desarrollo de sistemas de información compartidos.**
Descripción	Facilitar el intercambio de datos y promover la colaboración entre las diversas entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos. Para lograrlo, se llevará a cabo la implementación de sistemas de información compartidos que permitan una gestión más eficiente y coordinada de las iniciativas en cuestión.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.4.1. Desarrollar sistemas de información compartidos para facilitar el intercambio de datos y la colaboración entre entidades. Esta actividad se centra en el desarrollo de una plataforma digital específicamente diseñada para compartir información crucial entre las entidades involucradas en proyectos viales y urbanos. La plataforma permitirá la centralización y el acceso compartido a datos sobre la infraestructura vial, los riesgos de seguridad vial y las necesidades de movilidad de peatones, ciclistas, niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad. Esto fomentará una mayor transparencia, colaboración y coordinación entre las partes interesadas, lo que a su vez contribuirá a una gestión más eficiente y efectiva de los proyectos. La creación de esta plataforma de información compartida representa un

Acción 2.4.	**Implementación de sistemas de información compartidos.** **Objetivo: Facilitar el intercambio de datos y la colaboración entre entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos mediante el desarrollo de sistemas de información compartidos.**
	paso significativo hacia una planificación y ejecución más integrada y sostenible de las iniciativas viales y urbanas. Nota: Esta acción debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y la estructura de datos con una gestión óptima de las condiciones de seguridad vial de los actores viales vulnerables.

Ficha técnica 24. Acción 2.5. Seguimiento y evaluación del programa. Programa Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista

Acción 2.5.	**Seguimiento y evaluación del programa** **Objetivo: Evaluar periódicamente el progreso y el impacto del programa, garantizando su efectividad y ajustando las estrategias según sea necesario para cumplir con los objetivos establecidos.**
Descripción	La Acción se enfoca en la evaluación periódica del progreso y el impacto del programa, con el objetivo de garantizar su efectividad y realizar ajustes en las estrategias según sea necesario para alcanzar los objetivos establecidos. Esto implica el establecimiento de un sistema integral de seguimiento y evaluación, así como la recolección de retroalimentación de los usuarios y la comunidad para informar la toma de decisiones. Nota: Esta acción debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación del programa con una gestión óptima del conocimiento en el contexto de la seguridad de los actores viales vulnerables
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.5.1. Establecer un sistema de monitoreo continuo para seguir de cerca la implementación de las diferentes acciones del programa. Desarrollar un sistema de monitoreo que permita recopilar datos relevantes sobre el avance de cada acción del programa, incluyendo hitos alcanzados, recursos utilizados y posibles desviaciones en la ejecución.
	2.5.2. Realizar evaluaciones periódicas del impacto del programa en la seguridad vial y la accesibilidad de los actores viales vulnerables. Llevar a cabo evaluaciones regulares para medir el impacto del programa en la reducción de siniestros viales, la mejora de la movilidad de los actores viales vulnerables, y otros indicadores clave de seguridad y accesibilidad
	2.5.3. Retroalimentación de los usuarios y la comunidad sobre la efectividad y la satisfacción con las medidas implementadas. Realizar encuestas y consultas públicas para recopilar opiniones y comentarios de los usuarios y la comunidad en general sobre la efectividad y la calidad de las medidas implementadas, lo que permitirá realizar ajustes y mejoras en el programa según sea necesario.

7.2.3. Programa 3: Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito

El programa tiene como objetivo garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables.

Este programa tiene dos acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 25. Acción 3.1. Fortalecer la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito. Programa Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito

Acción 3.1.	**Fortalecer la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito** **Objetivo: Fortalecer la gestión de la señalización vial y los dispositivos de regulación del tránsito para garantizar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo.**
Descripción	La Acción se concentra en fortalecer la gestión de la señalización vial y los dispositivos de regulación del tránsito en el municipio de Yumbo, con el objetivo principal de salvaguardar la seguridad vial y mejorar la fluidez del tráfico. Para lograr este propósito, se llevarán a cabo actividades específicas dirigidas a la actualización del inventario, el mantenimiento y rehabilitación, así como la centralización y coordinación del sistema semafórico.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.1.1. Actualización del Inventario de Dispositivos de Control del Tránsito y Señalización Vial • Realizar un inventario de todos los dispositivos de control del tránsito y señalización vial en el municipio de Yumbo, utilizando equipos de inspección y tecnología GPS para identificar cada dispositivo de manera precisa y georreferenciada. • Registrar información detallada sobre la ubicación exacta, tipo, estado de conservación, fecha de instalación y mantenimiento, así como cualquier observación relevante sobre cada dispositivo, utilizando un sistema de gestión de datos centralizado y fácilmente accesible. • Utilizar tecnología de mapeo y sistemas de información geográfica (SIG) para mantener un inventario digitalizado y de fácil acceso, que permita la visualización rápida y la actualización periódica de la información sobre los dispositivos de señalización y control de tránsito Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1 del plan de acción, para garantizar una gestión efectiva de la información recopilada y un uso óptimo de la tecnología de datos en la actualización y mantenimiento del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial en Yumbo.
	3.1.2. Planificación, mantenimiento, rehabilitación de los dispositivos de Control del Tránsito y Señalización Vial • Establecer un plan de acción integral para el mantenimiento correctivo y preventivo de la señalización vial y los dispositivos de control del tránsito, considerando aspectos como la limpieza, reparación y sustitución de elementos dañados o desgastados.

Acción 3.1.	**Fortalecer la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito** **Objetivo: Fortalecer la gestión de la señalización vial y los dispositivos de regulación del tránsito para garantizar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo.**
	• Asignar recursos humanos, técnicos y financieros adecuados para la ejecución efectiva del plan de acción, incluyendo la contratación de personal capacitado y la adquisición de equipos y materiales necesarios para realizar las labores de mantenimiento de manera oportuna y eficiente. • Realizar las intervenciones de mantenimiento y rehabilitación de los dispositivos de control del tránsito y señalización vial. • Realizar un seguimiento periódico y una evaluación continua del plan de acción, mediante la implementación de indicadores de desempeño y la recopilación de datos sobre la ejecución de las labores programadas, con el fin de identificar posibles mejoras y ajustes necesarios para optimizar la gestión de la señalización vial y los dispositivos de control del tránsito.
	3.1.3. Implementación de un Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado Esta actividad tiene como objetivo establecer un Centro de Gestión y Control Semafórico (CGCS) centralizado e integrado dentro del marco del Sistema Inteligente de Transporte (ITS) del municipio de Yumbo. Las actividades a desarrollar incluyen: • Centralización del Control: Establecer un Centro de Gestión y Control Semafórico equipado con tecnología avanzada de monitoreo y gestión del tránsito, permitiendo la supervisión en tiempo real de todos los semáforos en el municipio. Implementar un sistema de comunicación robusto que interconecte todos los semáforos a una red de comunicaciones segura y confiable. Esto facilitará la transmisión eficiente de datos y órdenes de control entre el centro de gestión y los semáforos distribuidos en diferentes ubicaciones. • Optimización de los Ciclos Semafóricos: Utilizar algoritmos y software especializado para realizar ajustes periódicos en los ciclos de los semáforos. Estos ajustes se basarán en la demanda de tráfico en tiempo real y las condiciones cambiantes de la vía. Optimizar la sincronización de los semáforos para mejorar la fluidez del tránsito, reducir los tiempos de espera en las intersecciones y minimizar la congestión vehicular, contribuyendo así a la seguridad vial y a la eficiencia del sistema de transporte urbano. • Interoperabilidad en el Sistema Inteligente de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés): Integrar el Centro de Gestión y Control Semafórico dentro del Centro de Gestión y Control de la Movilidad (CGCM) del municipio, como parte integral del Sistema Inteligente de Transporte Garantizar la interoperabilidad con otros sistemas de gestión y control del tráfico, como el Sistema de Información al Usuario, Sistema de Monitoreo y Control del Tráfico, y Sistema de Gestión y Control de Flota del transporte público. Esto asegurará una operación integral e interoperable entre los subsistemas. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1 del plan de acción, para asegurar una implementación coherente y eficiente del Centro de Gestión y Control Semafórico dentro del marco del ITS, promoviendo así una gestión óptima de la movilidad y la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

Ficha técnica 26. Acción 3.2. Gestión, implementación y supervisión efectiva de Planes de Manejo de Tránsito (PMT). Programa Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito

Acción 3.2.	**Gestión, implementación y supervisión efectiva de Planes de Manejo de Tránsito (PMT)** **Objetivo: Mejorar la gestión, implementación y seguimiento de los PMT para obras de infraestructura, garantizando la seguridad vial de todos los actores viales**
Descripción	La Acción se enfoca en mejorar la gestión, implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, con el objetivo de garantizar la seguridad vial de todos los actores viales. Se llevan a cabo una serie de actividades específicas destinadas a supervisar rigurosamente la implementación de los PMT, programar y documentar inspecciones de seguimiento, equilibrar la priorización de la seguridad vial y gestionar integralmente obras de bajo impacto.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.2.1. Supervisión Rigurosa y Continua de la Implementación de PMT. • Establecer un proceso de supervisión riguroso que incluya inspecciones regulares durante todas las fases de ejecución de obras de infraestructura, con el fin de verificar el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en los PMT. • Verificar en campo que las medidas implementadas en los PMT coincidan con las aprobadas, asegurando que se cumplan los estándares de seguridad vial establecidos y que se tomen las acciones correctivas necesarias en caso de desviaciones o incumplimientos. • Documentar y reportar de manera detallada cualquier desviación o incumplimiento observado durante las inspecciones, con el propósito de tomar medidas correctivas inmediatas y garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de las vías afectadas por las obras.
	3.2.2. Programación y Documentación de Inspecciones de Seguimiento. • Desarrollar un protocolo estructurado y detallado para la programación y documentación de inspecciones de seguimiento, definiendo claramente los pasos a seguir y los criterios de evaluación a tener en cuenta durante las inspecciones. • Establecer un calendario regular y predefinido para la realización de inspecciones en todas las obras de infraestructura en curso, asegurando una cobertura adecuada y una supervisión continua del cumplimiento de los PMT. • Documentar de manera exhaustiva los hallazgos de las inspecciones, registrando cualquier anomalía, incumplimiento o aspecto relevante relacionado con la implementación de los PMT, y mantener un sistema de gestión de información actualizado y accesible para todas las partes involucradas.
	3.2.3. Equilibrio en la Priorización de la Seguridad Vial • Promover una planificación inclusiva y equilibrada que priorice la seguridad vial de todos los actores viales, incorporando medidas específicas para proteger a los usuarios vulnerables en todos los PMT de obras de infraestructura, además de los usuarios de vehículos motorizados. • Sensibilizar y capacitar a los responsables de la planificación y ejecución de obras sobre la importancia de considerar las necesidades y vulnerabilidades de todos los usuarios de las vías, fomentando una cultura de seguridad vial y una visión integral del diseño urbano y la gestión del tránsito.
	3.2.4. Gestión Integral de Obras de Bajo Impacto • Brindar una atención prioritaria y adecuada a los PMT para obras de bajo impacto, reconociendo su importancia dentro de la gestión integral del tránsito y la seguridad vial en el municipio. • Implementar medidas específicas de mitigación de riesgos para este tipo de obras, incluyendo una adecuada señalización, desvíos seguros y medidas de protección para

Acción 3.2.	**Gestión, implementación y supervisión efectiva de Planes de Manejo de Tránsito (PMT)** **Objetivo: Mejorar la gestión, implementación y seguimiento de los PMT para obras de infraestructura, garantizando la seguridad vial de todos los actores viales**
	los usuarios de las vías, con el objetivo de minimizar cualquier impacto negativo en la movilidad y la seguridad vial. • Realizar un seguimiento continuo y sistemático de la implementación de los PMT para obras de bajo impacto, evaluando su efectividad y ajustando las medidas según sea necesario para garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad vial y la protección de todos los usuarios de las vías.

7.3. ÁREA No 3. VEHÍCULOS SEGUROS

El área de Vehículos seguros, se compone de tres programas, con sus respectivas acciones:

Figura 5. Programas área de vehículos seguros



Tabla 3.Programas y acciones área de vehículos seguros

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1. Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte. Este programa tiene como objetivo garantizar la seguridad de los actores viales, en sus desplazamientos por las vías públicas.	1.1. Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal.	Secretaría de Educación Secretaría de Movilidad	**Dependencia Nacional** Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias Municipales** Secretaría de Bienestar Social y Participación Ciudadana Secretaría de Infraestructura y Servicios públicos Secretaría Jurídica Secretaría de Hacienda
	1.2. Unificar criterios a fin de cumplir con la normatividad vigente, respecto a la contratación, ejecución y la operación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo.		
	1.3. Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados		

	1.4. Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga.		Departamento Administrativo de Planeación e Informática **Otras entidades** Empresas de Transporte Concesionarios de motos y autos
	1.5. Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas.		
2. Programa 2. Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte. El objetivo de este programa es establecer acciones o intervenciones concretas que permitan alcanzar los propósitos en materia de prevención de los siniestros viales de los motociclistas y potenciar el uso de los medios alternativos de transporte .	2.1. Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad.	Secretaría de Movilidad	**Dependencia Nacional** Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias Municipales** Secretaría de Infraestructura y Servicios públicos Secretaría Jurídica Secretaría de Hacienda Departamento Administrativo de Planeación e Informática **Otras entidades** Concesionarios de motos
	2.2. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles.		
3. Programa 3. Incentivar la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases. Este programa tiene como objetivo garantizar que los vehículos cumplan con los requisitos de seguridad y emisiones establecidos por las autoridades ambientales, para evitar siniestros por fallas mecánicas.	3.1. Informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica para una operación segura.	Secretaría de Movilidad	Centros de Diagnóstico Automotor

7.3.1. Programa 1: Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte.

El programa tiene como objetivo garantizar la seguridad de los actores viales, en sus desplazamientos por las vías públicas.

Este programa tiene cinco acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 27. Acción 1.1. Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte.

Acción 1.1.	**Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal.** **Objetivo: Lograr que el transporte público de pasajeros, sea accesible para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades físicas. Esto debe incluir la disponibilidad de rampas, ascensores y otros dispositivos o adecuaciones para facilitar el acceso de los usuarios.**
Descripción	"La accesibilidad permite que los ciudadanos, (en especial las personas con discapacidad y las personas que presentan alguna reducción en su movilidad) puedan ejercer su ciudadanía y hacer uso pleno de sus derechos, entre ellos, al trabajo, a la salud, a la educación, a la recreación y a la información. La accesibilidad es entonces, la relación que tiene la persona con el entorno en que se desenvuelve y por tanto contempla el conjunto de características que debe disponer un entorno, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas"[6], para formular e implementar estrategias, que permitan reducir estas barreras. Esta acción busca identificar distintas barreras de movilidad físicas actitudinales y comunicativas en el transporte público, a las que se ven enfrentadas las personas que presentan movilidad reducida, ya sea por alguna condición particular o por el curso de vida.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Diagnóstico de las condiciones de los vehículos de servicio público de pasajeros, del municipio de Yumbo. Este diagnóstico incluye el tipo de vehículo, las condiciones a accesibilidad de las personas más vulnerables, los mecanismos de comunicación para acceder a ellos, entre otros.
	1.1.2. Identificar e implementar medidas de mejoramiento. Esta actividad incluye: el apoyo a las actividades de planeación, formulación, evaluación, e implementación de propuestas de las empresas de transporte para minimizar las barreras físicas en el transporte público de pasajeros. Las barreras físicas con relación al espacio público se deberán articular con la acción 2.1., del área de infraestructura. En esta actividad se debe incluir la divulgación y socialización de las medidas implementadas, para el reconocimiento de la ciudadanía.
	1.1.3. Realizar el apoyo técnico y legal a las empresas de transporte. Establecer mecanismos formales de organización como creación de mesas de trabajo, articuladas a política pública de discapacidad (Acuerdo No 033 del 29 de diciembre de 2015), para la implementación de las estrategias de mejora, con relación a la accesibilidad.
	1.1.4. Seguimiento y evaluación. Se debe verificar el nivel de cumplimiento de los criterios de accesibilidad propuestos y entregar recomendaciones orientadas a mejorar el diseño, la implementación, la ejecución del proyecto de eliminación de barreras.

[6] ANSV. Estudio de barreras de movilidad que afectan la seguridad vial de actores con movilidad reducida

Ficha técnica 28. Acción 1.2. Unificar criterios a fin de cumplir con la normatividad vigente, respecto a la contratación, ejecución y la operación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte.

Acción 1.2.	**Unificar criterios a fin de cumplir con la normatividad vigente, respecto a la contratación, ejecución y la operación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo.** **Objetivo: Garantizar que los vehículos de transporte escolar cumplan con los estándares de seguridad necesarios y que los conductores cuenten con la formación adecuada.**
Descripción	"El transporte es una actividad riesgosa. Por lo tanto, el transporte escolar debe cumplir con estándares mayores, en pro de proteger y velar por la seguridad d ellos estudiantes, una población que tiene un mayor grado de relevancia constitucional y legal"[7]. La Secretaría de Educación Municipal de Yumbo, es la encargada de contratar la prestación del servicio de transporte escolar, en las instituciones educativas oficiales y tiene como obligación observar integridad y diligencia en la selección de la empresa para el transporte de los estudiantes. A nivel local, la Secretaría de Movilidad es la responsable de supervisar y controlar el transporte escolar en el municipio. Debe realizar inspecciones periódicas a los vehículos y asegurar el cumplimiento de las normas establecidas.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Revisión de la normatividad que rige a nivel nacional, para la contratación del transporte escolar. Verificar que la empresa contratada cuente y aplique lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas complementarias.
	1.2.2. Ajuste del esquema de contratación del transporte escolar en el municipio, con base en los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte y en el marco de la supervisión y el control que ejerce la Secretaría de Movilidad, de acuerdo con la normativa nacional.
	1.2.3. Monitoreo y seguimiento a la contratación del transporte escolar. Incluye la verificación de los vehículos, idoneidad de los conductores, verificación de rutas y otros aspectos relacionados con la seguridad vial de los escolares. Esta actividad debe desarrollarse periódicamente, durante la ejecución de la contratación. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 29. Acción 1.3. Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte.

Acción 1.3.	**Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados** **Objetivo: Disminuir los riesgos a los que se exponen los actores viales, concientizándolos sobre el uso correcto de los elementos de protección personal.**
Descripción	Los elementos de protección personal (EPP) son claves en ese objetivo de proteger la vida e integridad física de conductores y sus acompañantes pues estos, bien elegidos y con un correcto uso, disminuyen en grandes porcentajes los riesgos a los que se exponen estos actores viales en caso de cualquier accidente de tránsito. Está comprobado que el uso correcto de los elementos de protección personal reduce significativamente las lesiones causadas en siniestros viales o la severidad de estas", enfatiza la ANSV.

[7] Superintendencia de transporte. Guía para la prestación del servicio de transporte escolar.

Acción 1.3.	**Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados** **Objetivo: Disminuir los riesgos a los que se exponen los actores viales, concientizándolos sobre el uso correcto de los elementos de protección personal.**
	Esta acción busca promover diferentes estrategias de sensibilización y capacitación en el municipio de Yumbo, para informar a la ciudadanía sobre la existencia y efectividad de los elementos de protección personal como cinturones, sillas de retención y cascos, para que, voluntariamente, los usuarios tomen la decisión de utilizarlos. Igualmente, se busca que los propietarios de vehículos incluyan prácticas de mantenimiento de mantenimiento e inspección, en busca de signos de desgaste, daños o deterioro. Esta actividad debe desarrollarse anualmente y debe articularse con la acción 1.2. del área de comportamiento.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Realizar un estudio de indicadores acerca del uso de los elementos de protección personal en vehículos motorizados. (cinturón de seguridad, elementos reflectivos, cascos, sistemas de retención infantil).
	1.3.2. Diseñar una estrategia que promueva el uso de los elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados. Esta actividad debe priorizar los resultados obtenidos en el estudio de la actividad 1.3.1. Esta actividad deberá articularse con la acción 1.2. del área de Comportamiento.
	1.3.3. Seguimiento y evaluación. Se propone realizar un estudio de impacto que permita medir el cambio de comportamiento y realizar los ajustes a la estrategia. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 30. Acción 1.4. Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte.

Acción 1.4.	**Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga.** **Objetivo: Con esta acción se busca que los actores viales reconozcan las condiciones de seguridad de los vehículos, en especial, los de carga y adquieran conciencia de los riesgos asociados a la movilidad**
Descripción	Esta acción está encaminada a comunicar y concientizar a los actores viales, sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga. Para conseguirlo, se utilizarán tanto canales de comunicación tradicionales como otros más modernos, siendo de especial interés la interacción en las redes sociales y la colaboración de los medios de comunicación. Esta acción debe ser estructurada con la participación de diferentes grupos de interés del orden privado y público, así como la academia para que aporten su experiencia en el marco de las actividades propuestas. En su formulación se considerará la continuidad de las acciones y el componente de seguimiento y evaluación.

Acción 1.4.	**Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga.** **Objetivo: Con esta acción se busca que los actores viales reconozcan las condiciones de seguridad de los vehículos, en especial, los de carga y adquieran conciencia de los riesgos asociados a la movilidad**
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.4.1. Diseñar una estrategia de información, comunicación y sensibilización, con el fin de brindar un mayor conocimiento sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga. Se tendrán en cuenta los siguientes aspectos: Concepto campaña; Mensajes clave; Línea gráfica; prueba piloto; recurso humano y financiero. Esta estrategia debe estar articulada con las acciones 2.1. y 3.1., del área de comportamiento.
	1.4.2. Implementar la estrategia, utilizando los medios de comunicación y las redes sociales para su difusión. En esta actividad se debe revisar el proceso de ejecución de la estrategia y realizar ajustes.
	1.4.3. Seguimiento y evaluación. Se propone realizar un estudio de impacto que permita medir el cambio de comportamiento y realizar los ajustes a la estrategia. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 31. Acción 1.5. Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas. Programa Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte.

Acción 1.5.	**Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas** **Objetivo: Consolidar el control, la vigilancia y la inspección del transporte, garantizando condiciones de seguridad y , sustentado en un enfoque con responsabilidad**
Descripción	Esta acción propone implementar acciones de seguimiento y control en sectores o tramos viales donde se identifique alto tránsito de vehículos de maquinaria agrícola, industrial, de construcción o con condiciones particulares (vehículos combinados de carga) con el fin de establecer el cumplimiento de las condiciones de seguridad de estos. En este sentido resulta importante articular las acciones establecidas con diferentes autoridades y actores del sector privado para sensibilizar frente a la importancia de minimizar los riesgos asociados a las condiciones de estas tipologías vehiculares y al impacto sobre la siniestralidad en el departamento.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.5.1. Diseñar una metodología que permita la revisión técnica de los vehículos, desarrollando una lista de chequeo, con variables que permitan identificar y diagnosticar el estado de los vehículos, que circulan en el municipio de Yumbo, como vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción.
	1.5.2. Realizar un censo de las empresas que disponen de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares para verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas.

Acción 1.5.	**Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas** **Objetivo: Consolidar el control, la vigilancia y la inspección del transporte, garantizando condiciones de seguridad y , sustentado en un enfoque con responsabilidad**
	1.5.3. Concertar con las empresas, las visitas técnicas para implementar la metodología de evaluación de las condiciones técnicas de los vehículos.
	1.5.4. Seguimiento y evaluación. Los resultados obtenidos, se entregarán a las empresas, con el fin de que se tomen los correctivos pertinentes. Esta actividad debe desarrollarse permanentemente y articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.3.2. Programa 2: Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte

El objetivo de este programa es establecer acciones o intervenciones concretas que permitan alcanzar los propósitos en materia de prevención de los siniestros viales de los motociclistas y potenciar el uso de los medios alternativos de transporte.

Este programa tiene dos acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 32. Acción 2.1. Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad. Programa Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte

Acción 2.1.	**Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad.** **Objetivo: Contar con un marco consensuado de medidas y acciones específicamente diseñadas para reducir la siniestralidad de motocicletas**
Descripción	El Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, es una apuesta de coordinación entre todos los actores y permite contar con un marco consensuado de medidas y acciones específicamente diseñadas para reducir la siniestralidad de motocicletas. Es un instrumento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán ser adoptadas para evitar o reducir la siniestralidad de los motociclistas y acompañantes de moto. Este Plan debe promover la formación de conductas seguras en la vía, convirtiéndose en una herramienta más para gestionar riesgos que particularmente pueden ser asociados a los hábitos o al entorno.
Cadena de valor de la acción. Actividades	Diagnóstico. Análisis de la situación de seguridad vial de los motociclistas y acompañantes, para lo cual se contará con las cifras de siniestralidad entregadas por el Observatorio de Seguridad Vial. El Diagnóstico estará fundamentado en las áreas de acción del Plan Local de Seguridad Vial y debe concluir con el análisis de problemas y sus causas.

Acción 2.1.	**Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad.** **Objetivo: Contar con un marco consensuado de medidas y acciones específicamente diseñadas para reducir la siniestralidad de motocicletas**
	2.1.1. Formulación. Los resultados obtenidos en la actividad anterior permiten definir los objetivos generales, específicos y las metas del Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas. 2.1.2. En esta fase se incluyen el Plan de Acción, el sistema de indicadores y los mecanismos de seguimiento y evaluación, para dar paso a la fase de validación realizada tanto con los responsables institucionales externos, como al interior de la Secretaría de Movilidad. Es de anotar que este proceso debe ser participativo y liderado por el Comité Local de Seguridad Vial.
	2.1.3. Implementación. Esta debe llevarse a cabo de acuerdo con el Plan de Acción establecido, el cual debe ser coordinado por cada uno de los responsables de los programas y acciones.
	2.1.4. Seguimiento y evaluación. Esta actividad permitirá el análisis continuo del cumplimiento de objetivos y ejecución de los programas y de las acciones planteadas. La evaluación continua posibilitará la revisión al cumplimiento de las metas y la reformulación de objetivos y la adaptación de las acciones, dependiendo de las circunstancias presentadas. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 33. Acción 2.2. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles. Programa Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte

Acción 2.2.	**Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles.** **Objetivo: Fomentar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad.**
Descripción	Esta acción promueve el vehículo limpio y eficiente. está relacionada con la puesta en práctica de una serie de medidas que garanticen la reducción del uso del vehículo privado, la reducción de su impacto ambiental y urbanístico, y el fomento del transporte público y el no motorizado. Está encaminada a humanizar la movilidad en el entorno urbano y también dar paso a la bicicleta como medio de transporte activo y sostenible que permita dinamizar la movilidad desde todos sus ejes y modos, cumpliendo así con el planteamiento de los objetivos del desarrollo sostenible. Debe ser integral y estar enfocado en áreas como salud, seguridad vial, ambiente y economía.
Cadena de valor de la acción. Actividades	Realizar un estudio sobre el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles
	2.2.1. Diseñar una estrategia de promoción del uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles, con enfoque de género y diferencial. Se desarrollará mediante las siguientes acciones generales: 1. Fortalecimiento de los hábitos saludables por medio de la bicicleta. 2. Estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos escolares y educativos. 3. Estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos laborales. 4. La bicicleta como pilar del turismo sostenible. 5. La cultura de la bicicleta. Este diseño se articulará con las acciones 1.2. del área de Comportamiento y 1.1. del área de Infraestructura.

Acción 2.2.	**Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles.** **Objetivo: Fomentar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad.**
	2.2.2. Implementación de la estrategia de promoción del uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles. En esta actividad se considerarán las siguientes acciones: 1. Implementación de estrategias de seguridad ciudadana para ciclistas. 2.Identificación e implementación de estrategias para revitalizar lugares inseguros. 3. Implementación de estrategias pedagógicas dirigidos a ciclistas y actores viales para disminuir la siniestralidad vial. 4.Implementación de Urbanismo táctico para resignificar el espacio público como un lugar integrador, seguro e incluyente. Esta actividad se articulará con las acciones 1.4 y 2.1. del área de Comportamiento, como también la acción 1.1. del área de Infraestructura.
	2.2.3. Evaluación y seguimiento de la estrategia, con énfasis en el aumento del uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles. Para la ejecución y seguimiento de esta acción, se llevarán a cabo mesas técnicas de trabajo para el desarrollo de temas específicos enmarcados en los objetivos y plan de acción. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.3.3. Programa 3: Incentivar la revisión técnico – mecánica y de emisión de gases.

Este programa tiene como objetivo garantizar que los vehículos cumplan con los requisitos de seguridad y emisiones establecidos por las autoridades ambientales, para evitar siniestros por fallas mecánicas.

Este programa tiene una acciones la cual se describen a continuación.

Ficha técnica 34. Acción 3.1. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles. Programa Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte

Acción 3.1.	**Informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica para una operación segura.** **Objetivo: Concientizar a los actores viales de la importancia de verificar las condiciones mínimas de seguridad.**
Descripción	La Revisión Técnico - mecánica y de Emisiones Contaminantes -RTMyEC permite verificar que los vehículos cuenten con las condiciones mínimas de seguridad. Su exigencia normativa nace del reconocimiento de la conducción como actividad peligrosa y de la necesidad de disminuir el riesgo de siniestros viales derivados de esta. Esta acción tiene como propósito informar y sensibilizar acerca de la importancia de realizar, oportunamente, la Revisión Técnico-Mecánica (RTM), procedimiento obligatorio para carros y motos en el municipio de Yumbo, ya que mejora la seguridad vial y reduce el riesgo de siniestros en las carreteras. Esta acción se articulará con la acción 2.1. del área de Comportamiento

Acción 3.1.	**Informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica para una operación segura.** **Objetivo: Concientizar a los actores viales de la importancia de verificar las condiciones mínimas de seguridad.**
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.1.1. Con base en la información entregada por el Observatorio de Seguridad Vial, diagnosticar as problemáticas de siniestralidad vial asociadas a la no revisión y a la edad del parque automotor
	3.1.2. Diseño de la estrategia que permita Informar y sensibilizar a los conductores. Se propone utilizar las estrategias de Información, Educación y Comunicación - IEC, lideradas por la administración municipal y apoyada por los Centros de Diagnóstico Automotor para generar conocimiento y sensibilizar a los consumidores con respecto a la importancia y funcionamiento de la revisión técnico-mecánica.
	3.1.3. Implementación. Esta actividad será apoyada por los Centros de Diagnóstico Automotor y deberá atender los lineamientos establecidos en el diseño y se articulará con la acción 2.1. del área de Comportamiento
	3.1.4. Seguimiento y evaluación. Se requiere el impacto de la acción, a través de encuestas, investigaciones o estudios. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.4. ÁREA No 4. COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES

El área de Comportamiento seguro de los actores viales, se compone de cuatro programas, con sus respectivas acciones:

Figura 6. Programas área comportamiento seguro de los actores viales



Tabla 4.Programas y acciones área de comportamiento seguro de los actores viales

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1. Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. Este programa tiene como objetivo promover la formación de hábitos, comportamientos y	1.1. Diseñar e implementar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria).	Secretaría de Educación Municipal	**Dependencias nacionales:** Ministerio de Educación Nacional Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias Departamentales**

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
conductas seguros en la vía, mediante la inclusión de la seguridad vial, en los procesos educativos.	1.2. Formular e implementar los planes de movilidad escolar para todas las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media, públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal.		Secretaría de Educación del Valle del Cauca **Dependencias locales:** Secretaría de Movilidad Secretaría de Hacienda Secretaría de Infraestructura y Servicios públicos Departamento Administrativo de Planeación e Informática
	1.3. Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media.		
	1.4. Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales.		
	1.5. Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad)		
	1.6. Activar las políticas de bienestar universitario con relación a la prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior.		
	1.7. Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio.		
	1.8. Implementar una estrategia para la profesionalización de conductores de vehículos de servicio público de pasajeros y carga, en escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano.		
2. Programa 2, Fortalecer los programas de comunicación y concientización sobre la movilidad segura y sostenible. Objetivo: comunicar y concientizar a los actores viales, acerca de los valores de la movilidad, a la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso de la comunidad para lograr la reducción de la siniestralidad vial.	2.1. Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales:** Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias locales:** Secretaría de Educación Municipal Secretaría de Hacienda Secretaría de Infraestructura y Servicios públicos Departamento Administrativo de Planeación e Informática
3. Programa 3. Diseñar un modelo de gestión para el cambio de	3.1. Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales:** Agencia Nacional de Seguridad Vial

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
comportamiento en la vía. Objetivo: Desarrollar intervenciones integrales dirigidas a los actores viales, que permitan una clara comprensión sobre los factores de riesgo en la movilidad.	prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo.		**Dependencias locales:** Secretaría de Educación Municipal Secretaría de Hacienda Secretaría de Infraestructura y Servicios públicos Departamento Administrativo de Planeación e Informática
4. Programa 4. Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. Objetivo: Acompañar a los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral en la implementación de políticas, procedimientos y procesos que mejoren la calidad de la formación.	4.1. Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales:** Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias locales:** Secretaría de Educación Municipal

7.4.1. Programa 1: Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

El programa tiene como objetivo promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, mediante la inclusión de la seguridad vial, en los procesos educativos.

Este programa tiene ocho acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 35. Acción 1.1. Diseñar e implementar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria). Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.1.	**Diseñar e implementar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria).** **Objetivo: Incorporar un modelo de educación vial, que permita formar hábitos seguros para la movilidad.**
Descripción	Los procesos pedagógicos en movilidad y seguridad vial se implementarán en todas las instituciones públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal y/o tienen sede en el municipio de Yumbo. (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria, y educación media y superior, así como la educación No formal y para el trabajo y desarrollo humano).

Acción 1.1.	**Diseñar e implementar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria).** **Objetivo: Incorporar un modelo de educación vial, que permita formar hábitos seguros para la movilidad.**
	Se debe considerar en esta acción, la actualización de las Orientaciones pedagógicas que, sobre educación vial, adelante el Ministerio de Educación y las competencias en movilidad segura. La Secretaría de Educación debe acompañar y orientar a los establecimientos educativos de educación inicial, básica primaria, básica secundaria, y educación media en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que las instituciones implementen.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Elaborar la propuesta de inclusión de los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal y/o tienen sede en el municipio de Yumbo. (incluye la educación inicial, básica primaria, básica secundaria). Esta propuesta deberá basarse en las Orientaciones en movilidad segura del Ministerio de Educación o en los lineamientos que las sustituyan y contará con la participación de rectores y docentes. Igualmente se pueden identificar buenas prácticas realizadas por otros entes territoriales. Dentro de la innovación curricular, se deben buscar puntos de encuentro con los otros temas transversales como educación ambiental, educación para la salud, y educación moral, para la convivencia y la paz.
	1.1.2. Socialización de la propuesta de inclusión de los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal y/o tienen sede en el municipio de Yumbo. Inicialmente se debe realizar una reunión con los rectores de las instituciones educativas y posteriormente con los docentes, para recibir retroalimentación y realizar los ajustes respectivos.
	1.1.3. Implementación de la propuesta de inclusión de los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal y/o tienen sede en el municipio de Yumbo. Esta implementación incluye el apoyo y asistencia técnica de las secretarías de Educación y Movilidad, para incorporar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en los Proyectos Educativos Institucionales.
	1.1.4. Realizar la evaluación y el seguimiento, para determinar el impacto, realizando las mejoras requeridas. Las Secretarías de Educación y Movilidad serán las encargadas de esta evaluación y seguimiento. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 36. Acción 1.2. Formular e implementar los Planes de Movilidad Escolar – PME, para todas las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media, públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.2.	**Formular e implementar los Planes de Movilidad Escolar – PME, para todas las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media, públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal.** **Objetivo: Planificar la gestión que realizan las instituciones educativas, alrededor de la movilidad, para promover la seguridad vial, prevenir y atender los siniestros viales en los entornos escolares.**
Descripción	1.2.1. Se formularán o se actualizarán e implementarán los planes de movilidad escolar para todas las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media, públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal. Para el desarrollo de esta acción, la Administración Municipal se apoyará en la Guía para elaborar Planes de Movilidad Escolar PME, elaborada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial Para su formulación se debe contar con la participación de la comunidad educativa, representantes de la comunidad, del sector productivo y de entidades públicas o privadas con posibles ofertas pedagógicas o de apoyo a las acciones propuestas por las instituciones. Igualmente, se deben considerar los datos e información que se obtengan a través del Observatorio de Seguridad Vial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.2. Realizar el diagnóstico de la movilidad del colegio y su entorno, priorizando los riesgos de movilidad. Se sensibilizará a la comunidad educativa, respecto a la importancia de los planes de movilidad escolar y con la participación de ésta, se elaborará el diagnóstico. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.
	1.2.3. Formulación de los planes de movilidad escolar. Para realizar esta actividad, se seguirán los siguientes pasos: Conformar el Comité de Movilidad Escolar, integrado por representantes de docentes, administrativos, estudiantes, padres de familia y directivos, dando cumplimiento tanto a la normatividad como al compromiso de trabajar por la movilidad segura. Definir una política en movilidad escolar
	1.2.4. Implementar el plan de acción para los Planes de Movilidad Escolar. Este plan de movilidad escolar debe considerar: los objetivos, líneas estratégicas y riesgos asociados; acciones a desarrollar, plazo, periodicidad y responsables; indicadores de resultado. Considerar la divulgación del documento del PME y de la puesta en marcha de sus objetivos, dentro de las actividades del plan de acción, aprovechando medios de comunicación que tenga a su disposición la institución educativa.
	1.2.5. Evaluación y ajuste a los planes de movilidad escolar. Revisión de los logros, avances, resultados y aspectos por mejorar. Cambiar o actualizar tanto del PME como su plan de acción. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de Gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 37. Acción 1.3. Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.3.	**Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media.** **Objetivo: Entregar los fundamentos, conocimientos y herramientas pedagógicas necesarias para impartir la educación vial con un alto nivel de calidad.**
Descripción	El programa de formación a docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media, se plantea como una estrategia fundamentada en los lineamientos de la Ley 1503 de 2011. Se diseñará un Programa de capacitación para docentes de los niveles de preescolar, básica y media, con base en las orientaciones en Movilidad segura, entregadas por el Ministerio de Educación. Esta propuesta debe promover una cultura de movilidad segura y sostenible en las instituciones educativas y entregar los insumos necesarios para la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Diseñar el programa de formación. Esta actividad debe incluir el diseño de un Manual para formadores y contemplar las siguientes etapas: de sensibilización, concientización, acciones puntuales, proyectos de aula y acciones comunitarias. Se deben establecer objetivos alineados con el programa de formación. Se deben identificar los recursos que se necesitan para hacer posible el alcance de las metas establecidas.
	1.3.2. Planificación de la Capacitación. Corresponde en esta activad definir la programación de la formación, elaborando el Plan Anual y/o Trienal de Capacitación y orientando las decisiones logísticas para asegurar la asistencia efectiva de los docentes.
	Ejecución de la Capacitación. En esta etapa se implementa el plan acordado previamente. Incluye también la difusión del programa de formación.
	1.3.3. Evaluación y seguimiento de la Capacitación. La capacitación realizada se puede evaluar para determinar el grado de satisfacción, efectividad, aplicabilidad o impacto de las actividades implementadas. Así también, es posible contar con información consolidada, que permita analizar los datos recopilados, para determinar el grado de cumplimiento de los objetivos del plan anual y/o trienal de capacitación. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.
	1.3.4. Gestión de la Capacitación. Esta etapa, contempla la gestión de los recursos para capacitación (financieros, logísticos, sistemas informáticos de gestión de personas, entre otros), que permiten el registro y sistematización de la información de cada etapa descrita anteriormente. Contar con estos recursos para la gestión de capacitación, facilitará la emisión de reportes institucionales (y personales si es requerido), evaluar el cumplimiento de metas y eventualmente, integrar el proceso de Capacitación a los demás subsistemas de gestión de personas.

Ficha técnica 38. Acción 1.4. Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.4.	**Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales.** **Objetivo: Aprovechar las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para fomentar la educación vial y con ello, generar cambios de comportamiento en los actores viales.**
Descripción	"El programa de Formación Virtual se apoya en el uso intensivo de la tecnología, con el objetivo de que todos los actores viales tengan acceso a la capacitación en seguridad vial, que les permita no solo conocer la normatividad, sino los riesgos a los que se enfrentan en la vía pública. Este programa debe considerar entre otras, las siguientes bases teóricas: Ambientes virtuales de aprendizaje y construcción de ciudadanía. Esta acción requiere la articulación de la Alcaldía de Yumbo con el Ministerio de Educación y la ANSV, con el fin de aprovechar los espacios virtuales de esta Agencia y los recursos de la implementación de la estrategia CRESE (ciudadana, para la reconciliación, socioemocional, antirracista y para el cambio climático), del Ministerio de Educación. En esta acción se deben desarrollar entre otras, las siguientes actividades: - Cursos virtuales certificados, especialmente dirigidos a actores vulnerables como ciclistas, peatones y motociclistas. - Cursos virtuales certificados, para empresas que tienen implementados los PESV. Esta formación puede ser financiada por las empresas beneficiarias de la capacitación. - Cursos virtuales certificados, dirigidos a la población de la educación formal superior, no formal e informal, teniendo especial énfasis en los factores de riesgo asociados a la movilidad. - Cursos virtuales certificados en primer respondiente ante siniestros viales. Todos los cursos virtuales que se desarrollen deben considerar a los actores viales más vulnerables y los enfoques de género y diferenciales, lo mismo que la acción climática. Esta acción debe articularse también con el Esquema de Movilidad Educativa y Formativa (EMEF) del Ministerio de Educación, el cual tiene como propósito permitir el tránsito, reconocimiento, acumulación, homologación y equivalencia de saberes, habilidades, conocimientos, competencias y aprendizajes previos, que favorecen la permanencia y el aprendizaje de las personas a lo largo de la vida, así como garantizar el reconocimiento entre los diferentes niveles educativos y formativos y las instituciones de acuerdo con los criterios definidos para dicha movilidad. Esta integralidad, permitirá formar gestores de la movilidad, los cuales podrán desempeñar sus saberes, en los diferentes localidades del municipio.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.4.1. Identificar las necesidades de capacitación. Con base en los datos suministrados por el Observatorio de Seguridad Vial, se deben priorizar las necesidades de capacitación. Se deben considerar a los actores viales más vulnerables y los enfoques de género y diferenciales, lo mismo que la acción climática. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.
	1.4.2. Definir la plataforma virtual de aprendizaje. Esta plataforma debe disponer de herramientas o recursos tecnológicos como son: herramientas de comunicación, herramientas para la gestión de los materiales de aprendizaje, herramientas para la gestión de las personas participantes y sistemas de seguimiento y evaluación del progreso de los estudiantes.
	1.4.3. Diseño de los contenidos virtuales. Este diseño debe estar basado en la adquisición y desarrollo de competencias y responder a las necesidades de capacitación.
	1.4.4. Prueba piloto de los contenidos virtuales. Una vez que los cursos se encuentra en el servidor, el mismo deberán ser objeto de pruebas, de forma tal que se pueda estimar si cumplen o no con los objetivos bajo los cuales fueron elaborados. Si se requiere, se realizarán los cambios pertinentes.

Acción 1.4.	**Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales.** **Objetivo: Aprovechar las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para fomentar la educación vial y con ello, generar cambios de comportamiento en los actores viales.**
	1.4.5. Incorporación de contenidos de movilidad segura en las plataformas virtuales e implementación de la formación virtual.
	1.4.6. Seguimiento y evaluación a los aprendizajes. Esta evaluación y seguimiento será en doble vía: En primer lugar dirigida a los estudiantes y en segundo lugar, al proyecto para determinar fortalezas y debilidades, que permitan realizar los ajustes requeridos. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 39. Acción 1.5. Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad). Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.5.	**Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad)** **Objetivo: Consolidar una oferta de educación en seguridad vial adecuada para los actores vulnerables, que permita la apropiación y transmisión orientaciones para la prevención de siniestros viales.**
Descripción	El cambio en los hábitos de movilidad, particularmente en las ciudades, hace prioritario el aseguramiento de una oferta de educación vial adecuada para los actores vulnerables; y, dentro de todos estos colectivos en particular las personas mayores de 64 años y de movilidad reducida. “Las actividades pedagógicas deben estar enfocadas en el cuidado de la vida propia y la de los otros en la vía, promulgando una interacción sana entre los diferentes actores viales. Se debe considerar la mitigación de los siguientes factores de riesgo: el exceso de velocidad, irrespeto de las señales y normas de tránsito, la conducción en estado de embriaguez, el uso inadecuado o el no uso de elementos de protección personal, la conducción insegura del vehículo, la fatiga y la distracción” [8]. Se recomienda la consulta de los documentos elaborados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y que se encuentran disponibles en la Escuela Virtual de esta Agencia. Se propone que los programas en seguridad vial para actores vulnerables usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas con movilidad reducida, se desarrollen permanentemente, durante el periodo de ejecución del PLSV. Por lo tanto las actividades de esta acción deben ser verificadas anualmente. Estas actividades pedagógicas deben ser de corta duración, en las cuales, mediante la lúdica y la interacción, se traten los factores de riesgo o de mitigación del riesgo asociado a la siniestralidad vial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.5.1. Realizar el diagnóstico que permita identificar los factores de riesgo de acuerdo al contexto para caracterizar y priorizar la población objetivo de las acciones, reconociendo sus necesidades, así como medir y comparar la efectividad de las acciones. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.

[8] Tomado de ANSV. Guía de actividades pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables. Bogotá D.C.

Acción 1.5.	**Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad)** **Objetivo: Consolidar una oferta de educación en seguridad vial adecuada para los actores vulnerables, que permita la apropiación y transmisión orientaciones para la prevención de siniestros viales.**
	1.5.2. Elaborar el plan de trabajo. Durante esta fase se desarrollarán los contenidos pedagógicos, metodológicos y de seguimiento permanente al proyecto. Así mismo, se desarrollará la planeación detallada de intervención con el cronograma de ejecución. Se debe procurar la participación de grupos de interés como colectivos, concesionarios de motos, etc. Debe incorporar el Plan de divulgación y promoción de participación.
	1.5.3. Elaborar los guiones pedagógicos para cada uno de los programas a desarrollar y dependiendo del grupo objetivo. Deberá incluir tiempos, ejemplos a utilizar, palabras clave, detalle de acciones a ejecutar y las herramientas pedagógicas a utilizar.
	1.5.4. Desarrollar las actividades en diferentes tipos de escenarios, por ejemplo, en vía pública, en plazas, centros comerciales, empresas y en general lugares que permitan el desarrollo de las actividades de forma cómoda y segura para todos los participantes. Es importante en esta actividad, realizar el registro de los participantes, para posteriormente realizar la evaluación del programa.
	1.5.5. Evaluación y seguimiento. Se debe realizar un análisis cuantitativo y cualitativo del impacto del proyecto con base en la información recolectada. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 40. Acción 1.6. Activar las políticas de bienestar universitario con relación a la prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.6.	**Activar las políticas de bienestar universitario con relación a la prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior.** **Objetivo: Coadyuvar en la implementación de políticas de bienestar universitario que promuevan la movilidad segura de la comunidad educativa.**
Descripción	Bajo el liderazgo del Comité Local de Seguridad Vial, en especial de las secretarías de Movilidad y Educación, se conformará un Comité con la participación de las oficinas de Bienestar Universitario de las Instituciones educativas técnicas, tecnológicas y de educación superior, para trabajar de manera articulada programas y proyectos que incentiven el cumplimiento de las normas, la autorregulación, el autocuidado y la corresponsabilidad social. Se incentivará el uso de medios de transporte sostenibles con dispositivos de seguridad, el uso del carro compartido, la adopción de pautas de seguridad en la vía y la concientización sobre los riesgos, especialmente los riesgos que conlleva conducir bajo les efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.6.1. Definición de ruta de trabajo y conformación del comité
	1.6.2. Seguimiento a los compromisos derivados de la ruta de trabajo y al Comité
	1.6.3. Acompañamiento de la Secretaría de Movilidad, a las iniciativas o programas que desarrollen estas instituciones educativas, con relación a la seguridad vial.

Ficha técnica 41. Acción 1.7. Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio. Programa Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Acción 1.7.	**Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio.** **Objetivo: Desarrollar las capacidades, destrezas, habilidades, valores y competencias fundamentales del talento humano, con miras a fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo.**
Descripción	El Comité Local de Seguridad Vial diseñará e implementará programas de capacitación para fortalecer los conocimientos de seguridad vial a los colaboradores de la administración municipal que tengan responsabilidades inherentes y les permitan ser más competentes en el cumplimiento de las acciones establecidas en el PLSV. Incluye la capacitación de formadores en seguridad vial (personal de equipos técnicos de entidades de tránsito o educación, organismos de apoyo al tránsito, voluntarios, personal de apoyo en programas como las ciclovías, vías activas y saludables y grupos de movilización ciudadana. Esta acción se articula con la acción 2.2. del área de Gestión del conocimiento.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.7.1. Identificar las necesidades de capacitación. Se deben priorizar las necesidades de capacitación de acuerdo al cronograma de ejecución de los programas, líneas estratégicas y acciones del PLSV. Se deben considerar igualmente las necesidades de capacitación de cada una de las áreas del PLSV contenidos, cronograma y priorización de participantes.
	1.7.2. Diseño de los programas de capacitación. Incluye contenidos, cronograma, priorización de participantes. Este diseño debe estar basado en la adquisición y desarrollo de competencias y responder a las necesidades de capacitación. En el diseño se debe considerar la elaboración de la guía del instructor integrada por las estrategias y recursos didácticos sugeridos, destinados a facilitar el logro de los resultados de aprendizaje.
	1.7.3. Ejecución del programa de formación. comunicando a las personas la asistencia a las capacitaciones, especificando el tema a tratar, lugar, fecha y hora programada. Así mismo en la ejecución se debe tener presente la realización de la evaluación de la capacitación. Para realizar las capacitaciones se puede tener en cuenta entes de apoyo de las mismas como la Academia, ANSV, empresas privadas.
	1.7.4. Seguimiento y evaluación a los aprendizajes. Esta evaluación y seguimiento será en doble vía: En primer lugar dirigida a los estudiantes y en segundo lugar, al proyecto para determinar fortalezas y debilidades, que permitan realizar los ajustes requeridos. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 42. Acción 1.8. Implementar una estrategia para la profesionalización de conductores de vehículos de servicio público de pasajeros y carga, en escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano. Programa Fortalecer la inclusión

Acción 1.8.	**Implementar una estrategia para la profesionalización de conductores de vehículos de servicio público de pasajeros y carga, en escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano.** **Objetivo: Promover la profesionalización de los conductores de servicio público, a fin de proveer el servicio con mayor seguridad y con estándares de calidad.**
Descripción	Con el fin de fomentar la cultura de la seguridad vial, se propone el diseño de una estrategia articulada con el SENA o con entidades públicas o privadas que puedan ofrecer programas de formación y la cual está orientada a promover la profesionalización de conductores de vehículos utilizados como herramienta de trabajo, motorizados y no motorizados. Esta estrategia deberá identificar acciones, entidades responsables y cronograma necesario para dicho fin y deberá contemplar, entre otras, las siguientes acciones: - Diseño de programas de formación laboral para conductores de vehículos motorizados y no motorizados, públicos y privados. - Certificación en competencias laborales. Esta acción debe apoyarse en los lineamientos entregados por la ANSV.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.8.1. Implementación de la estrategia. Esta actividad se articulará con los planes estratégicos de seguridad vial de las empresas de transporte de servicio público de pasajeros y carga.
	1.8.2. Evaluación y seguimiento. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.
	1.8.3. Implementación de la estrategia. Esta actividad se articulará con los planes estratégicos de seguridad vial de las empresas de transporte de servicio público de pasajeros y carga.

7.4.2. Programa 2: Fortalecer los programas de concientización y comunicación sobre la movilidad segura y sostenible

El programa tiene como objetivo comunicar y concientizar a los actores viales, acerca de los valores de la movilidad, a la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso de la comunidad para lograr la reducción de la siniestralidad vial.
Este programa tiene una acción la cual se describen a continuación.

Ficha técnica 43. Acción 2.1. Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad. Programa Fortalecer los programas de concientización y comunicación sobre la movilidad segura y sostenible

Acción 2.1.	**Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad.** **Objetivo: Incorporar estrategias de comunicación integrales que atiendan las problemáticas del municipio con relación a la seguridad vial.**
Descripción	Esta acción está encaminada a comunicar y concientizar a los actores viales, acerca de los valores de la movilidad, a la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso de la comunidad para lograr la reducción de la siniestralidad vial. Para conseguirlo, se utilizarán tanto canales de comunicación tradicionales como otros más modernos, siendo de especial interés la interacción en las redes sociales y la colaboración de los medios de comunicación. Con esta acción se busca que los actores viales adquieran conocimientos y destrezas básicas, así como conciencia de los riesgos asociados a la movilidad. En su formulación se considerará la continuidad de las acciones y el componente de seguimiento y evaluación. Igualmente debe considerar los factores de riesgo asociados a la movilidad, los actores vulnerables y la población por rangos de edad.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Identificar el problema, el contexto, los objetivos y, sobre todo, quién es el público objetivo. Considerará los sitios críticos de siniestralidad, los actores viales involucrados en los siniestros y los factores de riesgo asociados como exceso de velocidad y alcohol. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.
	2.1.2. Definición de una estrategia central y objetivos específicos, cuantificables, alcanzables, pertinentes y de plazo preciso (características conocidas por la sigla inglesa “SMART”). Se debe incorporar el enfoque diferencial y de género, no solamente en la ejecución, si no desde el primer momento de preparación y planeación, como lo es la participación en la conformación del equipo de trabajo que llevará a cabo las acciones. Se tendrán en cuenta los siguientes aspectos: Concepto campaña; Mensajes clave; Línea gráfica; prueba piloto; recurso humano y financiero
	2.1.3. Producir. En esta etapa se debe iniciar la ejecución y preparación de contenidos comunicacionales de la campaña. Organizar el equipo que desarrollará los productos o contratar proveedores Desarrollar materiales Producir los contenidos específicos para cada canal (audiovisuales, escritos, impresos, web, digitales, etc.). Definir el lanzamiento. Diseñar el plan de medios.
	2.1.4. Implementar la campaña. Es el momento de difundir la campaña y realizar su lanzamiento a través de la ejecución del plan de medios.
	2.1.5. Revisar el proceso de ejecución de la campaña y realizar ajustes.

Acción 2.1.	**Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad.** **Objetivo: Incorporar estrategias de comunicación integrales que atiendan las problemáticas del municipio con relación a la seguridad vial.**
	En este paso es importante la medición del impacto de la campaña visto desde las métricas, y si los recursos lo permiten aplicar instrumentos de investigación para conocer la recordación del mensaje, cambios en los conocimientos y actitudes en materia de seguridad vial. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.4.3. Programa 3: Diseñar un modelo de gestión para el cambio de comportamiento en la vía

.

El programa tiene como objetivo desarrollar intervenciones integrales dirigidas a los actores viales, que permitan una clara comprensión sobre los factores de riesgo en la movilidad.

Este programa tiene una acción la cual se describe a continuación.

Ficha técnica 44. Acción 3.1. Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo. Programa Diseñar un modelo de gestión para el cambio de comportamiento en la vía

Acción 3.1.	**Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo.** **Objetivo: Disminuir los factores de riesgo, mediante la ejecución de acciones integrales enfocadas en mejorar habilidades, destrezas, conocimientos o percepciones de los actores de la vía.**
Descripción	Con base en los resultados de los estudios e investigaciones adelantados en el área de Gestión del Conocimiento, se implementarán acciones que integren las áreas de velocidades seguras, infraestructura segura, vehículos seguros y cumplimiento de las normas, con el fin de disminuir los factores de riesgo de los actores viales.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.1.1. Identificación de puntos y áreas de intervención y diseño de intervenciones para la mitigación y prevención de las causas de los comportamientos de riesgo. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.
	3.1.2. Socialización de las intervenciones definidas con las entidades involucradas y con la ciudadanía.
	3.1.3. Ajuste de los diseños de las intervenciones con base en la socialización
	3.1.4. 3.1.4: Implementación de intervenciones
	3.1.5. Socialización de buenas prácticas para la mitigación y prevención de la causas de las conductas de riesgo para ser implementadas por los diferentes grupos de interés. Como esta acción depende de los estudios e investigaciones, se realizarán las estrategias anualmente, con el cumplimiento de las 5 actividades.

Acción 3.1.	**Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo.** **Objetivo: Disminuir los factores de riesgo, mediante la ejecución de acciones integrales enfocadas en mejorar habilidades, destrezas, conocimientos o percepciones de los actores de la vía.**
	3.1.6. Evaluación y seguimiento. Se debe medir el impacto de la campaña visto desde las métricas, y si los recursos lo permiten aplicar instrumentos de investigación para conocer la recordación del mensaje, cambios en los conocimientos y actitudes en materia de seguridad vial. 3.1.7. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.4.4. Programa 4: Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.

El programa tiene como objetivo acompañar a los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral en la implementación de políticas, procedimientos y procesos que mejoren la calidad de la formación.

Este programa tiene una acción la cual se describe a continuación.

Ficha técnica 45. Acción 4.1. Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. Programa Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.

Acción 4.1.	**Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.** **Objetivo: Contribuir a mejorar las cualificaciones requeridas de los instructores de los CEAS y de los Centros de Atención Integral, para la conducción segura y reducción de riesgos, que incorpore el enfoque de formación por competencias.**
Descripción	Las Secretarías de Educación y Movilidad, acompañaran en el marco de sus competencias, la cualificación de los instructores de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. Se tendrá en cuenta, junto con la seguridad vial, las competencias en movilidad segura y las mallas curriculares diseñadas por la ANSV, para garantizar una formación completa de los aspirantes a obtener la licencia de conducción.
Cadena de valor de la acción. Actividades	4.1.1. Conformación de mesa de trabajo con integrantes de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral
	4.1.2. Diseñar la estrategia de acompañamiento. Contextualizar el escenario de intervención desde las necesidades de formación y desde los lineamientos curriculares para la formación.
	4.1.3. Implementación de la estrategia. Se debe propender por la actualización de los instructores, con base en las mallas curriculares diseñadas por la ANSV.

Acción 4.1.	**Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.** **Objetivo: Contribuir a mejorar las cualificaciones requeridas de los instructores de los CEAS y de los Centros de Atención Integral, para la conducción segura y reducción de riesgos, que incorpore el enfoque de formación por competencias.**
	4.1.4. Evaluación y seguimiento. En esta actividad se deben revisar los logros alcanzados en este acompañamiento, realizando los ajustes necesarios, para coadyuvar en la mejora de la calidad de estos centros. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.5. ÁREA No 5. CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

El área de cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial, se compone de dos programas, con sus respectivas acciones:

Figura 7.Programas área de cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial



Tabla 5.Programas y acciones área de cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1. Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.	1.1. Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio.	Secretaría de Movilidad de Yumbo	**Dependencias nacionales** Agencia Nacional de Seguridad Vial Federación de Municipios

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
Este programa tiene como objetivo optimizar las labores de vigilancia y control a las conductas de los actores viales para disuadir los comportamientos riesgosos y proteger las vidas humanas en la vía.	1.2. Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).		Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional **Dependencias departamentales** Secretaría de Movilidad del Departamento del Valle del Cauca Organismos de Tránsito municipios circunvecinos **Dependencias Municipales** Secretaría de Hacienda Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gestión Humana y Recursos Físicos
	1.3. Ejecutar el Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, estableciendo la evaluación, el seguimiento y los ajustes necesarios para reducir los indicadores de informalidad e ilegalidad.		
	1.4. Establecer una estrategia para el seguimiento y control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga, articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte.		
	1.5. Promover la articulación con municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para consolidar acciones de seguridad vial, a través de los Consejos Territoriales de seguridad vial u otras instancias de coordinación que se conformen.		
2. Programa 2. Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía. Objetivo: mejorar la gestión de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de tránsito y transporte.	2.1. Establecer acciones de mejora continua dentro del proceso sancionatorio desarrollado, que contribuyan a la disminución de infracciones a las normas de tránsito y al pago oportuno de las multas.	Secretaría de Movilidad de Yumbo	**Dependencias Municipales** Secretaría de Hacienda Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Gestión Humana y Recursos Físicos Concesión Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo

7.5.1. Programa 1: Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

El programa tiene como objetivo optimizar las labores de vigilancia y control a las conductas de los actores viales para disuadir los comportamientos riesgosos y proteger las vidas humanas en la vía.

Este programa tiene cinco acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 46. Acción 1.1. Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Acción 1.1.	**Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio.** **Objetivo: fortalecer el control en materia en materia seguridad vial vehicular a través de los protocolos, procesos y procedimientos que deben garantizar un desarrollo del sistema vial y de movilidad segura, para todos los actores de tránsito.**
Descripción	En la formulación del Plan Estratégico se tendrán en cuenta especialmente las conductas que generan mayores impactos negativos sobre la seguridad vial y se definirán actividades, responsables de dichas actividades y plazos; lo anterior, encaminado a prevenir y disuadir conductas que atentan contra la seguridad vial. La formulación de la estrategia estará enfocada en: - Planear estratégicamente la vigilancia y control del tránsito y el transporte. - Fortalecer capacidades institucionales y conocimientos para el control del tránsito y el transporte. - Gestionar, de forma eficiente, datos e información para el control del tránsito y el transporte. - Establecer Indicadores para el seguimiento y evaluación de las estrategias de vigilancia y control. - Fortalecer el recurso físico, humano y tecnológico para el control del tránsito y el transporte. - Fortalecer protocolos y procedimientos para el control del tránsito y el transporte. - Fortalecer la gestión del control en sectores, tramos y puntos críticos de siniestralidad. - Fortalecer la gestión del control con énfasis en los factores de riesgo tales como velocidad y embriaguez. - Demás que se identifiquen necesarias. Para el diseño de la estrategia se considerarán los lineamientos entregados por la ANSV.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Diagnóstico general de la regulación y control del tránsito en el municipio de Yumbo, para lo cual se requiere la información permanente que entregue el Observatorio de Seguridad Vial. Es necesario revisar los procedimientos actuales y evaluar los recursos tanto humanos, como logísticos y tecnológicos de que se disponen. Se recomienda la recolección de información con respecto a los sitios críticos de siniestralidad, sitios de gran afluencia vehicular y peatonal, zonas residenciales y escolares, zonas de regulación en la vía pública, por infracciones de tránsito, por operativos y/o por cumplimiento de funciones de control del tránsito y otros eventos que se puedan presentar. 1.1.2. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.

Acción 1.1.	**Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio.** **Objetivo: fortalecer el control en materia en materia seguridad vial vehicular a través de los protocolos, procesos y procedimientos que deben garantizar un desarrollo del sistema vial y de movilidad segura, para todos los actores de tránsito.**
	1.1.3. Formulación del Plan estratégico para la gestión de control. El plan de acción incluye objetivos, acciones, metas, indicadores y tiempos de ejecución y recursos, así como la definición del esquema de seguimiento y monitoreo. Se propone que esta actividad se desarrolle a partir de un modelo de gestión orientado a resultados.
	1.1.4. Implementación del Plan estratégico para la gestión de control. Este Plan se realiza según lo planificado y de acuerdo con la normatividad vigente. Diariamente se debe diligenciar la Planilla de control, con el resultado consolidado el cual contiene comparendos elaborados, vehículos inmovilizados y evidencias de los controles realizados.
	1.1.5. Monitoreo, seguimiento y evaluación. Se requiere medir permanentemente la ejecución del Plan Estratégico para la gestión del control. Se debe revisar el estado del Plan, identificar posibles problemas e implementar cambios cuando sea necesario. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de Gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 47. Acción 1.2. Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Acción 1.2.	**Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).** **Objetivo: fortalecer el control, promoviendo comportamientos seguros en las vías, a través del respeto de las normas de tránsito, lo cual finalmente, permite proteger la vida e integridad de los actores viales.**
Descripción	Esta acción busca fortalecer el sistema de control al cumplimiento de las normas de tránsito, a través de la ampliación de la cobertura instalada de los Sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST, para la presunta detección de infracciones de tránsito. La acción se enfocará en los siguientes aspectos: - Realizar los análisis estadísticos y espaciales para determinar el impacto en la siniestralidad que tienen las actividades de control mediante dispositivos SAST. - Identificación de necesidades y diseño de un plan de mejoras para optimizar la operatividad del sistema y la capacidad del control mediante dispositivos SAST. - Gestión para la puesta en operación de controles mediante dispositivos SAST en zonas adicionales identificadas y priorizadas de acuerdo con el plan de expansión proyectado.

Acción 1.2.	**Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).** **Objetivo: fortalecer el control, promoviendo comportamientos seguros en las vías, a través del respeto de las normas de tránsito, lo cual finalmente, permite proteger la vida e integridad de los actores viales.**
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Gestión, documentación y autorización para la instalación de dispositivos de Fotodetección. Realizar una revisión general de las cifras de siniestralidad en el municipio y priorizar tramos identificados como críticos. Garantizar la cobertura de la zona urbana del municipio. Revisar que los tramos priorizados cumplan con al menos uno de los siguientes criterios técnicos: es un punto crítico de siniestralidad; este tramo presenta un alto riesgo en términos de seguridad vial o presenta infracciones recurrentes en su zona de influencia. Solicitar la autorización para la instalación de cámaras salvavidas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el sistema de información dispuesto. Para presentar una solicitud de autorización de instalación de SAST, deberá adjuntar la información establecida en las metodología que adopta la Resolución 181 de 2020.
	1.2.2. Planificación de las actividades complementarias en materia de seguridad vial para la implementación y operación del proyecto de ayudas tecnológicas manuales y automatizados Planificar medidas complementarias en el área de influencia para reducir los índices de siniestralidad y minimizar los riesgos en la vía. Los procesos de sanción deben estar articulados con estrategias de pedagogía, sensibilización, infraestructura, y normatividad que recuerde sistemáticamente a los actores de la red vial la aplicación de la ley y cuáles son las consecuencias al infringir las normas que están diseñadas en pro de la seguridad vial.
	1.2.3. Diseño e implementación de la señalización vial Diseñar e implementar la señalización informativa SI-27 y demás señalización preventiva, reglamentaria e informativa, tanto vertical como horizontal, de acuerdo con las infracciones que serán detectadas por el SAST. Asegurar que la señalización cumpla con lo establecido en la metodología adoptada por la Resolución 181 de 2020 y el "Manual de Señalización Vial, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, 2015" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
	1.2.4. Instalación y operación de los dispositivos de Fotodetección Iniciar el proceso de control automatizado en las zonas autorizadas, implementando eficientemente el proceso administrativo para la imposición de sanciones por infracciones de tránsito. Además, realizar un proceso de fiscalización de las sanciones interpuestas para cerrar el ciclo de control. Nota: La actividad debe articularse con el área de acción de cumplimiento de normas, específicamente con la acción 1.2 del plan de acción, para asegurar una coordinación eficaz y una aplicación coherente de las normativas de tránsito en el municipio de Yumbo.
	1.2.5. Control manual de velocidades mediante la utilización de dispositivos de medición como cinemómetros. Instalar los puestos de control en los lugares y momentos priorizados, cuidando que cumplan lo dispuesto por la normativa vigente y se realicen de manera aleatoria para aumentar la percepción de vigilancia. Se requiere llevar a cabo los procesos de sanción complementarios al control y realizar un proceso de fiscalización a las sanciones interpuestas con el fin de cerrar el ciclo del control.

Acción 1.2.	**Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).** **Objetivo: fortalecer el control, promoviendo comportamientos seguros en las vías, a través del respeto de las normas de tránsito, lo cual finalmente, permite proteger la vida e integridad de los actores viales.**
	1.2.6. Implementación de un sistema de gestión y procesamiento de infracciones. Desarrollar e implementar un sistema informático para la gestión y procesamiento de infracciones detectadas por los dispositivos, asegurando la integración con las bases de datos de la autoridad de tránsito y el cumplimiento de los procedimientos administrativos estipulados en la Resolución 181 de 2020. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los sistemas de gestión de infracciones con la recopilación y análisis de datos, garantizando así un manejo óptimo y coordinado de la información.
	1.2.7. Implementación de programas de educación vial y socialización de las medidas de control con las cámaras de Fotodetección. Organizar espacios de socialización y comunicación de la medida de control con la ciudadanía. Garantizar la transparencia y legitimidad del proceso. Sensibilizar a los actores viales vulnerables y a los conductores sobre los efectos de incumplir las normas de tránsito y la importancia de incorporar hábitos de respeto. Nota: Las actividades deben articularse con el área de comportamiento humano, específicamente con la acción 3.1, para asegurar una integración efectiva y coherente en la estrategia de educación y sensibilización vial.
	1.2.8. Monitoreo, evaluación y seguimiento por parte de la autoridad de la efectividad en la implementación del SAST. Realizar un seguimiento constante de la efectividad de los dispositivos instalados mediante el análisis de datos de infracciones detectadas y su impacto en la reducción de estas y en los siniestros de tránsito. Según lo establecido en el artículo 15 de la Resolución 20203040011245 de 2020, la Secretaría de Movilidad deberá reportar anualmente en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la información relacionada con los indicadores de seguridad vial establecidos por la entidad, la cual deberá registrarse mes a mes, y desarrollar toda la información del indicador para los puntos autorizados, para cada uno de los indicadores descritos en la metodología. Nota: Esta acción debe articularse con el área de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva del seguimiento y evaluación de los sistemas de gestión de infracciones con la recopilación y análisis de datos, garantizando así un manejo óptimo y coordinado de la información.

Ficha técnica 48. Acción 1.3. Ejecutar el Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, estableciendo la evaluación, el seguimiento y los ajustes necesarios para reducir los indicadores de informalidad e ilegalidad. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Acción 1.3.	**Ejecutar el Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, estableciendo la evaluación, el seguimiento y los ajustes necesarios para reducir los indicadores de informalidad e ilegalidad.** **Objetivo: fortalecer los protocolos y procedimientos, para desarrollar una gestión eficiente al control de la ilegalidad e informalidad**
Descripción	El Plan Estratégico de control contra la Ilegalidad en el transporte, se presenta como un instrumento para ejercer control y la vigilancia al transporte, necesarias para su adecuada prestación del servicio en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Revisión y ajuste del Plan estratégico actual, para controlar el transporte ilegal e informal. Es necesario revisar los procedimientos actuales y evaluar los recursos tanto humanos, como logísticos y tecnológicos de que se disponen. El ajuste debe incluir objetivos, acciones, metas, indicadores y tiempos de ejecución y recursos, así como la definición del esquema de seguimiento y monitoreo.
	1.3.2. Ejecución del Plan estratégico para controlar el transporte ilegal e informal. La ejecución debe realizarse según lo planeado, dejando evidencias de los controles realizados, comparendos elaborados y vehículos inmovilizados.
	1.3.3. Monitoreo, seguimiento y evaluación. Se requiere medir permanentemente la ejecución del Plan Estratégico para la gestión del control. Se debe revisar el estado del Plan, identificar posibles problemas e implementar cambios cuando sea necesario. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de Gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 49. Acción 1.4. Establecer una estrategia para el seguimiento y control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga, articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Acción 1.4.	**Establecer una estrategia para el seguimiento y control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga, articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte.** **Objetivo: fortalecer la gestión del control, para la circulación de los vehículos de carga.**
Descripción	Esta es una estrategia articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, a través de la cual se establezcan de manera clara los procedimientos asociados al seguimiento y control para la toma de decisiones frente a la circulación de vehículos de carga.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.4.1. Elaboración del diagnóstico. Se sugiere realizar un estudio que determine el impacto que tienen los vehículos descarga en el municipio de Yumbo. El estudio debe considerar las infracciones y la siniestralidad de estos vehículos. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1.
	1.4.2. Elaboración de la estrategia de control. Con base en los resultados del diagnóstico, se diseñará la estrategia, la cual debe estar articulada al Plan estratégico para la gestión del control y a las acciones 2.1. y 3.1. del Área de Comportamiento seguro de los actores viales

Acción 1.4.	**Establecer una estrategia para el seguimiento y control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga, articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte.** **Objetivo: fortalecer la gestión del control, para la circulación de los vehículos de carga.**
	1.4.3. Implementación de la estrategia. Esta estrategia se implementará en los corredores de mayor afluencia de los vehículos de carga y se deberá dejar evidencia de las actuaciones.
	1.4.4. Seguimiento y evaluación. Con base en las evidencias recolectadas, se realizará el seguimiento y la evaluación., Esto permitirá hacer los ajustes requeridos o medir el impacto de lo ejecutado. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de Gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 50. Acción 1.5. Promover la articulación con municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para consolidar acciones de seguridad vial, a través de los Consejos Territoriales de seguridad vial u otras instancias de coordinación que se conformen. Programa Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Acción 1.5.	**Promover la articulación con municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para consolidar acciones de seguridad vial, a través de los Consejos Territoriales de seguridad vial u otras instancias de coordinación que se conformen.** **Objetivo: Fortalecer la colaboración entre las diferentes entidades públicas, en la planeación y en el ejercicio de actividades conjuntas en materia de vigilancia y control.**
Descripción	Considerando las instancias de articulación como los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, el Comité Departamental de Seguridad Vial u otras instancias de coordinación que se conformen, se propone conformar una Mesa de Seguridad Vial donde participen los organismos de tránsito de los municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, como también la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El objetivo propuesto con esta mesa de trabajo es generar un espacio de acercamiento desde el cual se puedan atender las problemáticas de movilidad y tráfico compartido, al igual que establecer una dinámica colaborativa a favor de la seguridad vial en el territorio. Temas como la planeación de la movilidad, la accidentalidad y su prevención, los operativos de control y seguridad, los planes de manejo de tráfico por obras y circunstancias coyunturales y las estrategias de educación vial y cultura de la movilidad segura, entre otros, son algunos de los aspectos que se pueden abordar en esta Mesa de Seguridad.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.5.1. Conformación de la mesa de seguridad. El Comité Local de Seguridad vial, liderará la propuesta de conformación de la mesa, para lo cual se cursará invitación a los organismos de tránsito de los municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
	1.5.2. Formulación de la propuesta de trabajo. En esta actividad se deben Identificar y priorizar temas relacionados con el cumplimiento de las normas que afectan por igual a los municipios circunvecinos; realizar el intercambio de buenas prácticas; potenciar y articular la participación en proyectos y programas de seguridad vial y hacer seguimiento a la siniestralidad del territorio.
	1.5.3. Implementación de la propuesta de trabajo. Las decisiones de la mesa, se implementarán de acuerdo a lo estipulado por los integrantes. Dado el impacto que estas decisiones tienen, se buscará la difusión en los medios de comunicación.

Acción 1.5.	**Promover la articulación con municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para consolidar acciones de seguridad vial, a través de los Consejos Territoriales de seguridad vial u otras instancias de coordinación que se conformen.** **Objetivo: Fortalecer la colaboración entre las diferentes entidades públicas, en la planeación y en el ejercicio de actividades conjuntas en materia de vigilancia y control.**
	1.5.4. Seguimiento y evaluación. Es importante hacerle seguimiento a las propuestas planteadas, por cuanto de su desarrollo depende la permanencia de la mesa. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de Gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.5.2. Programa 2: Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía.

El programa tiene como objetivo mejorar la gestión de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de tránsito y transporte.

Este programa tiene una acción la cual se describe a continuación.

Ficha técnica 51. Acción 2.1. Establecer acciones de mejora continua dentro del proceso sancionatorio desarrollado, que contribuyan a la disminución de infracciones a las normas de tránsito y al pago oportuno de las multas. Programa Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía.

Acción 2.1.	**Establecer acciones de mejora continua dentro del proceso sancionatorio desarrollado, que contribuyan a la disminución de infracciones a las normas de tránsito y al pago oportuno de las multas.** **Objetivo: rediseñar y adaptar los procedimientos con el fin de mejorar la gestión del proceso contravencional.**
Descripción	Inicialmente se identificarán las dificultades para el ejercicio eficiente de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de tránsito y transporte. Una vez reconocidas estas dificultades, se desarrollará una propuesta con lineamientos enfocados en el uso y mejoramiento de recursos tecnológicos con el fin de optimizar la gestión de dichos procesos. Esta acción estará alineada con el programa que diseñe la ANSV, dirigido a las autoridades de tránsito y transporte para fortalecer las capacidades institucionales, mejorar los conocimientos del recurso humano para la realización de los procesos contravencionales en materia de seguridad vial y promover la unificación de los conceptos para la sanción de las infracciones. Nota: Esta acción se articula con la actividad 1.1.3 de la acció1, del área de Gobernanza.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Identificación de las dificultades para el ejercicio eficiente de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de tránsito transporte.
	2.1.2. Diseño de la propuesta
	2.1.3. Implementación de las acciones de mejora

7.6. ÁREA No 6. ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

El área de atención integral a víctimas de siniestros viales, se compone de tres programas, con sus respectivas acciones:

Figura 8. Programas área de atención integral a víctimas de siniestros viales

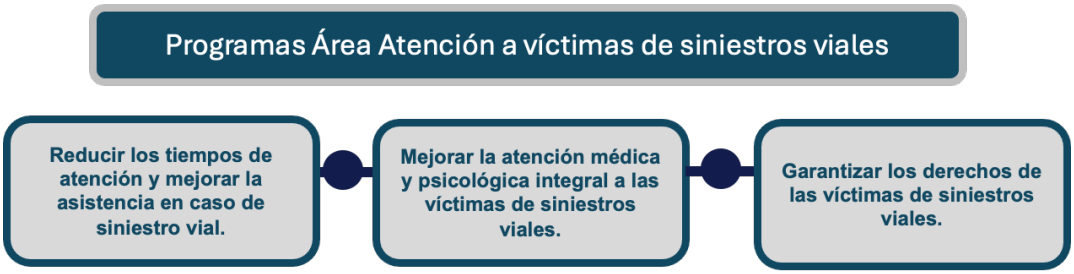


Tabla 6. Programas y acciones área de atención integral a víctimas de siniestros viales

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1. Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. Objetivo: Mejorar la capacidad de respuesta a la atención inicial brindada a las víctimas de los siniestros viales.	1.1. Definir e implementar la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales	Secretaría de Salud Secretaría de Movilidad	**Dependencias Nacionales:** Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias Departamentales** Secretaría de Salud del Valle del Cauca: Secretaría de Salud del Distrito de Cali **Dependencias locales:** Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia Oficina de Gestión del Riesgo Secretaría de Hacienda Hospital La Buena Esperanza Organismos de apoyo
	1.2. Gestionar y poner en funcionamiento el Número Único de Atención a Emergencias		
	1.3. Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos, entre otros.		
	1.4. Definir e implementar un programa de capacitación al personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, en especialidades de acuerdo con sus competencias, tales como Comando de Incidentes, rescate vehicular incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos.		
	1.5. Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente		
	1.6. Establecer e implementar medidas de control a las ambulancias para determinar criterios de habilitación, revisión técnico-mecánica, el cumplimiento de normas de tránsito y transporte, insumos para la atención y la idoneidad del personal.		
2. Programa 2. Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales	2.1. Fortalecer la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales.	Secretaría de Salud	**Dependencias Nacionales:** Ministerio de Salud **Dependencias municipales**

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
Objetivo: Diseñar de un plan de mejoramiento enfocado en optimizar las capacidades del personal, los protocolos de atención y las tecnologías disponibles, en la institución de salud.			Oficina de Gestión del Riesgo de Desastres Secretaría de Movilidad Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Hacienda Organismos de socorro, Empresas propietarias de ambulancias
3. Programa 3. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales. Objetivo: Reconocer que las víctimas de siniestros viales tienen derecho a recibir asesoramiento y asistencia sicológica, social y jurídica	3.1. Definir e implementar lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. 3.2. Conformar espacios de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares.	Secretaría de Salud	**Dependencias nacionales:** Ministerio de Salud Agencia Nacional de Seguridad Vial **Dependencias municipales:** Secretaría de Movilidad Secretaría de Bienestar Social y Participación Ciudadana Departamento Administrativo de Planeación e Informática Secretaría de Hacienda Organismos de socorro, Empresas propietarias de ambulancias Sector Privado (Empresas de transporte)

7.6.1. Programa 1: Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

El objetivo de este programa es mejorar la capacidad de respuesta a la atención inicial brindada a las víctimas de los siniestros viales.

Este programa tiene seis acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 52. Acción 1.1. Definir e implementar la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

Acción 1.1.	**Definir e implementar la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales.** **Objetivo: Ordenar de manera lógica los procesos, procedimientos, actividades, protocolos y demás recursos necesarios para orientar y garantizar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales.**
Descripción	"La ruta para la atención integral a víctimas de siniestros viales es un instrumento que define un conjunto ordenado y lógico de procesos, procedimientos, protocolos y demás recursos operacionales para orientar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales"[9]. Tal y como lo define la ANSV, su propósito es "promover una atención integral, oportuna y de calidad a las personas víctimas de siniestros viales desde la perspectiva de la salud física y psicológica y el acompañamiento social y jurídico que estas requieren. Deberá ser estructurada y adoptada a nivel municipal y como mínimo deberán identificar y orientar las actuaciones para cada uno de los componentes que la definen: prehospitalario, hospitalario y acompañamiento social, psicológico y jurídico. Igualmente, y como componente transversal, incluirá la recopilación de datos e información para la vigilancia del evento, la disposición de información sobre el siniestro, sus circunstancias y los elementos clave que se requieren para garantizar una atención integral y permitir la generación de evidencia al servicio de la toma de decisiones informadas y efectivas sobre el tema" [10].
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Alistamiento. Consiste en preparar todos los insumos administrativos y técnicos necesarios para iniciar la estructuración de las rutas. Esta fase incluye las siguientes acciones: - Socialización de la política de atención integral a víctimas de siniestros viales. - Delegación de funcionario responsable. - Conformación del equipo técnico. - Elaboración del Plan de trabajo y cronograma - Mapeo de actores - Diagnóstico. Incluye el mapeo de la siniestralidad, el análisis de recursos, factores que condicionan la atención integral a las víctimas de siniestros, Caracterización de la red de prestación de los servicios de salud e identificación de las principales rutas de traslado. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gobernanza, específicamente con la acción 2.1., para asegurar una integración efectiva de la gestión de recursos y coordinación interinstitucional con una gestión óptima de la gobernanza en el contexto de realizar el mapeo de la siniestralidad.
	1.1.2. Estructuración de las rutas. Consiste en las actividades de definición técnica y acuerdos interinstitucionales para generar las rutas de atención integral a víctimas que requiere el municipio. Se elaborará y aplicará una propuesta metodológica que permita a las autoridades de Yumbo, en conjunto con las autoridades municipales circunvecinas y departamentales, construir y acompañar técnicamente la elaboración de cada una de las rutas que se requieran para responder a las distintas las necesidades del territorio. En esta actividad, se considerarán los siguientes aspectos: - Socialización del diagnóstico. - Identificar y definir el número de rutas que requiere el municipio. - Realización del análisis de actores e involucrados y mecanismos de movilización y participación en la estructuración de las rutas. - Diseño de los instrumentos y métodos para la definición de los contenidos de las distintas rutas identificadas. - Definición de las estrategias de validación y generación de consensos para la adopción de las rutas por los distintos actores y sectores responsables.

[9] https://ansv.gov.co/agencia/pilares/atencion/guias
[10] https://ansv.gov.co/agencia/pilares/atencion/guias

Acción 1.1.	**Definir e implementar la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales.** **Objetivo: Ordenar de manera lógica los procesos, procedimientos, actividades, protocolos y demás recursos necesarios para orientar y garantizar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales.**
	1.1.3. Planes de fortalecimiento de las rutas. Frente a los aspectos que componen la ruta y las debilidades que fueron identificadas en los ejercicios de construcción, se deben formular planes que apunten a fortalecer la totalidad de procesos y acciones que hacen parte de la ruta hasta llegar a consolidar una atención integral a las víctimas de siniestros viales al interior del municipio.
	1.1.4. Implementación de las rutas. Se procede a elaborar un documento que describa cómo se pondrá en operación la totalidad de las rutas definidas para el municipio. Se sugiere iniciar con planes piloto. Se debe incluir las priorizaciones cronograma de implementación progresiva, ejecución de los planes de mejoramiento, estrategias de divulgación y socialización, responsables, financiación mecanismos de seguimiento y monitoreo y demás que se consideren pertinentes Se debe emitir un acto administrativo que adopte y establezca los términos normativos para la implementación, seguimiento, monitoreo y evaluación de las rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales.
	1.1.5. Seguimiento, monitoreo y evaluación. Es necesario verificar los avances en la implementación y cumplimiento de objetivos para la atención integral a las víctimas de siniestros viales y suministrar información para realizar los procesos de ajuste y mejoramiento o apoyar nuevas decisiones al respecto. En este sentido, es necesario incorporar lo siguiente: - Identificación y diseño de instrumentos para la recolección de datos e información. - Batería de indicadores. - Consecución de líneas de base. - Identificación de metas para cada uno de los indicadores. - Identificación e integración de fuentes de información. - Procedimientos para realizar el monitoreo y seguimiento. - Estrategias de presentación de informes periódicos y divulgación de los resultados de la implementación de las rutas. - Métodos para determinar el impacto que tendrá la implementación de las rutas en términos de resultados en salud. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información en la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 53. Acción 1.2. Gestionar y poner en funcionamiento el Número Único de Atención a Emergencias. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

Acción 1.2.	**Gestionar y poner en funcionamiento el Número Único de Atención a Emergencias.** **Objetivo: Garantizar una respuesta adecuada, oportuna, efectiva y coordinada a las víctimas de siniestros viales, mediante el despacho coordinado de unidades de atención de emergencias requeridas."[11].**
Descripción	La Resolución 926 de 2017, por la cual se reglamenta el desarrollo y operación del Sistema de Emergencias Médicas, comprende, entre otros, los mecanismos para notificar las emergencias médicas. El Número Único de Seguridad y emergencias - Línea 123 es un componente del Sistema Integrado de Seguridad y Emergencias en el que se registran las solicitudes de ayuda por parte de la ciudadanía en situaciones que afectan la convivencia, la seguridad ciudadana, el medio ambiente y en temas sanitarios.

[11] https://www.saludcapital.gov.co/Paginas2/Linea_123.aspx

Acción 1.2.	**Gestionar y poner en funcionamiento el Número Único de Atención a Emergencias.** **Objetivo: Garantizar una respuesta adecuada, oportuna, efectiva y coordinada a las víctimas de siniestros viales, mediante el despacho coordinado de unidades de atención de emergencias requeridas."[11].**
	Con el fin de facilitar el acceso al servicio de emergencia, esta acción propone organizar los servicios de atención prehospitalaria del municipio, facilitando el acceso de los ciudadanos al servicio de emergencia. El Número Único de Seguridad y emergencias, reunirá todos los organismos encargados de atender a la ciudadanía en eventos de seguridad y/o emergencias: Policía, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Salud, Gestión de Riesgos y Desastres, Cuerpo de Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja, cada uno con su personal especializado y previamente capacitado. Esta actividad implica la creación de un Centro Único de regulación de emergencias, donde tengan asiento todos los organismos de atención inmediata de siniestros viales.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Análisis de los requerimientos. Dentro de este documento se deberán describir la metodología seleccionada y utilizada para identificar y analizar los requerimientos tales como telefonía, recepción de llamadas, radiocomunicaciones, terminales móviles de datos, circuito cerrado de televisión, sistema de cómputo para la recepción de llamadas y despacho, geolocalización de vehículos, bases de datos compartidas y geo-referenciadas, subsistema de información estadística, entre otros. Se recomienda elaborar una matriz con dichos requerimientos. Se deberá definir un grupo encargada de asumir el liderazgo para gestionar el proyecto.
	1.2.2. Formulación de la propuesta, la cual debe dar respuesta a unos objetivos previamente planteados. La propuesta que se formule debe: buscar la integración al Sistema Nacional de Telecomunicaciones de Emergencias; implementar los mecanismos tecnológicos necesarios para el funcionamiento del Número Único de Seguridad y emergencias; promover el uso de tecnologías de última generación, mediante las cuales se asegure la prestación óptima del servicio a los ciudadanos y llevar una relación de las solicitudes recibidas, indicando mínimo la identificación y localización del usuario, el evento reportado, el curso que se dio a la llamada y el trámite que se le dio a la solicitud. En esta actividad se determinarán las fases del proyecto y su respectiva asignación de recursos.
	1.2.3. Ejecución. El proyecto se desarrollará de acuerdo con las fases establecidas en la actividad anterior. En este punto se hace necesario establecer una coordinación efectiva entre las diferentes instancias involucradas en la atención de emergencias en la ciudad, definiendo procesos y protocolos de interacción para la respuesta a emergencias y el fortalecimiento y la integración tecnológica de las plataformas de información existentes y su integración con todas las entidades.
	1.2.4. Análisis estratégicos de datos para la toma de decisiones. En esta actividad, se propone conformar un Comité Operativo de Apoyo y Seguimiento del Proyecto, el cual será el encargado de hacer seguimiento a la gestión operativa y realizar las recomendaciones encaminadas a mejorar el funcionamiento.

Ficha técnica 54. Acción 1.3. Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos, entre otros. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

Acción 1.3.	**Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos, entre otros.** **Objetivo: Fortalecer la operatividad de los cuerpos de socorro, dotándolos de los recursos necesarios para un funcionamiento óptimo y adecuado ante los siniestros viales.**
Descripción	Esta acción busca dar respuesta a la insuficiente capacidad instalada para la atención prehospitalaria. Adicionalmente, este proyecto se sustenta en estrategias de trabajo coordinado entre las dependencias y entidades responsables de la atención prehospitalaria. Entre los elementos los elementos específicos necesarios de la atención prehospitalaria están los equipos y suministros, los cuales "deben estar disponibles para asistir a los pacientes, sin tener en cuenta la solvencia económica del paciente; en especial cuando se trata de emergencias que pongan en riesgo la vida de las víctimas. También supone que estos recursos no solo se encuentran presentes en el lugar, sino que, además, están disponibles de inmediato. Por lo tanto, deben existir mecanismos organizativos y administrativos que reemplacen rápidamente las reservas agotadas o vencidas de suministros y medicamentos, y que realicen tareas de reparación no bien sea necesario"[12]. Este fortalecimiento se plantea en dos direcciones: - Con recursos propios - A través de un Proyecto para gestión ante cooperación internacional u otra fuente para la dotación personal, equipos y herramientas de liberación o extracción vehicular, incendios
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Identificación de los equipos y elementos con los que se cuenta actualmente. Es necesario realizar un inventario de estos equipos y elementos, empleando un formato de chequeo que debe ser aplicado a través de la inspección directa en los equipos y la documentación existente sobre especificaciones técnicas, órdenes de compra, manuales de procedimientos y operación, entre otros.
	1.3.2. Evaluación de los equipos existentes. Una vez identificados e inventariados los equipos y elementos, se procede con la evaluación de estos, contrastando y verificando el cumplimiento de los estándares establecidos en términos de seguridad y efectividad.
	1.3.3. Formulación de la propuesta de fortalecimiento de la capacidad instalada en la atención prehospitalaria. Se conformará un equipo de trabajo integrado por funcionarios de la Secretaría de Salud y de miembros de los Organismos de Socorro. Este equipo formulará la propuesta detallando los equipos y elementos requeridos y los recursos financieros necesarios y priorizando de acuerdo a la información levantada. Dependiendo del costo de los equipos, se detallará un cronograma de adquisiciones. Se propone formular un proyecto para buscar financiación del Gobierno Nacional o de Organismos Internacionales o multilaterales.
	1.3.4. Asignación de recursos y ejecución de la propuesta. Se debe verificar que los equipos y elementos adquiridos cumplan con los requerimientos de la propuesta.
	1.3.5. Evaluación y seguimiento. Esta actividad implica también el control al manejo y cuidado de los elementos. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información en la evaluación y seguimiento.

[12] OPS. Guía para la atención prehospitalaria de los traumatismos. Washington, D.C: OPS, © 2007

Ficha técnica 55. Acción 1.4. Definir e implementar un programa de capacitación al personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, en especialidades de acuerdo con sus competencias, tales como Comando de Incidentes, rescate vehicular incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

Acción 1.4.	**Definir e implementar un programa de capacitación al personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, en especialidades de acuerdo con sus competencias, tales como Comando de Incidentes, rescate vehicular incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos.** **Objetivo: Fortalecer los conocimientos, habilidades y destrezas del personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, con el fin de mejorar la capacidad de intervención y reducir los riesgos ante un siniestro vial.**
Descripción	Esta acción está dirigida a mejor la capacidad del talento humano para atender coordinada y técnicamente los lesionados en incidentes de tránsito tanto en el sitio del evento como durante su traslado a la institución de salud. Todo el personal debe tener los conocimientos, las destrezas y la preparación psicológica suficientes para superar el trance del desastre y poder cumplir sus labores con eficacia. Implica mejorar conocimientos y destrezas y mantener actualizados en contenidos estandarizados tanto las unidades especializadas en la atención de urgencias y emergencias que integran las entidades de socorro, la secretaria de salud municipal y entes privados propietarias de las ambulancias como a los primeros respondientes. Estos últimos serán capacitados en contenidos básicos de APH, comando de incidente, rescate vehicular, incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos donde estén comprometidos vehículos.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.4.1. Construcción metodológica y diseño del programa de formación. Como paso inicial, es necesario que se identifiquen las necesidades de capacitación y/o entrenamiento para lo cual se pueden elaborar encuestas, solicitudes, elaboración de planes, entre otros. El programa debe fortalecer las habilidades, destrezas y capacidades de los beneficiarios de la capacitación y debe incluir teoría y ejercicios de entrenamiento. Se deben establecer objetivos alineados con el programa de formación. Se deben identificar los recursos que se necesitan para hacer posible el alcance de las metas establecidas.
	1.4.2. Planificación de la Capacitación. Corresponde en esta actividad definir la programación de la formación, elaborando el Plan Anual y/o Trienal de Capacitación y orientando las decisiones logísticas para asegurar la asistencia efectiva de los beneficiarios al programa.
	1.4.3. Ejecución de la Capacitación. En esta etapa se implementa el plan acordado previamente. Incluye la evaluación periódica de los temas, el seguimiento a la asistencia de los convocados y la difusión del programa de formación.
	1.4.4. Evaluación de la Capacitación. La capacitación realizada se puede evaluar para determinar el grado de satisfacción, efectividad, aplicabilidad o impacto de las actividades implementadas. Así también, es posible contar con información consolidada, que permita analizar los datos recopilados, para determinar el grado de cumplimiento de los objetivos del plan anual y/o trienal de capacitación.
	1.4.5. Gestión de la Capacitación. Esta última etapa, contempla la gestión de los recursos para capacitación (financieros, logísticos, sistemas informáticos de gestión de personas, entre otros), que permiten el registro y sistematización de la información de cada etapa descrita anteriormente. Contar con estos recursos para la gestión de capacitación, facilitará la emisión de reportes institucionales (y personales si es requerido), evaluar el cumplimiento de metas y eventualmente, integrar el proceso de Capacitación a los demás subsistemas de gestión de personas. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 56. Acción 1.5. Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

Acción 1.5.	**Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente.** **Objetivo: Ofrecer un programa de capacitación a primeros respondientes a través de un modelo de actuación sencillo y de fácil recordación para la ciudadanía, denominado el protocolo PAS – Proteger, Avisar, Socorrer.**
Descripción	El primer respondiente es la persona capacitada que decide participar solidariamente en la atención inicial a las personas que han sufrido una alteración de la integridad física y/o mental. Puede ser un profesional de la salud o no. A través de este programa de capacitación, se espera contribuir al fortalecimiento de las capacidades ciudadanas para responder y apoyar de manera adecuada ante un siniestro vial. Para lograr los objetivos propuestos, se deben priorizan a los actores viales que tienen más probabilidad de presenciar la ocurrencia de un siniestro, como son los conductores de servicio público de pasajeros y de carga, miembros de la fuerza pública, conductores de ambulancia y servidores públicos de la administración municipal. En esta actividad, se tendrá en cuenta la experiencia de la Secretaría de Salud, en el desarrollo de este tipo de capacitaciones.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.5.1. Construcción metodológica y diseño del programa de formación. El programa debe desarrollar en los(as) participantes, herramientas y estrategias para dar respuesta inmediata, como Primer Respondiente en salud, ante un evento individual o colectivo de urgencia, emergencia o desastre. El enfoque metodológico debe plantearse tanto presencial como de forma virtual. Si es virtual, debe articularse con la estrategia 1.4. del plan de acción del área de Comportamiento seguro de los actores viales y garantizar el soporte técnico de navegación del curso. En esta actividad se deben identificar los recursos necesarios para hacer posible el alcance de las metas establecidas.
	1.5.2. Planificación de la Capacitación. Corresponde en esta actividad definir la programación de la formación, elaborando el Plan Anual y/o Trienal de Capacitación y orientando las decisiones logísticas para asegurar la asistencia efectiva de los beneficiarios al programa.
	1.5.3. Ejecución de la Capacitación. En esta etapa se implementa el plan acordado previamente. Incluye la evaluación periódica de los temas, el seguimiento a la asistencia de los convocados y la difusión del programa de formación.
	1.5.4. Evaluación de la Capacitación. La capacitación realizada se puede evaluar para determinar el grado de satisfacción, efectividad, aplicabilidad o impacto de las actividades implementadas. Así también, es posible contar con información consolidada, que permita analizar los datos recopilados, para determinar el grado de cumplimiento de los objetivos del plan anual y/o trienal de capacitación.
	1.5.5. Gestión de la Capacitación. Esta última etapa, contempla la gestión de los recursos para capacitación (financieros, logísticos, sistemas informáticos de gestión de personas, entre otros), que permiten el registro y sistematización de la información de cada etapa descrita anteriormente. Contar con estos recursos para la gestión de capacitación, facilitará la emisión de reportes institucionales (y personales si es requerido), evaluar el cumplimiento de metas y eventualmente, integrar el proceso de Capacitación a los demás subsistemas de gestión de personas.

Ficha técnica 57. Acción 1.6. Establecer e implementar medidas de control a las ambulancias para determinar criterios de habilitación, revisión técnico-mecánica, el cumplimiento de normas de tránsito y transporte, insumos para la atención y la idoneidad del personal. Programa Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.

Acción 1.6.	**Establecer e implementar medidas de control a las ambulancias para determinar criterios de habilitación, revisión técnico-mecánica, el cumplimiento de normas de tránsito y transporte, insumos para la atención y la idoneidad del personal.** **Objetivo: Garantizar altos niveles de seguridad en el traslado de las víctimas de siniestros viales.**
Descripción	Esta acción tiene como objetivo controlar y regular el servicio de ambulancias, garantizando calidad y seguridad para los ciudadanos y una pronta y oportuna atención en los servicios de transporte asistencial a las víctimas y comunidad en general. Las Secretarías de Salud Municipal y Departamental serán las encargadas de habilitar las ambulancias de acuerdo con la normatividad vigente, de tal forma que se mejoren las condiciones asociadas a la seguridad vehicular y cultura de la seguridad vial. A través de esta acción, se implementarán controles con relación a la revisión técnico-mecánica, cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, insumos para la atención y la idoneidad del personal. Se debe garantizar la trazabilidad sobre el traslado de los pacientes a clínicas y centros hospitalarios. Se debe propender por articular esta acción con el Distrito Especial de Cali, para que la atención de los pacientes se realice con seguridad, eficiencia y calidad.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.6.1. Establecer medidas de control. Determinar las condiciones de habilitación, estándares y criterios, de acuerdo con las normas vigentes. Incluye los programas de mantenimiento preventivo y correctivo, la revisión periódica de los vehículos, así como de los equipos y sistemas de comunicación.
	1.6.2. Implementar el sistema de control operacional y gestión de servicios de ambulancia (incluye la georreferenciación, la App móvil, el control operacional y cumplimiento de servicios de traslado, la generación de alerta de incumplimiento a las instrucciones del SEM y el sistema de consultas, estadísticas y reporte de operación de ambulancia. Se debe realizar el seguimiento satelital de ambulancias y generar una alerta de incumplimiento a las instrucciones.
	1.6.3. Seguimiento y evaluación. El seguimiento debe asegurar la trazabilidad el proceso desde la recepción de la llamada hasta la admisión del paciente en urgencias: Medición de tiempos, georreferenciación y grabación de recorridos, novedades en el recorrido. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1. para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información y una gestión óptima de la evaluación y seguimiento.

7.6.2. Programa 2: Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales.

El objetivo de este programa es diseñar de un plan de mejoramiento enfocado en optimizar las capacidades del personal, los protocolos de atención y las tecnologías disponibles, en la institución de salud.

Este programa tiene una acción la cual se describen a continuación.

Ficha técnica 58. Acción 2.1. Fortalecer la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales. Programa Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales.

Acción 2.1.	**Fortalecer la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales.** **Objetivo: Mejorar la infraestructura necesaria para atender adecuadamente a las víctimas de siniestros viales.**
Descripción	"La capacidad instalada hace referencia a la disponibilidad de infraestructura necesaria para producir determinados bienes o servicios. Esta capacidad está directamente relacionada con la dotación de recursos físicos, humanos, tecnológicos y de equipos necesarios para ofrecer servicios y puede ser estimada a través de la cuantificación de estos. El análisis de capacidad instalada en instituciones prestadoras de salud considera como principales herramientas para la prestación de servicios formativos la dotación en: camas, consultorios, salas de cirugía, especialistas, así como el número de pacientes que demandan el servicio"[13] Esta acción está centrada en la atención de calidad a las víctimas de siniestros viales.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Realizar un diagnóstico que permita identificar las principales barreras de accesibilidad oportuna a la consulta inicial de urgencias de las víctimas de siniestros viales.
	2.1.2. Elaboración de la propuesta de fortalecimiento de la capacidad instalada. Esta propuesta debe considerar la incorporación de tecnología y sistemas de información médica de vanguardia para diagnósticos precisos y tratamientos efectivos y la implementación de un sistema de transporte medicalizado y de atención eficiente que asegure el acceso a la atención médica básica e intermedia para todos los residentes.
	2.1.3. Ejecución de la propuesta. Se desarrollará por fases, de acuerdo con la asignación de recursos.
	2.1.4. Seguimiento y evaluación. Esta actividad implica la evaluación permanente a la respuesta en urgencias, que ofrece el hospital, frente a la demanda de servicios. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información en la evaluación y seguimiento.

7.6.3. Programa 3: Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales.

El objetivo de este programa es reconocer que las víctimas de siniestros viales tienen derecho a recibir asesoramiento y asistencia sicológica, social y jurídica.

Este programa tiene dos acciones las cuales se describen a continuación.

13 https://repositorio.escuelaing.edu.co/bitstream/handle/001/1633/Rojas%20Serrano%2C%20Maria%20Camila-2021.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Ficha técnica 59. Acción 3.1. Defi9nir e implementar lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. Programa Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales.

Acción 3.1.	**Definir e implementar lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales.** **Objetivo: Lograr que las víctimas y sus familiares accedan a una atención integral desde la perspectiva psicológica, social y jurídica.**
Descripción	El municipio de Yumbo implementará los lineamientos, para que las víctimas y sus familiares accedan a una atención integral desde la perspectiva psicológica, social y jurídica, los cuales deben contemplar: - La implementación de esquemas de apoyo emocional y social en la respuesta a las víctimas ante un siniestro vial. - El desarrollo, por parte de las autoridades de tránsito, de las funciones permanentes de policía judicial, en especial, lo relacionado con la comunicación de derechos y procedimientos a las víctimas del siniestro vial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.1.1. Diagnóstico de la respuesta municipal a las necesidades de orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales.
	3.1.2. Definición de los procesos y actuaciones necesarias para garantizar la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales, de acuerdo con las necesidades y la capacidad de respuesta del municipio.
	3.1.3. Divulgación y socialización de los lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. Estos lineamientos deben ser conocidos por toda la ciudadanía y para ello se debe hace ruso de los medios de comunicación, en especial las redes sociales y los canales institucionales. Los servidores públicos, deben recibir la capacitación pertinente, para que puedan socializar oportunamente los lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1., para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información en la evaluación y seguimiento.

Ficha técnica 60. Acción 3.2. Conformar espacios de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares. Programa Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales.

Acción 3.2.	**Conformar espacios de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares.** **Objetivo: Generar procesos de articulación intersectorial e interinstitucional en relación con el fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares.**
Descripción	Se propone la conformación de un espacio de articulación intersectorial e interinstitucional, que brinde apoyo y orientación a las víctimas de siniestros viales y sus familiares con relación a los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito. La Mesa estará conformada por dependencias de la Administración municipal como Secretaría de Movilidad y Secretaría de Bienestar Social y Participación Ciudadana, bajo el liderazgo de la Secretaría de Salud y con el apoyo del sector privado, especialmente las empresas de transporte y de representantes de las víctimas. La mesa debe centrarse en tres aspectos fundamentales: la información y orientación general, la atención y apoyo psicológico, asesoría legal y rehabilitación. Posteriormente se podrán convertir en nodos o asociaciones integradas a la red nacional.
Cadena de valor de la acción. Actividades	3.2.1. Conformación mediante acto administrativo, del espacio de articulación, determinando funciones y responsabilidades de los miembros. Esta mesa está orientada no solo a brindar acompañamiento, sino que, debe comprender de manera integral las problemáticas post siniestro y generar procesos de conocimiento, así como de fortalecimiento de organizaciones de víctimas y líderes que trabajen en temáticas relacionadas.
	3.2.2. Determinar las funciones a desarrollar con su respectivo cronograma de trabajo. Esta actividad incluye la divulgación de la existencia de la mesa y la capacitación de sus integrantes. Igualmente, será la encargada de la implementación y seguimiento de los lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales.
	3.2.3. Evaluación y seguimiento. Estas evaluaciones serán anuales (de forma interna y externa) para lograr analizar el grado de satisfacción de las personas que han brindado y recibido la atención. Nota: Esta actividad debe articularse con el área de acción de gestión del conocimiento, específicamente con la acción 1.1, para asegurar una integración efectiva de los sistemas de información en la evaluación y seguimiento.

7.7. ÁREA No 7. GOBERNANZA

El área de gobernanza, se compone de dos programas, con sus respectivas acciones:

Figura 9. Programas área de Gobernanza

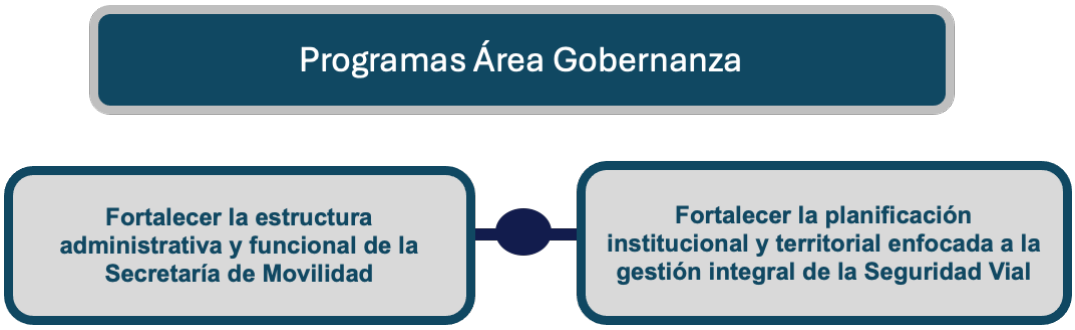


Tabla 7. Programas y acciones área de Gobernanza

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1. Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad. Este programa se enfoca establecer un conjunto de acciones y actividades que permitan mejorar los procesos que generan valor a la gestión de la seguridad vial fortaleciendo la estructura interna y las capacidades misionales de la unidad administrativa que lidera la implementación de la política pública de seguridad vial.	1.1. Actualizar, implementar y evaluar la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad.	Secretaría de Movilidad	Secretaría General - Sistema integrado de gestión
	1.2. Vincular el personal de planta necesario para la implementación de los procesos de la Secretaría de Movilidad		
	1.3. Mejorar los procesos de atención al ciudadano para la gestión contravencional de la Secretaría de Movilidad.		
2. Programa 2. Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la Seguridad Vial. La formulación e implementación de este programa se enfoca en generar las capacidades para la coordinación	2.1. Incorporar técnica, legal y financieramente la seguridad Vial en los instrumentos de planificación del Municipio.	Secretaría de Movilidad	Secretaría General - Sistema integrado de gestión
	2.2. Mejorar la Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial del municipio.		

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
institucional e interinstitucional en la búsqueda de viabilizar la planificación, implementación, seguimiento y evaluación de las acciones que comprenden la política de seguridad vial a nivel territorial.	2.3. Fortalecer la capacidad del municipio de Yumbo para realizar seguimiento y evaluación a la responsabilidad social empresarial mediante la verificación al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.		

7.7.1. Programa 1: Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad

El objetivo de este programa es establecer un conjunto de acciones y actividades que permitan mejorar los procesos que generan valor a la gestión de la seguridad vial fortaleciendo la estructura interna y las capacidades misionales de la unidad administrativa que lidera la implementación de la política pública de seguridad vial.

Este programa tiene tres acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 61. Acción 1.1. Actualizar, implementar y evaluar la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad

Acción 1.1.	**Actualizar, implementar y evaluar la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad.**
Descripción	"El enfoque de operación por procesos busca que las organizaciones migren de estructuras organizacionales verticales a estructuras horizontales, donde la jerarquía, la subordinación y la burocracia, no son el factor principal para el diseño organizacional de una Unidad Administrativa; en cambio el análisis de las necesidades, las acciones que deben ser desarrolladas para generar los productos que satisfacen dichas necesidades y el cumplimiento de metas se convierten en el aspecto clave para definir la estructura funcional de una organización. Entrando en el contexto del municipio de Yumbo, es fundamental que la organización de manera dinámica revise constantemente dos aspectos clave en la cadena de valor de sus procesos, “la primera, asociada a aspectos relevantes para una adecuada operación de la organización “de la ventanilla hacia adentro” y, la segunda, referente a la relación estado-ciudadano “de la ventanilla hacia afuera”. La gestión por procesos se relaciona directamente con el componente de la ventanilla hacia adentro, ya que una adecuada gestión por procesos dará como resultado una mejor relación de la ventanilla hacia afuera a través de la satisfacción de las necesidades de los grupos de valor de la entidad y de cada uno de sus procesos”. Esta revisión debe estar sustentada en un estudio técnico que permita identificar las necesidades de actualización de los procesos de la secretaría de movilidad, teniendo en cuenta los procesos misionales, estratégicos y de apoyo a la gestión. Con el desarrollo del estudio técnico esta actividad incluye desarrollar el proceso de actualización de la estructura en articulación con el sistema de gestión de calidad del

Acción 1.1.	**Actualizar, implementar y evaluar la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad.**
	municipio, así como la implementación y seguimiento, lo anterior a nivel de caracterizaciones de proceso y procedimientos clave."
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Realizar un estudio técnico de diagnóstico organizacional, donde se identifiquen las necesidades de actualización de los procesos de la secretaría de Movilidad. Es necesario que la secretaría de movilidad revise técnicamente las necesidades de actualización de los procesos, teniendo en cuenta las funciones del sector, las necesidades de los usuarios y la gestión estratégica, misional y de apoyo del sector.
	1.1.2. Realizar la actualización de los procesos de la Secretaría de Movilidad a nivel de caracterizaciones de proceso, en articulación con el sistema de gestión de calidad del municipio y con base en los resultados del estudio técnico desarrollado en la actividad 1.1.1.
	1.1.3. Construcción de un Plan de Acción para la implementación, evaluación y seguimiento a la ejecución de los procesos de la Secretaría de Movilidad bajo la estructura actualizada. Para el mantenimiento y mejora de la estructura de procesos actualizada, es fundamental que se formulen acciones que permitan realizar seguimiento a la implementación de los procesos.
	1.1.4. Realizar la socialización de los resultados de la actualización de la estructura de enfoque en procesos, junto con el plan de implementación, seguimiento y evaluación. Es necesario que la estructura de enfoque en procesos sea socializada a todos los colaboradores de la organización y debe ser un tema liderado por la alta dirección.
	1.1.5. Realizar un informe que consolide los resultados de la ejecución del Plan de implementación, seguimiento y evaluación de la estructura actualizada. Es necesario que se realice un informe, donde se identifique oportunidades de mejora en la implementación de la estructura de enfoque en procesos de la secretaría de movilidad.

Ficha técnica 62. Acción 1.2. Vincular el personal de planta necesario para la implementación de los procesos de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad

Acción 1.2.	**Vincular el personal de planta necesario para la implementación de los procesos de la Secretaría de Movilidad**
Descripción	El recurso humano es considerado el activo más importante de una organización; por esta razón y con base en las necesidades identificadas en el proceso de diagnóstico, esta acción busca la planificación e implementación de un proceso para la vinculación de personal de planta que fortalezca la ejecución de procesos relacionados con la seguridad vial del municipio.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Realizar un estudio técnico y financiero enfocado en el análisis de las necesidades de recurso humano en coherencia con la actualización de la estructura de enfoque en procesos. Esta actividad debe estar articulada directamente con la actualización del enfoque en procesos, buscando que las necesidades que justifiquen la vinculación del personal se encuentren completamente articuladas con la operación actual de la secretaría de movilidad.

Acción 1.2.	**Vincular el personal de planta necesario para la implementación de los procesos de la Secretaría de Movilidad**
	1.2.2. Presentación de los resultados del estudio ante la alta dirección, para realizar la gestión de recursos de funcionamiento necesarios para la vinculación del personal de planta requerido para la operación efectiva de la Secretaría de Movilidad
	1.2.3. Nombramiento y vinculación del personal de planta requerido para la operación de la nueva estructura de procesos de la Secretaría de Movilidad.

Ficha técnica 63. Acción 1.3. Mejorar los procesos de atención al ciudadano para la gestión contravencional de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad

Acción 1.3.	**Mejorar los procesos de atención al ciudadano para la gestión contravencional de la Secretaría de Movilidad** **El objetivo de esta acción es mejorar los procesos asociados a la gestión contravencional con enfoque en la atención al usuario.**
Descripción	El fortalecimiento de estos procesos permite que la secretaría de movilidad logre optimizar recursos que pueden ser enfocados en la implementación de la política pública de seguridad vial en el territorio. Adicionalmente, fortalece la imagen del sector hacia la ciudadanía, apoyando y mejorando la confianza y credibilidad de la dependencia líder del plan local de seguridad vial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.1. Realizar un proceso de diagnóstico que abarque la recopilación de información, con el fin de identificar las necesidades de mejora de los procesos de atención al ciudadano en la Secretaría de Movilidad con enfoque hacia le gestión contravencional. En esta actividad es fundamental analizar las causas generadoras de demanda de requerimientos a la Secretaría de Movilidad, con el fin de conocer las problemáticas que deben ser resueltas para generar un mayor impacto.
	1.3.2. Gestionar los recursos técnicos y tecnológicos necesarios para el fortalecimiento de los procesos de atención al ciudadano con enfoque a la gestión contravencional, en el marco de los resultados de la actividad 1. Es necesario que en esta actividad se disponga y ejecute el recurso necesario para adquirir las capacidades técnicas y tecnológicas que permitan generar eficiencia en los procesos de atención al ciudadano.
	1.3.3. Implementar los procesos mediante las herramientas técnicas y tecnológicas orientadas al fortalecimiento de los procesos de atención al ciudadano en la Secretaría de Movilidad.
	1.3.4. Realizar campañas de educación a los usuarios sobre el proceso de gestión contravencional y los procedimientos establecidos para tal fin. En esta actividad es necesario que se acerque la institucionalidad a los usuarios, llevando la información clave del procedimiento contravencional a la ciudadanía
	1.3.5. Realizar informe de evaluación de los resultados de las mejoras implementadas en los procesos de atención al ciudadano en la Secretaría de Movilidad.

7.7.2. Programa 2: Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la seguridad vial

La formulación e implementación de este programa se enfoca en generar las capacidades para la coordinación institucional e interinstitucional en la búsqueda de viabilizar la planificación, implementación, seguimiento y evaluación de las acciones que comprenden la política de seguridad vial a nivel territorial.

Este programa tiene tres acciones las cuales se describe a continuación.

Ficha técnica 64. Acción 2.1. Incorporar técnica, legal y financieramente la seguridad Vial en los instrumentos de planificación del Municipio. Programa Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la seguridad vial

Acción 2.1.	**Incorporar técnica, legal y financieramente la seguridad Vial en los instrumentos de planificación del Municipio**
Descripción	El enfoque de esta acción en la formulación e implementación de un plan de acción cuyo objetivo principalmente es lograr que la política pública de seguridad vial a nivel local, sea incorporada en los instrumentos de planificación del municipio, buscando garantizar la armonización técnica y asignación de recursos para el cumplimiento de los objetivos, acciones y actividades de la cadena de valor del Plan.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Estructuración de plan de trabajo en conjunto con la Secretaría de Planeación y Secretaría de Hacienda, con el fin de establecer la ruta para la incorporación de la política pública de seguridad vial desde el componente técnico, legal y financiero: Es necesario que la política de seguridad vial se materialice mediante la incorporación de sus objetivos y acciones en los planes, programas y proyectos, así como su financiación e identificación de gestión de recursos.
	2.1.2. Implementación del Plan de trabajo para la incorporación de la política pública de seguridad vial del municipio desde el punto de vista técnico y financiero..
	2.1.3. Realizar informe de evaluación y seguimiento al Plan de trabajo para la incorporación de la política pública de seguridad vial del municipio desde el punto de vista técnico y financiero
	2.1.4. Es necesario que se realice una medición a la ejecución de las acciones del plan en las temporalidades establecida para cada acción, de la misma manera la medición de los indicadores definidos para el seguimiento y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial. El desarrollo de esta actividad requiere de la gestión del comité local de seguridad vial.

Ficha técnica 65. Acción 2.2. Mejorar la Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial del municipio. Programa Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada en la gestión integral de la seguridad vial

Acción 2.2.	**Mejorar la Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial del municipio**
Descripción	La articulación institucional e interinstitucional es fundamental para lograr implementar el plan local de seguridad vial de Yumbo, ya que el enfoque integral del plan requiere la armonización de esfuerzos de diferentes organizaciones bajo un mismo objetivo principal. Esta acción tiene el propósito de gestar los espacios de articulación institucional e interinstitucional, mediante el fortalecimiento del comité local de seguridad vial con un enfoque hacia la planificación y seguimiento de acciones basada en datos y evidencia. Adicionalmente propone la necesidad de planificar, implementar y hacer seguimiento a una agenda de trabajo institucional e interinstitucional cuyo propósito sea la articulación de acciones enfocadas en la implementación de la política de seguridad vial a nivel territorial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.2.1. Realizar un informe donde se analice la operación del comité de seguridad vial del municipio de Yumbo, el cual incluya sus debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas. Teniendo en cuenta los integrantes, funciones y alcances en los procesos de planificación y seguimiento a la implementación de la política pública a nivel local Es necesario que la instancia del comité local de seguridad vial, lidere un acompañamiento integral en la mejora continua de la seguridad vial y la implementación efectiva del Plan Local de Seguridad Vial. Apoyando la planificación, implementación, seguimiento y evaluación de la ejecución de las acciones. En este sentido, es necesaria la articulación del comité con el área de gestión de conocimiento, quien será el área de acción encargada de suministrar la información necesaria para los procesos de evaluación y la formulación de acciones y estrategias de mejora de acuerdo a los resultados.
	2.2.2. De acuerdo a los resultados del análisis de la operación del comité local de seguridad vial, reestructurar el acto administrativo que soporta la conformación y operación del comité local de Seguridad Vial. - Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el Plan Local de Seguridad Vial, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales. - Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del Plan Local de Seguridad Vial. - Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial. - Analizar los indicadores de seguimiento a los objetivos y acciones del Plan y a la información recopilada por el área de acción de gestión del conocimiento, con el fin de plantear estrategias y acciones de mejoramiento al Plan. - Revisar el Plan Local de Seguridad vial al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados. - Incentivar los procesos de formación y capacitación.
	2.2.3. Planificar e implementar una agenda de articulación institucional e interinstitucional, enfocada en generar compromisos que fortalezcan la implementación de la política pública de seguridad vial. Es necesario que en el marco de la implementación del Plan Local de Seguridad, se estructure e implemente un plan que incorpore la ejecución de mesas de trabajo con los diferentes sectores, para articular acciones y generar compromisos que aporten al cumplimiento de metas del Plan. Es fundamental que en este proceso se incluyan instancias de planificación territoriales y nacionales. De la misma manera espacios de participación con la comunidad.

Acción 2.2.	**Mejorar la Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial del municipio**
	2.2.4. Realizar informe de seguimiento y evaluación de manera periódica al cumplimiento de los compromisos adquiridos en la agenda de articulación institucional e interinstitucional.

Ficha técnica 66. Acción 2.3. Fortalecer la capacidad del municipio de Yumbo para realizar seguimiento y evaluación a la responsabilidad social empresarial mediante la verificación. Programa Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada en la gestión integral de la seguridad vial

Acción 2.3.	**Fortalecer la capacidad del municipio de Yumbo para realizar seguimiento y evaluación a la responsabilidad social empresarial mediante la verificación al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial**
Descripción	El propósito de esta acción es fortalecer las capacidades técnicas y tecnológicas para el fortalecimiento al diseño e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial en el municipio de Yumbo.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.3.1. Consolidar una base de datos de las organizaciones que se encuentran obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad vial en el municipio de Yumbo. Es necesario contar con un consolidado de información que permita identificar cuáles son las organizaciones obligadas a diseñar e implementar PESV, clasificándolas por tipo de organización, misionalidad de las mismas y nivel de implementación al que se encuentran obligadas. Esta base de datos se convierte en el insumo inicial para la planificación de acciones de seguimiento. Si bien la Secretaría de Movilidad no está obligada a realizar dicho seguimiento a todas las empresas, si debe apoyar el suministro de información al ministerio de trabajo y a la superintendencia de transporte para la articulación de acciones de seguimiento de acuerdo a sus competencias.
	2.3.2. Diseñar una herramienta tecnológica para el seguimiento al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la cual se encuentre alineada a la verificación de los pasos y requisitos establecidos en la resolución 4095 del 2022. Dicha herramienta tecnológica debe facilitar el proceso de verificación de requisitos y captura información para la generación de resultados de seguimiento y evaluación, concentrando dichos resultados con la base de datos consolidada en la actividad 2.3.1.
	2.3.3. Realizar seguimiento al diseño e implementación de los Planes estratégicos de seguridad vial a las empresas de transporte público de Yumbo, implementando la herramienta tecnológica implementada y consolidando los resultados en base de datos.
	2.3.4. Realizar informe de evaluación de resultados al seguimiento realizado a los planes estratégicos de seguridad vial del municipio de Yumbo.

7.8. ÁREA No 7. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

El área de gestión del conocimiento, se compone de dos programas, con sus respectivas acciones:

Figura 10. Programas área de Gestión del conocimiento



Tabla 8. Programas y acciones área de Gestión del conocimiento

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
1. Programa 1. Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio. Este programa se enfoca en la articulación de un conjunto de acciones para el fortalecimiento de las capacidades técnicas, tecnológicas y operativas que le permitan al municipio gestionar, almacenar, procesar y analizar información de calidad para adquirir el conocimiento necesario enfocado a la mejora continua de la gestión integral de la seguridad vial a nivel territorial.	1.1. Fortalecer los procesos de planeación, seguimiento y evaluación para el mejoramiento de la gestión integral de la seguridad vial. 1.2. Mejorar la calidad de la información de siniestralidad vial del municipio de Yumbo. 1.3. Diseño e Implementación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo para la gestión efectiva e integral de la Seguridad vial.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales** Ministerio de Transporte. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. Instituto Nacional de Medicina Legal **Dependencias departamentales** Gobernación del Cauca Secretaría de Movilidad del Valle del Cauca **Dependencias Municipales** Alcaldía de Yumbo

Programas	Acciones	Dependencia líder	Dependencia y/o entidad corresponsable
2. Programa 2. Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo. El objetivo de este programa es el fortalecimiento del capital intelectual en los procesos inherentes a la gestión integral de la seguridad vial, asumiendo la importancia de identificar, controlar y mantener el capital humano, organizacional y relacional como eje fundamental de la gestión del conocimiento en la política pública de seguridad vial.	2.1. Realizar la gestión integral del capital intelectual, organizacional y relacional de la gestión integral de la seguridad vial.	Secretaría de Movilidad	**Dependencias nacionales** Ministerio de Transporte. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. Instituto Nacional de Medicina Legal **Dependencias departamentales** Gobernación del Cauca Secretaría de Movilidad del Valle del Cauca **Dependencias Municipales** Alcaldía de Yumbo
	2.2. Planificar, implementar y evaluar procesos de formación en seguridad vial para los colaboradores de la Secretaría de Movilidad.		

7.8.1. Programa 1: Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio.

Este programa se enfoca en la articulación de un conjunto de acciones para el fortalecimiento de las capacidades técnicas, tecnológicas y operativas que le permitan al municipio gestionar, almacenar, procesar y analizar información de calidad para adquirir el conocimiento necesario enfocado a la mejora continua de la gestión integral de la seguridad vial a nivel territorial.

Este programa tiene tres acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 67. Acción 1.1. Fortalecer los procesos de planeación, seguimiento y evaluación para el mejoramiento de la gestión integral de la seguridad vial. Programa Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio.

Acción 1.1.	**Fortalecer los procesos de planeación, seguimiento y evaluación para el mejoramiento de la gestión integral de la seguridad vial.**
Descripción	El fortalecimiento de los procesos de planificación, seguimiento y evaluación, se enfocan en la definición técnica de los componentes, estructura de la información y los procesos metodológicos para su gestión, procesamiento y visualización, que permiten generar una visión integral de la seguridad vial del municipio articulando todas la áreas de acción, con el propósito de robustecer los datos hacia una planificación basada en evidencias. Esta actividad tiene un formulación e implementación con enfoque transversal, ya que requiere del insumo y corresponsabilidad de todas las áreas de acción de la política pública de seguridad vial para el fortalecimiento del conocimiento del municipio en la planificación estratégica, táctica y operativa.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.1.1. Realización de un estudio técnico cuyo fin sea la definición de una estructura de datos que identifique los componentes de información relevantes con los que se debe contar para el logro de una gestión integral de la seguridad vial incluyendo datos geográficos y alfanuméricos: En esta actividad es fundamental gestionar las necesidades de gestión de datos de las diferentes áreas de acción, con el fin de consolidar la data que permita generar una visión integral de la seguridad vial.
	1.1.2. Identificar los procesos que requieren centralizar actividades de planificación, seguimiento y evaluación e implementar los procedimientos para la gestión, procesamiento y visualización de la información para la toma de decisiones. En esta actividad es fundamental la estandarización de procedimientos en articulación con las diferentes áreas de acción, con el fin de definir los instrumentos y metodológicas que deben ser utilizadas para capturar datos de los procesos de seguimiento y transformarlos en conocimiento para soportar una evaluación efectiva de los procesos.
	1.1.3. Diseñar e implementar herramientas que permitan visualizar la información como lo son los tableros de control o dashboard, mapas, estadísticas descriptivas, entre otras, las cuales son el insumo para tomar decisiones en diferentes ámbitos de la organización. Estratégica: Presentan la información agrupada de varios procesos, donde de acuerdo a los objetivos planteados se presente el resultado de los indicadores clave del sector y su comportamiento en periodos de tiempo definidos, con el fin de tomar decisiones en términos de planificación a corto, mediano y largo plazo. Operativa: Deben diseñarse con el fin de presentar la información que responda a la pregunta ¿Qué está pasando ahora?, permitiendo identificar información en tiempo real para facilitar la generación de acciones correctivas y planes de acción a nivel táctico.

Ficha técnica 68. Acción 1.2. Mejorar la calidad de la información de siniestralidad vial del municipio de Yumbo. Programa Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio.

Acción 1.2.	**Mejorar la calidad de la información de siniestralidad vial del municipio de Yumbo.**
Descripción	La información de siniestralidad vial es uno de los componentes de datos fundamentales para tomar decisiones, en este sentido, mejorar calidad de esta información es el objetivo principal de esta acción. Para lograrlo de debe desarrollar un proceso de mejoramiento de procedimiento y unificación de criterios con organizaciones del orden local, regional y nacional, con el fin de fortalecer.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.2.1. Generar e implementar un plan de trabajo enfocado en la ejecución de mesas de articulación institucional a nivel local con medicina legal, Dirección de tránsito y transporte, secretaría de movilidad del departamento, entre otras, enfocadas en la unificación de criterios para la captura, procesamiento y transformación de la data de siniestralidad, definiendo las necesidades de estandarización de actividades en el municipio. De la misma manera es fundamental adelantar las gestiones con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para hacer parte de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), Lo anterior, con el fin de armonizar la información de siniestralidad vial del municipio de Yumbo a nivel municipal y departamental y nacional.
	1.2.2. Mejorar y aplicar los procedimientos que contribuyan al fortalecimiento de la calidad y cantidad de los datos recopilados a partir de la ocurrencia de un siniestro vial, incluyendo información que permita caracterizar a nivel de detalle a las víctimas, las causas generadoras de los siniestros viales y desarrollar un seguimiento a las víctimas desde la ocurrencia del siniestro hasta el desenlace del evento, teniendo en cuenta la condición de la víctima, garantizando la cadena de custodia de la información. Es fundamental que este componente de información asociado a la siniestralidad vial, se convierta en uno de los eslabones de la estructura de datos definida en la actividad 1.1.1, con el fin de fortalecer los análisis de siniestralidad al ser cruzados con otros componentes de información asociados a las diferentes áreas de acción del Plan Local de Seguridad Vial.
	1.2.3. Realizar informes periódicos de evaluación a la implementación de los estándares para el mejoramiento de la calidad de la información de siniestralidad, realizando pruebas de calidad a las bases de datos y uniformidad de los resultados con la información reportada a nivel nacional.

Ficha técnica 69. Acción 1.3. Diseño e Implementación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo para la gestión efectiva e integral de la Seguridad vial. Programa Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio.

Acción 1.3.	**Diseño e Implementación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo para la gestión efectiva e integral de la Seguridad vial.**
Descripción	Esta acción tiene el propósito de diseñar e implementar el observatorio de seguridad vial del municipio de Yumbo, disponiendo un sistema que articule recursos técnicos, tecnológicos y físicos para la captura, almacenamiento, procesamiento y reporte de la información generada por todas las áreas de acción bajo el enfoque integral de la seguridad vial.
Cadena de valor de la acción. Actividades	1.3.2. Realizar la definición y estructuración de los procesos y procedimientos del observatorio de seguridad vial del municipio de Yumbo, así como la definición de sus funciones y recurso humano requerido, esto en articulación con el objetivo específico 1 del área de acción Gobernanza.

Acción 1.3.	**Diseño e Implementación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo para la gestión efectiva e integral de la Seguridad vial.**
	1.3.3. Planificación y formulación de un proyecto de inversión el cual incluya dentro de sus objetivos el diseño del observatorio de seguridad vial y la gestión de recursos técnicos y tecnológicos para la transformación de datos en conocimiento en materia de seguridad vial, con base en los resultados obtenidos en la actividad 1 y 2.
	1.3.4. Formulación de un plan de implementación del observatorio de seguridad vial, enfocado en la gestión y transformación de datos en conocimiento en cada uno de los componentes definidos en la estructura de datos. Este plan debe ser estructurado en conjunto con las diferentes áreas de acción con el fin de consolidar todas las necesidades de transformación de datos en conocimiento.

7.8.2. Programa 2: Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

El objetivo de este programa es el fortalecimiento del capital intelectual en los procesos inherentes a la gestión integral de la seguridad vial, asumiendo la importancia de identificar, controlar y mantener el capital humano, organizacional y relacional como eje fundamental de la gestión del conocimiento en la política pública de seguridad vial.

Este programa tiene dos acciones las cuales se describen a continuación.

Ficha técnica 70. Acción 2.1. Realizar la gestión integral del capital intelectual, organizacional y relacional de la gestión integral de la seguridad vial. Programa Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

Acción 2.1.	**Realizar la gestión integral del capital intelectual, organizacional y relacional de la gestión integral de la seguridad vial.**
Descripción	El propósito de esta acción es fortalecer el capital intelectual en seguridad vial del municipio de Yumbo, gestionando de manera integral su identificación, protección y seguimiento, con el fin de garantizar su trazabilidad en el tiempo. En este sentido es necesaria la documentación del estado actual de cada capital y los activos que se encuentran relacionados, estableciendo estrategias para la protección, salvaguarda, seguimiento y evaluación del mismo.

Acción 2.1.	**Realizar la gestión integral del capital intelectual, organizacional y relacional de la gestión integral de la seguridad vial.**
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.1.1. Identificación y documentación de los capitales asociados a los procesos relacionados con la gestión de la seguridad vial: En esta actividad es fundamental el reconocimiento y documentación de cada uno de los activos con los que cuente la organización y clasificarlos entre el capital intelectual, organizacional y relacional, estos capitales deben ser mapeados y consolidados en un documento, con el fin de entender su valor para la organización. Para el capital humano: Es necesario identificar el talento humano asociado a los roles que lidera los procesos y documentar la formación, experticia y experiencia con el que debe contar para generar valor a los resultados de los procesos. Para el capital organizacional: Se debe identificar el marco normativo, funciones, estructura organizacional, procedimientos, manuales, entre otros documentos que llevan la trazabilidad de la operación de los procesos relacionados con la seguridad vial. El capital relacional: Debe ser identificado a partir de los externos que aportan a la cadena de valor del sector, en este sentido, los proveedores, usuarios, sector público y privado son parte fundamental de este mapeo de actores en el municipio.
	2.1.2. Establecer estrategias para la protección, salvaguarda, seguimiento y evaluación de los capitales y activos clave relacionados con la seguridad vial. La protección de los tres capitales: humano, organizacional y relacional es fundamental para garantizar su permanencia en el tiempo, de esta manera, es necesario que se establezcan procedimientos y controles para la gestión integral de los mismos, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones. Capital intelectual: Es fundamental que se establezcan controles en la gestión del recurso humano que lidera los procesos clave relacionados con seguridad vial, garantizando que los perfiles cumplan con la formación, experticia y experiencia para el desarrollo de las funciones y/o actividades requeridas. Capital organizacional: Es fundamental que este capital sea protegido con estrategias que apunten a su constante análisis y mejoramiento, en búsqueda de dar respuesta constante a las demandas dinámicas del territorio. Capital relacional: Es necesario mantener actualizadas las relaciones con los activos clave de este capital, en este caso las relaciones con los actores externos y el cumplimiento de las agendas es fundamental, para mantener actualizado y protegido este capital.
	2.1.3. Realizar informe de evaluación y seguimiento al cumplimiento de los estándares establecidos para la gestión de cada uno de los capitales identificados: En este sentido, es necesario que de manera periódica se realice un informe que consolide los resultados de la gestión integral de dichos capitales y el mismo sea socializado a la alta dirección.

Ficha técnica 71. Acción 2.2. Planificar, implementar y evaluar procesos de formación en seguridad vial para los colaboradores de la Secretaría de Movilidad. Programa Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

Acción 2.2.	**Planificar, implementar y evaluar procesos de formación en seguridad vial para los colaboradores de la Secretaría de Movilidad.**
Descripción	Los procesos de formación en seguridad vial son necesarios para fortalecer el capital intelectual asociado al capital humano que desarrolla procesos inherentes a la seguridad vial. En este sentido el propósito de esta actividad es realizar la identificación de las necesidades de formación en seguridad vial con el fin de formular, implementar y evaluar un plan de formación.
Cadena de valor de la acción. Actividades	2.2.1 Realizar la identificación de necesidades de formación en seguridad vial para el fortalecimiento de los conocimientos del recurso humano que ejecuta procesos relacionados con seguridad vial, con el fin de formular un plan de formación interna.
	2.2.2 Implementar el plan de formación, abarcando las temáticas necesarias para el fortalecimiento de los conocimientos en seguridad vial por parte del recurso humano que desarrolla procesos inherentes a la gestión de la seguridad vial.
	2.2.3. Realizar seguimiento y evaluación a los resultados de la implementación del Plan de formación, sus alcances e impactos en la gestión de capacidades en seguridad vial.

8. SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

"El seguimiento se refiere al proceso sistemático y continuo de recopilar, analizar y utilizar información para supervisar el progreso de un programa con el objetivo de cumplir sus objetivos y guiar las decisiones de gestión. Por su parte, la evaluación se refiere a la investigación sobre la forma en que las actividades e intervenciones cumplen los objetivos del programa y cómo se comparan los logros del programa previstos y los conseguidos. El principal objetivo de una evaluación específica puede consistir en examinar la aplicación, eficacia o eficiencia de las intervenciones del programa"[14].

"Los sistemas de seguimiento y evaluación constituyen una valiosa herramienta de gestión pública en la práctica de la planificación territorial en términos del logro de metas y objetivos, el mejoramiento de la sostenibilidad y la orientación de la toma de decisiones. La formulación de una herramienta adecuada y concreta para el proceso monitoreo del Plan Local de Seguridad Vial debe permitir: identificar los efectos de la política de seguridad vial por medio de información confiable, veraz, oportuna y objetiva; administrar el proceso de planeación e implementación de manera eficaz; considerar los aportes de los diversos actores relacionados con la dinámica territorial; y manejar el sistema de información de manera eficiente (Quyen, Matsushima, Kobayashi, & Nguyen, 2018)."[15]

El sistema de seguimiento y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial de municipio de Yumbo tiene el propósito de generar y difundir información oportuna y de calidad como insumo para establecer el grado de avance de los programas y acciones propuestos en el Plan, así como para facilitar la participación ciudadana y el control social.

8.1. EL SEGUIMIENTO Y SUS ALCANCES

Con el propósito de facilitar el seguimiento y evaluación, el Plan Local de Seguridad Vial se ha estructurado con las siguientes características:

- **Estructura jerarquizada.** Es un Plan a 10 años, que establece la Visión, la Misión, los Principios y los Objetivos; define las Áreas de acción, los programas, las actividades y acciones concretas con sus respectivos responsables.

- **Un conjunto de objetivos.** Un objetivo general, relacionado con la reducción del número de personas fallecidas durante el decenio y unos objetivos específicos coherentes con el objetivo general y que describen en forma detallada lo esperado en cada una de las áreas de acción.

- Una batería de indicadores relacionadas con los objetivos: Indicadores generales vinculados con la reducción de la siniestralidad e indicadores por cada una de las áreas de acción.

[14] https://www.endvawnow.org/es/articles/1898-seguimiento-y-evaluacin-.html
[15] Alcaldía de Bogotá. Sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación del POT. Documento Técnico de Soporte. 2022

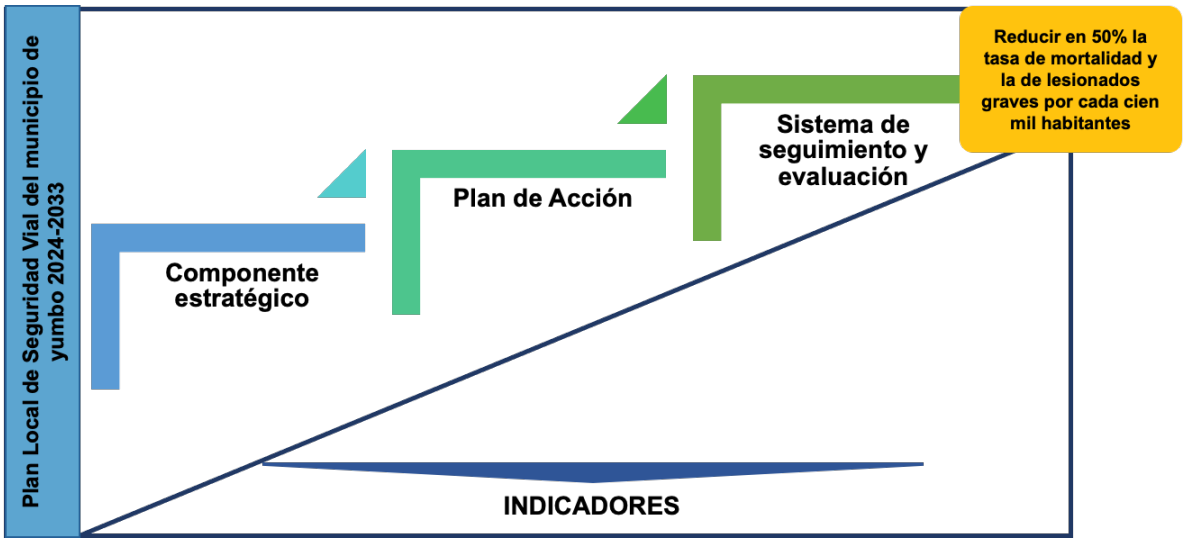
Para la realización del seguimiento y la evaluación de las diferentes acciones que forman parte del Plan Local de Seguridad Vial, se revisará el cumplimiento de los indicadores, de los programas y las acciones y de la ejecución de los proyectos contratos vinculados con cada una de las acciones.

La evaluación de todos estos elementos se llevará a cabo de forma continua para posibilitar la revisión al cumplimiento de las metas y la reformulación de objetivos y la adaptación de las acciones, dependiendo de las circunstancias presentadas.

La revisión del Plan Local de Seguridad Vial y el grado de cumplimiento de los objetivos se realizará por cada una de las dependencias responsables de la seguridad vial en el municipio, bajo la coordinación y liderazgo del Comité Local de Seguridad Vial.

Específicamente, en el año 2029 se realizará una evaluación intermedia más detallada. En este análisis se examinará a fondo tanto el grado de cumplimiento como las acciones e iniciativas propuestas, evaluando su contribución al logro de las metas establecidas en el plan. Esta evaluación debe plantear la posible reorientación de las actuaciones a corto plazo en función de su eficacia, o en función del grado de avance conseguido hacia los objetivos finales de la acción. Debe permitir igualmente, planear otras actividades, según nuevas realidades que hayan podido surgir y que afecten a la seguridad vial.

Figura 11. Seguimiento y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033



8.2. INDICADORES Y METAS

El sistema de seguimiento y evaluación plantea diferentes tipologías de indicadores que recogen las acciones realizadas en materia de seguridad vial, su resultado a corto plazo y, en última instancia, cómo estas acciones contribuyen a alcanzar, a largo plazo, la meta propuesta de reducir en un 50% la tasa de mortalidad y la de lesionados graves por cada

cien mil habitantes. Este objetivo se alinea con las directrices propuestas por la Organización de las Naciones Unidas para la segunda década de acción para la seguridad vial (2021-2030) y el Plan Nacional de Seguridad Vial (2022-2031).

Los indicadores que se relación a continuación, están orientados al logro de los objetivos del Plan Local de Seguridad Vial, generando cambios significativos en la seguridad vial del munici9pio de Yumbo, bajo la visión del Sistema Seguro.

A continuación se hace una breve descripción de los indicadores generales y de los sindicadores por áreas. El detalle de cada uno de los indicadores se encuentra dispuesto en el **Anexo 3. Batería de Indicadores e Instrumento de Evaluación y Seguimiento** y corresponde al insumo para su seguimiento periódico.

8.2.1. Proyección de metas para los indicadores generales del Plan Local de Seguridad Vial

Los indicadores generales están asociados con el logro de la meta general del Plan. En la siguiente tabla se hace relación de sus correspondientes líneas base y metas que se espera alcanzar hacia el año 2033.

Tabla 9.Indicadores generales del PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Línea de base 2023	Meta 2033
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Este indicador mide la reducción en la tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes del municipio de Yumbo	Tasa	(28/ 108859) *100.000 hab. = 25.71	Reducción del 50% para una tasa aproximada esperada del 12.85
Fallecidos en siniestros viales	Este indicador mide la reducción de la cantidad de fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo	Personas	28	Menor o Igual a 14
Motociclistas fallecidos en siniestros	Este indicador mide la reducción de la cantidad de Motociclistas fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo	Personas	22	Menor o Igual a 11
Peatones fallecidos en siniestros viales	Este indicador mide la reducción de la cantidad de Peatones fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo	Personas	3	Menor o igual a 2
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Este indicador mide la reducción de la cantidad de Ciclistas fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo	Personas	1	0

Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)	Este indicador mide la reducción en la tasa de siniestros viales con lesiones graves por cada 100 mil habitantes del municipio de Yumbo	Tasa	(87/ 108859) *100.000 hab. = 79.91	Reducción del 50% para una tasa aproximada esperada del 39.96

8.2.2. Detalle Indicadores por área de acción del PLSV

A continuación se señalan de manera resumida los indicadores por área de acción del PLSV 2024-2033, con los cuales se realizará seguimiento periódico para conocer el avance en los criterios seleccionados para medición del grado de implementación del presente instrumento.

8.2.2.1. Indicadores área de acción Velocidades Seguras

Tabla 10. Indicadores área de acción Velocidades Seguras. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Implementación y cumplimiento del Plan de Gestión de la Velocidad (PGV)	Mide el grado de avance en la implementación del Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo. Este indicador mide el progreso global del Programa de Gestión de la Velocidad, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el plan conforme a la Resolución 20233040025895 de 2023.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, alcanzar el 100% de cumplimiento del Plan de Gestión de la Velocidad.
Infracciones por conducir un vehículo a una velocidad superior a la permitida en puntos críticos.	Este indicador mide el porcentaje de infracciones registradas por exceso de velocidad en los puntos críticos identificados y evaluados en el municipio de Yumbo en relación con el total de infracciones de tránsito. Este indicador permite evaluar la efectividad del Plan de Gestión de la Velocidad en reducir las infracciones de velocidad y, en consecuencia, mejorar la seguridad vial.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, reducir en un 50% la proporción de infracciones por exceso de velocidad en los puntos críticos identificados y evaluados.
Monitoreo y evaluación del PGV	Este indicador mide el porcentaje de acciones de monitoreo y evaluación del Plan de Gestión de la Velocidad que se han completado según lo planificado.	Porcentaje (%)	100% de seguimiento y evaluación del PGV en el año 2033
Vías con límites de velocidad ajustados conforme a la Resolución No. 20233040025995 de 2023	Este indicador mide el porcentaje de vías en el municipio de Yumbo que han tenido sus límites de velocidad definidos y ajustados conforme a las directrices establecidas en la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023, o la norma que la modifique, adicione o sustituya. El objetivo es asegurar que los límites de velocidad reflejen adecuadamente las condiciones físicas, funcionales y	Porcentaje (%)	Para el año 2030, el 100% de las vías del municipio de Yumbo tendrán sus límites de velocidad definidos y ajustados conforme a la Resolución No. 20233040025995.

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	operativas de las vías para mejorar la seguridad vial.		
Cumplimiento integral del programa de definición y ajuste de límites de velocidad	Este indicador mide la proporción de metas alcanzadas en la implementación integral del programa para definir y ajustar los límites de velocidad en el sistema vial del Municipio de Yumbo, incluyendo diagnóstico, señalización, establecimiento de límites y seguimiento.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, lograr el cumplimiento integral del 100% de las metas definidas en el programa.
Índice de Coordinación Interinstitucional para la gestión de proyectos que promuevan velocidades seguras.	Este indicador mide el nivel de coordinación y colaboración entre las distintas entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales que promueven velocidades seguras.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, alcanzar un índice de coordinación interinstitucional del 90%.
Proyectos de infraestructura vial planificados e implementados para la promoción de velocidades seguras	Este indicador mide el porcentaje de proyectos de infraestructura vial planificados que han sido implementados con éxito en el municipio de Yumbo para promover la circulación a velocidades seguras. Los proyectos incluyen el fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, la planificación, diseño y gestión de proyectos viales, la ejecución de estos proyectos, el mantenimiento de dispositivos de control del tránsito, y la capacitación del personal responsable.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, el 80% de las intervenciones viales planificadas deberán estar implementadas en el municipio de Yumbo
Personal Capacitado en seguridad vial y gestión de infraestructura	Este indicador mide la proporción de personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales que ha recibido la capacitación necesaria.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, lograr que el 100% del personal encargado de intervenciones viales esté capacitado adecuadamente.
Porcentaje de intervenciones viales evaluadas posterior a su implementación	Este indicador mide el porcentaje de intervenciones viales implementadas en Yumbo que han sido evaluadas para determinar su efectividad en la promoción de velocidades seguras y la mejora de la seguridad vial. La evaluación incluye la revisión de impactos en la reducción de velocidades y siniestralidad, y la identificación de áreas de mejora.	Porcentaje (%)	Para el año 2033, evaluar el 100% de los proyectos de infraestructura vial implementados para la promoción de velocidades seguras en Yumbo.
Efectividad del Programa de Gestión de Infraestructura Vial para Velocidades Seguras	Este indicador mide la efectividad global del programa en mejorar la seguridad vial y promover velocidades seguras en el municipio de Yumbo, integrando diversas dimensiones como la coordinación interinstitucional, la planificación, ejecución y evaluación de los proyectos viales y la capacitación del personal.	Porcentaje (%)	Para el año 2033, alcanzar un índice de efectividad del 90%
Implementación de Tecnologías SAST e Infraestructura Complementaria	Eficiencia en la gestión, instalación, operación y evaluación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, Implementar sistemas SAST en áreas críticas y sectores de riesgo según los lineamientos

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
			de la Resolución 181 de 2020.
Impacto de las Tecnologías SAST en la Reducción de Infracciones	Este indicador mide el porcentaje de reducción en el número de infracciones registradas por conducir a velocidades superiores a los límites establecidos detectadas mediante tecnologías SAST y otras ayudas tecnológicas manuales. El objetivo es fomentar una cultura de conducción responsable y mejorar la seguridad vial a través de una fiscalización efectiva y programas de sensibilización.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, reducir en un 50% el número de infracciones por exceso de velocidad en comparación con la línea base del año 2024 en áreas intervenidas por los sistemas SAST y otros sectores con control manual de velocidades.
Efectividad de las Actividades de Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad	Evaluar la efectividad en la ejecución de las actividades de sensibilización planificadas en comparación con las actividades realmente desarrolladas.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, cumplir al menos un 90% de las actividades de sensibilización programadas en el período evaluado.

8.2.2.2. Indicadores área de acción Infraestructura Segura

Tabla 11. Indicadores área de acción Infraestructura Segura. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Integración de criterios de seguridad vial en la planificación estratégica y el diseño de la infraestructura vial	Este indicador mide el grado de integración de criterios de seguridad vial en la planificación y diseño de la infraestructura vial del municipio.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, alcanzar un 90% de proyectos de infraestructura vial diseñados con criterios de seguridad vial y articulados con los instrumentos de planificación del municipio.
Reducción de puntos críticos de siniestralidad	Este indicador mide la efectividad del programa en la reducción de puntos críticos de siniestralidad en el municipio de Yumbo. A través de la planificación, diseño, mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial, se busca mejorar las condiciones de seguridad vial, especialmente en las áreas identificadas como de alto riesgo.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, reducir en un 80% el número de puntos críticos de siniestralidad identificados en el año 2024.
Porcentaje de implementación de proyectos de infraestructura vial segura	Este indicador mide el progreso en la implementación de los proyectos de infraestructura vial segura que han sido planificados y diseñados para mejorar la seguridad vial en el municipio de Yumbo. Incluye proyectos relacionados con la construcción, mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras, así como intervenciones específicas que resultan de los planes de acción de las	Porcentaje (%)	Para el año 2033, implementar el 100% de los proyectos de infraestructura vial segura planificados.

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	auditorías e inspecciones de seguridad vial.		
Auditorías e inspecciones de seguridad vial realizadas y recomendaciones implementadas.	Este indicador se centra en evaluar el cumplimiento de las auditorías e inspecciones de seguridad vial planificadas y la implementación de sus recomendaciones. Busca garantizar que las evaluaciones se lleven a cabo de manera oportuna y que las acciones correctivas se adopten para mejorar la seguridad vial en el municipio de Yumbo.	Porcentaje (%)	La meta es realizar el 100% de las auditorías e inspecciones de seguridad vial planificadas e implementar el 100% de las recomendaciones emitidas para el año 2030.
Infraestructura vial adaptada para usuarios vulnerables	Este indicador mide el porcentaje de infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial del municipio de Yumbo que ha sido adaptada para satisfacer las necesidades de los usuarios viales vulnerables, incluyendo peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida o en situación de discapacidad.	Porcentaje (%)	Para el año 2033, adaptar el 80% de la infraestructura vial para la circulación segura de los usuarios viales vulnerables en el casco urbano y en la zona industrial.
Implementación de sistemas de información compartidos	Evaluar el avance en la implementación de sistemas de información compartidos entre las entidades responsables de la planificación, ejecución y seguimiento de proyectos viales y urbanos en Yumbo.	Porcentaje (%)	Implementar un sistema de información compartido operativo para el 100% de las entidades involucradas para el año 2030.
Reducción de fallecidos por siniestros de tránsito que involucran peatones, ciclistas y motociclistas	Este indicador se centra en evaluar la efectividad de las medidas implementadas para mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables, midiendo la disminución de los fallecidos por siniestros de tránsito que los involucran en el municipio de Yumbo.	Porcentaje (%)	La meta es reducir en un 50% los siniestros de tránsito que involucran a peatones, ciclistas y motociclistas en el casco urbano y la zona industrial de Yumbo para el año 2033.
Actualización del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial	Este indicador mide el porcentaje de actualización del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial en el municipio de Yumbo, con el objetivo de mantener un registro preciso y actualizado que permita una gestión eficiente de la señalización y la regulación del tránsito.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, actualizar el 100% del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial en el municipio de Yumbo.
Dispositivos de control del tránsito y señalización vial mantenidos, rehabilitados o instalados nuevos	Este indicador mide el porcentaje de dispositivos de control del tránsito y señalización vial que han sido mantenidos, rehabilitados o instalados en el municipio de Yumbo, asegurando el correcto funcionamiento y la seguridad vial.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, alcanzar un 90% de dispositivos de control del tránsito y señalización vial mantenidos, rehabilitados o instalados de acuerdo a las necesidades identificadas.
Implementación de un Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado (CGCS	Este indicador mide el progreso en la implementación del Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado en el municipio de Yumbo, que permitirá una mejor coordinación y gestión del sistema semafórico y otros dispositivos de control del tránsito.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, tener el 100% del Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado operativo.

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
: Obras de infraestructura con Planes de Manejo de Tránsito (PMT) implementados efectivamente	Este indicador mide el porcentaje de obras de infraestructura en el municipio de Yumbo que han implementado efectivamente los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), garantizando la seguridad vial y la gestión eficiente del tránsito durante las obras.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, lograr que el 100% de las obras de infraestructura cuenten con PMT implementados efectivamente.
Seguimiento y Evaluación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT)	Este indicador mide la cantidad de inspecciones de seguimiento y evaluación realizadas para verificar la implementación y efectividad de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) en obras de infraestructura en el municipio de Yumbo.	Porcentaje (%)	Para el año 2027, realizar el 100% de inspecciones de seguimiento y evaluación de PMT en las obras de infraestructura.

8.2.2.3. Indicadores área de acción Vehículos Seguros

Tabla 12. Indicadores área de acción Vehículos seguros. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Empresas de transporte asistidas técnicamente para mejorar la seguridad vial vehicular	Mide el número de empresas de transporte beneficiadas con la asistencia técnica, para mejorar las condiciones de seguridad vial y garantizar la seguridad de los actores viales, en sus desplazamientos por las vías públicas. Este indicador se deriva de las siguientes iniciativas de intervención: - Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal. - Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados. - Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga. Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el	Porcentaje (%)	Al año 2033, el 100% de las empresas de Yumbo, han recibido asistencia técnica para mejorar la seguridad vial vehicular. Se calcula impactar 46 empresas anualmente, teniendo en cuenta que actualmente hay asentadas 461 grandes empresas, debido a las múltiples ventajas que ofrece nuestra localidad.[16]

16 https://www.yumbo.gov.co/publicaciones/76/economia/#:~:text=Es%20por%20eso%20que%20Yumbo,ventajas%20que%20ofrece%20nuestra%20localidad.

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	cumplimiento de sus condiciones técnicas.		
Procesos de contratación de Transporte Escolar, ajustados a la normatividad vigente.	Mide el cumplimiento de la normatividad vigente, para realizar el proceso de contratación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo.	Porcentaje (%)	100% de procesos de contratación del transporte escolar, realizados con base en la normatividad vigente con relación a la seguridad vial
Cumplimiento de la normatividad vigente sobre RTM y EC en las vías del municipio	El indicador busca medir el cumplimiento por parte de los conductores, de las normas vigentes sobre la RTM y EC dada su relevancia para la seguridad vial.	Porcentaje (%)	Reducción anual de mínimo 5% en comparendos por RTM y EC
Porcentaje de implementación y cumplimiento del Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto	Mide el grado de avance en la implementación del Plan de Estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto. Este indicador mide el progreso global del Plan, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación y evaluación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el Plan de acción.	Porcentaje (%)	Al año 2033, se cuenta con un Plan Estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, implementado y evaluado.

8.2.2.4. Indicadores área de acción Comportamiento seguro de los actores viales

Tabla 13. Indicadores área de acción Comportamiento seguro de los actores viales. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Instituciones educativas que han implementado la educación vial como proyecto educativo transversal	Representa el número de instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media que, a partir del acompañamiento de la Secretaría de Educación de Yumbo, implementan la educación vial como proyecto educativo transversal.	Número	Trece (13) Instituciones educativas del municipio de Yumbo con educación vial como proyecto educativo transversal implementado.
Instituciones educativas que han implementado el Plan de Movilidad Escolar	Representa el número de instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media que, a partir del acompañamiento de la Secretaría de Educación de Yumbo, adoptan e implementan el Plan de Movilidad Escolar.	Número	Trece (13) Instituciones educativas del municipio de Yumbo con el Plan de Movilidad Escolar implementado
Personas capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientos viales seguros	Mide la cantidad de personas capacitados y/o sensibilizados para incorporar comportamientos de movilidad segura. Los actores capacitados y sensibilizados derivan de las siguientes iniciativas de intervención: ▪ Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales. ▪ Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta,	Porcentaje (%)	

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad) ▪ Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad. ▪ Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo. ▪ Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad. Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente.		
Talento humano capacitado para la promoción de la seguridad vial	Mide la cantidad de programas de capacitación implementados con miras a fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo. El talento capacitado deriva de las siguientes iniciativas de intervención: □ Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media. □ Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio. □ Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.	Número	Para el año 2033, 10 programas de formación dirigidos al talento humano con responsabilidades inherentes a la seguridad vial. (La meta será acumulativa. Al finalizar el periodo de gobierno se sumarán las intervenciones de todos los años.)

8.2.2.5. Indicadores área de acción Cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial

Tabla 14. Indicadores área de acción Cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Plan Estratégico para la gestión del control diseñado e implementado	Mide el grado de avance en la implementación del Plan de Estratégico para la gestión del control. Este indicador mide el progreso global del Plan, desde la fase de diagnóstico	Porcentaje (%)	Para el año 2033 alcanzar el 100% de cumplimiento del Plan Estratégico para la gestión del control, en

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	hasta la implementación y evaluación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el Plan de acción. Este indicador incluye el seguimiento a la estrategia para el control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga.		toda su cadena de valor (diagnóstico, formulación, implementación y seguimiento y evaluación
Disminución de comparendos impuestos por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito	Mide la disminución de comparendos por fotodetección a través de Sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST.	Porcentaje (%)	Reducción anual de mínimo 5% en comparendos impuestos por Sistemas automáticos y semiautomáticos
Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, diseñado e implementado	Mide el grado de avance en la implementación del Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal. Este indicador mide el progreso global del Plan, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación y evaluación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el Plan de acción.	Porcentaje (%)	Para el año 2033 alcanzar el 100% de cumplimiento del Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal

8.2.2.6. Indicadores área de acción Atención a víctimas de siniestros viales

Tabla 15. Indicadores área de acción Atención a víctimas de siniestros viales. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales implementada	Este indicador mide las acciones adelantadas para implementar la Ruta de atención integral a víctimas en todos los componentes de la cadena de valor. Se tiene en cuenta la fase de diagnóstico, el tiempo de diseño, construcción de la ruta y el trámite administrativo y legal para su adopción por parte del municipio de Yumbo.	Porcentaje (%)	Para el año 2030, lograr el cumplimiento integral del 100% de las acciones definidas en la Ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales.
Personas capacitadas como primeros respondientes con la aplicación del protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer) y otros cursos y jornadas relacionadas con la urgencia, emergencia y desastres.	Mide el número de personas capacitadas para responder y apoyar de manera adecuada ante un siniestro vial.	Porcentaje (%)	
Tiempo de Respuesta de los Equipos de Emergencias, para atender los siniestros viales presentados en el municipio de Yumbo	Mide la reducción de los tiempos de respuesta asociados a los procesos de referencia y contrarreferencia en los diferentes niveles de complejidad con el propósito de mejorar la regulación de atención de urgencias en términos de efectividad y oportunidad; coordinar las situaciones de emergencias en salud y regular la	Porcentaje (%)	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador. (La meta se establecerá una vez se realice el diagnóstico sobre la capacidad instalada, se formule la

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	atención del paciente mediante la integración de recursos y la estandarización de procesos. Este fortalecimiento incluye: - Mejoras en el traslado de las víctimas de siniestros viales. - Mejoras en la capacidad instalada para la atención prehospitalaria. - Fortalecimiento de la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales.		propuesta y se asignen los recursos).
Índice de satisfacción de atención a víctimas	Este indicador mide el grado de satisfacción del servicio recibido en el espacio de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares. el cual se determina a través de los resultados de una encuesta que mide calidad del servicio, instalaciones y efectividad del servicio.	Porcentaje (%)	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador. (La meta se establecerá una vez se realice el diagnóstico sobre la capacidad instalada, se formule la propuesta y se asignen los recursos).

8.2.2.7. Indicadores área de acción Gobernanza

Tabla 16. Indicadores área de acción Gobernanza. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Fortalecimiento de la estructura de enfoque en procesos para la mejora de la gestión de la Seguridad Vial.	Mide el porcentaje de avance del fortalecimiento de la estructura administrativa y funcional de la secretaría de movilidad como dependencia líder del PLSV, a través de la actualización, implementación y evaluación de los procesos de la Secretaría de Movilidad como entidad líder de la política de seguridad vial a nivel local. Para la medición de este indicador se tienen en cuenta el proceso para la actualización, implementación y evaluación de la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad descrito en la acción 1.1 del plan de acción.	Porcentaje (%)	Actualización, implementación y evaluación de la estructura de enfoque en procesos, lo anterior de acuerdo a lo definido en la actividad 1.1.1 Realizar un estudio técnico de diagnóstico organizacional, donde se identifiquen las necesidades de actualización de los procesos de la secretaría de Movilidad
Fortalecimiento del talento humano que ejecuta procesos para el mejoramiento de la seguridad vial	Mide el porcentaje de avance en la vinculación del personal de planta necesario para la implementación de los procesos inherentes a la gestión de la seguridad vial.	Porcentaje (%)	Vinculación del personal de planta necesario para el desarrollo de los procesos inherentes a la gestión de la seguridad vial, lo

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
	Para la medición de este indicador se tienen en cuenta la ejecución del proceso para la vinculación de personal de planta en el marco de lo establecido en la acción 1.2 del plan de acción del área de Gobernanza.		anterior de acuerdo a lo definido en la actividad 1.2.1 asociadas a la realización de los estudios técnicos previos para este proceso.
Incorporación de la política de seguridad vial en los instrumentos de planificación del municipio.	Mide el porcentaje de acciones del Plan Local de Seguridad Vial que han sido incorporadas técnica, financiera y legalmente en los instrumentos de planificación del municipio como los son Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Maestro de Movilidad, Plan de Desarrollo Municipal y Plan Operativo Anual de inversiones	Porcentaje (%)	Inclusión del 100% de las acciones del Plan Local de Seguridad vial en los instrumentos de planificación del Municipio.
Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial	Mide el porcentaje de espacios de articulación desarrollados en el marco de la implementación de la política pública de Seguridad Vial del municipio.	Porcentaje (%)	Ejecución del 100% de los espacios de articulación institucional e interinstitucional planificados en la agenda planificada en la actividad 2.2.3.
Seguimiento a la responsabilidad social empresarial a través del diseño e implementación de los Planes	Mide el avance en el proceso de seguimiento al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del sector empresarial del Municipio de Yumbo	Porcentaje (%)	Mide el avance en el proceso de seguimiento al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del sector empresarial del Municipio de Yumbo

8.2.2.8. Indicadores área de acción Gestión del conocimiento

Tabla 17. Indicadores área de acción Gestión del conocimiento. PLSV de Yumbo 2024-2033

Indicador	Justificación del indicador	Unidad de medida	Meta 2033
Incorporación de componentes de información a la estructura de datos para la planificación, seguimiento y evaluación de la gestión integral de la seguridad vial.	Mide el avance en la incorporación de componentes de información a la estructura de datos para la planificación, seguimiento y evaluación de la gestión integral de la Seguridad Vial.	Porcentaje (%)	Incorporar el 100% de los componentes de información definidos en el estudio técnico para la identificación de la estructura de datos para la gestión integral de la seguridad vial en el municipio de Yumbo.
Unificación de la información de siniestralidad vial en el municipio de Yumbo con el nivel nacional.	Mide el mejoramiento de la calidad de la información de siniestralidad en el municipio de Yumbo, a partir de la reducción de las diferencias entre los reportes de fallecidos y heridos graves realizados por el Observatorio de seguridad vial del Municipio de Yumbo y lo reportado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.	Porcentaje (%)	Reducción a +- el 5% la diferencia entre los reportes del observatorio de seguridad vial del Municipio de Yumbo y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

8.3. ANÁLISIS DE RIESGOS O AMENAZAS AL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE YUMBO 2024-2033

El Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo está diseñado para abordar los desafíos de la seguridad vial de manera integral. Sin embargo, la implementación de este plan puede enfrentar diversos riesgos y amenazas que podrían comprometer su eficacia y sostenibilidad. A continuación, se detallan estos riesgos y las posibles estrategias de mitigación:

Tabla 18.Análisis de riesgos o amenazas al Plan Local de Seguridad vial de Yumbo 2024-2033

Riesgo	Amenaza	Mitigación
1.Insuficiente financiamiento	La insuficiencia de recursos financieros puede limitar la implementación completa de las estrategias y acciones propuestas en el plan.	Es crucial asegurar el compromiso y la asignación de fondos adecuados por parte de las autoridades locales y buscar financiamiento adicional de fuentes externas, como organismos internacionales y el sector privado.
2.Resistencia al cambio	La resistencia de algunos sectores de la comunidad y de la administración local, puede obstaculizar la adopción de nuevas políticas y prácticas de seguridad vial.	Desarrollar campañas de concientización y educación vial para fomentar una cultura de seguridad vial y la aceptación de las nuevas medidas. Involucrar a la comunidad en el proceso de planificación y ejecución para garantizar que comprendan y apoyen las nuevas medidas.
3. Falta de coordinación interinstitucional	La falta de coordinación y cooperación entre las diferentes entidades públicas y privadas involucradas en la seguridad vial puede resultar en esfuerzos fragmentados y poco efectivos.	Establecer mecanismos claros de coordinación y comunicación, como comités interinstitucionales y plataformas de colaboración, para asegurar una acción conjunta y coherente entre todas las partes involucradas, promoviendo la colaboración efectiva y eficiente.
4.Limitaciones en la infraestructura vial	La existencia de una infraestructura vial deficiente o inadecuada puede incrementar los riesgos de siniestros viales y dificultar la implementación de mejoras de seguridad.	Priorizar las inversiones en la mejora y mantenimiento de la infraestructura vial. Realizar auditorías regulares de seguridad vial para identificar y corregir puntos críticos. Implementar proyectos de infraestructura que incorporen estándares modernos de seguridad.
5.Variabilidad en el cumplimiento de las normas de tránsito	La inconsistencia en la aplicación y el cumplimiento de las normas de tránsito puede	Fortalecer la vigilancia y el control de tráfico mediante el uso de ayudas tecnológicas de

Riesgo	Amenaza	Mitigación
	reducir la efectividad de las medidas de seguridad vial.	Fiscalización SAST. Capacitar y equipar adecuadamente a los agentes de tránsito para garantizar la aplicación uniforme de las normas.
6. Cambios en las políticas gubernamentales	Los cambios en las políticas y prioridades gubernamentales pueden desviar la atención y los recursos necesarios para la implementación del plan.	Asegurar que el plan cuente con el respaldo de múltiples niveles de gobierno. Desarrollar estrategias de defensa y promoción del plan para mantener su relevancia y prioridad ante posibles cambios políticos.
7. Riesgos tecnológicos	La dependencia de tecnologías avanzadas para la supervisión y control del tráfico puede enfrentar riesgos asociados con fallas tecnológicas o ciberataques.	Implementar sistemas de seguridad cibernética robustos y establecer protocolos de respaldo y recuperación ante fallas tecnológicas. Realizar mantenimientos preventivos y actualizaciones periódicas de los sistemas tecnológicos.
8. Factores externos incontrolables	Factores externos como desastres naturales, condiciones climáticas extremas o pandemias pueden afectar negativamente la seguridad vial y la implementación del plan.	Desarrollar planes de contingencia y respuesta ante emergencias que incluyan medidas específicas para mantener la seguridad vial en situaciones adversas. Realizar simulacros y entrenamientos regulares para preparar a las autoridades y a la comunidad para responder adecuadamente a estas situaciones.
9. Falta de datos y análisis adecuados	La falta de datos precisos y análisis adecuados sobre la seguridad vial puede dificultar la identificación de problemas y la toma de decisiones informadas.	Establecer un sistema de recolección y análisis de datos robusto y continuo. Colaborar con instituciones académicas y de investigación para mejorar la calidad y la disponibilidad de los datos.
10. Falta de monitoreo y control continuo	La falta de monitoreo y control continuo del plan puede impedir un proceso efectivo de mejora continua, lo que podría resultar en acciones ineficaces o desactualizadas.	Establecer un sistema robusto de monitoreo y evaluación continua para revisar y ajustar las estrategias y acciones del plan de manera regular. Involucrar a todas las partes interesadas en el proceso de monitoreo para asegurar la transparencia y la responsabilidad.

Riesgo	Amenaza	Mitigación
11. Falta de continuidad del personal especializado	La rotación o falta de continuidad del personal especializado y capacitado que lidera los procesos debido a cambios en la administración puede afectar la implementación y sostenibilidad del plan.	Desarrollar y mantener un programa continuo de capacitación y desarrollo profesional para el personal involucrado. Crear políticas que fomenten la continuidad del talento humano y asegurarse que el conocimiento y la experiencia se transfieran adecuadamente durante los cambios administrativos.

Identificar y gestionar estos riesgos y amenazas es crucial para asegurar el éxito y la sostenibilidad del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo, protegiendo la vida y la integridad de todos los actores viales y promoviendo un entorno vial seguro y saludable.

9. METODOLOGÍA PARA LA PRIORIZACIÓN Y DEFINICIÓN DE LA TEMPORALIDAD Y EFICACIA DE LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO 2024-2033.

Para asegurar una implementación efectiva y estructurada del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo, se ha desarrollado una metodología específica para priorizar y definir la temporalidad y eficacia de las acciones. Esta metodología se basa en una calificación que evalúa cada acción en función de cuatro criterios clave: Impacto en la Reducción de Siniestros, Factibilidad Técnica y Financiera, Tiempo de Implementación y Sostenibilidad y Mantenimiento. Cada uno de estos criterios se califica en una escala de 1 a 3, donde 3 representa el mayor grado de prioridad.

9.1. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

1. **Impacto en la Reducción de Siniestros:** Evalúa el potencial de la acción para reducir tanto la frecuencia como la severidad de los siniestros viales.

   - **(Alta):** Acciones que tienen un impacto significativo y directo en la reducción de siniestros.
   - **(Moderada):** Acciones que pueden tener un impacto moderado en la reducción de siniestros.
   - **1 (Baja):** Acciones con un impacto limitado o indirecto en la reducción de siniestros.

2. **Factibilidad Técnica y Financiera**: Evalúa la viabilidad de la acción dentro del marco del plan de desarrollo municipal, así como la disponibilidad de recursos técnicos y financieros para su implementación.

   - **3 (Alta):** Acciones totalmente factibles con recursos adecuados disponibles y alineadas con el plan de desarrollo.
   - **2 (Moderada):** Acciones factibles con algunos desafíos técnicos o financieros que pueden superarse.
   - **1 (Baja):** Acciones con serias limitaciones técnicas o financieras que dificultan su implementación.

3. **Tiempo de Implementación**: Evalúa el tiempo necesario para alcanzar los objetivos o completar la acción, dando prioridad a aquellas que pueden tener un impacto rápido.

   - **3 (Alta):** Acciones que pueden implementarse rápidamente (hasta 4 años) y tener un impacto inmediato.
   - **2 (Moderada):** Acciones que requieren un tiempo moderado (entre 4 y 7 años) para implementarse y ver resultados.
   - **1 (Baja):** Acciones que requieren un largo periodo de tiempo (más de 7 años) para implementarse y ver resultados significativos.

4. **Sostenibilidad y Mantenimiento**: Evalúa la facilidad con la que la acción puede ser mantenida y sostenida a largo plazo después de su implementación inicial.

- **3 (Alta):** Acciones que son sostenibles a largo plazo y no requieren grandes esfuerzos adicionales para su mantenimiento.
- **2 (Moderada):** Acciones que pueden requerir ciertos esfuerzos adicionales para mantenerse efectivas a largo plazo.
- **1 (Baja):** Acciones que son difíciles de mantener o que requieren recursos significativos continuos para su sostenibilidad.

9.2. PROCESO DE PRIORIZACIÓN

Cada acción del plan se evalúa y se le asigna un puntaje basado en los cuatro criterios mencionados. La sumatoria de los puntajes determina la prioridad de cada acción, permitiendo clasificarlas de la siguiente manera:

1. **Alta Prioridad (Puntaje total 10-12):** Acciones con una puntuación total elevada, indicando un alto impacto en la reducción de siniestros, alta factibilidad, rápida implementación y sostenibilidad.

2. **Prioridad Moderada (Puntaje Total 7-9):** Acciones con una puntuación intermedia, que aunque son importantes, pueden tener algunos desafíos técnicos, financieros o de implementación.

3. **Baja Prioridad (Puntaje Total menor a 6):** Acciones con puntuaciones bajas, indicando un impacto limitado, mayores desafíos de factibilidad, tiempos de implementación más largos o dificultades en su sostenibilidad.

9.3. DEFINICIÓN DE LA TEMPORALIDAD

Una vez priorizadas, las acciones se distribuyen temporalmente en función de su puntaje total y el criterio de "Temporalidad de la acción". Se establecen tres horizontes temporales para la ejecución del plan:

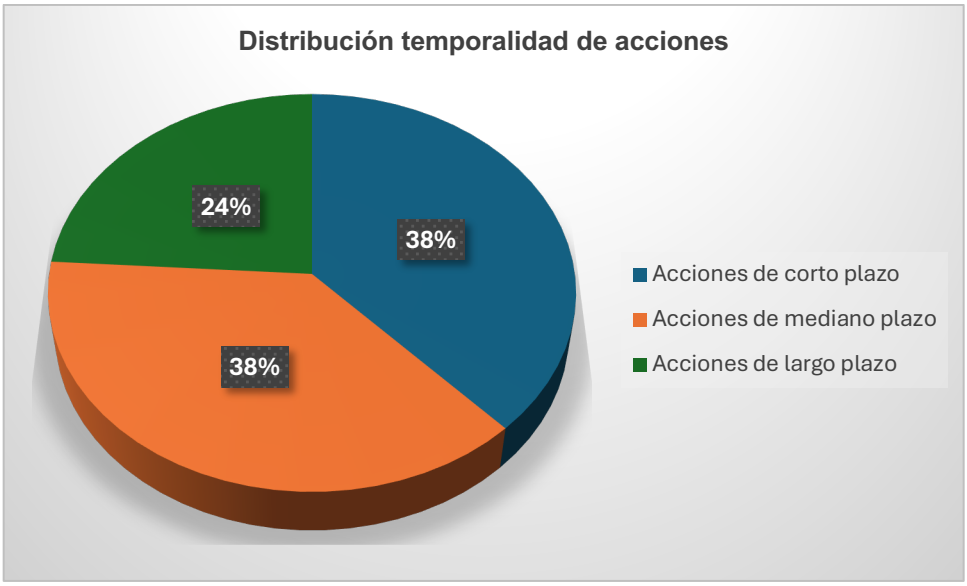
1. **Corto Plazo (hasta 4 años):** Acciones de alta prioridad con impactos inmediatos y rápidas de implementar.
2. **Mediano Plazo (Hasta 7 años):** Acciones de prioridad moderada que requieren un tiempo moderado para ver resultados significativos.
3. **Largo Plazo (más de 7 años):** Acciones de baja prioridad que requieren un largo periodo para su implementación y resultados.

9.4. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

La evaluación arrojó que del total de acciones del Plan Local de Seguridad Vial (71 acciones):

- 38% de las acciones son de corto plazo.
- 38% de las acciones son de mediano plazo.
- 24% de las acciones son de largo plazo.

Figura 12. Distribución temporalidad de acciones



9.5. MATRIZ DE PRIORIZACIÓN

La matriz de priorización de cada una de las acciones, que detalla las puntuaciones asignadas según los criterios establecidos, se presenta en el Anexo 4. Matriz de Priorización. Este anexo incluye las acciones correspondientes a cada una de las 8 áreas de acción del plan.

Esta metodología garantiza que las acciones más críticas y factibles sean abordadas primero, optimizando así los recursos disponibles y maximizando el impacto del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo. La priorización y la temporalidad aseguran un enfoque estratégico y sistemático para mejorar la seguridad vial y reducir los siniestros en el municipio.

10. ESTIMACIÓN DE COSTOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN

10.1. ESTIMACIÓN DE COSTOS

Los costos estimados de implementación para cada una de las acciones se han fijado en tres categorías, tomando como referencia la normatividad vigente, la cual define las cuantías para contratación en el municipio de Yumbo.

Cuantía	Valor
Mínima cuantía	$ 58.000.000
Menor cuantía	$ 580.000.000
Mayor cuantía	=

Estos valores deberán modificarse anualmente, de acuerdo con las cuantías de contratación que defina el municipio de Yumbo.

El Anexo 2., denominado Plan de Acción, establece los valores estimados por cada una de las acciones contempladas por área de acción.

Para la estimación de costos, se consideraron los horizontes de gestión y ejecución de las acciones y en el caso de acciones nuevas, se realizó aproximación a través de estimación de costos.

La estimación de costos se hizo con base en valores del año 2024.

Tabla 19.Rangos de valores estimados por cada una de las áreas de acción del PLSV de Yumbo.

Áreas de acción Plan Local de Seguridad Vial Yumbo	Rango de valores estimados	
Área de velocidades seguras	$ 3.011.679.407	$ 4.074.625.080
Área de Infraestructura segura	$ 2.560.313.835	$ 3.463.954.012
Área de Vehículos seguros	$ 1.007.254.411	$ 1.362.755.967
Área de comportamiento seguro de los actores viales	$ 1.394.941.670	$ 1.887.274.033
Área de cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	$ 1.157.616.864	$ 1.566.187.529
Área de Atención integral a víctimas de siniestros viales	$ 776.486.336	$ 1.050.540.337
Área de Gobernanza	$ 773.100.897	$ 1.045.960.037
Área de Gestión del conocimiento	$ 586.993.974	$ 794.168.317
Total valor estimado del PLSV de Yumbo	**$ 11.268.387.394**	**$ 15.245.465.312**

10.2. FUENTES DE FINANCIACIÓN

Las Dependencias responsables de la ejecución de las acciones e indicadores planteados en el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo, conforme a sus competencias deberán determinar y disponer los recursos necesarios de las fuentes disponibles, que les permita el cumplimiento de las metas asociadas.

La definición de fuentes de financiación se basa en la identificación de los tipos de recursos que pueden aportar las entidades y/o dependencias, al cumplimiento de las metas trazadas en el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033, de acuerdo con los programas y acciones establecidas.

Para el cumplimiento de los objetivos del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo 2024-2033, se debe promover la articulación con el sector privado, para apalancar conjuntamente los programas definidos en el Plan.

Las siguientes son las fuentes de financiación propuestas:

- Presupuesto general de la Gobernación del Valle del Cauca (Inversión)
- Sistema General de Participación (SGP)
- Sistema General de Regalías (SGR)
- Cooperación Internacional
- Convenios con entidades del orden nacional y/o empresas privadas

PERSONAS Y ENTIDADES PARTICIPANTES EN LA FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2024-2033

La participación de personas y entidades se constituyó en un elemento fundamental para la formulación del Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2024-2033.

Todos ellos han colaborado activamente, ya sea participando en los Mesas de Trabajo que se constituyeron para adelantar las fases de diagnóstico de necesidades y problemáticas y de formulación del Plan, o en las reuniones posteriores de aclaración y ajuste.

Tabla 20. Personas y entidades participantes en la formulación del plan local de seguridad vial 2024-2033

Nombre Delegado	Entidad o dependencia a la que representa
Edgar Alexander Ruiz García	Alcalde Municipal
Katherine Valdez	Car Industrias
Constanza Moreno	CCI de Occidente
Michael Perilla	Concesionaria Rutas del Valle
Susan Ximena Tovar	Concesionaria Rutas del Valle
Manuel Leonardo Parra	Concesionaria Rutas del Valle
Carlos Marulanda	Cruz Roja
Eleania Cortés	Defensa Civil
Carmen Lucero Suarez	Defensa Civil
Carlos Perilla	Defensa Civil
Luis Mario Moreno	EPC
Harold Bonilla	ESPY
luz Marina Chaparro	FEDY
Miguel Ángel Perdomo	Gestión del Riesgo
Ana Isabel Góngora	IMCY
Carlos Alzate	IMCY
Mary Johanna Sánchez	IMDERTY
Luis Fernando Pantoja	INVIAS
Ángel Sepúlveda	Juzgamiento
Henry Moreno	Personería
Jesús Mauricio Castañeda	Personería
Jorge Iván Prado	SADA
Harold Arturo Melo	SADA
Diego Fernando Bravo	SADA
Kevin Cardona	Secretaría de Bienestar Social
Johan Alexis Villamil	Secretaría de Bienestar Social
Elizabeth Cardozo	Secretaría de Desarrollo Económico
Diana Pedroza	Secretaría de Despacho
Maribel Madrid	Secretaría de Educación
Jackeline Pérez	Secretaría de Educación
Diego Bernal	Secretaría de Gestión Humana y Recursos Físicos
Jorge Nieto	Secretaría de Gobierno
Carlos Arango	Secretaría de Gobierno
Nilson Nieto	Secretaría de Gobierno
David Ricardo Hernández	Secretaría de Gobierno
Francia Stella Monteros	Secretaría de Hacienda

Nombre Delegado	Entidad o dependencia a la que representa
Danny Guayara	Secretaría de Infraestructura
Gerson Rivera	Secretaría de Infraestructura
Alejandra Sánchez	Secretaría de Movilidad
Johan Steven Lugo	Secretaría de Movilidad
Diego Chacón Burgos	Secretaría de Movilidad
Herwin Felipe Erazo	Secretaría de Movilidad
Cristian Bejarano	Secretaría de Movilidad
John Carmona Herrera	Secretaría de Movilidad
Nelly Carvajal Ortiz	Secretaría de Movilidad
Juan David Guzmán Ascuntar	Secretaría de Movilidad
Michael Vidal	Secretaría de Movilidad
Heveling Escobar Muñoz	Secretaría de Movilidad
Henry Barona	Secretaría de Movilidad
Daliana Munera	Secretaría de Movilidad
Jorge González	Secretaría de Movilidad
Francisco Trujillo	Secretaría de Movilidad
Miguel Ángel Drada	Secretaría de Movilidad
Daniel Trujillo Echeverri	Secretaría de Planeación
Valentina Guzmán	Secretaría de Planeación
Karina Andrea Ceballos	Secretaría de Planeación
Adriana Suarez	Secretaría de Planeación
Paola Andrea Cruz	Secretaría de Planeación
Giovanny Sánchez	Secretaría de Salud
Andrés Felipe Murgueitio	Secretario de Movilidad
Nancy Bahos Muñoz	Taxamigos
Carlos Echavarría	Trans Yumbeños
Duval Ospina	Transportes Industriales
Alexander Solano	UT Seguridad Vial
Mariadele Vázquez	
Carlos Cobo	

BIBLIOGRAFIA

Alcaldía de Bogotá. Encuesta de percepción de riesgo vial.2022

Alcaldía de Bogotá. Sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación del POT. Documento Técnico de Soporte. 2022

Alcaldía de Medellín. Conductores noveles y su incidencia en la mortalidad vial Medellín (octubre – noviembre – diciembre) 2022

Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

Alcaldía de Yumbo. Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 “Visión Cero La Vía”

Alcaldía Mayor de Bogotá. Política pública distrital de cultura ciudadana 2019 – 2038. Documento diagnóstico

ANSV. Desarrollo de herramientas para la planeación de la operación del Control y la Vigilancia en el Tránsito y el Transporte en Colombia

ANSV. Guía de actividades pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables.

ANSV. Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República. 2023

ANSV. Investigación de modelos y buenas prácticas efectivas en la reducción de conductas riesgosas en la vía. 2023

ANSV. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El control operativo y la fatalidad vial en Colombia. 2022

ASOCDA. Observatorio de la RTMyEC en Colombia. Evasión de la RTMyEC. 2023

Ayuntamiento de Sevilla. Percepción del riesgo en jóvenes universitarios.

Concepto 144621 de 2021 Departamento Administrativo de la Función Pública

Congreso de Colombia. Ley 1503 de 2011

Decreto 1083 de 2015, conocido como el "Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública

Decreto 1278 de Junio 19 de 2002, por el cual se expide el Estatuto de Profesionalización Docente

Decreto 2759 de 1991

Decreto 787 de 2015. “Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.”

Dirección General de Tráfico. Estrategia de seguridad vial 2030. España 2022.

Duarte Mateus Luz Helena. Actitudes de peatones y conductores frente a la accidentalidad vial

Fasecolda. Renovación del parque automotor de carga, una opción integral

Función Pública. Marco General del Modelo Integrado de Planeación y Gestión

Fundación Universitaria del Área Andina. La crisis financiera del sector salud en Colombia desde el año 2009 hasta el año 2021

Global Designing Cities Initiative, NACTO, & Islandpress, 2016

Ministerio de Salud y Protección Social. Resolución 926 de 2017

Ministerio de Salud. Propuesta de redefinición de las características de operación de los hospitales públicos

Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2021.

Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial. 2022-2031. Documento Técnico de soporte

OPS. Informe de juventud y siniestralidad vial. 2021

Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015, p. 7.

Organización Mundial de la Salud (OMS), Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

Organización Mundial de la Salud (OMS), La velocidad y los siniestros viales

OPS. Guía para la atención prehospitalaria de los traumatismos. Washington, D.C: OPS, © 2007

Organización Panamericana de la Salud. Herramientas para las campañas de seguridad vial, en los medios de comunicación masiva. 2019

Programa Yumbo cómo vamos. Análisis integrado de la encuesta de percepción ciudadana y el informe anual de calidad de vida. 2023

RUNT. Runt en cifras. Balance del sector tránsito y transporte 2023. Bogotá, 2023.

Secretaría de Salud de Yumbo. Análisis de Situación de Salud con el Modelo de los Determinantes Sociales de Salud 2022. Yumbo.

Secretaría de Tránsito y Transporte. Informe de gestión 2023.

Secretaría de Tránsito y Transporte. Procedimiento Operativos de control e inmovilización de vehículos.

Superintendencia de Transporte. Guía La importancia de una adecuada Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones contaminantes (RTMyEC)

Superintendencia de Transporte. Guía para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar. Bogotá DC

Superintendencia de Transporte. Resolución 16289 de 07/12/21

Superintendencia de Transporte. Resolución 2334 de 07/03/24

Universidad de Jen. El lado humano de los accidentes de tráfico, desde el trabajo social. España

Universidad Libre. Mena Carolina. Riesgos del transporte informal en Colombia. 2023

World Bank. Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial en Colombia

Yumbo cómo Vamos. Encuesta de percepción ciudadana 2023

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/impacto.pdf

https://2022.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx

https://2022.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx

https://ansv.gov.co/es/escuela/9849

https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/5294

https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/7509#:~:text=Por%20cada%20mil%20personas%20involucradas,mujeres%20participan%20solo%20en%20cinco.

https://apolo.unab.edu.co/en/projects/diseño-de-la-unidad-de-atención-integral-a-víctimas-de-siniestros

https://caracol.com.co/2024/02/13/camioneros-denuncian-escaso-respaldo-estatal-para-transicion-energetica-de-sector-de-carga/

https://carga.com.co/el-impacto-de-los-automoviles-en-el-medio-ambiente-causas-y-consejos-para-reducirlo/

https://elpais.com/america-colombia/2024-01-15/el-auge-de-las-motos-una-tragedia-silenciosa-que-mata-mas-colombianos-que-la-guerra.html

https://hospitaldeyumbo.gov.co/servicios/atencion-urgencias/

https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11666/en-2023-se-movilizaron-mas-de-135-millones-de-toneladas-de-carga-por-las-vias-del-pais/

https://roadsafety.piarc.org/es/gestion-de-la-seguridad-vial-4-el-enfoque-del-sistema-seguro/principios-del-sistema-seguro

https://www.dejusticia.org/wp-content/uploads/2021/11/Doc-73_Normas_Vehiculos_usuarios.pdf

https://www.elcarrocolombiano.com/industria/carros-y-motos-en-colombia-son-cada-vez-mas-viejos-en-especial-los-buses/

https://www.elcolombiano.com/colombia/estan-cumpliendo-los-cda-II14491393

https://www.endvawnow.org/es/articles/1898-seguimiento-y-evaluacin-.html

https://www.il-latam.com/blog/articulos-centrales/futuro-economico-por-que-los-envios-a-domicilio-hacen-crecer-a-tu-empresa/

https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=49779

https://www.minsalud.gov.co/salud/PServicios/Paginas/Sistema-de-emergencias-medicas-SEM.aspx

https://www.minsalud.gov.co/salud/PServicios/Paginas/Sistema-de-emergencias-medicas-SEM.aspx

https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/Anexo+2+–+Componente+de+corresponsabilidad+o+trabajo+comunitario+del+Programa+Nacional+Jóvenes+en+Paz.pdf/c259e187-6663-4e87-b9da-fcb6284b5729?t=1700667879032

https://www.rcnradio.com/colombia/descubren-mas-de-100-centros-de-ensenanza-automovilistica-de-mala-calidad

https://www.saludcapital.gov.co/Paginas2/Linea_123.aspx

https://www.semana.com/nacion/articulo/el-negociazo-que-se-monto-con-la-capacitacion-de-los-nuevos-conductores-lo-ultimo-que-importa-es-que-la-persona-este-preparada-para-manejar/202326/

https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2022/supertransporte-formula-cargos-en-contra-del-centro-de-diagnostico-automotor-tecnimas-por-presuntas-irregularidades-en-la-revision-tecnico-mecanica-del-vehiculo-implicado-en-el-siniestro-ocurrido-en/

https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/00/05/5.pdf

https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

2024-2031

Visión 2033

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

ANEXO 1

Documento Técnico de Diagnóstico

Julio 2024

ALCALDÍA DE YUMBO

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 8
1. CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO 10
1.1. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS 11
1.2. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS 12
1.3. CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES 13
1.4. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL 13
1.5. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO 16
2. DIAGNÓSTICO GENERAL DE LA SINIESTRALIDAD EN EL MUNICIPIO 19
2.1. FALLECIDOS EN SINIESTROS VIALES 19
2.1.1. Fallecidos 20
2.1.2. Fallecidos por edades 21
2.1.3. Fallecidos según usuario de la vía 22
2.1.4. Fallecidos por zona urbana y rural 22
2.1.5. Distribución de fallecidos por género. 23
2.2. HERIDOS EN SINIESTROS VIALES 23
2.2.1. Lesionados en siniestros viales 24
2.2.2. Lesionados por edades 25
2.2.3. lesionados según usuarios de la vía 25
2.2.4. Lesionados por zona urbana y rural 26
2.2.5. Distribución de lesionados por género 26
3. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO 28
3.1. BALANCE DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL ANTERIOR 28
3.1.1. Resultado obtenido en los Indicadores Generales 30
3.1.2. Análisis de los resultados obtenidos en la gestión por pilares 32
3.1.2.1. Pilar Estratégico de Gestión Institucional 33
3.1.2.2. Pilar Estratégico de Comportamiento Humano 34
3.1.2.3. Pilar Estratégico de Vehículos 36
3.1.2.4. Pilar Estratégico de Infraestructura 37
3.1.2.5. Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas 40
3.2. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE VELOCIDADES SEGURAS 42
3.2.1. Problema 1. Falta de estudios relacionados con la gestión de la velocidad y ausencia de un Plan de Gestión de la Velocidad. 43
3.2.2. Problema 2. Deficiencias en la definición de los límites de velocidad en el Sistema Vial del Municipio de Yumbo en relación con las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías 49
3.2.3. Problema 3. Deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de infraestructura vial que promueva las velocidades seguras 53
3.2.4. Problema 4. Incumplimiento de los límites de velocidad e insuficiente fiscalización 58
3.3. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA 64
3.3.1. Problema 1. Debilidades en las herramientas de diagnóstico y planificación de la red vial, para respaldar la movilidad segura y la conectividad e integración urbana y rural 65

3.3.2. Problema 2. Debilidades en el diseño, mantenimiento y rehabilitación de la Infraestructura Vial Segura 71
3.3.3. Problema 3. Falta de infraestructura adecuada para los actores viales más vulnerables 77
3.3.4. Problema 4. Falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura 84
3.3.5. Problema 5. Gestión inadecuada de la infraestructura vial en puntos críticos de siniestralidad vial 89
3.3.6. Problema 6. Gestión inadecuada de la señalización vial y de los dispositivos de regulación del tránsito 92
3.3.7. Problema 7. Desafíos en la Implementación Efectiva de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para Obras de Infraestructura 96
3.4. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE VEHÍCULOS SEGUROS 101
3.4.1. Problema 1. Incremento importante del parque automotor, especialmente de motocicletas, convertido en medio de transporte de pasajeros informal e ilegal. 101
3.4.2. Problema 2. Evasión y corrupción de la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases contaminantes, tanto el transporte particular como público 111
3.5. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES 120
3.5.1. Problema 1. Falta de cultura ciudadana con relación a la movilidad. 121
3.5.2. Problema 2. Débil inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. 127
3.5.3. Problema 3. Débil control por parte de las autoridades competentes a los Centros de Enseñanza Automovilística. 134
3.5.4. Problema 4. Los actores viales desconocen las causas que originan riesgos con relación a la seguridad vial 139
3.5.5. Problema 5. Las campañas de sensibilización no obedecen a una planeación, son cortas y no tienen seguimiento y evaluación 143
3.6. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 147
3.6.1. Problema No 1. Débil gestión del control de comportamientos riesgosos en las vías, que no permiten la reducción de la siniestralidad 148
3.6.2. Problema 2. Insuficiente control en las vías nacionales y departamentales, que atraviesan el municipio de Yumbo. 154
3.6.3. Problema 3. Ineficiente control al transporte informal e ilegal 155
3.7. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE ATENCIÓN VÍCTIMAS 158
3.7.1. Problema 1. Insuficiente capacidad de respuesta inicial a las víctimas de siniestros viales 159
3.7.2. Problema 2. Las condiciones de infraestructura y logística del hospital no son las adecuadas, para atender emergencias graves ante la ocurrencia de un siniestro vial 167
3.7.3. Problema 3. Insuficientes programas para la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros 170
3.8. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE GOBERNANZA 172
3.8.1. Problema 1. La estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad requiere ser actualizada con base en las necesidades y objetivos actuales del sector 173
3.8.2. Problema 2. Carencia de personal vinculado de planta para la ejecución de los procesos de la Secretaría de Movilidad 178
3.8.3. Problema 3. Ineficiencia en los procesos de atención al ciudadano en materia de PQRS, gestión contravencional y cobro coactivo en la Secretaría de Movilidad 182
3.8.4. Problema 4. Incorporación insuficiente de la seguridad vial en los instrumentos de planificación territorial e institucional 185
3.8.5. Problema 5. Débiles procesos de articulación con el sector privado para el cumplimiento de objetivos en materia de seguridad vial 187

3.9. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO 189
3.9.1. Problema 1. Insuficientes recursos disponibles para la ejecución de procesos de transformación de datos en conocimiento 190
3.9.2. Problema 2. Inexistencia de una estructura de datos relacionada con la gestión integral de la seguridad vial en el municipio. 191
3.9.3. Problema 3. Inexistencia de información geográfica consolidada en los diferentes procesos que giran en torno a la gestión de la Seguridad Vial. 193
3.9.4. Problema 4. Debilidades en la estandarización de los procedimientos para la gestión de los datos asociados a la siniestralidad 194
3.9.5. Problema 5. Débiles procesos de transferencia de conocimiento 197
4. CONCLUSIONES GENERALES 199
BIBLIOGRAFÍA 209

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. División Político-Administrativa municipio de Yumbo zona urbana 2022 10
Figura 2. Pirámide de población – cabecera municipal 2018. 12
Figura 3. Estructura del Espacio Público a escala urbana. 18
Figura 4. Comunicación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial entregando información de siniestralidad 19
Figura 5. Comparativo fallecidos por siniestros viales ONSV y Secretaría de Movilidad. Periodo 2020-2023 .. 20
Figura 6. Fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo. Periodo 2020-2023 21
Figura 7. Fallecidos según rango de edad y sexo para los años 2020- 2023. 21
Figura 8. Fallecidos según usuarios de la vía. Yumbo. 2020-2023 22
Figura 9. Fallecidos en Yumbo, por zona rural y urbana 22
Figura 10.Fallecidos por sexo en Yumbo. Periodo 2020-2023 23
Figura 11. Comparativos heridos reportados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad de Yumbo. Periodo 2020-2023 24
Figura 12. Lesionados en el municipio de Yumbo para los periodos del 2020-2023 24
Figura 13. Lesionados por edades. Yumbo. Periodo 2020-2023 25
Figura 14.Heridos según usuarios de la vía. Yumbo. Periodo 2020-2023 25
Figura 15. Lesionados por zona urbana y rural 26
Figura 16. Lesionados por sexo. Periodo 2020-2023 26
Figura 23. Problemas relacionados con el área de Velocidades Seguras 43
Figura 24. Infracción C29 por Fotodetección en los últimos 3 años 60
Figura 25. Problemas relacionados con el área de Infraestructura Segura 65
Figura 26. Parque Automotor de Colombia. 2023 102
Figura 27. Medio de transporte utilizado para desplazamientos en Yumbo 104
Figura 28: Razones de Insatisfacción del uso del transporte público en el municipio de Yumbo. 104
Figura 29.Estado de la revisión técnico-mecánica en el país 112
Figura 30.Vigencia y Evasión de la RTM y EC por tipología de vehículos 112
Figura 31. Comparendos realizados en el Municipio de Yumbo, por falta de revisión técnico-mecánica 114
Figura 32. Problemas relacionados con el área de Comportamiento Seguro de los Actores Viales 121
Figura 33.Análisis integral de la encuesta de percepción ciudadana. Yumbo 122
Figura 34. Responsabilidades del Ministerio de Educación y de las entidades territoriales certificadas en educación, determinadas por el Decreto 2851 de 2013 128
Figura 35.Relación de gestión realizada en las instituciones educativas de Yumbo, con relación a la educación vial 130
Figura 36.Centros de Enseñanza Automovilística radicados en el municipio de Yumbo 135
Figura 37. Fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo. 2017-2023 140
Figura 38. Cifras de fallecidos según sexo y rangos de edad 141
Figura 39. Número de Campañas de divulgación de la seguridad vial desarrolladas en el municipio de Yumbo 144
Figura 40. Problemas relacionados con el área de cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial 148

Figura 41. Comparendos impuestos por la Secretaria de Movilidad. Ano 2023 149
Figura 42. Modalidad de comparendos elaborados en los últimos tres años, en el Municipio de Yumbo 152
Figura 43. Problemas relacionados con el área de Atención a victimas 159
Figura 44.Lesionados por siniestros viales. Periodo. 2017-2023. Yumbo..... 163
Figura 45. Porcentaje de empresas por sectores, en Yumbo 188
Figura 46. Problemas con relación al área de Gestión del conocimiento. 189
Figura 47. Porcentaje de siniestros tipificados como tipo de accidente “otros” 195
Figura 48. Comparativa cantidad de fallecidos por siniestros viales reportados por fuente observatorio nacional de seguridad vial y fuente secretaría de Movilidad de Yumbo 195
Figura 49. Comparativa cantidad de heridos por siniestros viales reportados por fuente observatorio nacional de seguridad vial y fuente secretaría de Movilidad de Yumbo 196

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Distribución del Sistema vial de Yumbo por competencias y tipos 13
Tabla 2. Vías Regionales que cruzan el territorio de Yumbo 15
Tabla 3. Objetivos Específicos Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2019-2028 28
Tabla 4. balance Indicadores Generales PLSV de Yumbo 2019-2028 30
Tabla 5.Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico Institucional 33
Tabla 6. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Comportamiento Humano 35
Tabla 7. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Vehículos 36
Tabla 8. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Infraestructura 37
Tabla 9. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas 41
Tabla 12. Siniestros viales con código 121 – No mantener distancia de seguridad 49
Tabla 13. Parque automotor registrado en Yumbo 102
Tabla 14.Estadísticas generales de fallecidos según grupo de edad (2022) 134
Tabla 15. Menores y jóvenes fallecidos en siniestros viales- 2022 134
Tabla 16. Infracciones más frecuentes. Periodo 2017-2023. Yumbo 138
Tabla 17. Modalidad de comparendos elaborados en los últimos tres años, en el Municipio de Yumbo 152
Tabla 18.recursos disponibles de entidades de socorro del Municipio de Yumbo. 164
Tabla 19. Problemas relacionados con el área de Gobernanza 173
Tabla 20. Planta de cargos, Secretaría de Movilidad Yumbo 178

INTRODUCCIÓN

A nivel mundial los siniestros viales constituyen un importante reto que demanda la adopción de estrategias innovadoras y efectivas para su respuesta. Según datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el año 2023, fallecieron en Colombia 8.045 personas y quedaron lesionadas 29.482. Durante este periodo los adultos jóvenes fueron las principales víctimas en siniestros viales, ya que fue el grupo etario más afectado con un 36.8%

Los usuario moto constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 62.43% del total de fallecidos del 2023, seguidos de los peatones con el 20,7%.

Bajo este panorama, “la seguridad vial constituye un imperativo ético y político que se expresa en diferentes instrumentos de planeación y desarrollo”. En efecto, Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 actualizado mediante la Resolución 2273 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte, contempla que los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado en la presente resolución.

Con base en lo anterior y en cumplimiento a lo establecido, en el Contrato de consultoría No 140-10-07-077-2024, cuyo objeto es: “Contratar la consultoría para la Actualización y Formulación del Plan Local de Seguridad Vial – Municipio de Yumbo 2024-2031”, se presenta el Informe 3. Análisis situacional de la Seguridad Vial en el Municipio de Yumbo, con referencia al Sistema Seguro.

Tomando como como referencia la Guía metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Plan Nacional de Seguridad vial 2022-2031 (Decreto 1430 de 2022), el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Informe 3, Análisis situacional de la Seguridad Vial en el Municipio de Yumbo, con referencia al Sistema Seguro, se ha estructurado en tres capítulos:

El primer capítulo denominado Caracterización del municipio, donde se describen particularidades de Yumbo, como son las características socioeconómicas, demográficas, territoriales, de infraestructura vial y del sistema de espacio público. Esta caracterización permite reconocer y clasificar aspectos del municipio que inciden en la seguridad vial.

En el segundo capítulo, se presenta el Diagnóstico de la seguridad vial en el municipio de Yumbo. El propósito de este apartado es presentar las estadísticas sobre víctimas por siniestros viales ocurridas durante los últimos cinco años. Se hace un análisis exhaustivo sobre fallecidos y lesionados, caracterizado por actores viales, edades, modos de transporte, zona de ocurrencia del siniestro, meses, días, horas y género.

El capítulo 3º, denominado Diagnóstico de la seguridad vial en el municipio de Yumbo se presenta en subcapítulos, para mayor comprensión del lector. En primer lugar, se entrega

el Balance de implementación del Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 “Visión Cero, mostrando las acciones definidas en dicho Plan, las cuales se encuentran agrupadas en cinco (5) pilares de gestión (gestión institucional, comportamiento humano, atención de víctimas, infraestructura y vehículos). El análisis se realizó con base en la información entregada por las diferentes dependencias de la administración en reuniones con los responsables de la gestión de la seguridad vial.

El segundo apartado del capítulo 3º muestra la Metodología aplicada para formular el Plan Local de Seguridad Vial, donde se han integrado las metodologías de planeación estratégica y participativa, contando para ello con la participación objetiva y amplia de funcionarios de las dependencias de la administración municipal cuya naturaleza evidencia corresponsabilidad con la gestión de la seguridad vial. Se destaca en este proceso metodológico, la participación decidida de los actores clave identificados en la primera fase de este proyecto.

En los subcapítulos siguientes se caracteriza la seguridad vial en el municipio de Yumbo, tomando como referencia las ocho (8) áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031: Velocidades seguras; infraestructura vial segura, vehículos seguros; comportamiento seguro; cumplimiento de las normas de tránsito; atención a víctimas de siniestros viales; gobernanza y gestión del conocimiento. La prioridad de este diagnóstico es llegar a una formulación compartida y de consenso sobre sobre las estrategias concretas que deben aplicarse en el Municipio de Yumbo, para integrar los principios del Sistema Seguro en la política local de seguridad vial. Es de anotar, que en la formulación del diagnóstico fue fundamental la participación de los actores clave, quienes, a través del componente participativo, fortalecieron la identificación de problemáticas, causas y efectos.

Finalmente, el capítulo 4º entrega las conclusiones de esta tercera fase del plan de trabajo, destacando el compromiso de las dependencias de la administración municipal, para adelantar la formulación del Plan Local de Seguridad Vial.

ANÁLISIS SITUACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO CON REFERENCIA AL SISTEMA SEGURO

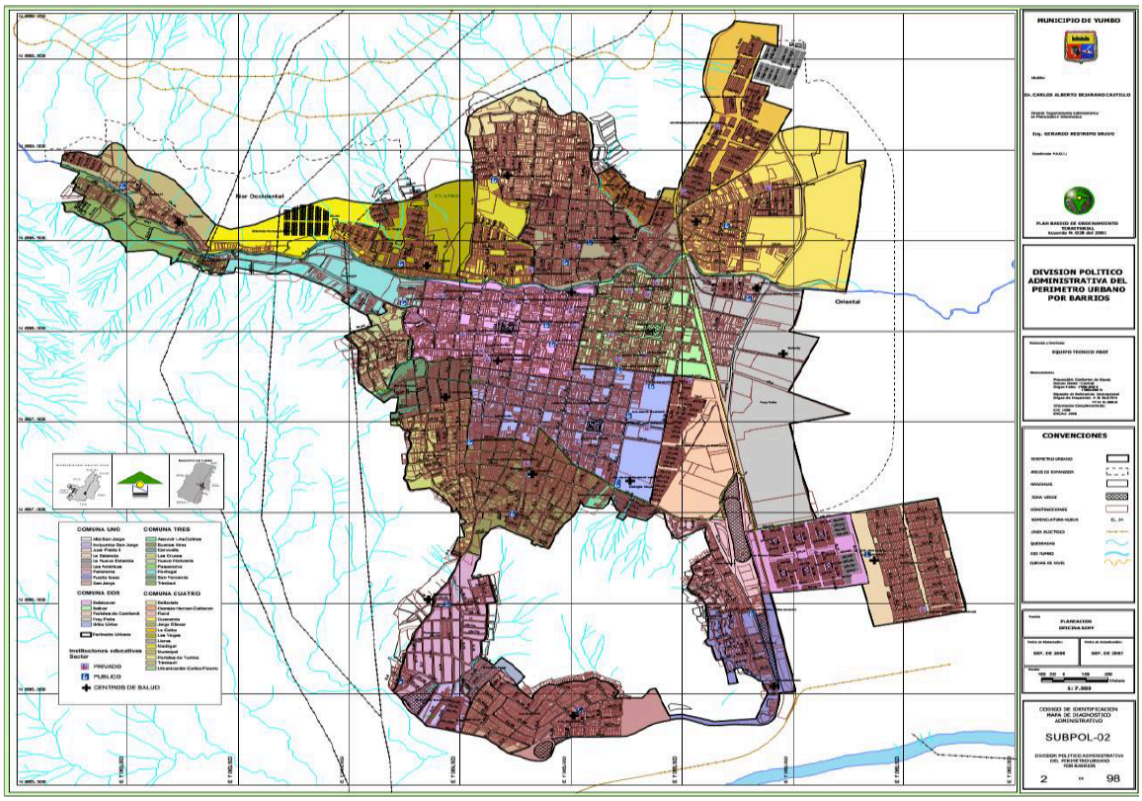
1. CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO

"El Municipio de Yumbo está localizado al sur del departamento del Valle del Cauca, al norte de la ciudad de Cali, a 3.35 de Latitud Norte y 79.29 Longitud Oeste y a 1.021 metros sobre el nivel del mar.

Tiene una extensión de 227,89 Km2, temperatura promedio de 24°C. Se encuentra a 15,4 Km de Cali, a 10 minutos del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y a 2 horas del puerto de Buenaventura. Es conocido como la capital industrial de Colombia por las más de 2.000 fábricas asentadas en su territorio.

El municipio de Yumbo limita al Norte con el municipio de Vijes, por el sur con la ciudad de Santiago de Cali, por el oriente con el Municipio de Palmira, al occidente con el Municipio de La Cumbre y con la cordillera Occidental"[1].

Figura 1. División Político-Administrativa municipio de Yumbo zona urbana 2022



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación e Informática

[1] Secretaría de Salud. Análisis de Situación de Salud con el Modelo de los Determinantes Sociales de Salud 2022. Yumbo.

1.1. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS

“Las dinámicas demográficas del municipio de Yumbo, tanto en la zona urbana como los centros poblados rurales, tienen una alta relación con las dinámicas del entorno regional. Considerado el tercer mercado nacional y zona atractiva para localizaciones empresariales por la alta dinámica urbanística de la aglomeración Cali, Jamundí, Palmira, Candelaria y Yumbo y su derivación en conmutación laboral, reflejando la actual expansión de áreas para la concentración de vivienda sobre esta última. El municipio de Yumbo es una especie de enclave acuñado en el piedemonte de la cordillera occidental, con presión no solamente física sobre el medio natural, sino también de los frentes industriales, comerciales y poblacionales de las ciudades de Palmira y Cali; Por este hecho, Yumbo expresa los mayores crecimientos de la población rural en dos centros poblados, uno en su función de Periurbano y dos en la media montaña receptora de población foránea, especialmente.

Por su parte, la cabecera municipal empieza a mostrar los rasgos de las grandes ciudades latinoamericanas, evidente en 35.417 viajes desde Cali y 34.495 de regreso, es decir cerca de 70 mil traslados diarios asociado en igual dimensión con los empleos que se generan en la zona empresarial de Yumbo, de estos al menos 50.000 son atendidos por habitantes por fuera del municipio. El reto de planificación es cómo articular un modo de vida sostenible en el largo plazo generando opciones integrales de vida para cerca de las 35.000 familias (1,5 empleados por familia) cuyos integrantes trabajan, pero no viven en Yumbo, para que puedan tener alternativas de residencia en este municipio en los próximos años, lo que permitiría también atender, de forma planificada, las dinámicas actuales tales como la expulsión de población desde las zonas centrales dedicadas al comercio hacia la periferia. En términos sociales, existe una contradicción entre generación de riqueza, por una significativa zona empresarial y un porcentaje de población en condición de pobreza.

Yumbo cuenta con una tradición industrial y/o empresarial de más de 90 años, considerando que, a finales de la década de 1930, se empiezan a asentar en el municipio las primeras empresas dedicadas al procesamiento de materiales de construcción, en relación con las actividades extractivas de la ladera. Puerto Isaacs, como punto de enlace entre el río Cauca y red férrea que conecta el interior del país al comercio internacional a través del puerto de Buenaventura, son factores determinantes para la consolidación, primero, de una variada oferta de actividades productivas y paralelamente, del desarrollo urbano y rural de la región. Este tejido empresarial encuentra además como mercado inmediato, a una conurbación regional de cerca de tres millones de habitantes, de la cual representa la mayor superficie continua de instalaciones industriales, comerciales y logísticas. Según el estudio de Caracterización del Tejido Empresarial de Yumbo, elaborado por Confecámaras y la Universidad Jorge Tadeo Lozano en 2014, en el municipio hay cuatro cadenas productivas representativas: cadena de la agroindustria; cadena de químicos, caucho y plástico; Cadena de pulpa y papel y cadena de confecciones y Calzado.

Según se señaló en la enmarcación regional, el municipio de Yumbo es el segundo municipio con mayor contribución a la generación de riqueza en el departamento del Valle

del Cauca, después del Distrito de Cali. Visto desde la formación del Producto interno Bruto –PIB- y su contribución al departamento, es una economía en crecimiento."[2]

1.2. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

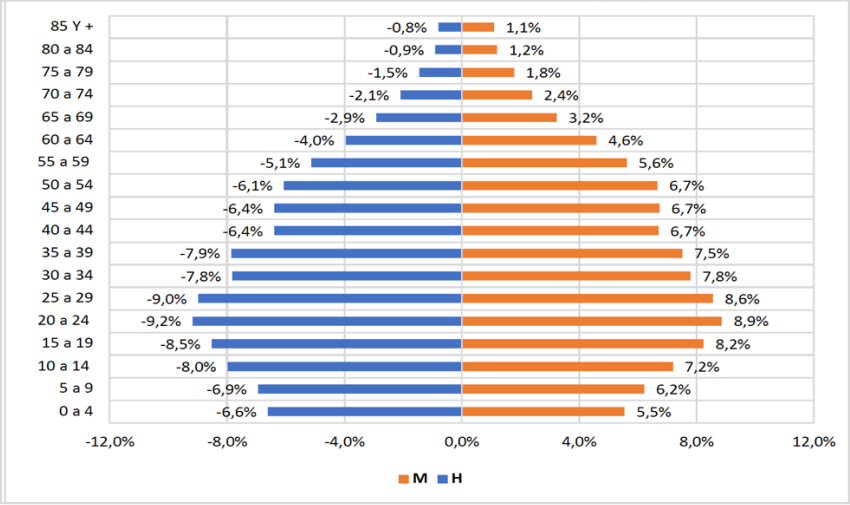
"A 2018 el municipio cuenta con 107.334 habitantes, de los cuales el 86,3% están residiendo en la cabecera municipal y el restante 13,7% en los centros poblados y zonas rurales dispersas. En éstas últimas se localizan 14.704 personas.

Como aspecto importante a resaltar, se identifica una pérdida de representatividad de la zona urbana frente a la rural, disminuyendo en la participación porcentual cerca de un punto en la primera y en esa misma magnitud gana la zona rural.

Esto no quiere decir que la zona urbana haya perdido habitantes, sino que hay veredas con centros poblados periurbanos de rápido crecimiento, como El Pedregal, que crece a una tasa del 5,6%, más de cinco veces el crecimiento de la zona urbana, la cual crece solo al 1%. Los entornos rurales crecen a un ritmo promedio anual del 1,6%, superior a la zona urbana de Yumbo y a la ciudad de Cali y, fuera de la cabecera de Jamundí, muy superior a las otras zonas urbanas del entorno regional.

La población clasificada por rangos de edades y sexo muestra para la zona urbana un proceso regresivo. La base angosta de la pirámide denota menor proporción de niños y adolescentes en relación con la población que culmina sus estudios superiores o los que deberían estar entrando a las diferentes actividades laborales en el municipio de Yumbo. La cohorte que va entre 20 y 50 años representa el 53% del total."[3]

Figura 2. Pirámide de población – cabecera municipal 2018.



Fuente: Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

[2] Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

[3] Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

1.3. CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES

"Acorde con la información geográfica más actualizada entregada por el DAPI, la cabecera municipal se encuentra dividida en cuatro (04) comunas y treinta y ocho (38) barrios. De igual forma, se identifican tres (3) áreas dentro del perímetro del suelo urbano que no están incorporadas a barrio alguno, y que corresponden a las nuevas urbanizaciones: Hacienda Verde, Parques del Pinar y las incorporaciones al perímetro urbano de la zona norte (sin nombre) y suroccidente (Ciudad Guabinas)"[4].

1.4. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

"Del total de la malla vial de Yumbo, alrededor del 18% corresponde a red vial primaria que está a cargo del Instituto Nacional de Vías y del Departamento del Valle del Cauca en el caso de la Antigua Vía a Yumbo. 7% corresponde a malla vial de segundo orden, correspondiente a la vía a la Cumbre y a la vía a Vijes, y 75% corresponde a las vías de tercer orden. La totalidad de la red vial terciaria está a cargo del municipio. Dentro del perímetro municipal solamente opera el peaje de Paso de la Torre Los puentes y el señalado peaje incluidos son de la red vial primaria a cargo de la Nación (INVIAS o ANI). Estos porcentajes guardan coherencia con la tendencia nacional. El corredor férreo se encuentra 100% a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, actualmente no está operando. Se puede inferir que la malla vial terciaria va en crecimiento los últimos años, pero no forzosamente en las condiciones adecuadas, respondiendo en algunos casos a desarrollos espontáneos.

Tabla 1. Distribución del Sistema vial de Yumbo por competencias y tipos

	Clase	Longitud de calzada (km)	Longitud del eje (km)
Competencia	Nacional	42,66	27,14
	Departamental	24,95	22,45
	Local	145,29	145,29
	Subtotal	**212,90**	**194,88**
Tipo	Primer orden	42,66	27,14
	Segundo orden	24,95	21,77
	Tercer orden	145,97	145,97
	Subtotal	**213,58**	**194,88**

Fuente: Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

En cuanto a la red urbana, el Artículo 221 del Acuerdo municipal 28 de 2001, Yumbo se acogió a la clasificación del Manual de Diseño Geométrico del Instituto Nacional de Vías, aprobado por el Ministerio de Transporte, que clasifica las carreteras según la competencia (Nacionales, Departamentales, Veredales o vecinales, Distritales y Municipales); las

[4] Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

características (Autopistas, Carreteras Multicarriles, Carreteras de dos carriles) según tipo de terreno (plano, ondulado, montañoso, escarpado); según su función (principales o de primer orden, secundarias o de segundo orden, terciarias o de tercer orden) y según la velocidad de diseño.

En la normativa y los estudios técnicos, se presentan jerarquizaciones muy diversas para las zonas rural y urbana Territorial como se aprecia en la tabla siguiente no hay una homogeneidad en el Acuerdo 28 de 2001 PBOT sobre la clasificación vial y a veces es contradictoria (Alcaldía de Yumbo - FEDY 2015).

También se identifica que el Acuerdo 37 de 2014, Plan de Movilidad de Yumbo, establece una clasificación general pero no abarca el área rural e industrial, además hay una tarea importante de definición de perfiles viales, especificaciones técnicas y nuevos inventarios. Actualmente no se ha definido una jerarquización vial para las vías urbanas en el Municipio de Yumbo. La infraestructura vial urbana es muy homogénea, y propicia el uso indebido de las áreas peatonales e indiscriminado de las vías, contribuyendo a su rápido deterioro.

Por otra parte, el tráfico en los corredores viales nacionales genera conflictos en la zona urbana e industrial, creando problemáticas de seguridad para peatones, ciclistas y el tráfico automotor local, especialmente las motocicletas. Los procesos de mejoramiento de la movilidad hacia una integración regional y un fortalecimiento de la micro movilidad llevan muchos años en desarrollo, desde la adopción del PBOT en 2001 hasta el Plan de Movilidad de 2013.

A pesar de las valiosas oportunidades disponibles, estas no se han aprovechado adecuadamente. Un ejemplo es la ampliación y mejora de la Antigua Vía a Yumbo, donde no se dispuso de espacio para los modos activos de transporte, a pesar de las demandas señaladas en este diagnóstico y de la propuesta para incluir ciclo infraestructura en el corredor, consignada en el POTD del Valle del Cauca (2019).

Con relación a la infraestructura vial regional, El municipio de Yumbo se encuentra atravesado por vías de alta jerarquía de la malla vial de primer y segundo orden, que hacen parte de la conectividad norte-sur del suroccidente colombiano, lo que alberga altos volúmenes de Tráfico Promedio Diario -TPD, tanto de paso como tráfico de origen y destino Yumbo. Tiene una infraestructura de conectividad relativamente eficiente con los municipios vecinos de mayor tamaño (en especial con Cali) y una posición estratégica de conectividad con el norte del Valle y menos eficiente con el puerto de Buenaventura.

Una de las vías nacionales irrumpe el casco urbano generando impactos en la micro movilidad de los habitantes. Se ha considerado la construcción de variantes a esta vía, pero la localización de peajes desincentiva el uso de esta”[5].

Las relaciones de conectividad entre los diferentes contextos de análisis son de alto interés, incluyendo la interacción urbano-rural, que permite a los habitantes acceder a distintos territorios, intercambiar bienes comerciales, participar en el turismo y disfrutar de diversos

[5] Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

servicios. Es también relevante considerar el contexto regional, en el cual el municipio de Yumbo está altamente involucrado con sus municipios vecinos, así como en las dinámicas de movilidad regional y comercio exterior.

Tabla 2. Vías Regionales que cruzan el territorio de Yumbo

Nivel	Nombre	Orden	Tipo	Calzada	Entidad	Longitud Eje (m)
Nacional	Sameco - Yumbo	Primer orden	Doble calzada	3 carriles	Invías	11412,00
Nacional	Cencar – Río Cauca	Primer orden	Doble calzada	3 carriles	Invías	477,00
Nacional	Yumbo - Vijes	Primer orden	Calzada sencilla	1 carril	Invías	13456,00
Nacional	Mulaló – Paso de la Torre	Primer orden	Doble calzada	2 carriles	Invías	1796,00
Departamental	Cali – Yumbo (vía antigua)	Primer orden	Doble calzada	2 carriles	Invías	8431,00

Fuente: Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

La ubicación geográfica estratégica de Yumbo y su relación con el entorno regional presentan una serie de oportunidades valiosas que han sido poco aprovechadas. Es fundamental fortalecer los medios alternativos de transporte, como la proximidad con el frente de agua del río Cauca y el potencial de recuperar el transporte fluvial. También es crucial potenciar el transporte público y la articulación intermunicipal mediante el transporte férreo, fomentando la intermodalidad. Además, se debe integrar la apuesta por el ciclo infraestructura y el mejoramiento de andenes y senderos, promoviendo un municipio conectado, accesible y caminable. La oferta de transporte fragmentada para los accesos a las zonas aglomeradas, el impedimento por acceder a un sistema de gran capacidad en condiciones de seguridad y accesibilidad, generan para los usuarios altos costos de viaje, exceso en tiempos de transporte y condiciones de inseguridad.

La accesibilidad a la cabecera urbana del municipio de Yumbo se realiza a través de corredores viales que comparten el tráfico de carga y de paso, como la Vía Panorama, una vía nacional de largo alcance. Esta coincidencia genera conflictos en las dinámicas urbanas entre el costado occidental y el costado oriental del municipio, creando una barrera que segrega la integración de equipamientos urbanos, servicios e instituciones. Además, impide la proyección de una zona de expansión que aproveche el frente ambiental del río Cauca.

La transformación de este corredor es necesaria para garantizar la seguridad vial, ya que actualmente cobra un importante número de vidas al año. Asimismo, se debe asegurar la continuidad de la trama vial urbana en el contexto de los nuevos proyectos regionales, como el Tren de Cercanías. Esto permitirá una mejor integración y conectividad entre las diferentes áreas del municipio y fomentará el desarrollo sostenible y seguro de Yumbo.

La zona industrial de Yumbo genera y atrae un significativo volumen de tráfico de carga. Sin embargo, este tráfico se concentra mayoritariamente en el modo carretero, sin aprovechar de manera eficiente otros modos de transporte como el ferrocarril y el corredor fluvial, que históricamente se integraban eficazmente en Puerto Isaacs. Esta falta de

diversificación en los modos de transporte limita la eficiencia y sostenibilidad del tráfico de carga en la región.

El sistema vial principal que sirve a la zona industrial está incompleto, específicamente porque no se han construido las calzadas de servicio en la Autopista Cali - Yumbo. Esto genera una infraestructura que no responde adecuadamente a las necesidades de movilidad de esta importante área empresarial. Los deseos de viajes en la zona industrial requieren adecuaciones significativas, como la implementación de pasos peatonales seguros, el desarrollo de ciclorrutas, la instalación de dispositivos adicionales de control de tráfico y el incremento de las medidas necesarias para mejorar la seguridad de todos los usuarios viales.

Además, es fundamental considerar la integración y optimización de otros modos de transporte, como la rehabilitación del ferrocarril y el corredor fluvial. Esto no solo diversificaría las opciones de transporte de carga, sino que también reduciría la presión sobre las carreteras y mejoraría la eficiencia logística. Una infraestructura bien planificada y diversificada permitirá a Yumbo aprovechar al máximo su ubicación estratégica y fomentar un desarrollo industrial sostenible y seguro.

La zona dispersa presenta vías con especificaciones técnicas muy bajas, caracterizadas por anchos de carril reducidos, pavimentos en mal estado y una notable falta de infraestructura de drenaje. Estas vías, en su mayoría de carácter local, no están jerarquizadas, lo que dificulta la implementación de un plan de obras priorizadas.

Aunque estas vías proporcionan conectividades alternativas hacia las cabeceras urbanas y facilitan el acceso a corregimientos de municipios vecinos, las condiciones deficientes de las calzadas incrementan significativamente los tiempos de viaje. Esto afecta negativamente la movilidad y la eficiencia del transporte en la región. La falta de mantenimiento y mejoras en estas vías no solo incrementa los tiempos de viaje, sino que también eleva los costos operativos de los vehículos, aumenta el riesgo de siniestros y dificulta el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas para los residentes de estas áreas dispersas.

1.5. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

“La estructura de espacio público municipal en Yumbo, es una red compleja y de distintas jerarquías que oscila en su composición desde áreas más naturales y amplias ubicadas en las partes altas del suelo rural, asociadas con las áreas de conservación y protección ambiental y descienden siguiendo los cursos del agua hasta la zona plana, en donde confluyen con los centros poblados de Mulaló y San Marcos y la zona agrícola intensiva; con la cabecera urbana y con la zona industrial Acopi - Arroyohondo, áreas que se vinculan en los dos primeros casos con la franja de protección del río Cauca a través de humedales en los dos primeros casos y de forma directa en la zona industrial.

Los centros poblados al estar rodeados por espacios protegidos o productivos tienen estructuras menos densas de elementos artificiales y conexiones que se producen por la estrecha vinculación y apertura que hay entre el espacio público y el privado.

A escala urbana la estructura del espacio público está notablemente influenciada por las tramas urbanas en las que se diferencian dos tipos de estructuras, las geométricas, asociadas con el damero de la zona central y las trazas regulares de urbanizaciones formales, y las orgánicas asociadas con los barrios informales. Estos dos tipos de estructura espacial se enlazan a través de tramas o elementos de transición producidos por elementos naturales o por grandes contenedores de uso como industrias y equipamientos que se salen de una lógica de trama, o de elementos espaciales de borde como calles o límites urbanos, cuando se enlazan con entramados regulares de pequeña extensión con hacia los barrios El Floral, Dionisio, Municipal, Gaitán, Trinidad II, entre otros.

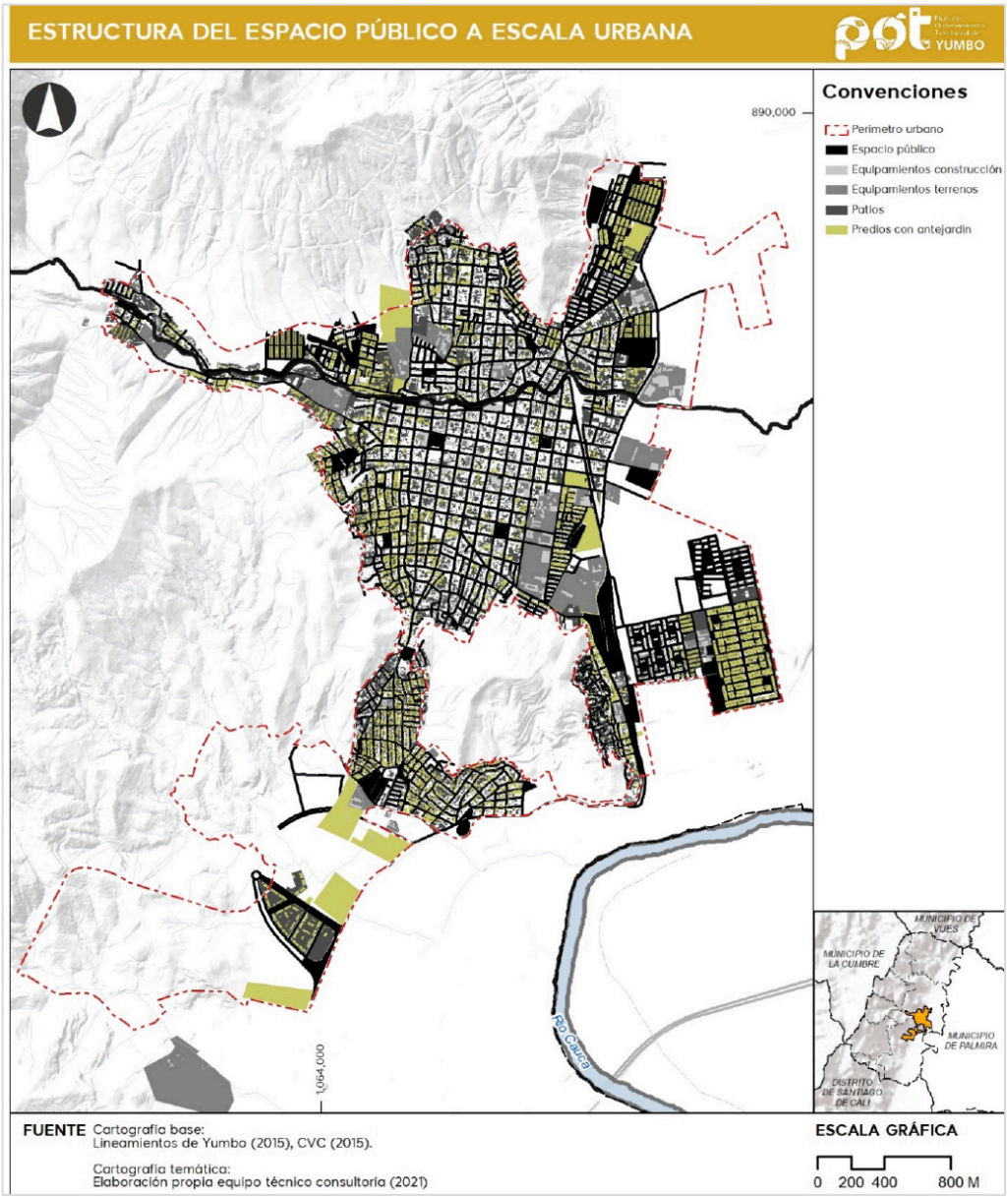
Sobre los elementos de enlace se tiene que la red de aceras en Yumbo es de alta densidad con un 62% de aceras a ambos lados en los tramos viales inventariados en especial en la Comuna 2 donde son mayoritarias, en tanto que en las Comunas 1 y 4, donde se cuenta con los mayores predominios de vías sin andenes. La situación más preocupante en materia de andenes tiene que ver con su ancho, que de forma mayoritaria tiene entre 1 y 1,5 metros, ancho insuficiente para una ciudad donde predominan los viajes a pie como se vio en el Subcapítulo de Movilidad y que se hace más grave en un 25% de tramos registrados con anchos entre 0,5 y 1,0m.

La arborización en las vías urbanas de Yumbo no es generalizada, de hecho, un 35% de la longitud de tramos levantados no cuenta con este tipo de elementos que permiten una caminata en condiciones de confort y por otra parte un 19% cuenta con arborización de mala calidad y solo en un lado de la vía.

Los antejardines son elementos ausentes en un 64% de los tramos viales registrado en la zona urbana, solo un 16% de las vías cuentan con antejardines a ambos lados y un 19% los incluyen en un solo costado. A esta situación deficitaria se debe sumar la tendencia generalizada de endurecer la superficie del antejardín con un 82% de los predios que cuentan con este espacio”[6].

[6] Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

Figura 3. Estructura del Espacio Público a escala urbana.



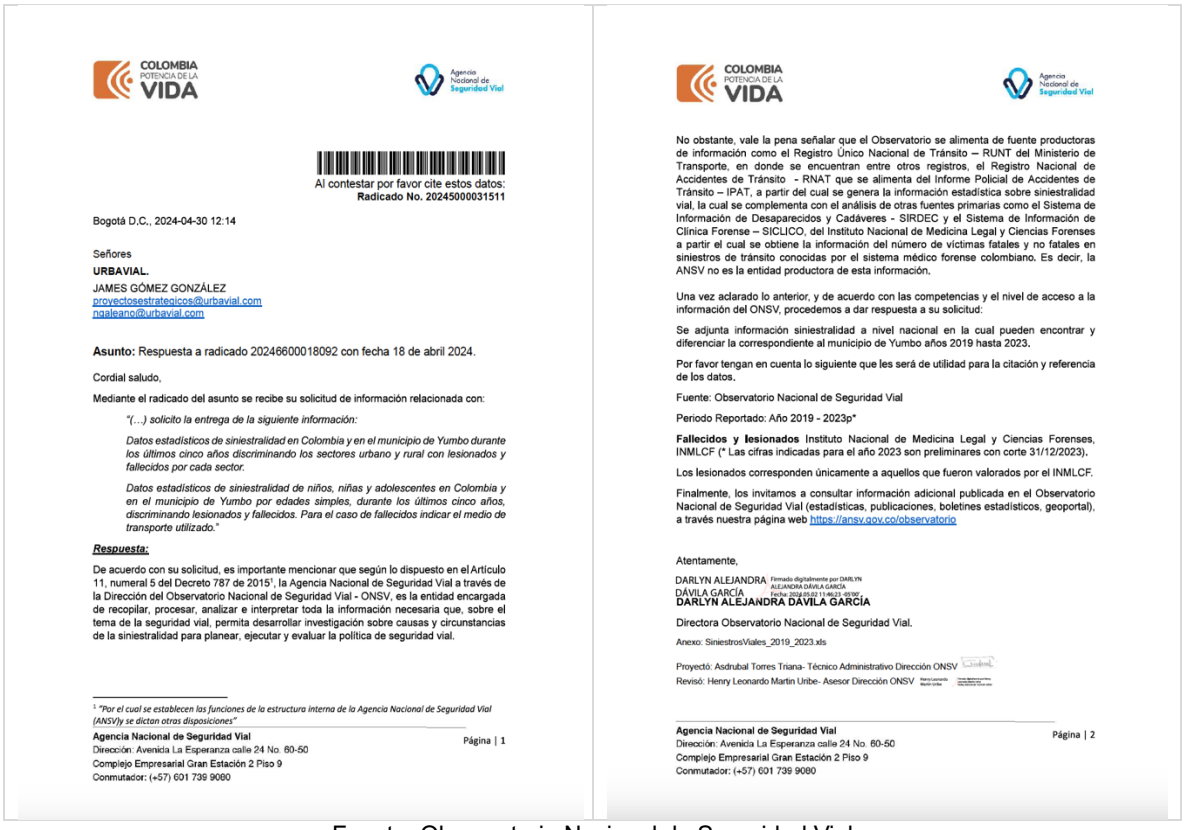
Fuente: Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

2. DIAGNÓSTICO GENERAL DE LA SINIESTRALIDAD EN EL MUNICIPIO

El objetivo de este capítulo es analizar los siniestros viales ocurridos en el municipio de Yumbo, a través de la gestión de la información entregada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad.

Mediante Radicado No. 20245000031511, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, proporcionó información de siniestralidad a nivel nacional, diferenciando los datos correspondientes al municipio de Yumbo para los años 2019 a 2023.

Figura 4. Comunicación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial entregando información de siniestralidad



COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA — Agencia Nacional de Seguridad Vial

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20245000031511

Bogotá D.C., 2024-04-30 12:14

Señores
URBAVIAL.
JAMES GÓMEZ GONZÁLEZ
proyectosestrategicos@urbavial.com
ngaleano@urbavial.com

Asunto: Respuesta a radicado 20246600018092 con fecha 18 de abril 2024.

Cordial saludo,

Mediante el radicado del asunto se recibe su solicitud de información relacionada con:

"(…) solicito la entrega de la siguiente información:

Datos estadísticos de siniestralidad en Colombia y en el municipio de Yumbo durante los últimos cinco años discriminando los sectores urbano y rural con lesionados y fallecidos por cada sector.

Datos estadísticos de siniestralidad de niños, niñas y adolescentes en Colombia y en el municipio de Yumbo por edades simples, durante los últimos cinco años, discriminando lesionados y fallecidos. Para el caso de fallecidos indicar el medio de transporte utilizado."

Respuesta:

De acuerdo con su solicitud, es importante mencionar que según lo dispuesto en el Artículo 11, numeral 5 del Decreto 787 de 2015[1], la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV, es la entidad encargada de recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la siniestralidad para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

[1] *"Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)y se dictan otras disposiciones"*

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dirección: Avenida La Esperanza calle 24 No. 60-50
Complejo Empresarial Gran Estación 2 Piso 9
Conmutador: (+57) 601 739 9080
Página | 1

COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA — Agencia Nacional de Seguridad Vial

No obstante, vale la pena señalar que el Observatorio se alimenta de fuente productoras de información como el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT del Ministerio de Transporte, en donde se encuentran entre otros registros, el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito - RNAT que se alimenta del Informe Policial de Accidentes de Tránsito – IPAT, a partir del cual se genera la información estadística sobre siniestralidad vial, la cual se complementa con el análisis de otras fuentes primarias como el Sistema de Información de Desaparecidos y Cadáveres - SIRDEC y el Sistema de Información de Clínica Forense – SICLICO, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses a partir el cual se obtiene la información del número de víctimas fatales y no fatales en siniestros de tránsito conocidas por el sistema médico forense colombiano. Es decir, la ANSV no es la entidad productora de esta información.

Una vez aclarado lo anterior, y de acuerdo con las competencias y el nivel de acceso a la información del ONSV, procedemos a dar respuesta a su solicitud:

Se adjunta información siniestralidad a nivel nacional en la cual pueden encontrar y diferenciar la correspondiente al municipio de Yumbo años 2019 hasta 2023.

Por favor tengan en cuenta lo siguiente que les será de utilidad para la citación y referencia de los datos.

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Periodo Reportado: Año 2019 - 2023p*

Fallecidos y lesionados Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, INMLCF (* Las cifras indicadas para el año 2023 son preliminares con corte 31/12/2023).

Los lesionados corresponden únicamente a aquellos que fueron valorados por el INMLCF.

Finalmente, los invitamos a consultar información adicional publicada en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (estadísticas, publicaciones, boletines estadísticos, geoportal), a través nuestra página web https://ansv.gov.co/observatorio

Atentamente,

DARLYN ALEJANDRA DÁVILA GARCÍA — Firmado digitalmente por DARLYN ALEJANDRA DÁVILA GARCÍA
DARLYN ALEJANDRA DÁVILA GARCÍA
Directora Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Anexo: SiniestrosViales_2019_2023.xls

Proyectó: Asdrubal Torres Triana- Técnico Administrativo Dirección ONSV
Revisó: Henry Leonardo Martin Uribe- Asesor Dirección ONSV

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dirección: Avenida La Esperanza calle 24 No. 60-50
Complejo Empresarial Gran Estación 2 Piso 9
Conmutador: (+57) 601 739 9080
Página | 2

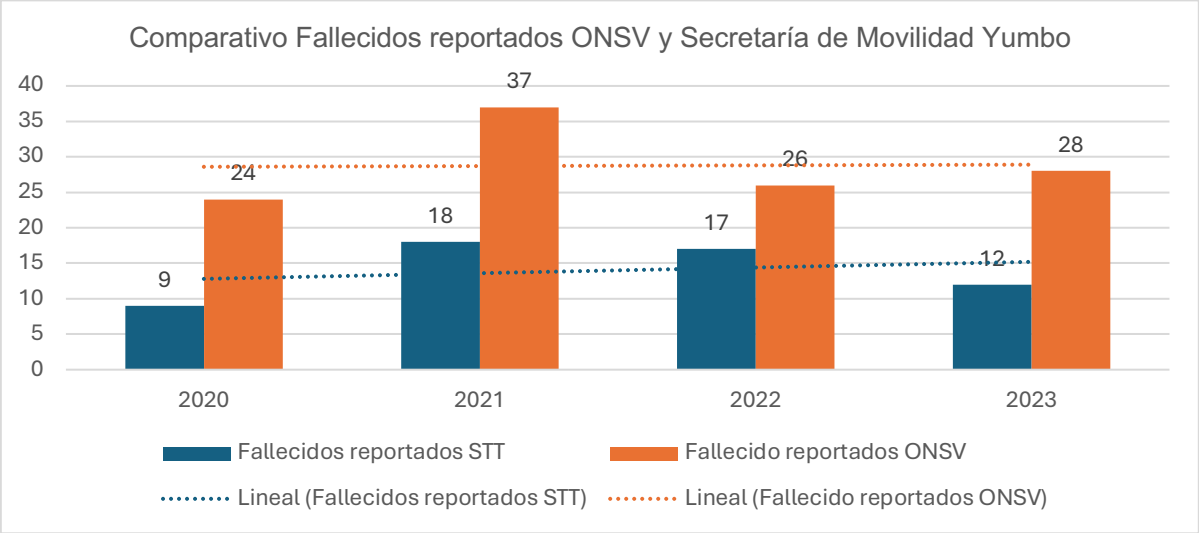
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.1. FALLECIDOS EN SINIESTROS VIALES

Comparativo entre los datos entregados por el Observatorio Nacional de Seguridad y la Secretaría de Movilidad del municipio de Yumbo

Con base en la información entregada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, y la Secretaria de Movilidad del municipio de Yumbo, se presenta el comportamiento de fallecidos por siniestros viales, durante el periodo 2020 a 2023 comparando ambas fuentes. Los resultados se muestran en la figura siguiente.

Figura 5. Comparativo fallecidos por siniestros viales ONSV y Secretaría de Movilidad. Periodo 2020-2023



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial y Secretaría de Movilidad de Yumbo

Como se evidencia en la gráfica anterior, existen diferencias marcadas en los reportes entregados por las dos fuentes consultadas. Mientras que el Observatorio Nacional de Seguridad Vial da cuenta de 115 fallecidos durante el periodo analizado, la Secretaría de Movilidad reporta solo 56.

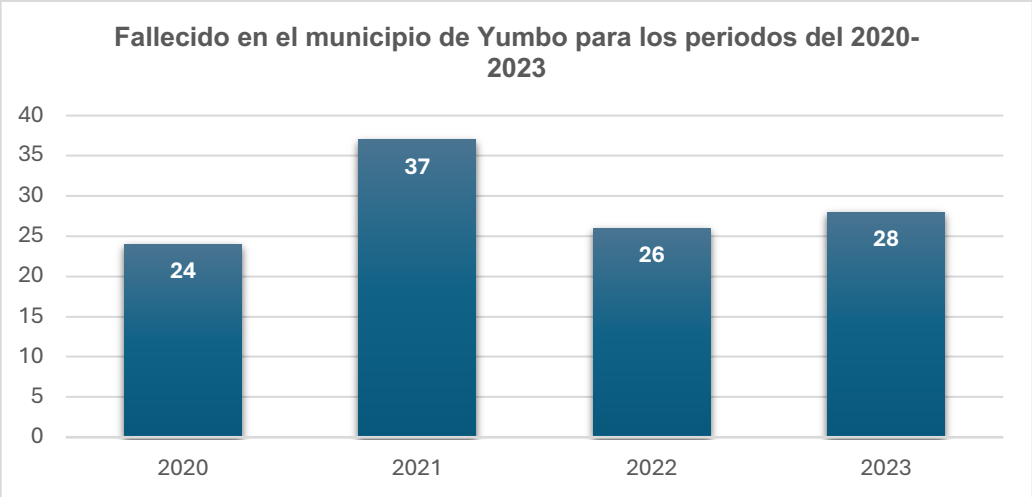
Para el análisis siguiente, se procesarán los datos entregados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, teniendo en cuenta que el artículo 11, numeral 5º, del Decreto 787 de 2015[7], determina que esta dependencia adscrita a la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la encargada de recopilar, procesar, analizar, interpretar y socializar la información en materia de seguridad vial, para la planeación, diseño, gestión, ejecución, seguimiento, evaluación y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a la seguridad vial en todo el país.

2.1.1. Fallecidos

De acuerdo con las cifras reportadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el periodo 2020 – 2023, fallecieron 115 personas. Aunque el año 2022 tuvo una disminución del 30% con respecto al 2021, el año 2023, presentó un incremento del 8% con relación al 2022.

[7] Decreto 787 de 2015. “Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.”

Figura 6. Fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo. Periodo 2020-2023

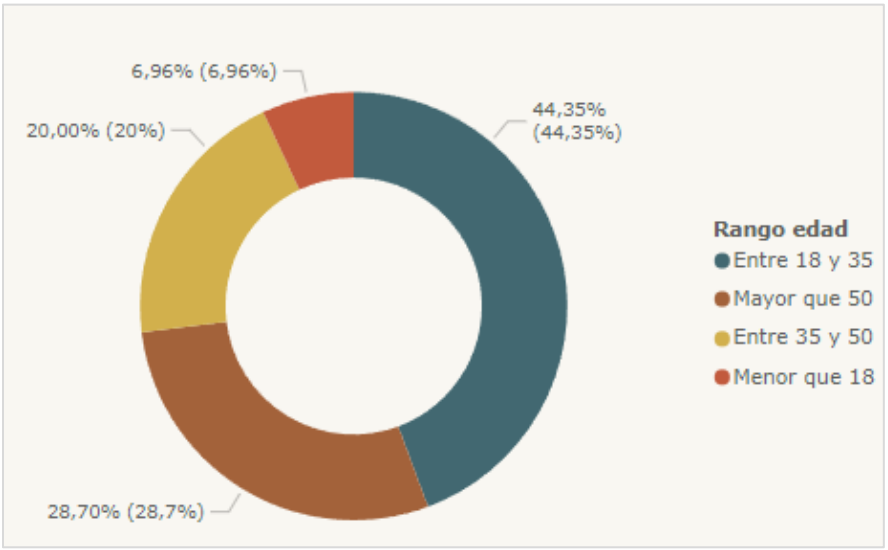


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.1.2. Fallecidos por edades

La figura siguiente presenta las cifras de fallecidos en Yumbo según rangos de edad. En ella se aprecia que durante el periodo 2020-2023, fallecieron 115 personas, siendo los adultos jóvenes las principales víctimas con el 44,35% del total de fallecidos, seguidos de los mayores de 50 años con el 28,7% y las personas entre los 35 y 50 años con el 20%.

Figura 7. Fallecidos según rango de edad y sexo para los años 2020- 2023.

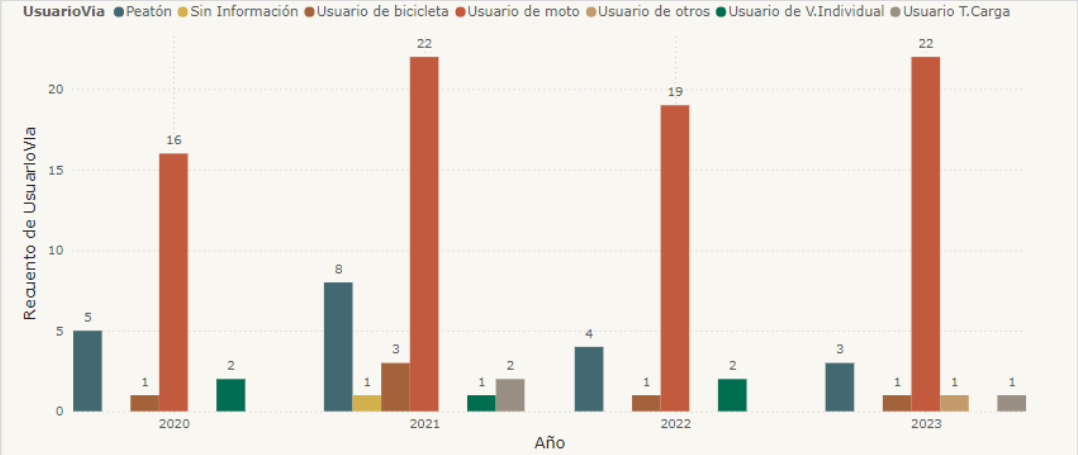


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.1.3. Fallecidos según usuario de la vía

La figura siguiente presenta el número de fallecidos según el tipo de usuario de la vía durante el periodo 2020-2023. Los motociclistas constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 69% del total de fallecidos. Los peatones ocupan el segundo lugar con el 17%, mientras que los ciclistas aportan el 5%. Es preocupante que los actores vulnerables representen el 91% del total de fallecidos.

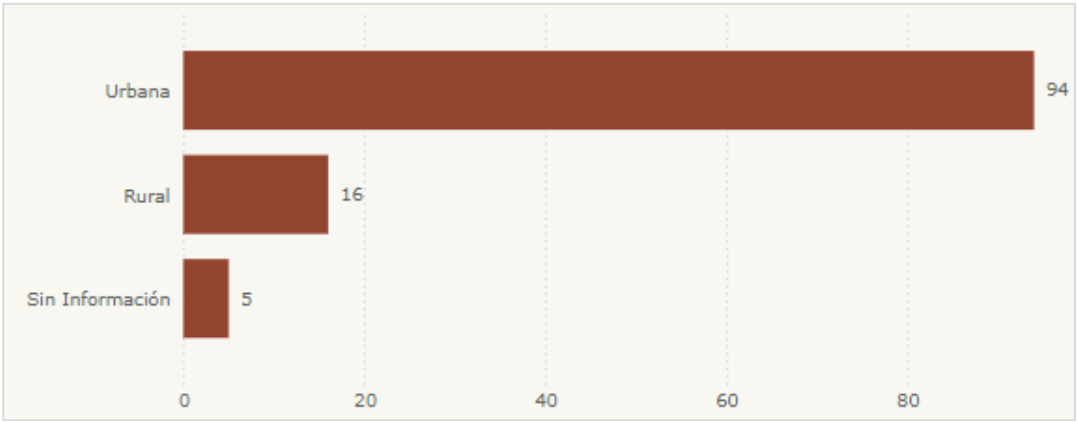
Figura 8. Fallecidos según usuarios de la vía. Yumbo. 2020-2023



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.1.4. Fallecidos por zona urbana y rural

Figura 9. Fallecidos en Yumbo, por zona rural y urbana



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

La mayoría de los fallecimientos por siniestros viales ocurren en la zona urbana del municipio del Yumbo. Durante el período analizado, 94 personas perdieron la vida en áreas urbanas, lo que representa el 81% del total de fallecidos.

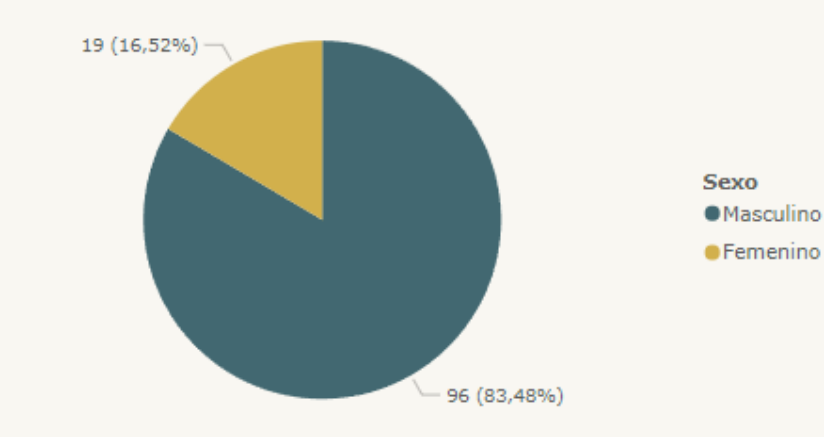
.

2.1.5. Distribución de fallecidos por género.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, de cada diez personas fallecidas por siniestros viales, ocho son hombres y dos mujeres. La gráfica siguiente evidencia que en el periodo 2020-2023, fallecieron 96 hombres (83,48%) y 19 mujeres (16,52%).

De acuerdo con un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, "los hombres tienden a asumir mayores riesgos, lo que se refleja en la adopción de prácticas que ponen en peligro tanto su integridad como la de otros actores viales con los que interactúa en la vía"[8].

Figura 10.Fallecidos por sexo en Yumbo. Periodo 2020-2023



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.2. HERIDOS EN SINIESTROS VIALES

Comparativo entre los datos entregados por el Observatorio Nacional de Seguridad y la Secretaría de Movilidad del municipio de Yumbo

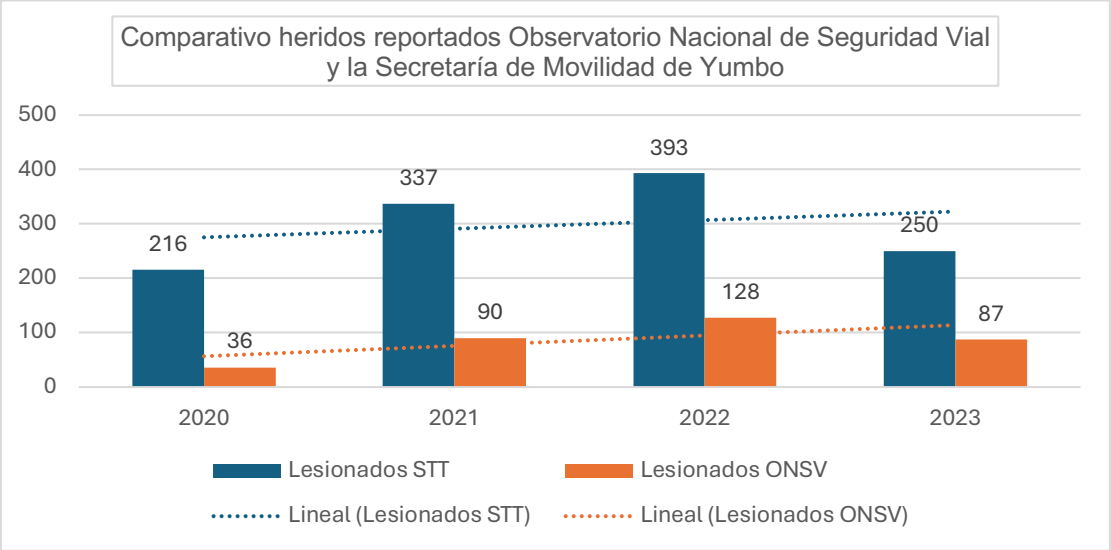
Similar al tema de fallecidos, en la figura siguiente se presenta el comportamiento de lesionados en siniestros viales durante el periodo 2020 a 2023, comparando la información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad de Yumbo.

Durante este periodo, la Secretaría de Movilidad reportó 1.196 lesionados, mientras que el Observatorio Nacional de Seguridad Vial registro solo 341 personas lesionadas. Esta diferencia se debe a que los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial provienen

[8] https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/7509#:~:text=Por%20cada%20mil%20personas%20involucradas,mujeres%20participan%20solo%20en%20cinco.

de los registros del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), mientras que los datos de la Secretaría de Movilidad provienen del Informe Policial de Accidentes de Tránsito IPAT.

Figura 11. Comparativos heridos reportados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad de Yumbo. Periodo 2020-2023

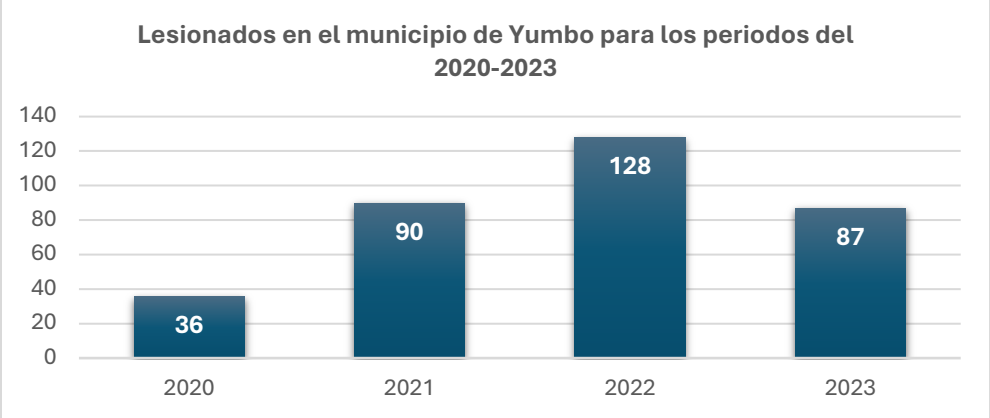


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.2.1. Lesionados en siniestros viales

Según las cifras reportadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, durante el periodo 2020 – 2023, resultaron 341 personas lesionadas. Aunque el año 2022 tuvo un incremento del 42% en comparación con el 2021, el año 2023 presentó una disminución del 32% con respecto al 2022.

Figura 12. Lesionados en el municipio de Yumbo para los periodos del 2020-2023

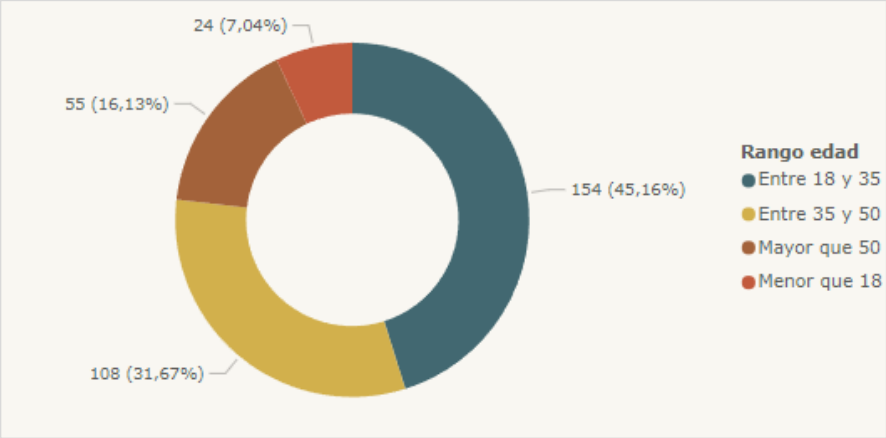


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.2.2. Lesionados por edades

La figura siguiente presenta las cifras de lesionados en Yumbo según rangos de edad. Se observa que durante el periodo 2020-2023, un total de 341 personas resultaron lesionadas. Los adultos jóvenes representan la mayoría de las víctimas, con un 45,16% del total de lesionados, seguidos de las personas entre los 35 y 50 años, con el 31,67%. En tercer lugar se encuentran las personas mayores de 50 años, con un 16,13%.

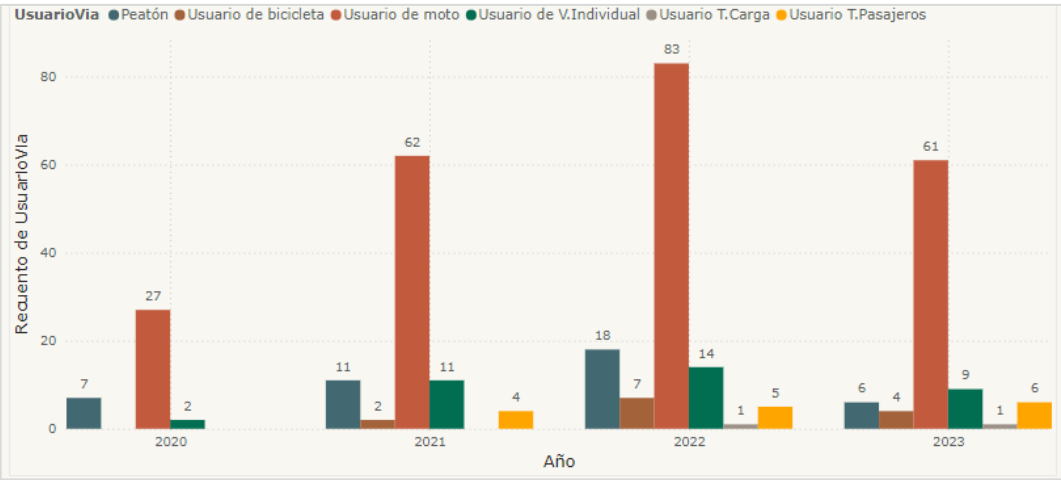
Figura 13. Lesionados por edades. Yumbo. Periodo 2020-2023



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

2.2.3. lesionados según usuarios de la vía

Figura 14.Heridos según usuarios de la vía. Yumbo. Periodo 2020-2023

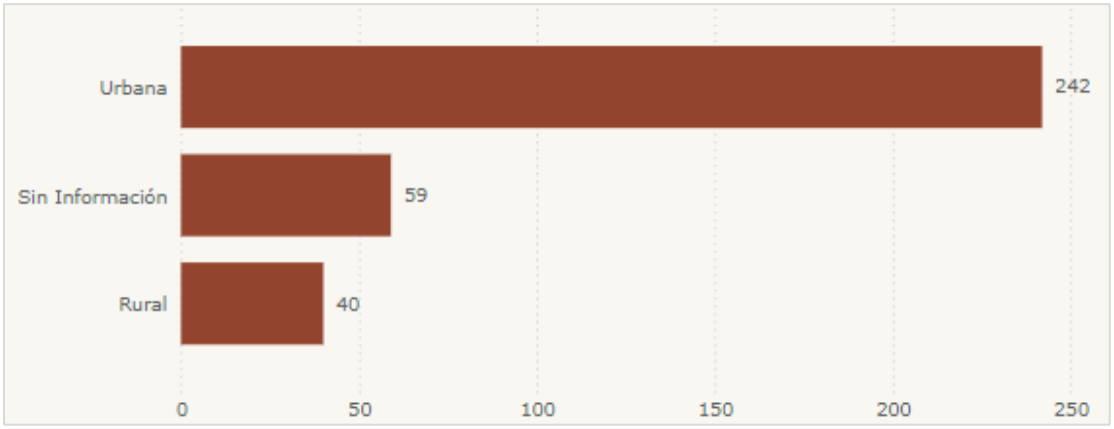


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

La figura anterior presenta el número de lesionados según el tipo de usuario de la vía durante el periodo 2020-2023. Los motociclistas constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 68% del total de lesionados. Los peatones ocupan el segundo lugar con el 12%, mientras que los ciclistas aportan el 1%. Al igual que en el caso de los fallecidos, los actores vulnerables son los más afectados, representando el 82% del total de lesionados.

2.2.4. Lesionados por zona urbana y rural

Figura 15. Lesionados por zona urbana y rural

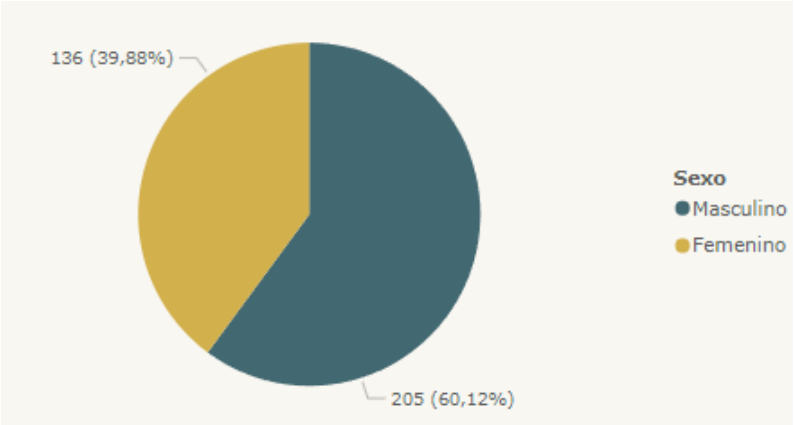


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

La mayoría de los lesionados por siniestros viales ocurren en la zona urbana. Durante el periodo analizado, un total de 242 personas resultaron lesionadas en esta zona, lo que representa el 71% del total de lesionados.

2.2.5. Distribución de lesionados por género

Figura 16. Lesionados por sexo. Periodo 2020-2023



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Durante el periodo 2020-2023, se registraron 205 casos de hombres y 136 casos de mujeres valoradas como consecuencia de la ocurrencia de un siniestro vial. Los hombres representan el 60% y las mujeres el 39,88% del total de lesionados.

3. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO

3.1. BALANCE DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL ANTERIOR

El Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 “Visión Cero La Vía” fue adoptado mediante Decreto 086 del 5 de abril de 2019. Contempló cinco pilares estratégicos fundamentados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021: Gestión Institucional; Comportamiento humano; Atención y rehabilitación de víctimas; Infraestructura y Equipos y vehículos. Dicho Plan estableció el objetivo de reducir en un 50% la tasa de muertos y heridos por siniestros de tránsito para el próximo decenio, tasa que debe ser revisada anualmente y ajustada conforme va cambiando la realidad actual.

Este Plan Local de Seguridad Vial determinó los siguientes objetivos específicos articulados a los cinco pilares estratégicos:

Tabla 3. Objetivos Específicos Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo 2019-2028

Pilares Estratégicos	Objetivos específicos
Pilar Institucional	▪ Fortalecer los procesos de planeación, administración, gestión, control y vigilancia de la seguridad vial en el municipio. ▪ Involucrar el criterio de movilidad segura en los procesos de la toma de decisiones de las entidades encargadas de la seguridad vial y de la atención a víctimas por siniestro de tránsito. ▪ Lograr un cambio cultural, técnico y administrativo anteponiendo la seguridad vial a la fluidez vehicular. ▪ Coordinar las actuaciones de las diferentes entidades entorno a la seguridad vial y fortalecer su institucionalidad. ▪ Fortalecer el Control de la operación del Tránsito y Transporte. ▪ Aumentar los niveles de control preventivo y reactivo del tránsito. ▪ Fortalecer el control del tránsito y transporte. ▪ Promover la participación empresarial y universitaria en la ejecución de proyectos de investigación y análisis de la accidentalidad. ▪ Implementar un sistema único de información en seguridad vial.
Pilar de Comportamiento Humano	▪ Desarrollar procesos sistemáticos de valoración y seguimiento del comportamiento ciudadano que permitan identificar aquellos que inciden en el aumento del riesgo de siniestros y establecer los cambios producidos como resultados de las intervenciones. ▪ Desarrollar procesos tendientes a fortalecer la educación vial, encaminados a la adopción de comportamientos seguros en la vía por cada actor. ▪ Velar por el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1503 en materia de educación escolar en todos los niveles ▪ Ejecutar procesos de formación e información a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la seguridad vial, encaminados a la adopción de comportamientos de autorregulación, solidaridad y corresponsabilidad. ▪ Mejorar los niveles de percepción de los habitantes de los riesgos, las condiciones de vulnerabilidad y las amenazas que ofrece el sistema de movilidad y generar actitudes hacia la protección de la vida. ▪ Involucrar a las empresas que, en desarrollo de su responsabilidad social empresarial, fomenten el conocimiento y cumplimiento de las normas de comportamiento seguras en la vía por parte de sus trabajadores y contratistas, mediante acciones de sensibilización y capacitación en

Pilares Estratégicos	Objetivos específicos
	seguridad vial contenidas en sus planes estratégicos de seguridad vial o sus programas de capacitación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. ▪ Promoción del uso de los elementos de seguridad acordes al vehículo y la concientización de mantener los vehículos en condiciones técnico-mecánicas aptas para circular.
Pilar Vehículos Seguros	▪ Fortalecer el control, regulación y promoción del uso de los elementos de seguridad del vehículo y de las importancia de mantener los vehículos en buenas condiciones técnico mecánicas, para lo cual se debe establecer operativos de control en diferentes puntos del municipio en el cual se puedan evaluar, entre otros, los siguientes aspectos: estado del equipo de carreteras, llantas, puertas, dispositivos luminosos, espejos retrovisores, sillas, cinturones de seguridad, salidas de emergencia en servicios de servicio público de transporte de pasajeros, la presencia de un monitor(a) en el servicio escolar, de igual forma el estado de la revisión técnico mecánica obligatoria, los documentos vigentes como licencia de conducción, SOAT, pólizas de responsabilidad civil en para el servicio público de transporte. ▪ Crear conciencia en los propietarios y conductores de los vehículos sobre la importancia de la revisión preoperacional y el mantenimiento preventivo, por convicción no por obligación ▪ Conocer y divulgar las ventajas del uso de equipamientos de seguridad activa y pasiva en los vehículos. ▪ Controlar el uso dispositivo de retención infantil en vehículos particulares ▪ Controlar la seguridad del parque automotor de transporte escolar. (Realizar un diagnóstico de movilidad escolar, tanto de caracterización del parque automotor que presta el servicio, como identificando las necesidades de las instituciones educativas en materia de demarcación de zona escolar, procedimientos de acenso y descenso de población estudiantil, verificación de velocidad de vehículos que transitan en la zona escolar.
Pilar de Infraestructura segura	▪ Velar por la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura, con el cumplimiento de los estándares y especificaciones técnicas seguras. ▪ o Priorizar la seguridad vial como eje de desarrollo que conlleven a la adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte para la movilidad segura de los habitantes, donde prevalezcan los principios de protección y prelación de los usuarios vulnerables, bici-usuarios y motociclista, quienes tienen derecho a la vía y el deber de transitar de manera segura. ▪ Implementar Auditorias en Seguridad Vial en las fases de diseño y construcción de proyectos viales para verificar el cumplimiento de todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. ▪ Programar recursos para el inventario, mantenimiento preventivo a la señalización horizontal y vertical. ▪ Señalización de los pasos a nivel del corredor férreo. ▪ Implementación de procedimientos para la elaboración y seguimiento a los planes de manejo de tránsito. ▪ Mejorar las condiciones de operación del sistema de semaforización del municipio. ▪ Desarrollar acciones encaminadas a controlar las velocidades en las vías del municipio. ▪ Diseñar y operar un sistema de monitoreo, control y seguimiento a las intervenciones sobre los puntos críticos de siniestralidad vial y tomar las medidas que aseguren el cumplimiento del programa de intervención. ▪ Implementar elementos de control y seguridad vial, especialmente para peatones y ciclistas como requerimiento mínimo para la puesta en servicio de un proyecto vial

Pilares Estratégicos	Objetivos específicos
	▪ Proteger los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como los desplazamientos de las personas de movilidad reducida. ▪ Realización de estudios tendientes a establecer las necesidades de la demanda de transporte, tendientes a cuantificar el servicio y poder mantener actualizada la oferta en términos de flota, frecuencia y recorridos. ▪ Diagnosticar los flujos vehiculares de carga y establecer las condiciones de operación para el paso de los vehículos pesados y sus actividades de cargue-descargue. Verificando la necesidad de establecer restricciones, regulaciones y control a la circulación y/o a las actividades de cargue y descargue.
Pilar de Atención y Rehabilitación a víctimas	▪ Crear o fortalecer un sistema de atención de emergencias, encaminado a la atención oportuna y adecuada en los siniestros de tránsito ▪ Promover la educación sobre actuación inmediata frente a la ocurrencia de siniestros de tránsito

Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 “Visión Cero La Vía”

3.1.1. Resultado obtenido en los Indicadores Generales

A continuación, se relaciona un listado de 5 indicadores sobre los cuales se realizó el balance del PLSV 2019-2028.

Es preciso indicar que el PLSV, estableció como objetivo general reducir en un 50% la tasa de muertos y heridos por siniestros de tránsito, en los diez años de implementación de este. Sin embargo, los indicadores generales establecen como meta la reducción del 25% de fallecidos y lesionados.

Tabla 4. balance Indicadores Generales PLSV de Yumbo 2019-2028

Nombre del Indicador	Línea de base	Resultados obtenidos	Resultados esperados
1. Fallecidos en accidentes de tránsito en el Municipio Resultado 25% Periodicidad: Anual	36 víctimas fatales (2018)	Promedio de víctimas fatales: 28 (2019-2023)	27 Víctimas fatales
2. Lesionados en accidentes de tránsito en el Municipio Resultado 25% Periodicidad: Anual	141 lesionados (2018)	Promedio lesionados 108 (2019-2023)	Un promedio de 106 lesionados
3. Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes por accidentes de tránsito en el municipio. Resultado: 25%	(36/ 95.040) *100.000 hab. = 37,87 Año 2018	Reducción de la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes al año 2023= 25.72 (28 / 108.869) * 100.000 hab. = 25,72	Tasa de mortalidad 28,40

Nombre del Indicador	Línea de base	Resultados obtenidos	Resultados esperados
Periodicidad: Anual			
4. Tasa de morbilidad por cada 100.000 habitantes por accidentes de tránsito en el municipio. Resultado: 25% Periodicidad: Anual	(141/ 95.040) *100.000 hab. = 148,35 Año 2018	Reducción de la tasa de morbilidad por cada 100.000 habitantes al año 2023= 113,63 (108 / 108.869) * 100.000 hab. = 113,63	Tasa de morbilidad de :111,26
5. Presupuesto de implementación Presupuesto de implementación: (Presupuesto Programado /Presupuesto Ejecutado) *100 Periodicidad: Anual	Por establecerse luego de oficializar las responsabilidades institucionales	No se entregó información	

Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 “Visión Cero La Vía”

- **Fallecidos en accidentes de tránsito en el Municipio de Yumbo**

Según la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), el promedio de fallecidos en siniestros de tránsito entre 2019 y 2023 fue de 28 personas en el municipio. Estas cifras muestran una disminución de 8 víctimas en comparación con el periodo enero-diciembre del año 2018. Aunque se registró una reducción con respecto a los cinco años de implementación del PLSV, la cantidad de fallecidos por siniestros viales sigue siendo significativa y preocupante, ya que, a pesar de la disminución, no alcanzó la reducción del 25% que se estableció en el plan.

- **Lesionados en accidentes de tránsito en el Municipio**

De acuerdo con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), el promedio de lesionados en siniestros de tránsito entre el periodo 2019- 2023[9] fue de 108 lesionados por siniestros de tránsito en el municipio. Estas cifras muestran una disminución de 33 víctimas en el total de lesionados en comparación con el periodo enero – diciembre del año 2018.

- **Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes**

De acuerdo con los datos poblacionales del DANE, en 2018 el municipio de Yumbo tenía 95.040 habitantes. Teniendo en cuenta que, en el periodo comprendido entre los años 2019 al 2023, fallecieron en promedio 28 personas, se registraron 25,72 muertos por cada 100.000 habitantes. Esto indica que se logró superar la meta planteada en el plan, con una

[9] Información tomada del Observatorio Nacional de Seguridad para el año 2023, Estos datos son de forma parcial

reducción de más del 25% (28,40 por cada 100.000 habitantes) en la tasa de mortalidad del municipio.

- **Tasa de morbilidad por cada 100.000 habitantes**

De acuerdo con los datos poblacionales del DANE, en 2018 el municipio de Yumbo tenía 95.040 habitantes. Teniendo en cuenta que, en el periodo comprendido entre los años 2019 al 2023, resultaron lesionados en siniestros de tránsito en promedio 108 personas, se registraron 113,63 lesionados por cada 100.000 habitantes, lo cual muestra un incremento de 2 puntos respecto a la meta de reducción del 25% (111,26 por cada 100.000 habitantes) planteada en la elaboración del plan.

3.1.2. Análisis de los resultados obtenidos en la gestión por pilares

El plan Local de Seguridad Vial 2019-2028, contempló 25 programas y 44 acciones. Además, definió las funciones del Comité Local de Seguridad Vial, que tiene la responsabilidad de implementar el Plan Local de Seguridad Vial y de llevar a cabo el control y seguimiento de las acciones destinadas a su cumplimiento.

El Comité Local de Seguridad Vial de Yumbo, está integrado por las siguientes dependencias:

- El Alcalde municipal o su delegado,
- Secretaría de Paz y Convivencia,
- Secretaría de Movilidad,
- Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos,
- Secretaría de Hacienda,
- Secretaría de Salud,
- Secretaría de Educación.

Y como invitados:

- Oficina de Control Interno,
- Personería Municipal,
- Delegado de las Fuerzas Militares,
- Delegado de la Policía nacional,
- Delegado del gremio transportador,
- Delegado del sector académico,
- Delegado del sector Salud,
- Delegado del gremio del comercio,
- Delegado de gestión del riesgo.

Es importante señalar que cada acción tiene una Ficha Técnica, donde se identifican no solo los propietarios de la acción, los participantes de esta, sino los colaboradores externos. También se especifica el periodo de realización, la meta, el indicador asociado y el presupuesto.

El informe que se presenta a continuación es el resultado del proceso de recopilación de información, obtenido de las dependencias integrantes del Comité de Seguridad Vial.

3.1.2.1. Pilar Estratégico de Gestión Institucional

"El Pilar estratégico de gestión institucional promueve la participación e inclusión de las instituciones, organizaciones y empresas de carácter público y privado con el propósito de mejorar los niveles de Seguridad Vial en el municipio; este pilar propende por la Creación de una Política integral que afecte trasversalmente la institucionalidad, con el compromiso de la administración municipal en la implementación de los programas y acciones contenida en el presente plan, que permitan la inversión y mejoramiento de los estándares de Seguridad vial en el municipio con una visión cero"[10].

Los resultados obtenidos, son los siguientes:

Tabla 5.Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico Institucional

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
Programa 1. Gestión Institucional	Estudio de habilitación de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito SAST / Estudios proyectados Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito SAST *100	Corto plazo	Elaborar estudios para la habitación de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito SAST	En el año 2020 Se realizaron los estudios para la implementación de 7 cámaras de foto detección para el municipio de Yumbo, dentro de las cuales se tienen 4 móviles y 3 fijas. Los estudios realizados se asocian al análisis de la siniestralidad del municipio.
	Observatorio de seguridad vial implementado / Observatorio de seguridad vial propuesto *100	Corto plazo	Crear el observatorio de siniestralidad vial.	El proceso de creación del Observatorio de Seguridad Vial a la fecha no se ha materializado, ya que no se cuenta con los recursos técnicos, tecnológicos y humanos disponibles para la materialización de este proyecto. Sin embargo, en la Secretaría de Movilidad en la vigencia 2024 se han adelantado acciones con la designación de actividades relacionadas con la consolidación de datos como base para el inicio del proceso para la implementación del observatorio de Seguridad Vial.
	Política Local de Seguridad Vial adoptada / Política Local de seguridad vial propuesta *100	Corto plazo	Crear una Política Local de Seguridad Vial	No se identifican avances en este aspecto.
	Total, de viajes en vehículos motorizados / total de viajes en vehículos * 100	Mediano plazo	Establecer una planificación para el uso del transporte alternativo	No se dispone de información

[10] Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 " Visión Cero La Vía"

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
Programa 2. Fortalecimiento institucional	Conformación CLSV / proyecto de conformación CLSV * 100	Corto plazo	Fortalecimiento del Comité Local de Seguridad Vial.	Se realizó la conformación del comité local de seguridad vial mediante el Decreto 212 del 2018 por medio del cual se crea el comité municipal de seguridad vial para el municipio de Yumbo.
	Total, victimas locales en accidentes de tránsito / total de accidentes local de tránsito.	Corto plazo	Control y seguimiento a acciones del PLSV	No se dispone de la información
	Numero de Protocolos de cooperación realizados / Numero de protocolos propuestos *100	Corto plazo	Elaboración de protocolos de cooperación entre entidades públicos y privadas de orden municipal	No se dispone de la información
	Numero de Protocolos de cooperación realizados / Numero de protocolos propuestos *100	Corto plazo	Elaboración de protocolos de cooperación entre entidades públicos de orden Nacional y Departamental	No se dispone de la información
Programa 3: Fortalecimiento de la movilidad local	Actualización Plan Maestro de Movilidad/Plan Maestro de Movilidad *100	Mediano plazo	Revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad Local incluyendo los pilares del Plan Nacional de seguridad vial.	Mediante Acuerdo N°037 del 31 de diciembre de 2014. Se adopta el plan maestro de movilidad para el municipio de Yumbo. (2015-2024). Dicho Plan no cuenta hasta la fecha con procesos de actualización, sin embargo, se en el Plan de Desarrollo 2024-2027 se plantea la acción y la meta de la actualización del Plan Maestro de Movilidad.
Programa 4: Fortalecimiento del control y regulación del transporte público	Número de Infracciones del Transporte No Autorizado / infracciones de tránsito * 100	Corto plazo	Control al Transporte No Autorizado	En el informe de gestión de la vigencia 2023 se registra la realización de operativos de control al transporte informal, sin embargo, en los procesos de diagnóstico no se refleja la percepción de la ciudadanía del desbordado crecimiento del transporte informal en el municipio.
Programa 5: Fortalecimiento del transporte público	Implementación Plan Estratégico de Control al Cumplimento del Marco Normativo en Transporte / Proyectos Plan Estratégico de Control al Cumplimento del Marco Normativo en Transporte * 100	No se indicó periodo de ejecución	Formulación plan Estratégico de Control al Cumplimento del Marco Normativo en Transporte	La Secretaría de Movilidad cuenta con un Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo de transporte, el cual fue formulado en el 2018 y cuenta con una vigencia hasta el 2027. Actualmente se están realizando acciones que logren fortalecer su implementación y determinar el avance en su ejecución
Programa 6: Promoción fuentes de financiación	Matriz de Elaborada / Matriz propuesta * 100	Corto plazo	Elaboración de Matriz de Fuente de Financiación	No se dispone de la información
Programa 7: Participación ciudadana	Protocolo Implementado / protocolo propuesto *100	Corto plazo	Definición de Protocolos de Divulgación y Comunicación del Conocimiento	No se dispone de la información
	Protocolo Implementado / protocolo propuesto *100	Corto plazo	Manuales técnicos y didácticos de SV	No se dispone de la información

3.1.2.2. Pilar Estratégico de Comportamiento Humano

"Este pilar tiene como objetivo fomentar hábitos, comportamiento y conductas seguras en la vía, mediante estrategias lúdico-pedagógicas que logren despertar un sentido de

responsabilidad y cumplimiento a las normas de tránsito, el respecto por la vida, para así minimizar los riesgos de sufrir accidentes en las vías como conductor, pasajero o peatón. Dicho pilar busca la regulación de los comportamientos humanos en materia de seguridad vial a través del desarrollo de programas en educación vial, de la mano con los controles por parte de las autoridades"[11].

Los resultados obtenidos, son los siguientes:

Tabla 6. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Comportamiento Humano

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
Programa 8. Educación y cultura ciudadana en seguridad vial	Numero de PEI ajustado con programa de seguridad vial / Total de instituciones educativas del municipio *100infracciones de tránsito SAST *100	Corto plazo	Educación de Seguridad Vial en las Instituciones Educativas (I.E.)	En cuanto a las Instituciones educativas con programas de seguridad vial implementados se realizó en las 13 Instituciones Educativas la formación de los Promotores a quienes se dictó capacitación en Seguridad Vial en normas de tránsito y comportamientos en el espacio público, movilidad y corresponsabilidad de los actores viales (peatones, pasajeros, ciclista, motociclista y conductor) y la mitigación de los riesgos de siniestros viales alrededor de las Instituciones Educativas tal como lo contempla el Plan de Movilidad Escolar[12]".
	Número de docentes capacitados en programas de seguridad vial / total de docentes del municipio * 100	Mediano plazo	Formación de docentes de Instituciones Educativas del municipio en Seguridad Vial.	La Secretaría de Movilidad informa de capacitación a docentes, pero no reporta intensidad horaria, cobertura y modalidad de formación.
Programa 9: Idoneidad de conductores de servicio público	Número de conductores de servicio público de transporte acreditados por el SENA en competencias laborales / Total de conductores de servicio público de municipio * 100	Mediano plazo	Acreditación a conductores de servicio público.	En 2022, se realizó capacitación a taxistas en competencias laborales de conducción. No se tiene información del número de conductores capacitados
Programa 10: Comunicación y fortalecimiento de buenos hábitos en la seguridad vial	Número de personas sensibilizadas y capacitadas en normatividad sobre transporte y tránsito de personas con discapacidad / Total de personas con discapacidad * 100	Largo plazo	Promoción de la seguridad vial a usuarios vulnerables	Se realizó la Mesa Técnica de Educación y Sensibilización con la población en situación de Discapacidad, quienes además de recibir el espacio de Formación en seguridad vial, se realiza un espacio para que en diálogo con la Secretaría de Movilidad manifiesten sus recomendaciones y demás para mejorar la movilidad de esta población.
	Número de campañas realizadas en puntos críticos del Municipio / Total de campañas programadas * 100	Mediano plazo	Cultura y Educación Vial en Puntos Críticos del Municipio	Se realizaron 48 campañas de seguridad y sensibilización vial
Programa 11: Capacitación y asistencia	Número de secretarios de despacho e inspectores de policía capacitados /	Mediano plazo	Capacitación y asistencia técnica a las autoridades de tránsito del municipio.	No se dispone de información

[11] Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 " Visión Cero La Vía"

[12] Secretaría de Movilidad. Informe de gestión 2023.

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
técnica a las autoridades municipales de tránsito en seguridad vial	Total de secretarios de despacho e inspectores tránsito y de policía * 100			
Programa 12: Control y responsabilidad social en seguridad vial	Número de campañas preventivas al consumo responsable de alcohol / Total de campañas	Corto plazo	Promover estrategia del consumo responsable de alcohol.	Con el fin de sensibilizar sobre el consumo responsable de Alcohol al conducir, se realizó la campaña "Que el licor no apague tu fiesta"
	100% de los establecimientos de comercio que devenguen el 40% o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas.	Mediano plazo	Control y vigilancia de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol	No se dispone de información
	Número de campañas preventivas en seguridad vial / Total de campañas programas sobre seguridad vial * 100	Corto plazo	Campaña de sensibilización de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía	Se realizaron 48 campañas de seguridad y sensibilización vial

3.1.2.3. Pilar Estratégico de Vehículos

"En este acápite se presentan los Programas, las Líneas de Acción de Vehículos seguros, dirigida a promocionar la seguridad activa y pasiva en los medios de transporte; y en los equipos de protección de uso personal o instalados en los vehículos; se establecen acciones directas para mejorar el acceso y la calidad de la protección a las personas con movilidad reducida y de etapa escolar"[13].

Los resultados obtenidos, son los siguientes:

Tabla 7. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Vehículos

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
Programa 13: Control operativo en vía transporte e	Número de operativos realizados al transporte escolar / total operativos de tránsito * 100	Corto plazo	Mejoramiento de las condiciones seguras para la prestación del servicio de transporte escolar.	No se dispone de información
Programa 14: Control operativo en vía Transporte de Carga	Número de operativos realizados al trasporte de carga / total operativos de tránsito * 100	Mediano plazo	Control al transporte de carga.	Se informa de la realización de operativos al transporte de carga, pero no se determina el número de operativos.
Programa 15: Inspección técnico-mecánica vehículos en vía	Número de operativos realizados en las vías de revisión técnico-mecánica / Operativos en vía * 100.	Corto plazo	Controles permanentes sobre emisiones de gases contaminantes e inspecciones técnico-mecánicas a vehículos que transitan por las rutas del Municipio.	Se informa de la realización de operativos de revisión técnico-mecánica, pero no se determina el número de operativos.
Programa 16: Inspección empresa de transporte	Número de empresas de transporte publico inspeccionadas / total de empresas de transporte	Corto plazo	Vigilancia y control a las empresas de transporte	Se realizaron tres visitas técnicas en el año a cada una de las empresas que ofrecen el servicio público de transporte de pasajeros en el Municipio de Yumbo,

[13] Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 " Visión Cero La Vía"

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
	público del municipio * 100			para verificar la articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y el SG-SST.

3.1.2.4. Pilar Estratégico de Infraestructura

"Este pilar se dirige a lograr una adecuada y suficiente infraestructura en vías peatonales y vehiculares en la región, a través del mejoramiento e incremento en la malla vial, que cuente con adecuadas especificaciones técnicas cuyo diseño, construcción de las vías y sus sectores aledaños, estén construidas de conformidad con las normas técnicas establecidas para tal fin, con espacios públicos recuperados y diseñados en forma idónea en síntesis una infraestructura adecuada para los usuarios vulnerables, los desarrollos de integración intermodal y la creación y adopción al interior del Municipio del sistema de información para la gestión vial"[14].

Los resultados obtenidos, son los siguientes:

Tabla 8. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Infraestructura

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
Programa 17: Infraestructura vial segura	Kilómetros intervenidos vías / Kilómetros total de vías *100	Largo plazo	Establecer acciones que garantice la seguridad en la infraestructura vial para los usuarios vulnerables y la recuperación del espacio público en los andenes de las vías del Municipio.	Los desarrollos de las infraestructuras han estado orientadas a mejorar las condiciones de movilidad del vehículo automotor, en detrimento del desarrollo de los otros modos de transporte. La discontinuidad y los anchos mínimos de los andenes, sumado a la baja arborización, no permiten dinamizar el modo a pie, que es el más pertinente para un municipio de la talla de Yumbo con la importante participación de viajes a pie que dio soporte a las propuestas del Plan de Movilidad 2014. El sistema vial principal que sirve la zona industrial está incompleto (debido a que no se construyen las calzadas de servicio en el caso de la Autopista Cali - Yumbo) y no responde a las necesidades de movilidad de esta zona empresarial, donde los deseos de viajes requieren adecuaciones para los pasos peatonales y ciclorrutas. El inventario del POT 2021, muestra un total de 80,641 km de vías inventariadas, 63% en concreto asfáltico y 13% en concreto rígido. Se observa entonces un mejoramiento tanto en km de vías como en el porcentaje de vías pavimentadas. Sin embargo, se ha intervenido con un tipo de concreto de menor vida útil y que puede deteriorarse con más rapidez. En cuanto al estado de la vía se considera que el 43% de las vías están en buen estado u el 43% en regular y 15% en mal estado. Gran parte de las vías en buen estado corresponden a los corredores principales, nacionales y departamentales. El tema de

[14] Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 "Visión Cero La Vía"

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
				infraestructura peatonal es bastante deficiente en la Zona Industrial, en particular se observan anchos inferiores a 1m en las vías principales, catalogados como andén izquierdo el 36% y como andén derecho 39% están por debajo de 80 cm Los centros poblados, además de tener problemáticas de estado de vías, adecuación de drenajes y control de taludes, carecen de zonas para la movilidad peatonal y el fácil acceso a transporte público. (DOCUMENTO DIAGNÓSTICO TERRITORIAL POT). Según el Documento de Diagnóstico Territorial del POT en proceso de adopción, la inexistencia y el mal estado de los andenes se encuentran entre el 66% y 78% en los barrios del casco urbano.
	Kilómetros de vías intervenidas / Total de kilometro en vías * 100		Establecer mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial existente en el Municipio, incluida la señalización pertinente.	La transformación de la vía Panorama es necesaria para garantizar la seguridad vial que cobra importante número de vidas al año, y la continuidad de la trama vial urbana en el contexto de los nuevos proyectos regionales como es el Tren de Cercanías. Según el Documento de Diagnóstico Territorial del POT en proceso de adopción, hay deficiencias en la señalización, iluminación y demarcación, además de un débil sistema de control de tráfico.
	80% de los puntos críticos de accidentalidad de las vías del Municipio Intervenidos y seguros	Mediano plazo	Intervención integral en pro de mitigar la accidentalidad en puntos críticos de las vías del Municipio.	En algunos puntos críticos de siniestralidad se ha realizado la implementación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito: la Secretaría de Movilidad de Yumbo (STTMY) ha instalado cuatro dispositivos SAST, dos ubicados en la vía departamental Antigua Vía Cali-Yumbo y dos más en la vía nacional Panorama. Además, se tiene proyectado instalar dos nuevos SAST en el corredor Mulaló-San Marcos. Según el Documento de Diagnóstico Territorial del POT en proceso de adopción, es frecuente encontrar en algunos puntos del Municipio de Yumbo accidentes de tránsito especialmente en horas pico de la mañana, como en la Antigua Vía o la Calle 15 entre Carreras 4 y 5, tanto en la zona rural como urbana. La comuna 2 por tener las vías de acceso y salida hacia La Cumbre y los accesos al Centro Carreras 4, 5 y 6, es la comuna de mayor accidentalidad. A pesar de ser vías angostas los vehículos circulan a altas velocidades y hay un tráfico importante de peatones.
	NO TIENE FICHA		Incluir en el PBOT del Municipio, acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura.	El Plan Maestro del Municipio de Yumbo (2014), en su capítulo 3, Programa de Logística de la Movilidad Urbano-Regional, destaca la necesidad de reducir la frecuencia de siniestros viales e incluye el proyecto LRM-04: Diseño e implementación de auditorías de seguridad vial en la red de conectividad rural y regional. Asimismo, el capítulo 4 del mismo plan, enfocado en la logística de la movilidad urbana, propone el proyecto LM-08: Diseño e implementación de auditorías de seguridad vial en la red vial urbana básica y en áreas de alta concentración de siniestros viales.

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
				Sin embargo, a pesar de que estos proyectos fueron considerados en el Plan Maestro de Movilidad y Transporte, hasta la fecha el municipio no ha desarrollado ni implementado auditorías ni inspecciones para evaluar la seguridad vial en su infraestructura
Programa 18: Diseño y adecuación de infraestructura vial para peatones y personas con movilidad reducida	kilómetro de vías peatonales construidas / Total de vías * 100	Mediano plazo	Construir vías peatonales encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura Local.	Según el Documento de Diagnóstico Territorial del POT en proceso de adopción, la inexistencia y el mal estado de los andenes se encuentran entre el 66% y 78%. En los barrios del casco urbano, tanto en Calles como en Carreras la accesibilidad es restringida en un 79% y 76% respectivamente.
	Número de espacios públicos peatonales y para personas con movilidad reducida construidos.	Mediano plazo	Desarrollar espacios públicos en función de la demanda de personas con movilidad reducida	En los barrios del casco urbano, tanto en Calles como en Carreras la accesibilidad es restringida en un 79% y 76% respectivamente. En cuanto a la ocupación informal del espacio público de movilidad, el 91% permanece libre de obstáculos en todo el municipio. El mejoramiento de andenes ya ha tenido iniciativas en algunos ejes de la ciudad, como el de la Carrera 6, donde se ha regularizado los niveles y se ha adecuado con la franja táctil para la movilidad de personas invidentes.
Programa 19: Diseño y adecuación de infraestructura vial para ciclistas	Número de espacios viales para ciclistas construidos.	Mediano plazo	Aumentar en un 15% las redes viales para ciclistas en armonía con el tránsito de peatones y vehículos.	La Ciclo infraestructura es prácticamente inexistente en el casco urbano de Yumbo, en la zona industrial y en los corredores viales. Se cuenta con 1288 metros de ciclorruta al costado derecho, con una longitud máxima de 192m, y un promedio de 54m. El ancho mínimo es de 1.85m y el máximo de 7.9m, para un promedio de 4m. Al costado izquierdo, se cuenta con 1894m de ciclorruta, con una longitud mínima de 16m y máxima de 311m y longitudes promedio de 68m, con un ancho mínimo de 0.3m, máximo de 9.28m, y promedio de 3.20m (DOCUMENTO DIAGNÓSTICO TERRITORIAL POT)
Programa 20: Control de velocidad en las vías	Número de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito SAST / puntos críticos de accidentabilidad * 100	Corto plazo	Implementar controles y medidas de pacificación del tránsito en los lugares donde los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida entren en riesgo por el tránsito de vehículos a altas velocidad.	La Secretaría de Movilidad de Yumbo (STTMY) ha instalado cuatro dispositivos SAST, dos ubicados en la vía departamental Antigua Vía Cali-Yumbo y dos más en la vía nacional Panorama. Además, se tiene proyectado instalar dos nuevos SAST en el corredor Mulaló-San Marcos.
Programa 21: Auditorías e Inspecciones Viales	Número de proyectos de infraestructura vial Auditados / total de proyectos de infraestructura vial * 100	Mediano plazo	Implementar controles y medidas de pacificación del tránsito en los lugares donde los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida entren en riesgo por el tránsito de vehículos a altas velocidad.	El Plan Maestro del Municipio de Yumbo (2014) subraya la necesidad de reducir los siniestros viales e incluye proyectos específicos para diseñar e implementar auditorías de seguridad vial tanto en la red de conectividad rural y regional como en la red vial urbana básica. A pesar de estas iniciativas contempladas en el plan, hasta la fecha no se ha avanzado en la ejecución de dichas auditorías, dejando un vacío crucial en la evaluación de la seguridad vial en la infraestructura del municipio.
	Número de proyectos de infraestructura vial Inspeccionados / Total de proyectos viales *100	Mediano plazo	Incorporar las inspecciones viales en las fases de operación de los proyectos de infraestructura vial del Municipio.	El Plan Maestro del Municipio de Yumbo (2014) subraya la necesidad de reducir los siniestros viales e incluye proyectos específicos para diseñar e implementar auditorías e inspecciones de seguridad vial tanto en la red de conectividad

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
				rural y regional como en la red vial urbana básica. A pesar de estas iniciativas contempladas en el plan, hasta la fecha no se ha avanzado en la ejecución de dichas inspecciones de seguridad vial, dejando un vacío crucial en la evaluación de la seguridad vial en la infraestructura del municipio.
	Plan de acción implementado en respuesta a las inspecciones viales.	Corto plazo	Establecer un plan de acción que dé respuesta al resultado de las inspecciones viales	El Plan Maestro del Municipio de Yumbo (2014), en su capítulo 3, Programa de Logística de la Movilidad Urbano-Regional, destaca la necesidad de reducir la frecuencia de siniestros viales e incluye el proyecto LRM-04: Diseño e implementación de auditorías de seguridad vial en la red de conectividad rural y regional. Asimismo, el capítulo 4 del mismo plan, enfocado en la logística de la movilidad urbana, propone el proyecto LM-08: Diseño e implementación de auditorías de seguridad vial en la red vial urbana básica y en áreas de alta concentración de siniestros viales. Sin embargo, a pesar de que estos proyectos fueron considerados en el Plan Maestro de Movilidad y Transporte, hasta la fecha el municipio no ha desarrollado ni implementado auditorías ni inspecciones para evaluar la seguridad vial en su infraestructura
Programa 22: Sistema de gestión vial	Sistema de información para la gestión vial.		Desarrollar un sistema de información para la gestión vial, para las vías del Municipio.	Tomando como referencia la información suministrada por el grupo que se encuentra desarrollando actividades tendientes a la consolidación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo, se identifica que se ha iniciado con la consolidación de datos asociados a las siguientes temáticas: Siniestralidad Vial, Comparendos de tránsito. La gestión integral de la movilidad requiere tomar decisiones en diferentes ámbitos y con datos provenientes de fuentes diversas, por eso, la implementación de este sistema de información requiere una mirada integral de los datos para lograr plantear soluciones en todos los ámbitos y componentes del enfoque seguro, en este sentido el observatorio de seguridad vial debe ser estructurarlo como un centro de control de datos para la gestión y planificación de la movilidad.

3.1.2.5. Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas

"Es de vital importancia crear programas que permitan aumentar la capacidad de respuestas a las emergencias ocasionadas, mejorar la atención a los servicios prehospitalario y hospitalario e implementar un sistema de salud pública de los accidentes de tránsito, además de acompañar a las víctimas en su proceso de rehabilitación e inclusión a la sociedad."[15].

Los resultados obtenidos, son los siguientes:

[15] Fuente: Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 "Visión Cero La Vía"

Tabla 9. Resultados obtenidos en la gestión del Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas

Programas	Indicador	Periodo de realización	Acciones	Resultados
Programa 23: Atención inicial oportuna a las víctimas de los siniestros de tránsito	Numero de vigilados inspeccionados / total de vigilados involucrados en el proceso * 100.	Corto plazo	Vigilar que el personal de atención médica de urgencia y los cuerpos de socorro en accidentes de tránsito estén debidamente capacitados	En el año 2022 por medio del contrato 160.10.02.0011-2022 entre la Alcaldía Municipal y el Hospital la buena Esperanza de Yumbo E.S.E se realizó la capacitación de primer respondiente a 500 personas. Para el año 2023 por medio del contrato 160-10-11-0004 entre la Alcaldía Municipal y el Hospital la buena Esperanza se capacitó a 2000 personas en primer respondiente, para un total de 2.500 personas capacitadas que corresponden al 2.1% de la población.
	Número de auditorías o seguimientos a protocolos de atención a víctimas de accidente de tránsito / Total de instituciones de salud que ofertan servicios de urgencia * 100	Corto plazo	Hacer seguimientos a los protocolos de atención a víctimas en accidentes de tránsito	La Secretaría de Movilidad firmó convenio con el Hospital La Buena Esperanza (hasta el año 2022), para realizar acompañamiento físico y sicosocial, incluyendo terapia física, a las víctimas de siniestros viales.
Programa 24: Rehabilitación a las víctimas en situación de discapacidad	Número de víctimas de accidentes de tránsito capacitadas y vinculadas / Total de víctimas en accidentes de tránsito *100.	Mediano plazo	Diseñar e implementar un programa de capacitación para el trabajo y generación de oportunidades a las víctimas de los accidentes de tránsito.	No se dispone de información
	Número de agremiaciones de discapacitados vinculados a la seguridad vial / total de agremiaciones de discapacitados * 100	Mediano plazo	Promover la participación de asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito en campañas de sensibilización y divulgación de una política de seguridad vial.	No se dispone de información
Programa 25: Sistema de información de las víctimas de accidente de tránsito	Una herramienta de información en salud pública / propuesta de sistema de información *100	Corto plazo	Crear una herramienta de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención a víctimas de accidentes de tránsito.	No se dispone de información

3.2. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE VELOCIDADES SEGURAS

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su hoja informativa La velocidad y los siniestros viales, “el exceso de velocidad, ya sea por conducir por encima del límite establecido o por conducir demasiado rápido en función de las condiciones de la vía, se considera como el mayor factor de riesgo para los siniestros viales. Por ello, las políticas y programas de control de la velocidad desempeñan un papel fundamental en los esfuerzos para mejorar la seguridad vial”[16].

El exceso de velocidad es el factor de riesgo más crítico entre todos los relacionados con los siniestros viales. Los efectos de la velocidad en la seguridad vial son significativos: cuanto mayor es la velocidad, menor es el tiempo de reacción, mayor es la distancia de frenado y menor es el campo de visión, lo que incrementa tanto la probabilidad de un accidente como su gravedad. Además, a velocidades más altas, la capacidad del conductor para percibir y reaccionar a las condiciones del entorno disminuye, aumentando el riesgo para todos los usuarios de la vía.

En respuesta a estos riesgos, se han trazado esfuerzos y metas a nivel global, como se describe en el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. En relación con el control de velocidad, este documento subraya la necesidad de establecer políticas que reduzcan la velocidad y prioricen las necesidades de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público, como parte de un enfoque integral para fomentar el transporte multimodal y la planificación de uso del suelo (OMS; Organización de las Naciones Unidas, 2021).

En Colombia, el exceso de velocidad constituye un problema que requiere una gestión efectiva por parte de las autoridades responsables de la seguridad vial. Esto incluye no solo la aplicación de sanciones para quienes exceden los límites, sino también la implementación de medidas para prevenir la conducción a velocidades inseguras.

El municipio de Yumbo ha realizado algunos esfuerzos para abordar este problema, principalmente a través de sanciones y fiscalización del exceso de velocidad. Sin embargo, aún existe una brecha significativa para conectar las realidades del contexto rural y urbano del municipio con las directrices y recomendaciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, principalmente desde los enfoques del sistema seguro y visión cero.

A continuación, se describen las problemáticas relacionadas con la velocidad como factor crítico de riesgo para la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

[16] Organización Mundial de la Salud (OMS), La velocidad y los siniestros viales

Figura 17. Problemas relacionados con el área de Velocidades Seguras



3.2.1. Problema 1. Falta de estudios relacionados con la gestión de la velocidad y ausencia de un Plan de Gestión de la Velocidad.

La falta de estudios relacionados con la gestión de la velocidad, así como la ausencia de un Plan de Gestión de la Velocidad, conducen a una escasez de información crucial para el desarrollo de estrategias integrales y la toma de decisiones basadas en diagnósticos precisos. Según la información aportada en entrevista por la Secretaría de Movilidad, el Municipio de Yumbo no cuenta con un plan de gestión de la velocidad según lo establecido en la Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial define la gestión de la velocidad como un conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, tipo y uso de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Esta gestión no se limita únicamente a establecer límites de velocidad o a imponer sanciones por exceso de velocidad. Su esencia radica en asegurar que todos los actores viales puedan desplazarse e interactuar en las vías de manera segura, sin correr un alto riesgo para su integridad. Para lograr este objetivo, se requiere un enfoque integral que involucre diversas áreas de acción, como el análisis de datos, la definición de límites de velocidad, el control efectivo, la intervención en la infraestructura, la comunicación, la educación vial y la gobernanza.

La ausencia de un Plan de Gestión de la Velocidad puede resultar en intervenciones ineficaces o inadecuadas, lo que incrementa el riesgo de accidentes viales y reduce la capacidad para implementar medidas correctivas. Este plan debe establecer objetivos claros, identificar áreas de riesgo y desarrollar estrategias para promover el cumplimiento de los límites de velocidad y reducir la siniestralidad por exceso de velocidad.

Si bien el establecimiento de límites de velocidad es fundamental, su efectividad depende de la implementación de estrategias adicionales en áreas como la gobernanza, la infraestructura, el control, la comunicación y la educación vial. Estas estrategias complementarias son indispensables para respaldar el cumplimiento de los límites de velocidad y fomentar una cultura de conducción segura en las vías del municipio. La infraestructura debe respaldar el límite de velocidad requerido, haciéndolo creíble y

promoviendo la aceptación y el cumplimiento. A su vez el control es una herramienta de apoyo al cumplimiento de los límites de velocidad, pues genera la percepción de que el exceso de velocidad es un comportamiento inaceptable y opuesto a la seguridad vial. Como complemento a las herramientas anteriormente mencionadas la pedagogía y sensibilización ayudarán a informar a las personas sobre los riesgos del exceso de velocidad y el incumplimiento de los límites, con esto es posible que las personas respalden otras medidas enfocadas a gestionar la velocidad.

Causas:

- **Desconocimiento de la política de seguridad vial sobre la gestión de la velocidad (Resolución 20233040025895 de 2023 "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad")**

La falta de conocimiento y comprensión de la política de seguridad vial sobre la gestión de la velocidad, establecida en la Resolución 20233040025895 de 2023, la cual reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad, representa una de las principales causas de la ausencia del Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo.

La falta de un enfoque integrado y sensible a las variables y medidas que hacen parte de la gestión de la velocidad impide el desarrollo de un enfoque efectivo. Esto incluye la ausencia de un trabajo coordinado entre diversas áreas de acción de la seguridad vial, como el análisis de datos, la definición de límites de velocidad, el control, la intervención de la infraestructura, la comunicación, la pedagogía y la gobernanza. Todo esto encaminado a establecer una gestión integral, la cual comprenda y aborde la problemática desde diferentes aristas buscando tener un mayor impacto.

Es crucial destacar que el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 ha trazado una ruta para la gestión de la velocidad en el país. Sin embargo, el principal desafío radica en la implementación efectiva de las medidas necesarias para alcanzar las metas establecidas. En el ámbito local, es fundamental fortalecer los conocimientos en gestión de la velocidad y comprender la dirección de la política de seguridad vial nacional. Esto permitirá que se adopten medidas alineadas con los objetivos del país en esta materia, promoviendo así una gestión integral de la velocidad que contribuya a mejorar la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

- **Ausencia de estrategias integrales de gestión de la velocidad en los instrumentos de planificación**

La carencia de un Plan de Gestión de la Velocidad se manifiesta en la falta de estrategias integrales dentro de los instrumentos de planificación, lo que limita la inclusión de directrices específicas para la formulación de dicho plan. Esta ausencia se refleja en la omisión de la gestión de la velocidad en los programas, proyectos y medidas relacionadas con la infraestructura vial, la movilidad y la seguridad vial. Esta situación es especialmente preocupante, dado que los instrumentos de planificación territorial, como los planes de desarrollo territorial (PDT), el plan básico de ordenamiento territorial (POT, PBOT) y el Plan

Maestro de Movilidad (PMMY), deberían incorporar un enfoque integral para abordar el problema del exceso de velocidad y mejorar la seguridad vial.

La falta de consideración de la gestión de la velocidad como un factor relevante en el desarrollo de estos instrumentos de planeación resulta en la carencia de lineamientos claros sobre cómo gestionar adecuadamente la velocidad en las vías. Esta omisión dificulta la previsión de aspectos cruciales, como la infraestructura vial necesaria, el uso del suelo, el tipo de vía y la interacción entre los distintos actores viales, lo que obstaculiza la definición de límites de velocidad apropiados para cada zona y situación específica.

- **Falta de consolidación y fortalecimiento del equipo de gestión de la velocidad en la Secretaría de Movilidad de Yumbo**

Considerando que la gestión de la velocidad implica un proceso integral que va más allá de establecer límites de velocidad y llevar a cabo acciones de control, uno de los desafíos fundamentales radica en la consolidación y fortalecimiento del equipo de gestión de la velocidad en la Secretaría de Movilidad de Yumbo Se requiere la creación de un equipo interdisciplinario capacitado para desarrollar estrategias efectivas en áreas clave como la recopilación y análisis de datos, el diseño de infraestructura vial segura, la implementación de medidas de control, la comunicación con la comunidad y la sensibilización sobre la importancia de respetar los límites de velocidad.

La creación de un equipo de gestión de la velocidad en la Secretaría de Movilidad es esencial, pero aún más importante es establecer un proceso sólido que lidere esta gestión de manera continuada y sistemática. Este proceso debe ser capaz de coordinar y dirigir las acciones relacionadas con la gestión de la velocidad desde diferentes áreas de acción de la seguridad vial. Es crucial destacar que la gestión de la velocidad no puede ser abordada de manera aislada o esporádica, sino que requiere un enfoque continuo y sistemático que se mantenga a lo largo del tiempo. Sin un equipo interdisciplinario dedicado a este fin, resulta difícil desarrollar y ejecutar estrategias coordinadas que atiendan las diversas dimensiones del problema del exceso de velocidad.

La creación de un equipo de gestión de la velocidad en la Secretaría de Movilidad permitiría aprovechar el conocimiento y la experiencia de profesionales en diferentes áreas, como ingenieros de tránsito y diseño vial, expertos en datos y análisis estadístico, comunicadores sociales y especialistas en educación vial. Esto facilitaría la implementación de medidas más efectivas y adaptadas a las necesidades específicas del municipio de Yumbo, contribuyendo así a mejorar la seguridad vial y reducir los siniestros asociados al exceso de velocidad.

- **Deficiencias en la utilización de los datos para la toma de decisiones en lo referente a la gestión de la velocidad**

Las deficiencias en la utilización de los datos para la toma de decisiones en lo referente a la gestión de la velocidad representan un obstáculo significativo en los esfuerzos por abordar la siniestralidad vial asociada al exceso de velocidad y en la identificación de puntos críticos de riesgo, especialmente para los actores viales vulnerables. La falta de

aprovechamiento de esta información clave limita la capacidad del municipio de Yumbo para tomar decisiones informadas y estratégicas en materia de gestión de la velocidad.

Los datos relacionados con la siniestralidad vial por exceso de velocidad son fundamentales para comprender la magnitud del problema y para identificar patrones y tendencias que puedan orientar las acciones de prevención y control. Sin embargo, si estos datos no se utilizan de manera efectiva, se pierde la oportunidad de tomar medidas oportunas y específicas para abordar las áreas de mayor riesgo.

Actualmente la Secretaría de Movilidad cuenta con la información de los registros de velocidad de las vías en donde están instaladas las cámaras de foto detección. Sin embargo, esta información no se utiliza adecuadamente como parte del proceso de gestión de la velocidad, lo que limita la capacidad para identificar patrones de velocidad, zonas de alto riesgo, o comportamientos problemáticos que deben ser abordados para mejorar la seguridad vial.

El análisis de estos datos permitiría a la Secretaría de Movilidad y a los planificadores entender mejor las dinámicas propias de las velocidades de operación en los sectores donde se encuentran instaladas las cámaras. Con esta comprensión, se podrían desarrollar estrategias adaptadas a las necesidades específicas de cada área, permitiendo intervenciones más efectivas para controlar el exceso de velocidad y reducir el riesgo de siniestros viales.

Además, la falta de identificación y análisis de puntos críticos de conflicto o de mayor riesgo para los actores viales vulnerables dificulta aún más la capacidad de respuesta del municipio. Estos puntos pueden ser intersecciones peligrosas, tramos de concentración de accidentes o zonas donde la presencia de peatones y ciclistas es especialmente alta. Sin una adecuada utilización de los datos para identificar estos puntos críticos, el municipio carece de una visión completa de los desafíos que enfrenta en materia de seguridad vial y, por lo tanto, no puede implementar estrategias efectivas para mitigar los riesgos.

Para superar estas deficiencias, es crucial implementar sistemas de recolección, análisis y utilización de datos más efectivos y eficientes. Esto incluye el desarrollo de capacidades en el personal encargado de la gestión de la velocidad, así como el establecimiento de procesos claros y protocolos para la recopilación y análisis de datos. Asimismo, es importante promover la colaboración y el intercambio de información con otras entidades y organismos relevantes para garantizar una visión integral y coordinada de la seguridad vial en el municipio.

- **Deficiencias en la capacidad institucional para la gestión de la velocidad**

Las deficiencias en la capacidad institucional para la formulación e implementación de acciones y políticas enfocadas en la disminución de fatalidades y lesiones graves por siniestros asociados al exceso de velocidad representan un desafío significativo para el municipio de Yumbo. Estas deficiencias se manifiestan en varios aspectos que obstaculizan la efectividad de las medidas de gestión de la velocidad:

- ✓ **Limitaciones en la planificación estratégica:** La carencia de capacidades institucionales adecuadas dificulta la formulación de un plan integral de gestión de la velocidad y la elaboración de estrategias efectivas para abordar el problema del exceso de velocidad. Sin una planificación estratégica sólida y orientada a resultados, es difícil establecer objetivos claros y diseñar acciones específicas para abordar este desafío.

- ✓ **Escasez de recursos humanos y financieros**: La insuficiencia de personal calificado y de recursos financieros adecuados limita la capacidad del municipio para implementar acciones y políticas de seguridad vial de manera efectiva. La falta de recursos humanos capacitados dificulta la ejecución de proyectos y programas destinados a gestionar la velocidad en las vías del municipio, lo que reduce la efectividad de las intervenciones.

- ✓ **Ausencia de coordinación interinstitucional:** La falta de coordinación entre las diferentes dependencias municipales, instancias territoriales, autoridades locales y organizaciones involucradas en la infraestructura y la seguridad vial obstaculiza la implementación de acciones integrales y coordinadas para la gestión de la velocidad. La colaboración y el trabajo conjunto entre estas entidades son fundamentales para desarrollar estrategias eficaces que aborden de manera integral el problema del exceso de velocidad en el municipio.

- ✓ **Falta de seguimiento y evaluación**: La carencia de mecanismos adecuados de seguimiento y evaluación dificulta la medición del impacto de las acciones implementadas y la identificación de áreas de mejora en la gestión de la velocidad. Sin una evaluación continua y sistemática de las políticas y programas de seguridad vial, es difícil determinar su efectividad y realizar ajustes o correcciones según sea necesario para mejorar su eficacia.

- ✓ **Falta de espacios de participación social:** La ausencia de procesos de participación ciudadana en la gestión de la velocidad dificulta la legitimación y el consenso en torno a las acciones e intervenciones planificadas. La falta de participación social puede conducir a la falta de transparencia en la toma de decisiones, la propagación de desinformación y la falta de aceptación de las medidas propuestas, lo que puede obstaculizar su implementación efectiva. Es fundamental involucrar a la comunidad en la planificación y ejecución de acciones relacionadas con la gestión de la velocidad para garantizar su éxito y aceptación.

Efectos:

- **Limitada capacidad de desarrollo de estrategias efectivas de gestión de la velocidad**

La carencia de estudios relacionados con la gestión de la velocidad y la ausencia de un Plan de Gestión de la Velocidad generan una falta significativa de información fundamental. Esta falta de información dificulta el desarrollo de estrategias integrales y la toma de decisiones basadas en diagnósticos precisos. Además, la ausencia de un plan estructurado

priva al municipio de Yumbo de un marco sólido para la coordinación y ejecución de acciones efectivas para abordar el problema del exceso de velocidad en sus vías. Como resultado, se ven obstaculizados los esfuerzos para implementar medidas efectivas y adaptadas a las necesidades específicas del entorno vial. Sin este marco, es complicado establecer prioridades claras, asignar recursos de manera eficiente y evaluar el impacto de las intervenciones implementadas.

La carencia de un enfoque sistemático y bien documentado para gestionar la velocidad resulta en una serie de desafíos específicos: recopilación y análisis de datos, desarrollo de estrategias basadas en evidencia, implementación coordinada de medidas y monitoreo y evaluación continuos.

- **Incremento de siniestros viales con lesiones graves o fatalidades**

El incremento de siniestros viales con lesiones graves o fatalidades es una consecuencia directa de la ausencia de un plan de gestión de la velocidad y de estrategias integrales en el municipio. Sin políticas y acciones específicas para controlar la velocidad en las vías, los conductores tienen una mayor probabilidad de exceder los límites de velocidad, lo que aumenta significativamente el riesgo de accidentes fatales y lesiones graves. Este incremento del riesgo se ve agravado por la reducción del campo visual del conductor debido al exceso de velocidad, lo que afecta su capacidad de reacción ante situaciones imprevistas y aumenta la fuerza del impacto en caso de colisión, disminuyendo así la distancia necesaria para detener el vehículo y aumentando drásticamente las posibilidades de causar lesiones graves o incluso la muerte.

El exceso de velocidad tiene consecuencias negativas en varios aspectos de la seguridad vial, incluyendo el aumento de las distancias de frenado y seguridad. Además, reduce el campo de visión de los conductores, lo que afecta su percepción del entorno y su capacidad de reacción ante situaciones de emergencia en la vía. La distancia de seguridad, esencial para evitar colisiones en caso de frenado brusco, varía según la velocidad, la adherencia del pavimento, el estado del vehículo y la habilidad del conductor para frenar.

Según datos proporcionados por la Secretaría de Movilidad, en 2021 se registraron 147 accidentes relacionados con la falta de mantenimiento de la distancia de seguridad, lo que representó el 19% del total de siniestros viales de ese año. En 2022, esta cifra aumentó a 177 siniestros, alcanzando el 21% del total de accidentes viales de ese año. Como resultado de no mantener la distancia de seguridad, se registraron 85 siniestros con personas heridas durante los años 2021 y 2022, como se muestra en la tabla a continuación.

Tabla 10. Siniestros viales con código 121 – No mantener distancia de seguridad

Años	Total, Accidentes	Código de Accidente 121 - No mantener distancia de seguridad					
		Accidentes con Hipótesis No mantener distancia de seguridad	% Accidentes	Heridos	% Heridos	Muertos	% Muertos
2021	762	147	19%	38	26%	1	1%
2022	863	177	21%	47	27%	0	0%
2023	266	23	9%	22	96%	1	4%

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Secretaría de Movilidad

- **Menor capacidad de prevención de siniestros viales**

La ausencia de un enfoque integral en la gestión de la velocidad dificulta la capacidad del municipio para prevenir siniestros viales. La falta de coordinación y estrategias integradas entre diferentes áreas de la seguridad vial, como la infraestructura vial, el control de velocidad y la educación vial, reduce la efectividad de las medidas preventivas. Esta situación deja al municipio sin herramientas adecuadas para abordar los aspectos clave que contribuyen a la seguridad en las vías, lo que impide la implementación de medidas preventivas efectivas y adaptadas a las necesidades locales.

- **Impacto en la seguridad de los actores viales vulnerables**

La falta de un plan de gestión de la velocidad y de estrategias integrales puede tener un impacto negativo en la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías, como peatones y ciclistas. El aumento de la velocidad excesiva incrementa el riesgo de siniestros y lesiones graves para estos actores viales, especialmente en áreas donde no se han identificado y abordado adecuadamente los puntos críticos de riesgo. La ausencia de medidas específicas y coordinadas para proteger a estos grupos vulnerables deja a los peatones y ciclistas expuestos a un mayor riesgo en las vías, lo que puede resultar en un aumento de lesiones y fatalidades entre estos usuarios vulnerables.

3.2.2. Problema 2. Deficiencias en la definición de los límites de velocidad en el Sistema Vial del Municipio de Yumbo en relación con las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías

La Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 proporciona una metodología para el establecimiento de límites de velocidad en vías colombianas, que debe ser aplicada para garantizar que los límites de velocidad sean seguros y efectivos. Esta metodología

está diseñada para abordar las particularidades de las vías colombianas, incluyendo factores como la vulnerabilidad de los actores viales, el contexto de la vía, las condiciones del entorno y las condiciones de la infraestructura.

Según la información proporcionada en entrevista con la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, actualmente los límites de velocidad no se han establecido con base en la metodología para el establecimiento de límites de velocidad en vías colombianas, como lo estipula la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023. Esto puede causar confusión entre los conductores y aumentar el riesgo de siniestros viales. La falta de criterios técnicos claros o de un enfoque estandarizado para definir los límites de velocidad en la malla vial del Municipio de Yumbo puede llevar a inconsistencias que no reflejan las condiciones específicas de las vías, como sus características físicas, funcionales y operativas.

El establecimiento de límites de velocidad sin el respaldo técnico adecuado puede tener consecuencias negativas para la seguridad vial. La definición de estos límites debe considerar el entorno de la vía, sus condiciones, la infraestructura y los posibles conflictos entre actores viales. Para que los límites de velocidad sean efectivos y seguros, es necesario tener en cuenta factores como la presencia de peatones y ciclistas, las características del terreno y el diseño de la vía. La falta de un enfoque integrado y sensible a estas variables puede resultar en límites que no sean apropiados para la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Una vez establecidos, los límites de velocidad deben ser comunicados de manera clara y visible a través de la señalización. Además, estos límites deben estar respaldados por medidas complementarias de infraestructura, control, pedagogía y tecnología vehicular, que fomenten el cumplimiento y la seguridad vial. Los mecanismos efectivos para el control y la aplicación de los límites de velocidad, como el uso de radares y cámaras de Fotodetección, son esenciales para garantizar que los conductores respeten las normas de velocidad y para reducir la ocurrencia de siniestros.

En lo que respecta a la implementación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, conocidas como Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST), la Secretaría de Movilidad Municipal de Yumbo (STTMY) ha instalado seis dispositivos SAST, tres ubicados en la vía departamental Antigua Vía Cali-Yumbo y tres más en la vía nacional Panorama. Además, se tiene proyectado instalar dos nuevos SAST en el corredor Mulaló-San Marcos. Sin embargo, según información proporcionada por la STTMY, no se prevé la instalación de estas ayudas tecnológicas en el casco urbano del municipio.

El uso de sistemas automáticos para la detección de infracciones es una herramienta clave para mejorar la seguridad vial y promover el cumplimiento de las normas de tránsito. La instalación de estos dispositivos en áreas de alto riesgo puede ayudar a reducir el exceso de velocidad y otras infracciones, contribuyendo a disminuir el riesgo de siniestros viales.

Causas:

- **Desconocimiento o falta de aplicación de la metodología establecida**

A pesar de contar con una metodología clara para establecer los límites de velocidad en las vías colombianas, tal como lo dispone la Resolución No. 20233040025995, su desconocimiento o falta de aplicación por parte de las autoridades responsables puede ser una causa fundamental de la definición inadecuada de los límites de velocidad en Yumbo. Este problema puede derivarse de una falta de difusión de la normativa por parte de la nación o de deficiencias en la planificación y gestión de recursos para su implementación por parte del municipio.

- **Falta de criterios técnicos claros y enfoque estandarizado**

La carencia de criterios técnicos claros o de un enfoque estandarizado para establecer los límites de velocidad en la malla vial de Yumbo genera inconsistencias que no reflejen adecuadamente las condiciones específicas de las vías, incluyendo sus características físicas, funcionales y operativas. La ausencia de directrices específicas basadas en estudios técnicos y en la realidad local dificulta la adopción de límites de velocidad coherentes y seguros. Además, no se consideran adecuadamente los actores viales, el entorno y la funcionalidad de la vía como criterios para establecer los límites de velocidad en el municipio.

Es importante destacar que la falta de un plan de gestión de la velocidad obstaculiza la viabilidad para definir los límites de velocidad de acuerdo con la Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en el municipio.

- **Falta de fortalecimiento del equipo encargado de la señalización vial**

La falta de sensibilización y formación del personal encargado de establecer y hacer cumplir los límites de velocidad es una causa subyacente significativa. La carencia de capacitación adecuada sobre la importancia de seguir las directrices establecidas por la normativa vigente (Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023) puede resultar en una aplicación inconsistente o inexistente de los límites de velocidad.

Actualmente, no se ha realizado un levantamiento de la línea base de la señalización de la velocidad máxima permitida en la red vial del municipio, lo que agrava aún más la situación. Esta ausencia de datos precisos y actualizados sobre la señalización existente impide evaluar y mejorar efectivamente las condiciones de seguridad vial. Sin un inventario detallado de la señalización y una evaluación adecuada, los esfuerzos para controlar y gestionar la velocidad en el municipio de Yumbo se ven seriamente comprometidos.

Efectos:

- **Inconsistencia entre los diseños de vías y los límites de velocidad**

La falta de coherencia entre los límites de velocidad definidos y los diseños de vías y entornos puede resultar en vías donde los límites de velocidad no se ajustan adecuadamente a las condiciones del entorno. Esto puede llevar a una inadecuada señalización de velocidad, lo que confunde a los conductores y aumenta el riesgo de siniestros viales. Además, puede generar una sensación de inseguridad entre los usuarios viales, afectando negativamente la confianza en la seguridad de las vías.

- **Disminución de la efectividad de las medidas de seguridad vial**

La falta de aplicación de los límites de velocidad según la metodología establecida puede comprometer la efectividad de todas las medidas de seguridad vial en general. Esto incluye no solo la señalización, sino también otras medidas complementarias como dispositivos de control de velocidad y medidas pedagógicas. La falta de coherencia en los límites de velocidad puede llevar a una interpretación variable de las normas de tránsito, lo que disminuye la efectividad de los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en Yumbo.

- **Influencia de la infraestructura en los comportamientos de conducción**

La ausencia de infraestructura adecuada que respalde los límites de velocidad definidos puede influir en los comportamientos de conducción de los usuarios viales. Las vías inseguras, especialmente aquellas que carecen de elementos de diseño que disuadan el exceso de velocidad, pueden motivar a los conductores a circular a velocidades superiores a las recomendadas, aumentando así el riesgo de siniestros viales y la gravedad de sus consecuencias. Esta situación es especialmente preocupante en áreas donde interactúan usuarios vulnerables, como peatones y ciclistas.

- **Aumento del incumplimiento de los límites de velocidad y riesgo de siniestros viales**

La definición inadecuada de los límites de velocidad puede propiciar un mayor incumplimiento por parte de los conductores, quienes pueden ignorar los límites establecidos si no se ajustan a las condiciones reales de la vía. Esta falta de cumplimiento aumenta el riesgo de siniestros viales, ya que los conductores pueden circular a velocidades inseguras para las condiciones del entorno vial, lo que incrementa la probabilidad de colisiones y lesiones.

- **Confusión entre los conductores y desorden vial**

La falta de claridad en los límites de velocidad puede generar confusión entre los conductores, lo que a su vez puede resultar en comportamientos de conducción erráticos y un mayor desorden en las vías de Yumbo. Esta confusión puede surgir debido a la discrepancia entre los límites de velocidad establecidos y las condiciones reales de la vía,

lo que lleva a una falta de cumplimiento de las normas de velocidad y a un aumento de la inseguridad vial.

- **Incremento del incumplimiento de las normas de tránsito**

La falta de límites de velocidad adecuadamente definidos puede conducir al incumplimiento generalizado de las regulaciones y normas de tránsito por parte de los conductores. Esta situación no solo puede resultar en multas y sanciones, sino que también aumenta significativamente el riesgo de accidentes y lesiones graves o fatales en las vías de Yumbo.

- **Menor credibilidad de la señalización vial**

La percepción de que los límites de velocidad no están adecuadamente definidos puede socavar la confianza de los ciudadanos en la señalización vial. Esto puede llevar a una disminución del respeto por las normas de tránsito y a una mayor indisciplina vial, lo que a su vez aumenta el riesgo de siniestros y afecta negativamente la seguridad y el orden en las vías de Yumbo. La falta de credibilidad en la señalización vial puede generar un ambiente de inseguridad y confusión entre los usuarios viales, exacerbando así los riesgos asociados con el sistema de movilidad.

3.2.3. Problema 3. Deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de infraestructura vial que promueva las velocidades seguras

Las intervenciones destinadas a asegurar la operación segura de las calles y carreteras en Yumbo son insuficientes y carecen de consistencia. Estrategias como la pacificación del tránsito y el urbanismo táctico, diseñadas para reducir la velocidad del tráfico, se han aplicado de manera irregular.

Además, en la planificación de nuevos proyectos viales, las medidas para garantizar calles seguras son limitadas, debido a la falta de una planificación y gestión efectiva de los proyectos incluidos en los instrumentos de diseño, planificación integral y gestión territorial. La ausencia de infraestructura adecuada que respalde la conducción a velocidades seguras influye en los comportamientos de conducción de los usuarios viales. Las vías inseguras, especialmente aquellas que carecen de elementos de diseño que disuadan el exceso de velocidad, pueden motivar a los conductores a circular a velocidades superiores a las recomendadas, aumentando así el riesgo de siniestros viales y la gravedad de sus consecuencias.

Según el documento técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial de Yumbo, no se ha avanzado significativamente en los proyectos viales trazados en el artículo 213 del PBOT, que buscaban minimizar la congestión vial y mejorar las condiciones de infraestructura y accesibilidad para peatones y ciclistas. A la fecha, ninguno de estos proyectos se ha materializado, lo que representa una deuda pendiente con los modos no motorizados y los proyectos que podrían descongestionar el municipio, como el anillo vial periférico. Esta situación puede deberse a la falta de priorización de la seguridad vial y a la ausencia de enfoques integrales que consideren a todos los usuarios de la vía.

El crecimiento vertiginoso de la tasa de motorización y la diversificación de las tipologías vehiculares han evidenciado la insuficiencia de la infraestructura vial existente para satisfacer las demandas actuales de movilidad. Esto se traduce en congestión, tiempos de viaje prolongados y una mayor probabilidad de siniestros viales. Un problema crítico es que, para llegar a cualquier destino, los conductores deben atravesar el centro de la ciudad, lo que afecta negativamente la movilidad y genera embotellamientos en áreas urbanas densas. Además, esto sobrecarga la infraestructura vial, causando desgaste acelerado y una disminución de la calidad de vida. El tránsito por el centro también dificulta el flujo constante, afecta a los peatones y ciclistas, y contribuye a la contaminación ambiental debido al aumento de emisiones por los vehículos detenidos.

Los modos activos como los desplazamientos en bicicleta y a pie, van transformándose en desplazamientos motorizados. Por un lado, por la tenencia del vehículo, pero también por la precariedad de la infraestructura disponible para estos dos modos de transporte. Esto impacta además los grupos vulnerables como las personas de la tercera edad, las personas de movilidad reducida, a los niños y a las mujeres embarazadas. La discontinuidad y los anchos mínimos de los andenes, sumado a la baja arborización, no permiten dinamizar el modo a pie, el más relevante para un municipio de la talla de Yumbo con la participación de viajes a pie que apoyó las propuestas del Plan de Movilidad 2014.

La falta de un análisis exhaustivo para la implementación de los dispositivos reductores de velocidad, así como la ausencia de evaluaciones posteriores a su instalación, dificultan la gestión efectiva de la velocidad en tramos de vía o sitios críticos. Una evaluación inicial rigurosa debería considerar aspectos como el volumen y composición vehicular, los volúmenes de peatones, las velocidades de operación, el diseño de la vía, el análisis de siniestralidad y el uso predominante del suelo en el entorno. El resultado de esta falta de acciones concretas para fomentar la reducción de velocidad en el casco urbano del municipio representa un mayor riesgo para peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía. El desarrollo de la infraestructura vial se orientó a mejorar las condiciones para el vehículo automotor, dejando de lado la seguridad y movilidad de peatones y ciclistas.

Según el PMMY, adoptado mediante Acuerdo 037 del 2014, establece que los desarrollos urbanos que privilegian los modos no motorizados (peatones y ciclistas) son denominadores de ciudades con altos índices de calidad de vida, acompañado de sistemas de transporte público bien organizados, eficientes y sostenibles. Las estrategias de tráfico calmado se implementan en estas ciudades, sin que esto sacrifique su competitividad y productividad. También son comunes las estrategias de tratamiento especial en el centro de la ciudad, incluyendo la peatonalización de sus vías.

El municipio de Yumbo debe implementar condiciones de diseño que fomenten la circulación a velocidades seguras, promuevan la seguridad de todos los usuarios de la vía y garanticen condiciones óptimas de operación. La velocidad de los vehículos tiene un impacto directo en la seguridad vial. A mayores velocidades, aumenta la probabilidad de accidentes fatales, lesiones graves y colisiones; por lo tanto, es crucial que la infraestructura vial incorpore medidas para gestionar la velocidad de los vehículos, respaldadas por acciones de control. Estas intervenciones deben involucrar a todas las partes interesadas y adaptarse al entorno y las necesidades de los usuarios de la vía. Las decisiones tomadas deben ser sensibles al contexto, reflejando una comprensión profunda de las diferentes

dinámicas y particularidades de los entornos urbanos y rurales (Global Designing Cities Initiative, NACTO, & Islandpress, 2016).

Además, la falta de ejercicios para evaluar el impacto de las pocas intervenciones realizadas limita la capacidad para recopilar datos valiosos que podrían informar sobre futuras estrategias y ayudar a establecer mejores prácticas para el control de la velocidad. Sin esta evaluación, es difícil identificar las áreas donde las intervenciones han sido exitosas y dónde se requiere más trabajo para mejorar la seguridad vial.

Es fundamental que el proceso de mejora continua incluya una evaluación para verificar si las medidas de pacificación del tránsito han tenido el efecto deseado. Esto significa comprobar si han logrado reducir la velocidad del tráfico y, como resultado, el número y gravedad de los siniestros.

Un proceso de mejora continua implica la recopilación y análisis sistemático de datos sobre el tráfico y la seguridad vial, lo que permite hacer ajustes informados y basados en evidencia. Esto puede incluir la recopilación de estadísticas sobre siniestros viales, datos de velocidad y retroalimentación de la comunidad y de los usuarios de las vías. Aplicando este enfoque, el municipio podrá identificar de forma proactiva las áreas problemáticas y tomar medidas para abordarlas. Esto, a su vez, conduce a una mayor aceptación por parte de la comunidad, ya que verán que las intervenciones para reducir la velocidad se están implementando de manera cuidadosa y basada en evidencia.

Teniendo en cuenta los valiosos aportes surgidos durante la mesa de construcción del diagnóstico participativo del 22 de mayo de 2024, se incorporó el análisis una causa subyacente relevante: la insuficiencia en las labores de mantenimiento de la señalización y, de manera más amplia, de los dispositivos de control de tránsito. Este factor es crucial en la medida en que la falta de mantenimiento y gestión efectiva de estos dispositivos impacta negativamente en la capacidad para planificar, implementar y evaluar adecuadamente la infraestructura vial que promueva velocidades seguras.

Causas:

- **Limitaciones en la planificación, gestión y asignación recursos**

La planificación deficiente y la gestión inadecuada de proyectos viales resultan en la falta de consideración de herramientas que orienten y den lineamientos frente al diseño de vías y medidas para garanticen calles seguras, fomentando la toma de decisiones sobre aspectos relevantes para promover el tránsito a velocidades seguras en la infraestructura vial existente y proyectada.

La insuficiente asignación de recursos, la falta de priorización de la seguridad vial y la ausencia de enfoques integrales contribuyen a la debilidad en la implementación de intervenciones viales efectivas.

- **Falta de coordinación interinstitucional**

La falta de coordinación entre las diferentes entidades encargadas de la planificación y ejecución de proyectos viales en Yumbo contribuye a la debilidad en los mecanismos de implementación y evaluación de intervenciones en infraestructura vial. La ausencia de una colaboración efectiva entre estas entidades dificulta la ejecución oportuna y eficiente de proyectos destinados a promover velocidades seguras en las vías.

- **Insuficiente mantenimiento de los dispositivos de control del tránsito y de seguridad vial.**

La falta de mantenimiento y gestión efectiva de los dispositivos de control del tránsito y seguridad vial en Yumbo impactan negativamente en la capacidad de planificar, implementar y evaluar adecuadamente la infraestructura vial que promueva velocidades seguras, exacerbando así los riesgos asociados con la velocidad del tránsito y contribuyendo a una mayor incidencia de siniestros viales.

Esta falta de mantenimiento contribuye a diversas deficiencias en la gestión del tránsito y la seguridad vial, lo que afecta negativamente la eficacia de las intervenciones destinadas a garantizar la operación segura de las calles y carreteras en la ciudad. La falta de mantenimiento también se refleja en el incumplimiento de los proyectos trazados en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Yumbo, lo que evidencia una deuda pendiente con los modos no motorizados y los proyectos destinados a pacificar el tránsito. Esta situación puede atribuirse a la falta de priorización de la seguridad vial y a la ausencia de enfoques integrales en la planificación y gestión de proyectos viales.

- **Escasa evaluación posterior a la implementación**

La ausencia de evaluaciones exhaustivas después de la implementación de intervenciones en infraestructura vial dificulta la identificación de su efectividad y el ajuste de estrategias para abordar deficiencias. La falta de análisis de los resultados y la retroalimentación limitada reducen la capacidad de mejorar los mecanismos existentes.

Sin una evaluación adecuada, el municipio no puede identificar problemas emergentes ni ajustar las intervenciones para abordar posibles áreas de mejora, como la necesidad de cambiar la ubicación o rediseñar la solución. Para abordar estas deficiencias, se requiere realizar estudios exhaustivos que analicen la efectividad de las medidas implementadas. Esto debería incluir datos de tráfico antes y después de la implementación de la medida, además de estadísticas de siniestros y encuestas a los usuarios de la vía para medir su percepción de seguridad. Con estos datos, se puede determinar si las intervenciones están logrando el resultado esperado o si se necesitan ajustes para optimizar la reducción de velocidad y mejorar la seguridad vial.

Además, un estudio post-intervención permitiría al municipio recopilar información valiosa para futuras intervenciones, estableciendo mejores prácticas y directrices para la implementación de infraestructura vial que promueva velocidades seguras. Esto ayudaría a asegurar que los esfuerzos para mejorar la seguridad vial estén respaldados por datos y análisis sólidos, fomentando una toma de decisiones más informada y eficaz.

Con un enfoque de análisis y evaluación robusto, el municipio puede establecer un proceso de mejora continua que conduce a una mejor aplicación de los dispositivos reductores de velocidad. Un análisis riguroso proporciona una base sólida para continuar mejorando la seguridad vial y reducir el riesgo de siniestros relacionados con el exceso de velocidad.

- **Falta de identificación de puntos críticos en las vías**

La falta de identificación de puntos críticos en las vías y de posibles zonas de riesgo en el desarrollo del territorio limita significativamente la capacidad del municipio para implementar intervenciones efectivas en la gestión de la velocidad. La ausencia de un análisis exhaustivo de las condiciones viales y del desarrollo territorial dificulta la aplicación de medidas preventivas y correctivas en áreas de riesgo.

Sin un estudio detallado que identifique las áreas con mayor incidencia de accidentes y aquellos tramos donde las condiciones de la infraestructura incrementan el riesgo de siniestros, resulta complejo diseñar estrategias de gestión de la velocidad que sean realmente efectivas. Esta carencia impide que el municipio pueda priorizar las intervenciones en los puntos más críticos, donde las mejoras podrían tener un mayor impacto en la reducción de accidentes y en la promoción de una conducción más segura.

Para abordar este problema, es crucial desarrollar y mantener un inventario actualizado de puntos críticos y zonas de riesgo, basado en datos de siniestralidad, condiciones del entorno y factores de desarrollo territorial.

- **Inadecuada formación y capacitación**

La falta de capacitación del personal encargado de implementar y evaluar intervenciones viales contribuye a la debilidad de los mecanismos de gestión de la velocidad. La falta de conocimientos especializados en evaluación de infraestructura vial y seguridad vial limita la efectividad de las acciones implementadas y dificulta la identificación de soluciones óptimas para promover velocidades seguras en las vías.

Efectos:

- **Incremento de la siniestralidad**

La debilidad en los mecanismos de implementación y evaluación de intervenciones en infraestructura vial para promover velocidades seguras puede conducir a un aumento en la cantidad y severidad de los siniestros viales. La falta de medidas efectivas para controlar la velocidad de los vehículos contribuye a un entorno vial más peligroso, aumentando la probabilidad de colisiones y lesiones graves o fatales.

- **Desconfianza y descontento de la comunidad**

La percepción de que las autoridades municipales no están abordando adecuadamente el problema de la velocidad en las vías puede generar desconfianza y descontento entre la

comunidad. La falta de acciones efectivas para promover velocidades seguras puede llevar a una sensación de abandono por parte de los ciudadanos, lo que afecta la confianza en las instituciones gubernamentales locales. Esta falta de confianza puede disminuir la aceptación y el cumplimiento de las normas de tránsito, aumentando el riesgo de accidentes y lesiones en las vías de Yumbo.

- **Impacto en la calidad de vida de los yumbeños**

El aumento de la inseguridad vial debido a la falta de medidas para promover velocidades seguras puede tener un impacto negativo en la calidad de vida de los residentes del municipio. La preocupación constante por la seguridad vial y el riesgo de accidentes pueden afectar el bienestar emocional y psicológico de la comunidad, disminuyendo su calidad de vida general.

- **Mayor Vulnerabilidad de los Usuarios Vulnerables**

La falta de intervenciones adecuadas para promover velocidades seguras en la infraestructura vial pone en mayor riesgo a los usuarios vulnerables, como peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida. La ausencia de infraestructura vial con condiciones de diseño que induzcan la circulación a velocidades adecuadas aumenta la probabilidad y gravedad de siniestros viales.

- **Deterioro de la Infraestructura Vial**

La falta de implementación de medidas para promover velocidades seguras puede contribuir al deterioro de la infraestructura vial. La falta de gestión y control de la infraestructura aumentan el deterioro de las vías, lo que resulta en un mayor costo de mantenimiento y reparación para el municipio. Además, el aumento de la velocidad de los vehículos puede causar un desgaste acelerado de la superficie de la carretera y otros elementos de la infraestructura, lo que requiere una inversión adicional en su reparación y mantenimiento.

3.2.4. Problema 4. Incumplimiento de los límites de velocidad e insuficiente fiscalización

Teniendo en cuenta los valiosos aportes que surgieron durante la mesa de construcción del diagnóstico participativo del día 22 de mayo de 2024, se ha realizado una revisión y ampliación para abordar de manera más explícita la problemática asociada a la insuficiencia en la integración de la tecnología para llevar a cabo un proceso efectivo de fiscalización de la velocidad y la aplicación de sanciones por exceso de esta. Este aspecto es crucial, ya que incide directamente en el incumplimiento de los límites de velocidad en las vías del municipio y, por ende, en la seguridad vial de los Yumbeños.

El uso de sistemas automáticos para la detección de infracciones es una herramienta clave para mejorar la seguridad vial y promover el cumplimiento de las normas de tránsito. La instalación de estos dispositivos en áreas de alto riesgo puede ayudar a reducir el exceso de velocidad y otras infracciones, contribuyendo a disminuir el riesgo de siniestros viales.

La falta de una infraestructura tecnológica adecuada para detectar y sancionar el exceso de velocidad representa un desafío significativo en la gestión del tráfico y la seguridad vial. La ausencia de sistemas automáticos y semiautomáticos dificulta la aplicación efectiva de medidas correctivas, lo que a su vez permite un comportamiento imprudente por parte de los conductores y contribuye al aumento de los riesgos en las vías.

El incumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores representa un desafío significativo para la seguridad vial en Yumbo. Según el Plan Maestro de Movilidad de Yumbo (PMMY) de 2014, se ha observado una tendencia preocupante de exceso de velocidad en diversos tipos de vehículos, especialmente en vías de un solo sentido con largos trayectos. Esta tendencia es motivo de preocupación, ya que el exceso de velocidad es un factor que contribuye significativamente tanto a la ocurrencia como a la gravedad de siniestros viales.

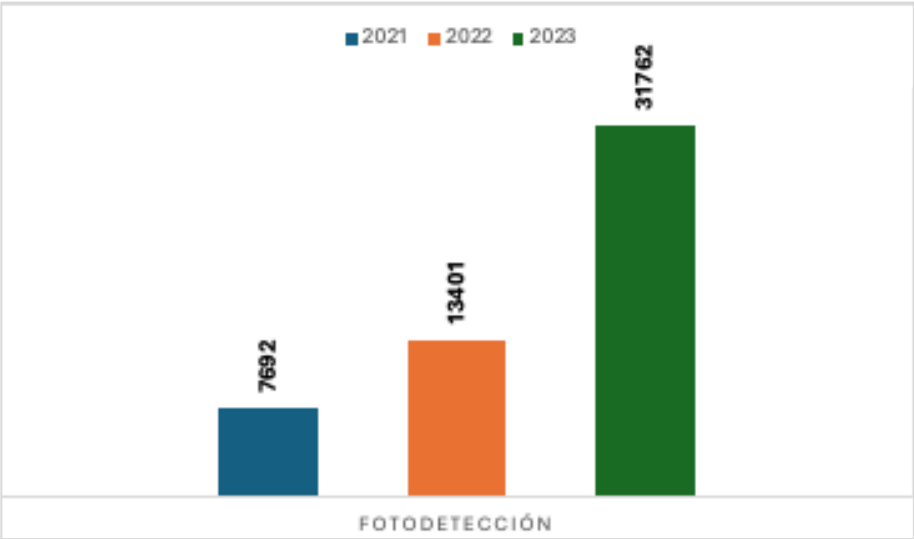
En cuanto a la implementación de ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito, la Secretaría de Movilidad (STTMY) ha instalado seis dispositivos SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico), tres ubicados en la vía departamental Antigua Vía Cali-Yumbo y tres más en la vía nacional Panorama. Además, se tiene proyectado instalar dos nuevos SAST en el corredor Mulaló-San Marcos. Sin embargo, según información proporcionada por la STTMY, no se prevé la instalación de estas ayudas tecnológicas en el casco urbano del municipio, lo cual es una limitación significativa.

El uso de sistemas automáticos para la detección de infracciones es una herramienta clave para mejorar la seguridad vial y promover el cumplimiento de las normas de tránsito. La instalación de estos dispositivos en áreas de alto riesgo puede ayudar a reducir el exceso de velocidad y otras infracciones, contribuyendo a disminuir el riesgo de siniestros viales. Sin embargo, la falta de cobertura en el casco urbano limita la efectividad de estas medidas

El problema se ve reflejado de manera contundente en los reportes de comparendos por Fotodetección correspondientes a enero y febrero de 2024. En estos meses, la infracción más común es "Conducir un vehículo a una velocidad superior a la permitida" (código C29). Tan solo en febrero de 2024, se emitieron 2,314 comparendos por esta infracción, lo que representa el 81% de todos los comparendos por Fotodetección.

Un análisis más detallado de los datos revela una tendencia preocupante a lo largo de los años. Según los informes de comparendos por Fotodetección para los años 2021, 2022 y 2023 proporcionados por la Secretaría de Movilidad, se evidencia un incremento significativo en la emisión de multas por la infracción C29. En 2021, se registraron 7,692 comparendos por esta razón. Para el año siguiente, el número aumentó a 13,401, lo que representa un incremento del 74.22%. En 2023, el número de comparendos alcanzó la cifra alarmante de 31,762, un aumento del 137% en comparación con el año anterior.

Figura 18. Infracción C29 por Fotodetección en los últimos 3 años



Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Secretaría de Movilidad

Este incremento en el número de comparendos por exceso de velocidad sugiere una tendencia preocupante en el incumplimiento de los límites de velocidad establecidos. La magnitud del aumento de comparendos refleja la necesidad de estrategias más efectivas para abordar el problema de la velocidad excesiva y mejorar la seguridad vial.

Estos datos sugieren que el exceso de velocidad es un problema persistente y generalizado en Yumbo, que requiere la atención inmediata de las autoridades de tránsito y la implementación de medidas efectivas para disuadir a los conductores de incumplir los límites de velocidad. El alto índice de infracciones demuestra la necesidad de estrategias robustas para abordar este problema, que puede aumentar el riesgo de siniestros y poner en peligro la vida de todos los actores viales. La integración de tecnología avanzada para la detección y fiscalización de la velocidad no solo es una necesidad imperante en términos de seguridad vial, sino que también es fundamental para garantizar el cumplimiento de las normas y promover una cultura de conducción responsable en el municipio de Yumbo.

Causas:

- **Falta de conciencia sobre los riesgos asociados a transitar con velocidades excesivas o inadecuadas**

Una de las causas fundamentales del incumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores puede ser la falta de conciencia sobre los riesgos asociados. Muchos conductores pueden no estar completamente informados sobre los peligros que implica conducir a velocidades superiores a las permitidas. Esto puede ser resultado de una educación vial insuficiente o de una percepción errónea de que el exceso de velocidad no conlleva consecuencias graves.

El exceso de confianza, el desconocimiento de los límites de velocidad, la falta de señalización en la vía, la subestimación del riesgo de las consecuencias y la sensación de bajos niveles de control y fiscalización son algunas de las razones que llevan a las personas a conducir con exceso de velocidad. Algunos conductores pueden no estar plenamente conscientes de las consecuencias de exceder los límites de velocidad.

- **Cultura de la Impaciencia y la Competitividad**

En una sociedad donde el tiempo se percibe como un recurso valioso y la competencia por llegar primero es alta, los conductores pueden experimentar una presión significativa para llegar rápidamente a su destino. La cultura contemporánea, influenciada por la rapidez de la vida moderna y las demandas laborales, contribuye a una mentalidad de impaciencia en las carreteras. Este sentido de urgencia puede resultar en conductas de conducción agresivas y en la tendencia a ignorar los límites de velocidad establecidos.

La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) identifica que factores como el tráfico intenso o la necesidad de llegar puntualmente a un destino son razones comunes que los conductores esgrimen para justificar el exceso de velocidad. Esta mentalidad es corroborada por la Encuesta Territorial de Comportamiento en Seguridad Vial realizada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en 2020. Según este estudio, el 69% de los encuestados considera que la mayoría o todos los conductores exceden los límites de velocidad. Esta creencia generalizada de que el exceso de velocidad es una práctica común puede normalizar este comportamiento y fomentar una cultura donde "todos lo hacen", lo que a su vez se convierte en una justificación para conducir por encima de los límites establecidos.

Además, la presión de la competencia social puede llevar a una mentalidad de "ganar" en la carretera, donde los conductores sienten la necesidad de adelantar a otros vehículos o de mantenerse al frente del tráfico. Esta competitividad puede aumentar aún más la propensión a conducir a velocidades más altas, ya que los conductores pueden verse impulsados por el deseo de demostrar su habilidad al volante o de llegar primero a su destino.

La impaciencia y la competitividad en la sociedad contemporánea pueden actuar como catalizadores para el incumplimiento de los límites de velocidad, generando un entorno en el que la velocidad excesiva se percibe como la norma y se justifica como una necesidad para satisfacer las demandas de la vida moderna.

- **Falta de detección y aplicación de sanciones por exceso de velocidad**

La falta de una detección y aplicación efectiva de sanciones por exceso de velocidad puede ser una de las principales causas del incumplimiento generalizado de los límites de velocidad. Cuando los conductores perciben que pueden transitar a velocidades superiores a las permitidas sin enfrentar consecuencias, es más probable que opten por hacerlo de manera habitual. Esta percepción de impunidad puede generar una cultura de tolerancia hacia el exceso de velocidad en la comunidad de conductores.

Una de las razones que contribuyen a esta falta de aplicación efectiva de sanciones es la escasa presencia de la autoridad de tránsito en las vías. Cuando los conductores raramente encuentran controles de velocidad, pueden sentirse menos inclinados a respetar los límites de velocidad establecidos. La falta de vigilancia activa puede crear un ambiente en el que los conductores se sientan seguros al infringir las normas de tránsito.

Además, la ausencia de sistemas de control de velocidad automáticos, como radares de velocidad o cámaras de Fotodetección, puede exacerbar aún más este problema. Estos dispositivos tecnológicos son herramientas efectivas para detectar y sancionar el exceso de velocidad de manera imparcial y constante. Sin embargo, la falta de implementación de tales sistemas en áreas críticas del municipio, especialmente en el casco urbano donde el tráfico es más denso, limita la capacidad de las autoridades para controlar y hacer cumplir los límites de velocidad.

Aunque la Secretaría de Movilidad de Yumbo ha instalado algunos dispositivos de control automatizado de velocidad, dos ubicados en la vía departamental Antigua Vía Cali-Yumbo y dos más en la vía nacional Panorama; la cobertura no es suficiente para abordar de manera integral el problema del exceso de velocidad en todo el municipio. Es fundamental ampliar el alcance de estos sistemas automatizados y semiautomatizados de control de velocidad, especialmente en áreas identificadas como críticas debido a su alto nivel de riesgo o potencial de conflicto vial. La instalación de estos dispositivos en lugares estratégicos puede disuadir a los conductores de exceder los límites de velocidad y promover un comportamiento más seguro en las vías.

- **Condiciones de la infraestructura vial como factor que contribuye a la velocidad excesiva**

Las condiciones de la infraestructura vial juegan un papel crucial en el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos. La falta de medidas encaminadas a garantizar el cumplimiento de estos límites puede revelar la existencia de vías cuyos diseños y entornos no son coherentes con las velocidades seguras de desplazamiento, lo que influye directamente en las velocidades reales de circulación y, por ende, en los niveles de siniestralidad.

Diversas características de la infraestructura vial pueden inducir a los conductores a aumentar la velocidad más allá de los límites permitidos. Por ejemplo, el ancho y el número de carriles de una vía pueden dar la impresión de que es seguro conducir a altas velocidades. Igualmente, la desviación horizontal y vertical de la vía, así como los radios de giro amplios, pueden dar una sensación de comodidad y seguridad que lleva a los conductores a acelerar.

El tipo de vía o su jerarquía vial también puede influir en las velocidades de desplazamiento. Las vías con menor control de acceso y menos congestión tienden a tener límites de velocidad más altos, pero si estos no están respaldados por un diseño adecuado y señalización clara, los conductores pueden excederlos fácilmente.

La falta de consideración de las condiciones de la infraestructura vial en relación con los límites de velocidad establecidos puede llevar a un entorno vial que fomente el exceso de

velocidad. Es fundamental que el diseño y la señalización de las vías se alineen con los límites de velocidad definidos y que se implementen medidas adicionales, como dispositivos de control de velocidad, para garantizar un cumplimiento efectivo de estos límites y promover la seguridad vial.

Efectos:

- **Aumento de la siniestralidad vial**

El incumplimiento de los límites de velocidad contribuye directamente al aumento de la siniestralidad vial. A velocidades más altas, se necesita más tiempo y distancia para detener un vehículo, lo que aumenta la probabilidad de colisiones y lesiones graves o fatales en caso de un siniestro. Esto se traduce en un mayor número de siniestros, así como en un aumento en la severidad de las lesiones sufridas por conductores, pasajeros y peatones involucrados en dichos accidentes. La velocidad excesiva es un factor de riesgo conocido y significativo en los accidentes de tránsito, y su incumplimiento tiene un impacto directo en la seguridad vial.

- **Mayor vulnerabilidad de los usuarios vulnerables**

El incumplimiento de los límites de velocidad también aumenta la vulnerabilidad de los usuarios más vulnerables de las vías, como peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida. La velocidad excesiva reduce el tiempo de reacción de los conductores y aumenta la gravedad de los accidentes en caso de colisión con estos usuarios vulnerables. Esto puede resultar en un aumento en el número de lesiones y muertes entre estos grupos de personas, exacerbando las desigualdades en materia de seguridad vial y aumentando la necesidad de medidas de protección adicionales.

- **Desconfianza en las autoridades de tránsito**

El incumplimiento generalizado de los límites de velocidad puede generar desconfianza y descontento dentro de la comunidad. La percepción de que los conductores no respetan las normas de tránsito y que las autoridades no aplican medidas efectivas para hacer cumplir dichas normas puede minar la confianza en las instituciones encargadas de garantizar la seguridad vial. Esto puede llevar a una sensación de inseguridad entre los habitantes y a una disminución de la percepción de seguridad en las vías, lo que a su vez puede afectar negativamente la calidad de vida en la comunidad.

- **Impacto en la calidad de vida de los yumbeños**

El aumento de la velocidad en las vías por incumplimiento de los límites de velocidad puede afectar negativamente la calidad de vida de los habitantes. El constante estrés y la ansiedad asociados con la percepción de riesgo en las calles y carreteras pueden afectar negativamente el bienestar emocional y psicológico de las personas. Además, los siniestros viales causados por el exceso de velocidad pueden resultar en lesiones graves o fatales, lo que impacta tanto en las víctimas como en sus familias, generando un ambiente de temor y preocupación en la comunidad.

- **Impacto económico**

Los siniestros de tránsito causados por el exceso de velocidad pueden tener un impacto económico significativo en la sociedad. Los costos asociados con el tratamiento médico de lesiones, la reparación de vehículos y la pérdida de productividad pueden ser enormes y recaer tanto en individuos como en la sociedad en su conjunto. Además, los daños a la propiedad pública pueden afectar la economía local.

- **Deterioro de la infraestructura vial**

El exceso de velocidad también puede contribuir al deterioro de la infraestructura vial. Las maniobras bruscas de frenado dadas por exceso de la velocidad de los vehículos pueden provocar un desgaste más rápido de la superficie de la vía y de las estructuras adyacentes, lo que a su vez aumenta los costos de mantenimiento y reparación para las autoridades viales. Además, los siniestros viales causados por la velocidad excesiva pueden resultar en daños materiales a la infraestructura vial, lo que requiere inversiones adicionales para su reparación y mantenimiento.

3.3. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

La infraestructura vial del Municipio de Yumbo ha desempeñado un papel fundamental como catalizador del desarrollo socioeconómico, facilitando la conectividad entre regiones, municipios vecinos, la cabecera municipal y las áreas rurales con sus centros poblados. Estas conexiones son vitales para el intercambio industrial y comercial, el fomento del turismo, el acceso a servicios esenciales y la movilidad de los habitantes entre zonas urbanas y rurales.

A pesar de su importancia, el enfoque predominante en las inversiones y mejoras de la infraestructura vial del municipio ha estado centrado mayormente en el vehículo automotor, descuidando en ocasiones otros modos de transporte. Esta tendencia plantea desafíos significativos en términos de seguridad vial, especialmente para aquellos usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas, como señala el Documento Técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial.

Existen características específicas en algunos corredores viales de Yumbo que contribuyen a la ocurrencia de siniestros viales y pueden aumentar la gravedad de las lesiones en caso de accidentes. Entre estas características se incluyen el diseño deficiente de la infraestructura vial, la falta de mantenimiento y rehabilitación de las vías, una señalización inadecuada, la ausencia de evaluaciones de seguridad vial y la escasez de infraestructura destinada a peatones y ciclistas.

Una infraestructura vial segura es aquella que garantiza la integridad física de todos los usuarios de la vía, incluyendo conductores, peatones y ciclistas. Para lograr este objetivo, es crucial que el diseño y la operación de las vías tomen en cuenta las necesidades de los usuarios más vulnerables y promuevan un tráfico seguro y eficiente. De acuerdo con el Foro

Internacional de Transporte (2008), las vías seguras se caracterizan por su capacidad para guiar a los usuarios y facilitar la toma de decisiones correctas, reduciendo así el riesgo de accidentes.

Avanzar hacia una infraestructura vial segura en Yumbo implica abordar los problemas y necesidades desde las etapas iniciales de planificación y diseño de proyectos viales hasta su operación, mantenimiento y evaluación. A continuación, se detallan algunas de las problemáticas que obstaculizan este avance.

Figura 19. Problemas relacionados con el área de Infraestructura Segura



3.3.1. Problema 1. Debilidades en las herramientas de diagnóstico y planificación de la red vial, para respaldar la movilidad segura y la conectividad e integración urbana y rural

En el municipio de Yumbo, la ausencia de un Plan vial actualizado representa un obstáculo significativo para abordar de manera integral la planificación y el desarrollo de la infraestructura vial necesaria para satisfacer las demandas específicas de movilidad. La falta de uniformidad en la jerarquización vial y la carencia de una clasificación clara dificultan la priorización de obras e intervenciones, así como la gestión eficaz del tránsito.

Según el documento técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo en la normativa y los estudios técnicos, se presentan jerarquizaciones muy diversas para las zonas rural y urbana del municipio, no hay una homogeneidad en el Acuerdo 28 de 2001 PBOT sobre la clasificación o jerarquización vial. En el Acuerdo 37 de 2014, por medio del cual se adopta el Plan maestro de Movilidad del municipio de Yumbo, se establece una clasificación del sistema vial básico del municipio de Yumbo, pero no abarca el área rural e industrial.

Actualmente no se cuenta con la definición de perfiles viales, especificaciones técnicas y nuevos inventarios de la infraestructura vial. No se ha definido una jerarquización vial para las vías urbanas en el Municipio de Yumbo. La infraestructura vial urbana es muy homogénea, y propicia el uso indebido de las áreas peatonales e indiscriminado de las vías, contribuyendo a su rápido deterioro. La falta de una jerarquización vial simplificada y que corresponda mejor a la funcionalidad de las vías genera confusión para la priorización de obras e intervenciones, así como a la gestión del tráfico.

Según el documento técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo, una de las dificultades que presenta la jerarquización vial es la multiplicidad de nombres que no hacen referencia a una clasificación funcional o estructural,

lo que sugiere un replanteamiento de esta propuesta de acuerdo con un formato más estandarizado o universal. Sin embargo, se advierte la dificultad de identificar en el casco urbano de Yumbo, que presenta una malla vial urbana muy homogénea, en cuanto a las características geométricas de las vías y el entorno urbano, pero que está bordeada por una vía de alta jerarquía a nivel nacional como lo es la Vía Panorama.

Existen redes viales rurales que se infieren como privadas que deben ser analizadas en la formulación del Plan vial, con el fin de evaluar el potencial de alguna para integrarla a la red de movilidad pública y establecer los lineamientos normativos para las que se generan como vías de soporte a condominios campestres, zonas productivas (agrícolas y pecuarias, mineras y forestales), esto con el fin de tener control sobre las cargas que generan dichas redes en los puntos de entrega a la red vial pública.

Los centros poblados, además de tener problemáticas del estado de las vías, adecuación de drenajes y control de taludes, carecen de zonas para la movilidad peatonal y el fácil acceso al transporte público.

La falta de uniformidad en la jerarquización y la ausencia de un plan vial actualizado representan serios obstáculos para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial seguros y eficientes. Sin un marco claro, las nuevas construcciones y mejoras viales pueden carecer de coherencia, lo que resulta en un diseño vial desordenado, con posibles consecuencias negativas para la seguridad y la movilidad.

La debilidad en la planificación de proyectos viales también se refleja en la falta de consideración de intervenciones orientadas a la creación de calles seguras. A menudo, estas cuestiones se pasan por alto debido a su escasa inclusión o gestión de los instrumentos de diseño, planificación y gestión territorial. Este déficit puede llevar a la construcción de infraestructuras que no contemplan la seguridad de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas.

Es fundamental desarrollar un Plan vial actualizado que integre las necesidades específicas de cada zona del municipio y que incorpore mejores prácticas de diseño vial y criterios claros para la jerarquización de las vías. Además, se debe poner mayor énfasis en la planificación de proyectos viales que prioricen la seguridad y consideren intervenciones dirigidas a la operación de calles y carreteras seguras. Esto requiere una revisión exhaustiva de los instrumentos de planificación y una mayor colaboración entre las distintas entidades responsables de la infraestructura vial para asegurar que se desarrollen soluciones que beneficien a todos los usuarios del sistema vial.

Causas:

- **Falta de un plan vial integral orientado a la movilidad segura**

La carencia de un Plan Vial Integral actualizado representa un obstáculo significativo para el desarrollo sostenible y la movilidad eficiente en el municipio de Yumbo. Esta falta de planificación estratégica impide abordar de manera efectiva las complejas demandas de infraestructura vial que requiere una ciudad en constante crecimiento y evolución. Sin un

marco guía que articule las necesidades actuales y futuras de la red vial, se dificulta la identificación de prioridades, la asignación de recursos y la ejecución eficiente de proyectos de infraestructura vial segura. Además, la ausencia de un plan vial integral limita la capacidad de anticiparse a los cambios demográficos, económicos y urbanísticos, lo que puede resultar en soluciones improvisadas que no satisfacen las necesidades a largo plazo de la comunidad. La falta de un Plan Vial Integral constituye un obstáculo fundamental para el progreso y la calidad de vida de los habitantes de Yumbo, ya que impide una gestión planificada y efectiva de la infraestructura vial.

- **Deficiencias en la clasificación y jerarquización vial**

La diversidad de jerarquizaciones viales para las zonas urbana y rural del municipio de Yumbo crea un panorama confuso y fragmentado que dificulta la planificación y ejecución de proyectos viales. Esta falta de uniformidad en la clasificación de las vías dificulta la priorización de obras e intervenciones, ya que no existe un criterio claro para determinar qué vías requieren atención prioritaria. Además, esta situación genera incertidumbre tanto para los planificadores urbanos como para los residentes locales, quienes pueden sentirse desorientados respecto a las necesidades reales de mejoramiento de la infraestructura vial en su comunidad.

La multiplicidad de nombres y clasificaciones sin una referencia funcional o estructural clara añade una capa adicional de complejidad a este problema. Esta falta de estandarización dificulta la comparación entre diferentes vías y la identificación de patrones o tendencias que podrían guiar la toma de decisiones en materia de inversión y desarrollo vial.

La ausencia de una clasificación clara dificulta la identificación de las necesidades específicas de cada tipo de vía. Sin una comprensión clara de la funcionalidad y el propósito de cada vía, resulta difícil priorizar proyectos de mantenimiento, rehabilitación o mejora, lo que puede llevar a una distribución desigual de los recursos disponibles y a una falta de atención hacia aquellas vías que más lo necesitan. La carencia de definiciones precisas de perfiles viales y especificaciones técnicas dificulta la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial.

Como resultado, la falta de una jerarquización vial clara y precisa puede conducir a una asignación ineficiente de recursos, donde algunas vías pueden recibir atención excesiva mientras que otras, igualmente importantes, quedan desatendidas. Esto puede contribuir a un deterioro progresivo de la red vial en su conjunto y a un aumento de los problemas de movilidad y seguridad vial en el municipio de Yumbo. En última instancia, la diversidad y confusión en la jerarquización vial representan un obstáculo significativo para el desarrollo integral y la conectividad efectiva del municipio.

Esta falta de claridad en la clasificación de las vías también puede afectar negativamente la gestión del tránsito, ya que dificulta la aplicación de políticas y medidas específicas adaptadas a las características de cada tipo de vía. Sin una clasificación clara, resulta más difícil implementar estrategias de control de tránsito, señalización efectiva y diseño vial adecuado, lo que puede contribuir a un aumento de los riesgos de seguridad vial en el municipio.

- **Desatención a la creación de calles seguras en el casco urbano**

La omisión en la implementación de medidas destinadas a crear calles seguras revela una falla significativa en la planificación de proyectos viales, lo que conlleva un riesgo sustancial para la seguridad de todos los usuarios de las vías. La ausencia de atención a este aspecto crucial de la infraestructura vial no solo deja desprotegidos a los usuarios más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas, sino que también socava la integridad del sistema vial en su conjunto.

La falta de consideración de intervenciones para promover calles seguras implica una subestimación de la importancia de la seguridad vial en la planificación y ejecución de proyectos viales. Esto se traduce en la ausencia de medidas como la instalación de pasos peatonales seguros, zonas peatonales o semi-peatonales, implementación ciclo infraestructura, implementación de caminos seguros a las instituciones educativas, instalación de la señalización adecuada y la iluminación eficiente en áreas de tránsito peatonal y vehicular. Además, la falta de atención a la creación de calles seguras puede dejar desprotegidos a grupos vulnerables, como niños, personas mayores y personas con discapacidades, quienes son particularmente susceptibles a sufrir lesiones en siniestros.

Esta deficiencia en la planificación de proyectos viales no solo compromete la seguridad de los usuarios, sino que también puede tener repercusiones económicas negativas, como costos adicionales derivados de los siniestros viales y gastos de atención médica. Además, socava la confianza del público en la capacidad de las autoridades para garantizar la seguridad en las vías, lo que puede generar un ambiente de descontento y desconfianza en la comunidad.

Para abordar esta situación, es fundamental incorporar criterios de seguridad vial de manera integral en la planificación de proyectos viales, asegurando la inclusión de medidas específicas para crear calles seguras. Esto requiere una revisión exhaustiva de los instrumentos de planificación y una mayor colaboración entre las entidades responsables de la infraestructura vial y la seguridad. Además, es crucial promover la conciencia pública sobre la importancia de la seguridad vial y fomentar una cultura de respeto y corresponsabilidad en las vías.

Efectos:

- **Infraestructura urbana vulnerable al uso indebido**

La falta de diversidad en el diseño de las vías urbanas dificulta la distinción clara entre los espacios destinados para diferentes tipos de movilidad, como el tránsito vehicular, el tránsito peatonal y las áreas de recreación.

La ausencia de una infraestructura vial que se adapte a las necesidades específicas de cada tipo de usuario contribuye al mal uso de las áreas peatonales y a la ocupación indiscriminada de las vías por parte de los vehículos. Esto no solo afecta la seguridad y comodidad de los peatones, sino que también incrementa el riesgo de siniestros viales. Además, el uso indebido de las áreas peatonales y la invasión de vehículos en las vías

destinadas para el tránsito de personas pueden generar conflictos entre los diferentes actores viales, exacerbando la sensación de inseguridad y caos en el entorno urbano.

El deterioro de la infraestructura vial debido al uso inapropiado no solo afecta la estética de la ciudad, sino que también representa un costo económico considerable para su reparación y mantenimiento. La falta de una planificación adecuada para la infraestructura vial urbana y la ausencia de medidas para prevenir el uso indebido de las áreas peatonales y vías contribuyen a este problema. Es crucial implementar estrategias de diseño urbano que promuevan una distribución equitativa y segura del espacio vial.

- **Deterioro de la infraestructura vial**

La falta de un plan vial integral y la vulnerabilidad de la infraestructura al uso indebido aceleran el deterioro de las vías, lo que conlleva a un aumento exponencial en los costos de mantenimiento y una significativa reducción en la calidad y durabilidad de la red vial.

Esta situación implica una mayor frecuencia de reparaciones y rehabilitaciones para corregir los daños, lo que representa una carga financiera considerable para las arcas municipales y estatales. Además, el deterioro acelerado de las vías afecta negativamente la seguridad vial, aumentando el riesgo de siniestros y generando incomodidades para los actores viales. En última instancia, este efecto repercute en la economía local, ya que se requieren inversiones considerables que podrían haberse evitado con una planificación más efectiva y la implementación de medidas de protección adecuadas para preservar la infraestructura vial.

- **Desafíos en la gestión del tránsito**

La diversidad y confusión en la jerarquización vial plantean serios desafíos para la gestión eficiente del tránsito en el municipio. La falta de claridad y coherencia en la clasificación de las vías puede generar una serie de problemas operativos que afectan a los usuarios y al funcionamiento general del sistema vial.

Esta confusión en la gestión del tránsito puede manifestarse en forma de congestiones viales recurrentes, tiempos de viaje prolongados y un aumento en el riesgo de accidentes de tránsito. La incapacidad para establecer prioridades claras y asignar recursos de manera efectiva puede resultar en un caos en la circulación vehicular, lo que afecta negativamente la movilidad de los Yumbeños y obstaculiza el funcionamiento adecuado de las vías.

Además, la falta de una jerarquización vial clara dificulta la implementación de estrategias de gestión del tránsito, como la asignación de carriles exclusivos para ciertos tipos de vehículos o la optimización de semáforos y señalización. Esto puede llevar a una utilización ineficiente de los recursos disponibles y a una mayor inseguridad en las vías, ya que los conductores pueden encontrarse con situaciones imprevistas y confusas que aumentan el riesgo de colisiones.

En última instancia, estos desafíos en la gestión del tránsito afectan la calidad de vida de los residentes y visitantes del municipio, al generar inseguridad vial, frustración, estrés y

pérdida de tiempo en sus desplazamientos diarios. Además, obstaculizan el desarrollo económico y social al dificultar el flujo fluido de personas y mercancías en la región.

- **Ineficiencia en la asignación de recursos**

La falta de una clasificación clara de vías representa un obstáculo significativo para la asignación efectiva de recursos destinados a proyectos de infraestructura y seguridad vial en el municipio. Esta falta de claridad y coherencia en la jerarquización vial puede conducir a una distribución desigual de los fondos públicos, lo que resulta en una utilización ineficiente de los recursos disponibles.

La subutilización de fondos públicos es una consecuencia directa de la falta de una guía clara sobre dónde y cómo invertir en mejoras viales. La ausencia de criterios sólidos para priorizar proyectos de seguridad vial en la infraestructura puede llevar a que algunas áreas reciban una atención insuficiente, dejando necesidades importantes sin atender y limitando el desarrollo equitativo de la red vial en su conjunto.

Por otro lado, la asignación desproporcionada de recursos a ciertas áreas puede generar excesos innecesarios en infraestructura vial, mientras que otras zonas continúan enfrentando problemas de seguridad vial, movilidad y acceso. Esta distribución desequilibrada de inversiones puede resultar en la pérdida de oportunidades de mejora y desarrollo en sectores que podrían beneficiarse significativamente de una inversión más adecuada.

En última instancia, la ineficiencia en la asignación de recursos no solo afecta la calidad y el alcance de las mejoras en la infraestructura vial, sino que también socava la confianza del público en la capacidad del gobierno para abordar las necesidades de movilidad de la comunidad de manera equitativa y eficiente.

- **Riesgos para la seguridad vial**

La falta de atención a la creación de calles seguras representa un grave riesgo para la seguridad de todos los usuarios de las vías, especialmente para aquellos más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas. Esta omisión puede desencadenar un aumento significativo de los siniestros de tránsito, con consecuencias devastadoras tanto para las víctimas como para sus familias.

La ausencia de medidas para mejorar la seguridad vial, como la implementación de infraestructuras adecuadas para peatones y ciclistas, la señalización clara y efectiva, y la regulación del tránsito, crea un entorno propenso a siniestros viales. La falta de pasos peatonales seguros, ciclo infraestructura, medidas de pacificación del tránsito, zonas peatonales o semipeatonales y puntos designadas para detener vehículos aumenta el riesgo de colisiones y atropellos, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas.

El aumento de los accidentes de tránsito no solo causa lesiones físicas y emocionales a los afectados, sino que también genera un alto costo económico y social para la comunidad en su conjunto.

Además, la falta de seguridad vial puede socavar la confianza de la comunidad en las autoridades locales. La percepción de que las calles son peligrosas y no se abordan adecuadamente las preocupaciones de seguridad puede llevar a un clima de inseguridad y desconfianza en el gobierno local, lo que afecta negativamente la calidad de vida y el bienestar de todos los ciudadanos.

La falta de atención a la seguridad vial no solo pone en peligro la vida y la salud de los usuarios de las vías, sino que también tiene un impacto significativo en la cohesión social, la confianza en las instituciones y el desarrollo sostenible de la comunidad.

- **Estancamiento en el desarrollo urbano y rural**

La falta de un plan vial integral y la ineficiencia en la asignación de recursos pueden actuar como barreras significativas para el desarrollo tanto urbano como rural. La ausencia de una infraestructura vial adecuada y bien mantenida limita la conectividad entre diferentes áreas, lo que a su vez restringe el acceso a oportunidades económicas y servicios básicos en todo el municipio.

En los cascos urbanos de los corregimientos y veredas del municipio, la falta de acceso a vías seguras y bien mantenidas puede frenar el crecimiento económico al dificultar el transporte de bienes y personas. Esto puede desalentar la inversión en nuevas empresas y proyectos de desarrollo, lo que a su vez afecta negativamente el empleo y la prosperidad económica de la comunidad. Además, la congestión y los tiempos de viaje prolongados pueden disminuir la calidad de vida de los residentes, al limitar su acceso a servicios de salud, educación y recreación.

La falta de un plan vial integral y la ineficiencia en la asignación de recursos pueden frenar el desarrollo urbano y rural, limitar el acceso a oportunidades y servicios, y perpetuar la desigualdad socioeconómica en el municipio. Es fundamental abordar estos desafíos mediante una planificación vial estratégica y una asignación de recursos efectiva que promueva la seguridad vial, la conectividad, el crecimiento económico equitativo y el bienestar de toda la comunidad.

3.3.2. Problema 2. Debilidades en el diseño, mantenimiento y rehabilitación de la Infraestructura Vial Segura

A nivel nacional y territorial, la falta de directrices claras sobre seguridad vial y movilidad ha conducido a una situación donde la planificación, construcción y operación de vías urbanas, suburbanas y rurales no priorizan la seguridad vial de manera efectiva.

En el municipio de Yumbo, es crucial considerar las particularidades del entorno, las conexiones interregionales, la interacción entre lo urbano y lo rural, así como la presencia de los actores viales más vulnerables. Esto incluye la variedad de equipamientos en la zona industrial, la diversidad de usos del suelo y las dinámicas de movilidad con municipios vecinos. La zona industrial, en particular, genera y atrae un importante tráfico de carga, lo que destaca la necesidad de establecer interacciones seguras entre vehículos de carga y otros actores viales, especialmente aquellos más vulnerables.

La accesibilidad a la cabecera urbana de Yumbo se realiza a través de corredores viales que comparten el tráfico de carga y de paso, al ser vías nacionales de largo alcance como la Vía Panorama. Es imprescindible transformar estos corredores para garantizar la seguridad vial y la continuidad de la trama vial urbana, especialmente con proyectos regionales como el Tren de Cercanías. Además, el sistema vial principal que sirve a la zona industrial no satisface adecuadamente las necesidades de movilidad de esta área empresarial, lo que requiere ajustes para mejorar la seguridad y la fluidez del tránsito, así como para adaptarse a la presencia de peatones y ciclistas.

El documento técnico del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo identifica deficiencias en el diseño geométrico de las vías en áreas de asentamientos subnormales, donde se observan condiciones peligrosas como curvas horizontales revertidas, pocas entre tangencias (distancia entre curvas), radios de curvatura reducidos, condiciones de visibilidad inadecuadas, ausencia de dispositivos de señalización y seguridad vial, y escasa iluminación. Además, la distribución de la malla vial presenta un predominio vehicular, con poca atención a las necesidades peatonales en ciertas áreas, especialmente en las zonas de ladera donde las altas pendientes aumentan los riesgos de siniestros viales.

Los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial revelan que una proporción significativa de los siniestros mortales en Yumbo involucra colisiones entre motociclistas y vehículos de carga. Esta interacción peligrosa resalta la importancia de abordar los conflictos entre diferentes tipos de vehículos en las vías municipales. Además, la alta actividad industrial de Yumbo y su posición estratégica como centro logístico regional generan un tránsito intenso de vehículos pesados que requiere una infraestructura vial sólida y bien planificada.

La dependencia de ciertas vías como las Carreras 4 y 5 como principales accesos a la ciudad crea cuellos de botella y limita el aprovechamiento de corredores alternativos. El estacionamiento irregular y la alta densidad de comercios y servicios agravan la congestión y dificultan la circulación vehicular.

La falta de superficies de rodadura adecuadas, anchos adecuados de la sección transversal, bahías para estacionamiento, y fallas en la planificación y desarrollo de zonas para cargue y descargue, contribuyen a aumentar el riesgo de siniestros y a generar interacciones peligrosas entre vehículos de carga y otros usuarios de la vía. Este riesgo se agrava debido a las dimensiones y el peso de los vehículos tipo camión, lo que puede provocar lesiones graves o fatales en caso de colisiones.

Para abordar estos desafíos, es necesario implementar soluciones integrales que consideren tanto el tráfico de vehículos pesados como la seguridad vial en todas las áreas del municipio, incluyendo zonas urbanas, rurales e industriales.

Teniendo en consideración los valiosos aportes generados durante la mesa de construcción del diagnóstico participativo del 22 de mayo de 2024, se ha ampliado el análisis al incorporar una causa subyacente relevante: las deficiencias en el mantenimiento de la infraestructura vial y los dispositivos de control del tránsito. Este aspecto es de suma importancia, ya que las carencias en el mantenimiento de la infraestructura vial y los dispositivos de control del

tránsito comprometen tanto la seguridad como la eficiencia del sistema vial en el municipio de Yumbo. Dichas deficiencias contribuyen a las debilidades en el diseño, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial, lo que a su vez obstaculiza la promoción de un entorno vial seguro y funcional para los habitantes del Municipio de Yumbo.

Causas:

- **Escasez de lineamientos de seguridad vial a nivel nacional y territorial**

La carencia de lineamientos sólidos y detallados en materia de seguridad vial a nivel nacional y territorial se traduce en una ausencia de marcos regulatorios robustos para guiar el diseño, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial. La falta de directrices claras y específicas dificulta significativamente la implementación de medidas efectivas de seguridad vial en todos los niveles de planificación y ejecución. Esta situación deja a los responsables de la gestión vial en una posición desafiante, ya que carecen de un conjunto uniforme de normas y procedimientos reconocidos que garanticen la seguridad de los usuarios de la vía. La ambigüedad y la falta de criterios estandarizados pueden conducir a interpretaciones dispares y a la aplicación inconsistente de medidas de seguridad, lo que aumenta el riesgo de accidentes y obstaculiza los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en el municipio.

Además, la escasez de lineamientos claros puede afectar la asignación de recursos y la planificación estratégica, ya que las autoridades locales pueden enfrentarse a dificultades para priorizar las inversiones en infraestructura vial de manera efectiva sin una dirección clara y coherente proveniente de instancias superiores.

- **Priorización limitada de la seguridad vial**

La seguridad vial, aunque reconocida como un componente esencial, se ve relegada a un plano secundario en la agenda de planificación, construcción y gestión de las vías urbanas, suburbanas y rurales a nivel municipal. Esta relegación se traduce en una asignación insuficiente de atención y recursos hacia este aspecto crítico y transversal en el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial. La falta de una priorización clara y contundente de la seguridad vial dentro de las políticas y estrategias gubernamentales resulta en una subestimación de su importancia en comparación con otros aspectos de la infraestructura y el desarrollo urbano.

Como consecuencia, se observa una falta de inversión adecuada en medidas de seguridad vial, tales como la implementación de medidas orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito, privilegiando a los actores más vulnerables (Peatón, Ciclistas y Motociclistas). Esta falta de recursos y atención conlleva un aumento del riesgo de siniestros viales y de lesiones graves o fatales para los usuarios de las vías. En consecuencia, es crucial reconocer y abordar la necesidad de priorizar la seguridad vial en todas las etapas de la planificación y gestión de la infraestructura vial para garantizar entornos viales seguros y sostenibles en todo el Municipio.

- **Necesidades específicas del municipio de Yumbo no consideradas**

La ausencia de un análisis exhaustivo de las características distintivas del entorno de Yumbo constituye una causa fundamental de la problemática. Esta omisión se refleja en la falta de reconocimiento de factores cruciales, tales como las complejas relaciones de conectividad interregional, la presencia significativa de actores viales vulnerables y la intensa actividad industrial que define el paisaje económico de la región. La falta de consideración de estos aspectos particulares conlleva a una planificación vial genérica y descontextualizada que no aborda eficazmente las necesidades específicas y las demandas únicas de movilidad y seguridad de Yumbo.

Por ejemplo, la interacción entre la zona industrial y las áreas residenciales y comerciales requiere un enfoque cuidadosamente adaptado para garantizar una coexistencia armoniosa y segura entre vehículos de carga y otros usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables. Sin embargo, la falta de consideración de esta dinámica específica puede resultar en infraestructura vial inadecuada, tales como la falta de pasos peatonales seguros, falta de ciclo infraestructura, falta de medidas de pacificación del tránsito, falta de zonas de estacionamiento regulado, de zonas y corredores peatonales, la insuficiente señalización y la inadecuada separación de flujos de tránsito.

Asimismo, la ausencia de una planificación que tenga en cuenta la topografía única de Yumbo, incluidas las pendientes pronunciadas en las zonas de ladera, contribuye a la falta de dispositivos de seguridad adecuados, como medidas de reducción de velocidad y señalización efectiva, lo que aumenta los riesgos de siniestros viales en estas áreas.

En resumen, la falta de consideración de las necesidades específicas de Yumbo en la planificación y diseño de la infraestructura vial resulta en una implementación deficiente de medidas de seguridad vial. Para abordar esta problemática de manera efectiva, es imperativo adoptar un enfoque integral que incorpore un análisis detallado de las características únicas de Yumbo y que priorice soluciones personalizadas y contextualizadas para mejorar la seguridad y la eficiencia del sistema vial en la región.

- **Deficiencias en la planificación de la zona industrial**

La falta de una planificación integral para la zona industrial de Yumbo constituye una causa primordial del problema en cuestión. Aunque la zona industrial es un importante motor económico que genera un considerable volumen de tránsito de carga, la infraestructura vial existente no ha sido diseñada ni adaptada de manera adecuada para satisfacer las demandas específicas de esta actividad industrial intensa. Esta situación revela una serie de deficiencias en la planificación urbana y vial que contribuyen a la ineficacia y a la falta de seguridad en la movilidad dentro de esta área empresarial crucial.

La ausencia de una planificación estratégica y proactiva ha dado lugar a una infraestructura vial que no está debidamente dimensionada ni configurada para gestionar de manera eficiente y segura el flujo de vehículos de carga que caracteriza a la zona industrial de Yumbo. Esta falta de previsión se manifiesta en la insuficiencia de pasos peatonales seguros, la inadecuada separación de flujos de tránsito y la carencia de dispositivos de control de velocidad y señalización adecuados para regular el tránsito en esta área. Como

consecuencia, se generan condiciones propicias para la congestión, los conflictos entre vehículos de carga y otros usuarios de las vías, y un mayor riesgo de siniestros viales, lo que afecta tanto la seguridad vial como la eficiencia logística de las empresas ubicadas en la zona industrial.

Además, la falta de integración entre la planificación de la zona industrial y la planificación vial más amplia del municipio ha exacerbado estas deficiencias. La infraestructura vial circundante, incluidas las vías de acceso y los corredores regionales, no ha sido diseñada considerando adecuadamente las necesidades de movilidad generadas por la actividad industrial de Yumbo, lo que contribuye a la saturación y a la inseguridad en el tránsito de carga dentro y fuera de la zona industrial.

Para abordar esta causa subyacente del problema, es necesario implementar medidas de planificación urbana y vial que consideren de manera integral las necesidades logísticas y de seguridad de la zona industrial, así como su integración con la infraestructura vial circundante y el entorno urbano más amplio.

- **Deficiencias en el mantenimiento de la infraestructura vial y los dispositivos de control del tránsito**

Pese a la importancia de considerar las particularidades del entorno, la interacción entre lo urbano y lo rural y las necesidades de los actores viales, la falta de mantenimiento adecuado ha llevado a una situación donde la infraestructura vial presenta deficiencias estructurales. Esto se refleja en vías con superficies de rodadura deterioradas, señalización deficiente, y dispositivos de control del tránsito con problemas de mantenimiento. La ausencia de mantenimiento preventivo y correctivo ha dejado zonas sin la debida señalización, aumentando el riesgo de accidentes.

Esta falta de mantenimiento también afecta la capacidad de las vías para satisfacer las necesidades de movilidad de la zona industrial y del casco urbano, generando condiciones inseguras para la interacción entre vehículos de carga y otros usuarios de la vía. Además, la dependencia excesiva de ciertas vías como principales accesos a la ciudad ha exacerbado los problemas de congestión y circulación vehicular debido a la falta de mantenimiento y adecuación de estas vías para manejar el volumen de tráfico.

Las deficiencias en el mantenimiento de la infraestructura vial y los dispositivos de control del tránsito comprometen la seguridad y eficiencia del sistema vial en el municipio de Yumbo, contribuyendo así a las debilidades en su diseño, mantenimiento y rehabilitación para promover una infraestructura vial segura.

Efectos:

- **Incremento de la siniestralidad vial y en la cantidad de siniestros mortales por colisiones entre motociclistas y vehículos de carga**

La insuficiente aplicación de medidas de seguridad vial en la planificación y mantenimiento de la infraestructura vial en Yumbo se traduce en un aumento de la siniestralidad en las vías. Este incremento se refleja en un alto porcentaje de accidentes, algunos de ellos mortales, que involucran principalmente a motociclistas y vehículos de carga. La falta de intervenciones orientadas a la prevención y la mitigación de la siniestralidad vial incrementan el riesgo de siniestros viales graves, impactando negativamente la seguridad de los ciudadanos y generando pérdidas humanas y económicas significativas.

La interacción peligrosa entre motociclistas y vehículos de carga debido a la inadecuada planificación vial ha resultado en un elevado porcentaje de accidentes mortales en Yumbo, aumentando la gravedad de las lesiones y la probabilidad de fatalidades.

- **Riesgo para los usuarios vulnerables**

La insuficiente aplicación de instrumentos y directrices técnicas para garantizar la seguridad en el diseño y la rehabilitación de la infraestructura vial crea un entorno particularmente peligroso para los usuarios más desprotegidos o vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas. Esta falta de seguridad vial adecuada eleva significativamente el riesgo al que se enfrentan estos grupos vulnerables, aumentando la posibilidad de sufrir lesiones graves o incluso fatales en caso de siniestros. Las deficiencias en abordar este riesgo reflejan una falla en la responsabilidad de proteger a los actores más vulnerables del sistema de movilidad, lo que resalta la necesidad urgente de acciones para mejorar la seguridad vial y promover una convivencia segura entre todos los usuarios de las vías.

- **Conflictos en la zona urbana debido al tránsito de vehículos de carga**

El tránsito de vehículos de carga por corredores viales que atraviesan áreas urbanas crea conflictos y problemas de seguridad vial que afectan a peatones, ciclistas, motociclistas y al tráfico local en general.

Estos conflictos afectan no solo a los peatones, ciclistas y motociclistas, sino también al tránsito local en su totalidad, creando un entorno de riesgo en zona urbana de Yumbo. La presencia constante de vehículos pesados en calles diseñadas principalmente para el tránsito liviano compromete la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías, quienes enfrentan mayores riesgos de siniestros viales y lesiones. Además, la interacción entre camiones de gran tamaño y el tráfico más ligero y diverso puede dar lugar a situaciones de conflicto, lo que dificulta la fluidez del tránsito y aumenta la probabilidad de colisiones. Estos conflictos no solo representan una amenaza para la seguridad vial, sino que también impactan negativamente en la calidad de vida de los habitantes urbanos, generando estrés, incomodidad y una sensación general de inseguridad en el entorno urbano.

- **Desaprovechamiento de oportunidades de desarrollo y crecimiento económico**

El desaprovechamiento de oportunidades de desarrollo y crecimiento económico se manifiesta como una consecuencia directa de la ineficiencia en la aplicación de instrumentos y lineamientos técnicos para garantizar la seguridad en la infraestructura vial. Esta deficiencia no solo obstaculiza el desarrollo urbano y rural, sino que también restringe

el acceso a servicios esenciales y reduce las posibilidades de expansión económica y movilidad interregional de manera significativa.

En un entorno donde la planificación vial no considera adecuadamente la seguridad vial, las inversiones en infraestructura se ven limitadas en su alcance y efectividad. Esto resulta en un bajo rendimiento de los recursos destinados a mejorar las vías y sus alrededores, lo que a su vez afecta la competitividad de la región en términos de atracción de inversiones y desarrollo empresarial. La falta de infraestructura vial segura no solo disuade la llegada de nuevas empresas, sino que también puede llevar a la migración de las existentes hacia áreas con mejores condiciones de movilidad y acceso.

La falta de una infraestructura vial segura no solo representa un riesgo para la seguridad de los ciudadanos, sino que también actúa como un obstáculo significativo para el desarrollo económico y social de Yumbo y sus habitantes. Para desbloquear el potencial de crecimiento de la región, es crucial abordar de manera integral las deficiencias en la planificación y aplicación de lineamientos técnicos para garantizar la seguridad en la infraestructura vial.

3.3.3. Problema 3. Falta de infraestructura adecuada para los actores viales más vulnerables

La falta de infraestructura adecuada para los actores viales más vulnerables en el municipio de Yumbo constituye un problema central que afecta la seguridad y la movilidad de peatones y ciclistas. Las deficiencias en la infraestructura vial, especialmente en el casco urbano y la zona industrial, generan un entorno inseguro debido al alto tráfico diario y la congestión resultante. El alto tráfico diario generado por el paso hacia los corregimientos y municipios vecinos contribuye a la congestión, creando un entorno inseguro para los actores más vulnerables.

La infraestructura vial existente, caracterizada por aceras estrechas, ausencia de ciclo-infraestructura y señalización deficiente, no proporciona un entorno seguro para los peatones y ciclistas, aumentando significativamente el riesgo de accidentes, especialmente en zonas escolares y en las principales arterias viales. La discontinuidad y los anchos mínimos de los andenes, sumado a la baja arborización, no permiten dinamizar el modo a pie, el más relevante para un municipio de la talla de Yumbo con la participación de viajes a pie que apoyó las propuestas del Plan de Movilidad 2014.

Los procesos de mejora de la movilidad, orientados hacia una integración regional y un fortalecimiento de la movilidad no motorizada, llevan muchos años en desarrollo, desde la adopción del Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) en 2001, pasando por el Plan de Movilidad de 2014. Aunque se han identificado valiosas oportunidades para promover una movilidad más sostenible, segura, accesible y conectada, estas no siempre han sido aprovechadas plenamente. Un ejemplo es el proyecto de ampliación y mejora de la Antigua Vía a Yumbo, que no incluyó espacio para modos de transporte no motorizados, a pesar de contar con una demanda significativa y de la propuesta para incorporar ciclo infraestructura en el Plan de Ordenamiento Territorial y Desarrollo (POTD) del Valle del Cauca (2019). La falta de consideración para el transporte no motorizado en proyectos de infraestructura vial

representa una oportunidad perdida para fomentar el uso de bicicletas y otras formas de micro movilidad. Estas opciones de transporte no solo son más sostenibles y saludables, sino que también pueden ayudar a aliviar la congestión y mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas y rurales.

De acuerdo con el documento técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo, los andenes del casco urbano del Municipio son discontinuos tanto a nivel como en perfil y representan “trampas” para las personas de mayor vulnerabilidad, como son los adultos mayores, los niños, las personas en condición de movilidad reducida, madres con coche, invidentes, entre otras. Especialmente en las zonas de ladera los trazados no responden a requerimientos técnicos. En cuanto al estado de los andenes el caso es crítico, dado que la inexistencia y el mal estado de los andenes se encuentran entre el 66% y 78%. La arborización en las vías urbanas de Yumbo no es generalizada, de hecho, un 35% de la longitud de tramos levantados en el diagnóstico territorial del POT, no cuenta con este tipo de elementos que permiten una caminata en condiciones de confort y por otra parte un 19% cuenta con arborización de mala calidad y solo en un lado de la vía.

El sendero o ramada que inicia en el INDERTY y alcanza la ribera del río Cauca es un destino turístico, deportivo y recreativo con unos volúmenes peatonales importantes tanto en días de semana como los fines de semana. Este corredor que está en afirmado tiene flujo motorizado, particularmente de motociclistas provocando siniestros y riesgos para los peatones. Los habitantes exigen el tratamiento de estos lugares y la preservación de estos para la movilidad sostenible y activa.

Según el Plan Maestro de Movilidad del Municipio de Yumbo (PMMY, 2014), la mayoría de los viajes urbanos en Yumbo se realizan a pie. A pesar de esto, la conexión entre los dos sectores urbanos, separados por el Río Yumbo, presenta problemas debido al evidente deterioro de los puentes peatonales y vehiculares que los conectan. Además, las aceras tienen un ancho irregular, superficies con desniveles y diversos obstáculos como bolardos, invasión del espacio público y rampas pronunciadas para acceso a garajes, complicando el tránsito peatonal. Esta situación afecta especialmente a los peatones con movilidad reducida, quienes a menudo se ven obligados a caminar por las calzadas vehiculares, aumentando el riesgo de siniestros. Según el PMMY en un día normal, se generan en el área urbana del Municipio de Yumbo un total de 152.051 viajes. Los resultados generales de la primera Encuesta Domiciliaria de Origen/Destino del PMMY (2014), muestran un área urbana esencialmente peatonal (44,42% del total). Los viajes en bicicleta representan el 6,4%. De los viajes motorizados merecen especial atención los realizados en motocicleta (11,2%), que resultan casi cuatro veces los viajes en automóvil, y casi el doble de los viajes en bicicleta.

Según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el Municipio de Yumbo los peatones representan el segundo lugar con más fatalidades derivadas de siniestros viales durante el periodo 2017-2023. En el mismo periodo, los motociclistas ocuparon el primer lugar en cuanto a muertes y lesiones causadas por siniestros viales. Durante el año 2022, se registraron 22 muertes y 111 lesionados motociclistas debido a siniestros viales.

Según la Matriz de Colisión del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el Municipio de Yumbo los peatones y ciclistas son particularmente vulnerables a los siniestros viales mortales, especialmente cuando se trata de colisiones con motociclistas, vehículos de transporte de carga y vehículos de transporte individual.

La falta de infraestructura segura para el cruce de peatones incrementa aún más el peligro para los peatones, exponiéndolos a riesgos innecesarios. La infraestructura peatonal es bastante deficiente en la Zona Industrial de Yumbo, en particular se tienen anchos inferiores a 1m en las vías principales, lo que se considera insuficiente para la circulación de al menos un peatón según los manuales de niveles de servicio peatonal según el Highway Capacity Manual (Transportation Research Board, 2015). La ausencia de infraestructura adecuada no solo afecta a quienes caminan, sino también a quienes eligen moverse en bicicleta, lo que genera un entorno vial que no está adaptado para sus necesidades.

En el área rural, las deficiencias en la infraestructura vial son aún más pronunciadas, con superficies de rodadura deterioradas, falta de áreas seguras para peatones y ciclistas, y total ausencia de señalización. Esto plantea serios riesgos para quienes transitan por estas rutas, ya que no hay elementos que ayuden a guiar el tráfico o a advertir sobre peligros potenciales.

Si bien, la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas presenta lineamientos para el diseño de infraestructura destinada a los ciclistas, persisten limitaciones de conectividad, accesibilidad y comodidad para los usuarios de la bicicleta a lo largo del sistema vial del municipio de Yumbo. A pesar de una demanda importante en el transporte no motorizado “bicicleta”, la ciclo-infraestructura es prácticamente inexistente en el casco urbano de Yumbo, en la zona industrial y en los corredores viales. De acuerdo con el documento técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo, actualmente se cuenta con 1288 metros de ciclo-infraestructura al costado derecho, con una longitud máxima de 192m, y un promedio de 54m. El ancho mínimo es de 1.85m y el máximo de 7.9m, para un promedio de 4m. Al costado izquierdo, se cuenta con 1894m de ciclo-infraestructura, con una longitud mínima de 16m y máxima de 311m y longitudes promedio de 68m, con un ancho mínimo de 0.3m, máximo de 9.28m, y promedio de 3.20m. La ciclo-infraestructura es discontinua, poco señalizada y no se localiza fácilmente en el territorio. Una de las iniciativas del municipio de Yumbo es el corredor verde que acompañaría el proyecto del Tren de Cercanías. Este desarrollo paralelo a la vía férrea (Calle 15) lo lidera la Gobernación del Valle del Cauca y se debe desarrollar articuladamente con el Municipio de Cali que tiene proyectadas ciclorrutas a lo largo del corredor de la Avenida 4N.

Causas:

- **Falta de una planificación urbana integral que priorice la seguridad y la movilidad de los actores más vulnerables**

La falta de una planificación integral contribuye a la ausencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas. La planificación fragmentada y la falta de consideración para las

necesidades de estos actores vulnerables resultan en una infraestructura deficiente y poco segura.

Esta deficiencia en la planificación se manifiesta a través de múltiples facetas, todas las cuales contribuyen a una infraestructura vial insuficiente y poco segura para estos actores vulnerables.

En primer lugar, la falta de una planificación urbana y vial holística impide la identificación adecuada de las necesidades de movilidad de peatones y ciclistas en el municipio. La planificación fragmentada, que se enfoca únicamente en aspectos específicos de la infraestructura vial, como vías para vehículos motorizados, deja de lado consideraciones clave para la seguridad y comodidad de quienes se desplazan a pie o en bicicleta. Esta falta de visión integral impide la creación de un entorno vial inclusivo y equitativo que atienda las diversas formas de movilidad de manera equitativa.

Además, la ausencia de consideración para las necesidades de los peatones y ciclistas en los procesos de planificación conlleva a la omisión de medidas necesarias para garantizar su seguridad. Por ejemplo, la falta de inclusión de pasos peatonales seguros, la baja arborización, ausencia de ciclo infraestructura segregada y señalización adecuada en los planes de desarrollo urbano y vial deja a estos usuarios vulnerables expuestos a peligros innecesarios en sus desplazamientos diarios.

Asimismo, la falta de una planificación integral puede llevar a la implementación de soluciones improvisadas o parches temporales en lugar de abordar los problemas estructurales subyacentes. Esto resulta en una infraestructura vial que carece de cohesión y continuidad, con elementos inconexos que dificultan la movilidad fluida y segura de peatones y ciclistas.

- **Priorización del transporte motorizado**

La priorización del transporte motorizado en la planificación urbana y vial emerge como una causa fundamental que contribuye significativamente a la ausencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas en el municipio de Yumbo. Esta priorización desproporcionada del transporte motorizado relega sistemáticamente las necesidades de los peatones y ciclistas a un segundo plano en la distribución de recursos y espacio vial.

La preeminencia otorgada al transporte motorizado se manifiesta en la asignación de recursos financieros y físicos hacia la expansión y mantenimiento de vías para vehículos a motor, dejando escasos recursos disponibles para desarrollar infraestructura peatonal y ciclista. Esta distribución desequilibrada de recursos perpetúa en el entorno urbano donde la movilidad motorizada es privilegiada, mientras que las alternativas más sostenibles y saludables, como caminar o andar en bicicleta, son descuidadas.

Además, la priorización del transporte motorizado se refleja en la planificación del espacio vial, donde las calles y avenidas se diseñan principalmente para la circulación eficiente de vehículos a motor, sin tener en cuenta adecuadamente las necesidades de seguridad y comodidad de los peatones y ciclistas. Esto se traduce en aceras estrechas, falta de carriles para bicicletas segregados y pasos de peatones mal ubicados o insuficientemente

señalizados, lo que pone en riesgo la seguridad y el bienestar de estos usuarios vulnerables.

Asimismo, la priorización del transporte motorizado en la planificación urbana y vial puede generar una cultura vial que subestima la importancia de la movilidad peatonal y ciclista, perpetuando la idea de que la única forma válida de desplazamiento es a través de vehículos a motor. Esta tendencia puede obstaculizar los esfuerzos para promover alternativas de transporte más sostenibles y desincentivar la adopción de hábitos de movilidad activa.

- **Falta de coordinación entre entidades**

La falta de coordinación entre entidades gubernamentales y organismos responsables del desarrollo urbano y vial se erige como otra causa fundamental que agrava la problemática de la ausencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas en el municipio de Yumbo. Esta falta de sincronización y colaboración entre diferentes actores involucrados en la planificación y ejecución de proyectos viales y urbanos conduce a una implementación fragmentada y desarticulada de soluciones, lo que obstaculiza la mejora efectiva de la infraestructura para estos usuarios vulnerables. La accesibilidad a la cabecera urbana del municipio de Yumbo se realiza en corredores viales que comparten el tráfico de carga y de paso por tratarse de vías nacionales de largo alcance como la vía Panorama. La transformación de este corredor es necesaria para garantizar la seguridad vial que cobra importante número de vidas al año. El sistema vial principal que sirve la zona industrial no responde a las necesidades de movilidad de esta zona empresarial, donde los deseos de viajes requieren adecuaciones para los pasos peatonales y adecuación de ciclo infraestructura.

Aunque se han identificado valiosas oportunidades para promover una movilidad más sostenible, segura, accesible y conectada, estas no siempre han sido aprovechadas plenamente. Un ejemplo es el proyecto de ampliación y mejora de la Antigua Vía a Yumbo, que no incluyó espacio para modos de transporte no motorizados, a pesar de contar con una demanda significativa y de la propuesta para incorporar ciclo infraestructura en el Plan de Ordenamiento Territorial y Desarrollo (POTD) del Valle del Cauca (2019).

La carencia de una coordinación efectiva entre entidades gubernamentales genera una falta de alineación en los objetivos y estrategias para abordar los desafíos de movilidad y seguridad vial de peatones y ciclistas. Esta falta de alineación se traduce en la duplicación de esfuerzos, la superposición de competencias y la dispersión de recursos, lo que disminuye la eficacia y eficiencia de las intervenciones.

Además, la falta de coordinación entre entidades puede dar lugar a discrepancias en la asignación de presupuestos y recursos, lo que lleva a la subutilización de fondos disponibles y a la pérdida de oportunidades para implementar mejoras significativas en la infraestructura vial para peatones y ciclistas.

Otro aspecto importante es que la falta de coordinación entre entidades puede generar conflictos de competencia y jurisdicción, lo que dificulta la toma de decisiones y la implementación de medidas efectivas. La falta de claridad en las responsabilidades y la

falta de comunicación entre los diferentes actores pueden generar retrasos en la ejecución de proyectos y obstaculizar la implementación de soluciones innovadoras y sostenibles.

Efectos:

- **Incremento del riesgo de siniestros viales con usuarios vulnerables**

La carencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas en el municipio de Yumbo tiene un impacto directo en el aumento del riesgo de siniestros viales para estos usuarios vulnerables. La ausencia de aceras, ciclorrutas y pasos peatonales seguros crea un entorno peligroso en el que los peatones y ciclistas están expuestos a un mayor riesgo de colisiones con vehículos motorizados, especialmente en áreas de alto tránsito vehicular y congestión.

La falta de aceras y de ciclo infraestructura obliga a los peatones y ciclistas a compartir el espacio vial con vehículos motorizados, aumentando la probabilidad de accidentes y lesiones graves. La falta de pasos peatonales seguros también contribuye al aumento del riesgo de siniestros, ya que obliga a los peatones a cruzar las vías en lugares no protegidos ni señalizados adecuadamente, exponiéndolos a un mayor peligro de ser atropellados por vehículos en movimiento. Esta situación se agrava aún más en áreas donde las vías son anchas y la velocidad de los vehículos es elevada, como lo es la vía panorama y la antigua vía a Yumbo.

Los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial reflejan la gravedad de la situación, mostrando que los peatones ocupan el segundo lugar en fatalidades derivadas de siniestros viales en el Municipio de Yumbo durante el periodo 2017-2023. Asimismo, los motociclistas representan el grupo más vulnerable, ocupando el primer lugar en muertes y lesiones causadas por siniestros viales.

La Matriz de Colisión del Observatorio Nacional de Seguridad Vial también destaca la vulnerabilidad de los peatones y ciclistas frente a siniestros viales mortales, especialmente en colisiones con motociclistas, vehículos de transporte de carga y vehículos de transporte individual. Esta situación evidencia la necesidad imperante de implementar medidas efectivas para mejorar la infraestructura vial y reducir el riesgo de accidentes y lesiones para los usuarios más vulnerables de las vías.

- **Impacto en la salud pública**

La carencia de infraestructura segura y accesible para caminar y andar en bicicleta no solo afecta la seguridad vial, sino que también tiene un impacto significativo en la salud pública de la comunidad de Yumbo. La falta de opciones seguras para la movilidad activa, como caminar y andar en bicicleta, fomenta un estilo de vida sedentario y poco saludable entre los residentes, lo que puede tener consecuencias graves para su bienestar físico y mental a largo plazo.

El acceso limitado a andenes amplios y seguros, así como a carriles exclusivos para bicicletas, desalienta a las personas a optar por medios de transporte activos, como caminar o andar en bicicleta, para desplazarse en su día a día. En lugar de eso, muchos residentes

pueden optar por utilizar vehículos motorizados para sus desplazamientos, contribuyendo así a un estilo de vida sedentario y a una mayor dependencia del transporte motorizado.

La inactividad física asociada con la falta de opciones seguras para caminar y andar en bicicleta puede aumentar el riesgo de desarrollar enfermedades crónicas, como enfermedades cardiovasculares, diabetes, obesidad y problemas musculoesqueléticos. La falta de ejercicio regular también puede afectar negativamente la salud mental, aumentando el riesgo de depresión, ansiedad y estrés.

Además, el estilo de vida sedentario fomentado por la falta de infraestructura adecuada para caminar y andar en bicicleta puede tener un impacto económico significativo en el sistema de salud pública, ya que el tratamiento de enfermedades crónicas relacionadas con la inactividad física puede generar costos elevados en términos de atención médica y pérdida de productividad laboral.

- **Limitaciones y desigualdad en el acceso a la movilidad**

La ausencia de una infraestructura vial adecuada representa un obstáculo significativo para la movilidad de peatones y ciclistas en el municipio de Yumbo. Esta carencia no solo limita la capacidad de estos actores para desplazarse de manera segura y eficiente, sino que también perpetúa la desigualdad en el acceso a la movilidad, afectando especialmente a las comunidades más vulnerables.

La falta de infraestructura adecuada obliga a peatones y ciclistas a compartir el espacio vial con vehículos motorizados en condiciones poco seguras y accesibles. Como se mencionó anteriormente, esto no solo limita su capacidad para desplazarse de manera segura, sino que también puede disuadirlos de optar por medios de transporte activos, contribuyendo así a un estilo de vida sedentario y poco saludable.

Esta falta de infraestructura adecuada afecta desproporcionadamente a las comunidades más vulnerables dentro del municipio de Yumbo. Las personas de bajos ingresos, personas con discapacidades y adultos mayores enfrentan mayores dificultades para desplazarse de manera segura y efectiva debido a la falta de aceras accesibles, cruces peatonales seguros y rampas para personas de movilidad reducida. Esto puede generar una mayor dependencia de transporte público o privado, lo que implica mayores costos económicos y sociales para estas comunidades.

Además, la falta de infraestructura adecuada puede exacerbar las disparidades socioeconómicas y espaciales en el acceso a servicios básicos, empleo, educación y recreación. Las comunidades marginadas y periféricas pueden enfrentar mayores barreras para acceder a recursos y oportunidades debido a la falta de opciones seguras de movilidad.

Por lo tanto, es fundamental abordar la falta de infraestructura vial adecuada en el municipio de Yumbo con un enfoque centrado en la equidad y la inclusión. Esto implica priorizar la creación de aceras amplias y seguras, ciclo infraestructura y cruces peatonales accesibles para garantizar que todas las personas, independientemente de su condición

socioeconómica o física, puedan desplazarse de manera segura y efectiva, promoviendo así la igualdad de acceso a la movilidad y a las oportunidades en la comunidad.

- **Impacto ambiental**

La insuficiencia de alternativas seguras y accesibles para desplazarse a pie o en bicicleta genera una mayor dependencia del transporte motorizado en el municipio de Yumbo. Esta dependencia excesiva contribuye significativamente a la contaminación del aire y al cambio climático, con consecuencias adversas tanto para la salud humana como para el medio ambiente en general.

El uso extendido de vehículos motorizados aumenta las emisiones de contaminantes atmosféricos, como dióxido de carbono (CO2), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas finas (PM2.5), que son conocidos por sus efectos perjudiciales para la salud respiratoria y cardiovascular de las personas. Estos contaminantes pueden causar o exacerbar enfermedades respiratorias crónicas, así como enfermedades cardiovasculares, lo que representa un riesgo significativo para la salud pública en la comunidad.

Además, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) provenientes del transporte motorizado contribuyen al calentamiento global y al cambio climático. El aumento de las temperaturas, los patrones climáticos extremos son solo algunas de las consecuencias del cambio climático que afectan al municipio de Yumbo y a nivel global.

Además, la expansión del transporte motorizado conlleva una mayor demanda de infraestructura vial, lo que puede implicar la deforestación de áreas naturales, la fragmentación de hábitats silvestres y la pérdida de biodiversidad. Esto reduce la resiliencia de los ecosistemas locales y amenaza la conservación de especies en peligro de extinción, contribuyendo a la degradación ambiental y a la pérdida de servicios ecosistémicos esenciales para el bienestar humano.

En resumen, la dependencia del transporte motorizado como resultado de la falta de opciones seguras y accesibles para caminar y andar en bicicleta tiene efectos perjudiciales tanto para la salud como para el medio ambiente en el municipio de Yumbo. Es fundamental abordar esta problemática mediante la promoción de alternativas de movilidad sostenible y la mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, con el fin de reducir las emisiones contaminantes, mitigar el cambio climático y proteger la salud y la calidad del entorno natural para las generaciones futuras.

3.3.4. Problema 4. Falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura

La falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio de Yumbo representa un desafío crítico que impacta la seguridad de todos los actores viales. Aunque se reconoce la importancia de llevar a cabo estas evaluaciones para garantizar la seguridad en las vías urbanas, suburbanas y rurales, la realidad es que el municipio no ha realizado los estudios necesarios para evaluar el estado de la seguridad vial de su malla vial.

El Plan Maestro del Municipio de Yumbo (2014) subraya la necesidad de reducir los siniestros viales e incluye proyectos específicos para diseñar e implementar auditorías de seguridad vial tanto en la red de conectividad rural y regional como en la red vial urbana básica. A pesar de estas iniciativas contempladas en el plan, hasta la fecha no se ha avanzado en la ejecución de dichas auditorías, dejando un vacío crucial en la evaluación de la seguridad vial en la infraestructura del municipio.

La omisión de estas evaluaciones implica una falta de información vital para identificar problemas críticos y aplicar medidas correctivas necesarias para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, hallazgos reportados en auditorías anteriores, como la realizada en la intersección de Sameco en 2010, por el entonces Fondo de Prevención Vial, Metro Cali S.A. y el Ministerio de Transporte, en el año 2010, aún siguen vigentes y dado el crecimiento del tránsito pueden agudizarse más. De las problemáticas más importantes es la carencia de soluciones peatonales y de accesibilidad. Además, la falta de demarcación y señalización, la acumulación de carriles múltiples en pocos carriles (cuellos de botella), invasión de las cebras, múltiples y desordenadas operaciones de ascenso y descenso por la presencia de transporte público, colectivo e informal, así como la acumulación de pasajeros.

La ausencia de auditorías y evaluaciones de seguridad vial no solo impide la identificación temprana de riesgos asociados con el diseño, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, sino que también dificulta la implementación de estrategias de mejora continua. Sin un enfoque proactivo en la identificación y solución de problemas, existe un riesgo real de un deterioro progresivo de la red vial y un aumento del riesgo de siniestros viales.

Además del impacto en la seguridad vial, la falta de evaluaciones adecuadas también tiene repercusiones en la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos. La infraestructura vial insegura y poco funcional afecta negativamente la eficiencia del transporte, aumenta los tiempos de viaje y puede generar estrés y comportamientos indebidos en los usuarios de la vía. Abordar este problema es fundamental para garantizar una infraestructura vial segura, funcional y sostenible que promueva la seguridad y el bienestar de todos los ciudadanos del municipio de Yumbo.

Causas:

- **Escasez de recursos financieros, humanos y falta de priorización de las evaluaciones de seguridad vial**

La escasez de recursos financieros y humanos, junto con la falta de priorización de las evaluaciones de seguridad vial, plantea uno de los mayores desafíos para el municipio de Yumbo en la mejora de su infraestructura vial segura. La asignación limitada de presupuesto destinado a este propósito puede significar una barrera significativa para llevar a cabo auditorías y evaluaciones de manera regular y completa.

En ocasiones, las autoridades municipales pueden optar por asignar recursos a otras áreas, lo que resulta en una falta de atención y recursos dedicados a la evaluación y mejora de la infraestructura vial. Esta falta de priorización puede ser el resultado de una falta de conciencia sobre la importancia crítica de la seguridad vial en la agenda pública.

La escasez de recursos se refleja de diversas maneras. En primer lugar, la falta de fondos adecuados puede limitar la capacidad del municipio para contratar personal calificado y capacitado en seguridad vial, así como para adquirir equipos y tecnologías necesarios para realizar evaluaciones efectivas. Además, la insuficiencia de recursos financieros puede afectar la disponibilidad de fondos para llevar a cabo auditorías y evaluaciones de manera regular. Esto puede dar lugar a la postergación o cancelación de evaluaciones planificadas, dejando áreas de la infraestructura vial sin evaluar y aumentando el riesgo de siniestros y problemas de seguridad.

Asimismo, la falta de recursos humanos capacitados representa otro desafío significativo. La realización de evaluaciones exhaustivas de seguridad vial requiere personal con experiencia en inspecciones y auditorías de seguridad vial, cuya contratación puede verse obstaculizada por limitaciones presupuestarias.

En conclusión, la escasez de recursos financieros y humanos, combinada con la falta de priorización de las evaluaciones de seguridad vial, representa un importante impedimento para la mejora efectiva de la infraestructura vial en el municipio de Yumbo. Es esencial que las autoridades municipales reconozcan la importancia de asignar recursos adecuados a este fin y que trabajen en conjunto para superar estas limitaciones y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía.

- **Falta de coordinación entre entidades encargadas de la infraestructura vial**

La falta de coordinación entre diversas entidades encargadas de la infraestructura vial del municipio emerge como una causa crucial que obstaculiza la planificación y ejecución de evaluaciones exhaustivas de seguridad vial en el municipio de Yumbo. La ausencia de una colaboración efectiva y una comunicación fluida entre estas entidades puede generar duplicación de esfuerzos y retrasos significativos en la implementación de medidas de seguridad.

Este problema se agrava por la complejidad inherente a la gestión de la infraestructura vial, que involucra a múltiples actores y entidades con competencias específicas en las vías municipales, departamentales y nacionales del municipio de Yumbo. Cuando estas entidades no logran coordinarse de manera efectiva, puede surgir una falta de alineación en los objetivos y estrategias, lo que dificulta la implementación coherente de evaluaciones de seguridad vial.

Además, la falta de coordinación puede dar lugar a una asignación ineficiente de recursos, ya que diferentes entidades pueden llevar a cabo evaluaciones similares sin conocimiento mutuo de sus actividades. Esto no solo resulta en una duplicación de esfuerzos, sino que también desperdicia recursos valiosos que podrían utilizarse de manera más efectiva en la mejora de la seguridad vial.

Otro desafío derivado de la falta de coordinación es la fragmentación de la información y los datos relacionados con la seguridad vial. Cuando las entidades operan de manera independiente, es menos probable que compartan información de manera sistemática, lo que dificulta la creación de una base de datos integral y actualizada sobre el estado de la infraestructura vial y los riesgos asociados.

Para abordar esta causa subyacente, es fundamental establecer mecanismos formales de coordinación entre todas las entidades relevantes, facilitando la colaboración y la comunicación efectiva. Esto puede implicar la creación de comités interinstitucionales, la definición de roles y responsabilidades claras, y la implementación de sistemas de información compartidos que promuevan la transparencia y la eficiencia en la gestión de la seguridad vial. Solo a través de un enfoque integrado y coordinado se podrán superar los desafíos asociados con la falta de coordinación entre entidades y avanzar hacia una infraestructura vial más segura y funcional en el municipio de Yumbo.

Efectos:

- **Incremento del riesgo de siniestros viales**

La ausencia de evaluaciones de seguridad vial conlleva el riesgo de una identificación tardía o, en el peor de los casos, la falta de identificación de problemas en la infraestructura vial, lo que incrementa significativamente la probabilidad de siniestros. La falta de medidas correctivas oportunas, derivada de esta carencia en la evaluación, puede desembocar en siniestros con lesionados graves e incluso fatales.

Cuando no se llevan a cabo evaluaciones de seguridad vial de manera regular y exhaustiva, los problemas potenciales en la infraestructura vial pueden pasar desapercibidos durante largos períodos de tiempo. Esto incluye deficiencias en el diseño de las vías, señalización inadecuada, zonas laterales peligrosas, condiciones de la superficie de la carretera, entre otros aspectos críticos para la seguridad vial. La falta de atención a estos problemas puede crear un entorno propicio para siniestros viales.

Además, la falta de evaluaciones de seguridad vial puede impedir la identificación de tendencias y patrones que podrían indicar áreas de alto riesgo en la infraestructura vial. Sin esta información, las autoridades competentes no pueden implementar medidas preventivas específicas para abordar los problemas antes de que ocurran accidentes.

El impacto de estos accidentes va más allá de las lesiones físicas y la pérdida de vidas humanas. También conllevan costos económicos significativos, tanto en términos de atención médica como de daños a la propiedad.

En definitiva, la falta de evaluaciones de seguridad vial incrementa el riesgo de siniestros al no abordar de manera proactiva los problemas de infraestructura vial, lo que puede tener consecuencias devastadoras para la seguridad y el bienestar de los ciudadanos del municipio de Yumbo.

- **Deterioro progresivo de la infraestructura vial**

La ausencia de revisiones sistemáticas de seguridad vial puede resultar en la falta de detección de deficiencias en la infraestructura vial, lo que lleva a su empeoramiento gradual con el tiempo. Sin intervenciones oportunas para abordar estos problemas subyacentes, la calidad de la red vial puede deteriorarse progresivamente. Este proceso puede manifestarse en diversas formas, como el agrietamiento del pavimento, el desgaste de la señalización, y el deterioro del mobiliario urbano y las estructuras viales.

A medida que estos problemas persisten sin ser abordados, el deterioro de la infraestructura vial se vuelve más pronunciado, lo que puede resultar en un aumento de los riesgos para la seguridad vial y una disminución de la comodidad y eficiencia de la infraestructura vial y de transporte. Además, el deterioro progresivo de la infraestructura vial puede crear una carga financiera significativa para las autoridades locales, ya que la necesidad de reparaciones y reconstrucciones costosas se vuelve inevitable.

- **Pérdida de confianza en la Administración Municipal**

La falta de evaluaciones de Seguridad Vial socava la confianza en las Autoridades Locales y su capacidad institucional para garantizar la Seguridad Vial. Cuando los ciudadanos perciben que las autoridades no están llevando a cabo evaluaciones periódicas de seguridad vial, pueden sentir que no se están tomando las medidas necesarias para proteger su seguridad en las vías públicas. Esta percepción de inacción o negligencia puede minar la confianza en las instituciones gubernamentales locales y generar un sentimiento de desconfianza hacia sus capacidades de gestión y liderazgo.

La falta de evaluaciones de seguridad vial puede interpretarse como una falta de interés por parte de las autoridades locales en abordar los problemas de seguridad vial que afectan a la comunidad. Esto puede generar frustración y descontento entre la población, especialmente entre aquellos que han sido afectados por siniestros de tránsito u otros problemas de seguridad vial. La percepción de que las autoridades no están cumpliendo con su deber de garantizar la seguridad en las vías públicas puede llevar a un aumento del descontento y la crítica hacia el gobierno municipal.

Además, la falta de evaluaciones de seguridad vial puede socavar la legitimidad del gobierno local. Cuando los ciudadanos perciben que las autoridades no están cumpliendo con su responsabilidad de asegurar la seguridad en las vías públicas, pueden cuestionar la eficacia y la competencia del gobierno municipal en general. Esto puede erosionar la confianza en las instituciones locales y afectar negativamente la percepción pública sobre la capacidad del gobierno para abordar los problemas y necesidades de la comunidad.

En última instancia, la pérdida de confianza en las autoridades locales debido a la falta de evaluaciones de seguridad vial puede tener consecuencias significativas para la gobernabilidad y la estabilidad del municipio. Es fundamental que las autoridades reconozcan la importancia de realizar evaluaciones periódicas de seguridad vial para restaurar la confianza de la comunidad y demostrar su compromiso con la seguridad y el bienestar de todos los ciudadanos.

3.3.5. Problema 5. Gestión inadecuada de la infraestructura vial en puntos críticos de siniestralidad vial

En el municipio de Yumbo, la falta de una gestión adecuada de la infraestructura vial en puntos, tramos o sectores críticos de siniestralidad vial representa un desafío significativo que pone en riesgo la seguridad de todos los usuarios de las vías. Según la Secretaría de Movilidad del Municipio, actualmente no existen planes ni procesos estructurados para identificar y corregir áreas donde la seguridad vial está comprometida. Esta carencia de una estrategia definida y un diagnóstico claro significa que los puntos críticos, tramos o sectores con alto riesgo de siniestros no reciben la atención necesaria para mitigar los riesgos, especialmente para los actores viales más vulnerables.

La falta de conocimiento especializado para abordar efectivamente las zonas de alto riesgo, combinada con la ausencia de un enfoque consistente de mejora continua, resulta en intervenciones que no logran resolver satisfactoriamente los problemas de seguridad vial. Para abordar esta problemática, es esencial establecer mecanismos para la recopilación de datos confiables que permitan identificar puntos críticos y comprender las causas subyacentes de los siniestros. Esto implica analizar datos históricos de siniestros, estudiar las condiciones de la infraestructura vial y evaluar los comportamientos de los conductores. A partir de esta información, se pueden identificar las áreas donde la seguridad vial necesita mayor atención y diseñar intervenciones específicas para reducir el riesgo.

Además, es fundamental aplicar procesos de mejora continua que incluyan el seguimiento y la evaluación regular de las estrategias implementadas para garantizar su eficacia. Esto implica la revisión periódica de los resultados obtenidos tras la aplicación de las intervenciones y la capacidad de ajustar las medidas según sea necesario para obtener mejores resultados.

El intercambio de mejores prácticas y la colaboración entre diferentes actores, como autoridades locales, expertos en seguridad vial y la comunidad, también es crucial para mejorar la gestión de la seguridad vial. Al compartir experiencias y conocimientos, se pueden desarrollar enfoques más efectivos para abordar los problemas de seguridad vial en puntos, tramos o sectores críticos. Establecer una coordinación efectiva entre estas entidades y promover una cultura de seguridad vial en la comunidad son pasos fundamentales para garantizar la protección de todos los usuarios de las vías en el municipio de Yumbo.

Causas:

- **Falta de planificación y priorización estratégica - táctica en seguridad vial**

La carencia de una planificación estratégica y táctica sólida, así como la falta de priorización en materia de seguridad vial, representan una debilidad significativa en la gestión de la infraestructura vial en Yumbo. La ausencia de planes estructurados y procesos claros para identificar y abordar áreas críticas de siniestralidad vial deja desatendidos a los puntos de alto riesgo. Esta falta de atención estratégica expone a los usuarios viales a riesgos innecesarios, incrementando su vulnerabilidad frente a accidentes y lesiones. Además, la

falta de una estrategia definida dificulta la asignación efectiva de recursos y la implementación de medidas preventivas adecuadas en aquellos lugares donde son más necesarias.

- **Falta de personal especializado en seguridad vial y análisis de datos**

La gestión efectiva de puntos críticos de siniestralidad vial demanda un conocimiento especializado en seguridad vial y análisis de datos. La ausencia de personal capacitado y experto en estas áreas representa un desafío significativo, ya que dificulta la identificación precisa de problemas y la implementación de soluciones efectivas. La falta de expertos en seguridad vial puede limitar la capacidad del municipio de Yumbo para interpretar adecuadamente los datos recopilados y tomar decisiones informadas sobre dónde y cómo intervenir para mejorar la seguridad vial. Además, la carencia de conocimientos especializados puede obstaculizar el desarrollo e implementación de políticas y programas efectivos destinados a abordar los puntos críticos de siniestralidad vial, lo que perpetúa el riesgo para los usuarios de las vías.

- **Deficiencia en el enfoque de mejora continua en Seguridad Vial**

La ausencia de un enfoque sólido de mejora continua representa una limitación sustancial en la gestión de la seguridad vial en Yumbo. Sin un proceso establecido para evaluar y ajustar las estrategias de seguridad vial, las intervenciones corren el riesgo de ser ineficaces y de no abordar los problemas subyacentes de manera efectiva.

La carencia de un enfoque de mejora continua impide la implementación de soluciones duraderas y eficaces. La falta de evaluaciones periódicas para analizar la efectividad de las medidas implementadas puede resultar en la persistencia de problemas de seguridad vial, ya que no se realizan los ajustes necesarios para abordar las deficiencias identificadas.

Este vacío en la aplicación de un enfoque de mejora continua también puede llevar a una falta de adaptación a los cambios en el entorno vial y en los patrones de tránsito. La infraestructura vial y las condiciones del tránsito están en constante evolución, y es crucial que los planes y estrategias de seguridad vial se ajusten en consecuencia para mantener la efectividad a lo largo del tiempo.

Además, la falta de un enfoque de mejora continua puede socavar la confianza de la comunidad en las autoridades locales y su capacidad para abordar de manera efectiva los problemas de seguridad vial. Sin evidencia clara de progreso y sin medidas correctivas visibles, los ciudadanos pueden percibir que no se están tomando las medidas adecuadas para garantizar su seguridad en las vías públicas.

Efectos:

- **Aumento del riesgo de siniestros en puntos críticos de siniestralidad vial**

La gestión deficiente en los puntos críticos de siniestralidad vial amplía considerablemente el riesgo de accidentes para todos los usuarios de las vías en Yumbo. La falta de atención

adecuada a estos puntos, especialmente aquellos donde la vulnerabilidad es más alta, contribuye significativamente a la creación de un entorno vial inseguro y propenso a siniestros.

La carencia de medidas eficaces en los puntos críticos de siniestralidad vial incrementa la probabilidad de colisiones y eventos traumáticos. Estas áreas, donde convergen factores como un alto flujo vehicular, deficiencias en la señalización, condiciones de infraestructura peligrosas, velocidades altas, representan puntos críticos que requieren una gestión especializada y urgente.

La falta de gestión adecuada en estos puntos críticos conlleva consecuencias graves para la seguridad vial. Los siniestros en estas zonas suelen ser más severos y con mayores repercusiones, ya que involucran a una mayor cantidad de vehículos y a usuarios vulnerables como peatones y ciclistas. Esta situación no solo afecta la integridad física de los usuarios viales, sino que también aumenta la carga sobre los servicios de emergencia y los sistemas de salud locales.

Además, la falta de atención a estos puntos críticos puede generar un efecto dominó, propagando la inseguridad vial a áreas adyacentes y contribuyendo a una sensación generalizada de inseguridad entre los ciudadanos. Esto puede afectar la calidad de vida de la comunidad y minar la confianza en las autoridades locales para abordar eficazmente los problemas de seguridad vial.

- **Deterioro progresivo de la infraestructura vial debido a la gestión deficiente de puntos críticos de siniestralidad**

La falta de gestión adecuada en los puntos críticos de siniestralidad vial no solo incrementa el riesgo de accidentes, sino que también contribuye al deterioro continuo de la infraestructura vial en Yumbo. Sin intervenciones oportunas y efectivas, los problemas en estos puntos críticos tienden a empeorar con el tiempo, lo que resulta en un deterioro progresivo de la red vial.

Este deterioro continuo no solo aumenta los riesgos de seguridad para todos los usuarios de las vías, sino que también conlleva costos más altos de reparación y mantenimiento a largo plazo. Las deficiencias en la infraestructura vial, como defectos en la superficie de rodadura, señalización deficiente y falta de mantenimiento adecuado pueden agravarse si no se abordan de manera oportuna y efectiva.

Como resultado, el deterioro progresivo de la infraestructura vial puede generar una serie de problemas adicionales, como un aumento en la frecuencia y gravedad de los accidentes, un mayor tiempo de viaje para los usuarios de las vías y una disminución en la calidad de vida de la comunidad en general.

Además, el costo asociado con la reparación y el mantenimiento de una infraestructura vial deteriorada puede ser significativamente mayor que si los problemas se hubieran abordado de manera preventiva o en una etapa temprana.

- **Desconfianza pública en las autoridades locales debido a la gestión deficiente de la Seguridad Vial**

La percepción de una gestión inadecuada de la seguridad vial en puntos críticos puede minar la confianza de los ciudadanos en las autoridades locales en Yumbo. Esta falta de confianza puede generar descontento y afectar la legitimidad del gobierno municipal, obstaculizando los esfuerzos para promover la seguridad vial y el bienestar comunitario.

La falta de acciones efectivas para abordar los problemas de seguridad vial en los puntos críticos puede provocar una sensación de abandono. Cuando los ciudadanos perciben que sus preocupaciones sobre la seguridad en las carreteras no son atendidas de manera adecuada, pueden perder la confianza en la capacidad de las autoridades locales para garantizar su seguridad y bienestar.

Además, la desconfianza en las autoridades locales puede obstaculizar los esfuerzos para promover la seguridad vial y el bienestar comunitario. Cuando los ciudadanos perciben que las autoridades no están abordando adecuadamente los problemas de seguridad vial, es menos probable que apoyen iniciativas destinadas a mejorar la infraestructura vial y promover comportamientos seguros en las carreteras.

3.3.6. Problema 6. Gestión inadecuada de la señalización vial y de los dispositivos de regulación del tránsito

En Yumbo, la gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito plantea una serie de desafíos que afectan la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio. Según la información recopilada en entrevistas con la Secretaría de Movilidad municipal, la falta de un inventario actualizado de dispositivos de control del tránsito y señalización vial dificulta la gestión eficiente de dichos dispositivos. Esta falta de información actualizada puede conducir a la presencia de dispositivos obsoletos o dañados, así como a la ausencia de señalización en puntos críticos, lo que aumenta significativamente el riesgo de siniestros viales.

Además, el sistema semafórico actual presenta problemas de coordinación y carece de una operación centralizada, lo que resulta en tiempos de espera excesivos y una mayor probabilidad de congestión en las intersecciones. Esta falta de coordinación adecuada también contribuye a la frustración de los conductores y puede provocar comportamientos de conducción inadecuados. Aunque se proyecta la implementación de un centro de gestión y control semafórico, así como la instalación de más intersecciones semaforizadas en diferentes zonas del municipio, es evidente la necesidad de una acción más contundente y coordinada para abordar estos problemas.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo, en 2015 solo se contaba con dos intersecciones semaforizadas, mientras que actualmente se han instalado 13 en corredores clave. Sin embargo, sigue siendo crítica la ausencia de evaluaciones periódicas de los volúmenes vehiculares y peatonales en estas intersecciones, lo que impide ajustar los ciclos de los semáforos de acuerdo con los patrones de tráfico. Esta falta de información actualizada limita la capacidad de adaptación de los semáforos a las demandas cambiantes

del tránsito, lo que genera ineficiencias y aumenta el riesgo de siniestros viales en las vías de Yumbo.

Para abordar este problema, es crucial implementar un enfoque integral que incluya la actualización regular del inventario de dispositivos señalización y de control del tránsito, la centralización y coordinación efectiva del sistema semafórico, así como la realización periódica de evaluaciones de los volúmenes de tráfico en las intersecciones. Además, se deben promover la colaboración entre las diferentes entidades gubernamentales y la comunidad local para garantizar una gestión eficiente y segura de la infraestructura vial en Yumbo.

Causas:

- **Falta de un inventario actualizado de dispositivos de control del tránsito y señalización vial**

La falta de un inventario actualizado de dispositivos de control del tránsito y señalización vial representa una deficiencia crítica que afecta la capacidad de gestionar eficazmente estos elementos. La falta de marcación de activos que alimente una base de datos precisa y actualizada puede dar lugar a una serie de problemas operativos y de seguridad en las vías.

La falta de información actualizada puede derivar en la presencia de dispositivos obsoletos o dañados en la infraestructura vial, lo que compromete la efectividad de la regulación del tránsito y la seguridad de los usuarios. Además, la carencia de señalización en puntos críticos de la vía aumenta significativamente el riesgo de siniestros y la confusión entre los conductores.

Este vacío en el conocimiento sobre el estado de los dispositivos de control del tránsito dificulta la toma de decisiones informadas sobre las necesidades de mantenimiento, reparación o reemplazo de dichos dispositivos. Sin una comprensión clara de qué dispositivos están instalados, su estado y su ubicación precisa, es difícil para las autoridades municipales priorizar y asignar recursos de manera efectiva para mejorar la infraestructura vial y garantizar la seguridad de los usuarios.

Además, la falta de un inventario actualizado dificulta la planificación estratégica a largo plazo para la gestión del tránsito y la seguridad vial. La incapacidad para identificar rápidamente las áreas que requieren intervención y realizar un seguimiento de los cambios en la infraestructura vial dificulta la implementación de medidas preventivas y correctivas de manera oportuna.

Por lo tanto, la falta de un inventario actualizado no solo compromete la eficiencia operativa de la gestión del tránsito, sino que también representa un riesgo significativo para la seguridad vial en el municipio de Yumbo. Es crucial establecer y mantener un sistema de inventario detallado y actualizado que permita una gestión más efectiva y segura de la infraestructura vial y los dispositivos de control del tránsito.

- **Falta de gestión, control y mantenimiento de la señalización vial y sistema semafórico actual**

Las carencias en el mantenimiento de la señalización vial y los dispositivos de control del tránsito representan un desafío significativo para la seguridad y eficiencia del sistema vial en el municipio de Yumbo. Estas deficiencias no solo ponen en riesgo la integridad de los usuarios de las vías, sino que también afectan la capacidad del sistema para regular y gestionar el tránsito de manera adecuada. Como resultado, se evidencian debilidades en la gestión y control de los dispositivos de control del tránsito, lo que conlleva a un aumento de los riesgos y a una menor eficacia en la gestión de la movilidad en el Municipio de Yumbo.
Los problemas de coordinación en el sistema semafórico actual representan un desafío significativo para la gestión eficiente del tránsito en el municipio de Yumbo. La carencia de una operación centralizada y una coordinación efectiva entre los semáforos puede tener diversas repercusiones negativas en la movilidad y la seguridad vial.

La falta de coordinación adecuada entre los semáforos puede provocar tiempos de espera excesivos en las intersecciones, lo que resulta en una disminución de la fluidez del tránsito y un aumento de la congestión vial. Los conductores se ven obligados a esperar más tiempo del necesario en los semáforos, lo que no solo afecta negativamente la eficiencia del tránsito, sino que también puede generar frustración y molestias entre los usuarios de la vía.

Además, la falta de coordinación entre los semáforos puede dar lugar a inconsistencias en los ciclos semafóricos, lo que puede resultar en situaciones confusas para los conductores y aumentar el riesgo de accidentes.

Otro problema derivado de la falta de coordinación en el sistema semafórico es la incapacidad para adaptarse eficientemente a las variaciones en la demanda de tráfico a lo largo del día. Sin una operación centralizada que permita ajustar los tiempos de los semáforos según las condiciones del tránsito en tiempo real, los semáforos pueden permanecer en ciclos predeterminados que no se ajustan a las necesidades cambiantes del flujo vehicular. Esto puede resultar en ineficiencias y congestión, especialmente durante las horas pico.

En resumen, los problemas de coordinación en el sistema semafórico contribuyen a la ineficiencia del tránsito, la congestión vial y el aumento del riesgo de siniestros viales en el municipio de Yumbo. Es crucial implementar medidas para mejorar la coordinación y la operación centralizada de los semáforos con el fin de promover una movilidad más segura y fluida en las vías.

Efectos:

- **Aumento del riesgo de siniestros viales**

El aumento del riesgo de siniestros viales es un efecto directo de la gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito en Yumbo. La falta de señalización en puntos

críticos y los problemas de coordinación en el sistema semafórico contribuyen a crear un entorno vial inseguro, lo que aumenta significativamente la probabilidad de que ocurran siniestros de tránsito.

La ausencia de señalización en puntos críticos, como intersecciones peligrosas o zonas de riesgos o conflictos, crea un ambiente de incertidumbre para los conductores y peatones, quienes pueden no estar al tanto de las condiciones de la vía o las normas de tránsito en ese lugar. Esto puede llevar a situaciones de confusión y riesgo, especialmente en momentos de alta congestión o baja visibilidad.

Por otro lado, los problemas de coordinación en el sistema semafórico pueden resultar en tiempos de espera excesivos en las intersecciones, lo que aumenta la impaciencia de los conductores y la probabilidad de que tomen decisiones arriesgadas para evitar esperar más tiempo. Además, la falta de sincronización adecuada de los semáforos puede generar conflictos y situaciones de choque, especialmente en intersecciones con volúmenes altos.

En conjunto, estos factores contribuyen a un entorno vial caótico y peligroso, donde el riesgo de siniestros viales se incrementa considerablemente. Los accidentes pueden ocurrir con mayor frecuencia y ser más graves debido a la falta de señalización adecuada y a los problemas de coordinación en la regulación del tránsito. Esta situación no solo pone en peligro la seguridad de los conductores y peatones, sino que también aumenta la carga sobre los servicios de emergencia y el sistema de salud local. En resumen, el aumento del riesgo de siniestros viales es un efecto directo de una gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito, y requiere medidas urgentes para ser abordado y mitigado en Yumbo.

- **Ineficiencias en la gestión del tránsito y frustración de los conductores**

La ineficiencia en la gestión del tránsito y la frustración de los conductores son consecuencias directas de la gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito en Yumbo. Los tiempos de espera excesivos en las intersecciones, ocasionados por la falta de coordinación del sistema semafórico, generan una serie de ineficiencias en el flujo vehicular que impactan negativamente la movilidad de los ciudadanos y la economía local.

La falta de sincronización de los semáforos y la ausencia de una operación centralizada en el sistema semafórico contribuyen a que los tiempos de espera en las intersecciones sean más largos de lo necesario. Esto resulta en congestión vial, retrasos en los desplazamientos y pérdida de tiempo para los usuarios viales. Además, la ineficiencia en el tránsito puede afectar negativamente a las empresas locales, ya que dificulta el transporte de mercancías y la prestación de servicios, lo que a su vez puede tener un impacto en la economía general del municipio.

Por otro lado, los problemas de coordinación y los tiempos de espera prolongados pueden generar una creciente frustración entre los conductores. La impaciencia y el estrés causados por los largos tiempos de espera pueden llevar a comportamientos de conducción agresivos o arriesgados, como exceder los límites de velocidad, realizar maniobras

peligrosas o ignorar las señales de tránsito. Estos comportamientos aumentan el riesgo de siniestros viales y ponen en peligro la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Estos problemas no solo afectan la movilidad de los ciudadanos y la economía local, sino que también representan un riesgo para la seguridad vial y el bienestar de la comunidad en su conjunto. Es imperativo implementar medidas efectivas para mejorar la gestión de los dispositivos de regulación del tránsito y garantizar un flujo vehicular seguro y eficiente en el municipio.

- **Incremento de costos por mantenimiento y reparaciones**

La gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito, caracterizada por la falta de inventario actualizado, la ausencia de evaluaciones periódicas y mantenimiento preventivo y correctivo puede desencadenar la presencia de dispositivos obsoletos o dañados en la infraestructura vial. Esta situación conlleva costos adicionales significativos para el municipio de Yumbo, ya que se requieren reparaciones y reemplazos costosos a largo plazo para garantizar el funcionamiento adecuado de los dispositivos y la seguridad vial en general.

La falta de un inventario actualizado dificulta la identificación oportuna de dispositivos que requieren mantenimiento preventivo o reparaciones. Como resultado, los dispositivos pueden deteriorarse gradualmente sin ser detectados, lo que eventualmente lleva a fallas importantes que requieren intervenciones costosas y urgentes. Además, la ausencia de evaluaciones periódicas de los dispositivos de regulación del tránsito impide detectar problemas potenciales antes de que se conviertan en fallas mayores, lo que aumenta la probabilidad de costosas reparaciones y reemplazos en el futuro.

Estos costos adicionales no solo afectan el presupuesto asignado para el mantenimiento de la infraestructura vial, sino que también pueden desviar recursos financieros que podrían destinarse a otras necesidades prioritarias en el municipio. Además, los retrasos en el mantenimiento y las reparaciones pueden afectar negativamente la calidad y la seguridad de las vías, lo que potencialmente aumenta el riesgo de siniestros de tránsito y lesiones para los ciudadanos. En resumen, el incremento de los costos por mantenimiento y reparaciones debido a una gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito tiene un impacto negativo en la economía local y en la calidad de vida de los residentes de Yumbo.

3.3.7. Problema 7. Desafíos en la Implementación Efectiva de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para Obras de Infraestructura

Las estrategias para la mitigación de impactos y efectos negativos generados por las obras de infraestructura que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público se definen mediante los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), en virtud de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y de acuerdo con la reglamentación contenida en el Manual de señalización Vial (2015).

Si bien, la Secretaría de Movilidad de Yumbo, como autoridad competente, exige este requisito para el inicio y ejecución de las intervenciones de infraestructura; el diseño, implementación y seguimiento de las disposiciones contempladas en los planes de manejo de tránsito resultan insuficientes para la seguridad vial de todos los actores viales, debido especialmente a las deficiencias en la puesta en marcha y el seguimiento al PMT.

Uno de los problemas principales es la falta de seguimiento riguroso por parte de la Secretaría de Movilidad para verificar que las medidas implementadas en el PMT sean consistentes con las aprobadas. Esto implica la necesidad de controles efectivos durante todo el proceso de ejecución de las obras. Sin un seguimiento adecuado, las obras pueden generar riesgos no previstos para la seguridad vial, lo que afecta tanto a los usuarios de vehículos motorizados como a peatones y ciclistas.

Además, la ausencia de un proceso estructurado para la programación y documentación de inspecciones de seguimiento por parte de la Secretaría de Movilidad de Yumbo dificulta la identificación temprana de problemas y la implementación de medidas correctivas. El seguimiento, como parte de un proceso de mejora continua, es esencial para identificar acciones correctivas y mitigar los impactos negativos que puedan surgir durante el desarrollo de la obra. Sin esta retroalimentación, es difícil implementar mejoras significativas.

Otro desafío clave radica en la priorización excesiva de la movilidad de vehículos motorizados en detrimento de la seguridad de peatones y ciclistas. Esta falta de equilibrio puede crear condiciones peligrosas para los usuarios más vulnerables de las vías, lo que subraya la necesidad de una planificación más inclusiva y sensible a las necesidades de todos los actores viales.

Además, se observan debilidades en la planificación, diseño, implementación y seguimiento de los PMT para obras de bajo impacto (Categoría I). En estos casos, a menudo no se les da suficiente importancia y por lo tanto no se gestionan adecuadamente las condiciones de riesgo que surgen durante el desarrollo de la intervención, lo que puede provocar inconvenientes significativos en la movilidad y comprometer la seguridad vial.

Causas:

- **Falta de supervisión rigurosa y continua por parte de las autoridades competentes**

La ausencia de una supervisión rigurosa y continua por parte de las autoridades competentes durante la ejecución de obras de infraestructura constituye una de las causas fundamentales de la implementación deficiente de las medidas contempladas en los Planes de Manejo de Tránsito (PMT). Esta falta de supervisión adecuada implica una falta de control sobre el cumplimiento efectivo de las disposiciones establecidas en los PMT, lo que, a su vez, incrementa el riesgo de siniestros y congestión vial en las zonas intervenidas.

Las autoridades responsables, al no realizar una supervisión rigurosa, pueden no detectar a tiempo posibles desviaciones o incumplimientos en la implementación de las medidas de

seguridad vial establecidas en los PMT. Esto puede derivar en una ejecución deficiente de señalizaciones, desvíos mal diseñados o insuficientes, o en la falta de medidas de seguridad adecuadas para los trabajadores y usuarios de las vías afectadas.

Como resultado, se pierde la oportunidad de identificar y corregir de manera oportuna posibles riesgos para la seguridad vial y la fluidez del tráfico, lo que contribuye a un aumento del riesgo de accidentes y congestión vial en las zonas de trabajo.

- **Ausencia de procesos estructurados para la programación y documentación de inspecciones de seguimiento**

La carencia de procesos estructurados para la programación y documentación de inspecciones de seguimiento constituye una causa clave que dificulta la identificación temprana de problemas y la implementación oportuna de medidas correctivas en los Planes de Manejo de Tránsito (PMT).

La falta de una metodología claramente definida para llevar a cabo inspecciones periódicas y documentar los resultados de manera sistemática impide una supervisión efectiva de la ejecución de los PMT. Sin un proceso estructurado, las inspecciones pueden ser realizadas de manera inconsistente o espaciada en el tiempo, lo que reduce la capacidad de detectar y abordar problemas de manera proactiva.

La ausencia de una documentación adecuada también limita la capacidad de seguimiento y análisis de la efectividad de las medidas implementadas. La falta de registros detallados dificulta la identificación de patrones o tendencias en el cumplimiento de los PMT, así como la evaluación de la eficacia de las medidas correctivas adoptadas.

Además, la falta de procesos estructurados puede llevar a una falta de coherencia en la aplicación de medidas correctivas. Sin una guía clara sobre cómo identificar y abordar los problemas encontrados durante las inspecciones de seguimiento, existe el riesgo de que las medidas correctivas sean insuficientes o inadecuadas, lo que compromete la seguridad vial en las zonas de obras de infraestructura.

- **Priorización de la movilidad de vehículos motorizados y déficit en la gestión de obras de bajo impacto**

Es común observar una priorización de la movilidad de vehículos motorizados sobre la seguridad de peatones y ciclistas durante la planificación y ejecución de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT). Esta falta de equilibrio puede dar lugar a condiciones peligrosas en las vías, donde los usuarios más vulnerables quedan en desventaja.

La prevalencia de una planificación centrada exclusivamente en la movilidad de vehículos motorizados puede desatender las necesidades de seguridad de peatones y ciclistas, quienes comparten el espacio vial con mayor vulnerabilidad. Esta falta de consideración puede resultar en la falta de medidas adecuadas de protección para estos usuarios, aumentando así el riesgo de accidentes y lesiones en zonas de obras de infraestructura.

Además, el déficit en la gestión de obras de bajo impacto agrava esta situación. A menudo, se presta poca atención a los PMT destinados a intervenciones consideradas de bajo impacto, lo que puede generar inconvenientes significativos en la movilidad y comprometer la seguridad vial. Aunque estas obras se perciben como menos disruptivas, aún presentan riesgos para los usuarios de las vías y requieren una gestión adecuada para garantizar su seguridad.

La falta de una atención adecuada a los PMT para obras de bajo impacto puede conducir a la ausencia de medidas de mitigación de riesgos necesarias para proteger a los usuarios de las vías. Esto puede incluir la falta de señalización adecuada, desvíos inseguros o condiciones de tránsito confusas, que pueden aumentar la probabilidad de accidentes y afectar negativamente la seguridad vial en estas áreas.

Efectos:

- **Aumento del riesgo de siniestros viales dadas las condiciones de inseguridad vial**

La implementación deficiente de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) puede provocar un aumento significativo del riesgo de siniestros viales y condiciones de inseguridad en las vías. La falta de señalización adecuada, desvíos mal diseñados y condiciones inseguras en las zonas de trabajo contribuyen a esta problemática.

La ausencia de medidas de seguridad efectivas, como señalización clara y visible, puede resultar en una mayor confusión y riesgo para todos los usuarios de la vía. Los desvíos mal diseñados o implementados pueden desviar el tránsito hacia rutas peligrosas o no aptas para la circulación, aumentando así la probabilidad de colisiones y accidentes.

Particularmente preocupante es el impacto en la seguridad de los peatones y ciclistas. La implementación inadecuada de los PMT puede crear condiciones peligrosas en las vías, donde estos usuarios vulnerables enfrentan un mayor riesgo de accidentes y lesiones. La falta de medidas de protección adecuadas, como senderos peatonales seguros o carriles exclusivos para bicicletas, aumenta aún más su vulnerabilidad ante situaciones de tráfico peligrosas.

Además, las condiciones de inseguridad vial generadas por la implementación deficiente de los PMT pueden tener un impacto negativo en la percepción de seguridad de los usuarios de la vía. Esto puede provocar una reducción en la confianza de los ciudadanos en la infraestructura vial y en las autoridades encargadas de su gestión, lo que a su vez puede afectar la legitimidad y la efectividad de las medidas de seguridad vial implementadas.

El aumento del riesgo de siniestros viales y las condiciones de inseguridad vial derivadas de la implementación deficiente de los PMT representan una seria amenaza para la seguridad y el bienestar de todos los usuarios de las vías, destacando la urgente necesidad de mejorar la planificación, diseño e implementación de estas medidas para garantizar un entorno vial seguro y protegido para todos.

- **Congestión vehicular y gestión ineficiente de la movilidad**

La implementación deficiente de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) durante las obras de infraestructura puede desencadenar una congestión vehicular significativa y una disrupción general en la movilidad. La falta de medidas efectivas para gestionar el tránsito durante las obras contribuye a esta problemática, generando múltiples inconvenientes para todos los actores viales.

La congestión vehicular, resultado directo de la implementación inadecuada de los PMT, impacta negativamente la fluidez del tránsito en las vías afectadas. Los desvíos mal planificados o la falta de señalización adecuada pueden desorientar a los conductores, llevándolos a rutas alternativas que pueden estar igualmente congestionadas o no ser aptas para la circulación, lo que agrava aún más la situación.

Esta interrupción en la movilidad no solo genera molestias y frustración entre los conductores, sino que también puede tener un impacto negativo en la economía local, afectando el comercio y la productividad de las empresas ubicadas en áreas afectadas por las obras de infraestructura, y también al obstaculizar el transporte de mercancías y la prestación de servicios.

La congestión vehicular también puede aumentar el riesgo de siniestros viales, especialmente en situaciones donde los conductores se ven obligados a enfrentar condiciones no habituales. Esto puede resultar en comportamientos de conducción agresivos o arriesgados, incrementando así la probabilidad de colisiones y lesiones tanto para los conductores como para los peatones.

Es fundamental mejorar la planificación y ejecución de estos planes para garantizar una gestión efectiva del tráfico durante las obras de infraestructura y mitigar los impactos negativos en la movilidad urbana.

3.4. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE VEHÍCULOS SEGUROS

“El enfoque del Sistema Seguro marca un cambio de la atención exclusiva a la reducción de los accidentes, a la eliminación de los muertos y los heridos graves. Uno de los cuatro elementos de este Sistema Seguro, es el de vehículos seguros, los cuales previenen los accidentes y protegen a los usuarios en caso de accidente, incluyendo a los ocupantes, los peatones y los ciclistas”[17].

“El artículo 28 del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece las condiciones mínimas que deben tener los vehículos para transitar en el territorio nacional en términos de seguridad activa y pasiva. Así mismo, Colombia cuenta con reglamentos técnicos que establecen requisitos para algunos componentes vehiculares de seguridad pasiva (cinturones de seguridad y acristalamientos) y de seguridad activa, (llantas y frenos), así como con la precitada Resolución 3752 de 2015.

Las anteriores herramientas constituyen un avance importante para la circulación de vehículos seguros en el país”[18]; sin embargo, en el municipio de Yumbo, frente a la participación de los vehículos en la seguridad vial, se evidencian las siguientes problemáticas que dificultan la protección de los actores viales

3.4.1. Problema 1. Incremento importante del parque automotor, especialmente de motocicletas, convertido en medio de transporte de pasajeros informal e ilegal.

“Es importante destacar que el nivel de exposición al riesgo vial es una medida que proporciona una aproximación de la probabilidad de que ocurran siniestros viales, basada en ciertos factores que influyen directamente dicha ocurrencia. Un ejemplo claro de esto es el crecimiento del parque automotor, ya que a medida que aumenta, también lo hace la cantidad de vehículos en circulación, lo que conlleva a una mayor demanda del uso de las vías y, por ende, incrementa la posibilidad de que ocurran colisiones u otros tipos de siniestros viales”[19].

De acuerdo con las cifras reportadas por el RUNT, con corte al 31 de diciembre de 2023[20], el parque automotor registrado en el país es de 18.852.113, de los cuales, el 61% corresponde a motocicletas (11.609.028), el 38% a vehículos (7.134.588) y el 1% a maquinaria, remolques y semirremolques (208.497)”[21].

---

[17] https://roadsafety.piarc.org/es/gestion-de-la-seguridad-vial-4-el-enfoque-del-sistema-seguro/principios-del-sistema-seguro

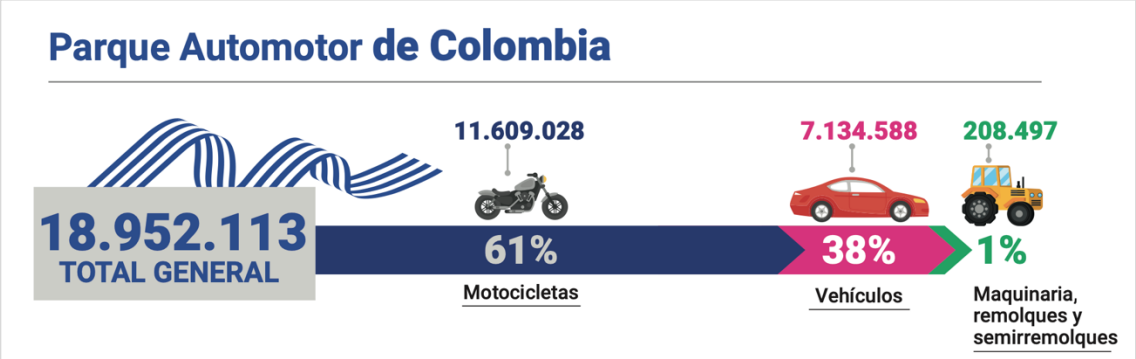
[18] Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 Documento técnico de soporte.

[19] ANSV. Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República

[20] RUNT. Runt en cifras. Balance del sector tránsito y transporte 2023. Bogotá, 2023.

[21] RUNT. Balance del sector tránsito y transporte 2023

Figura 20. Parque Automotor de Colombia. 2023



Fuente: RUNT en cifras. Balance del sector tránsito y transporte 2023

En el municipio de Yumbo, están registrados 24.945 vehículos distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 11. Parque automotor registrado en Yumbo

TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL
Automóvil	3886
Motocicleta	15226
Camioneta-campero	3454
Bus-buseta	237
Motocarro-motociclo-Tricimoto	133
Camión	1178
Maquinaria agrícola	13
Maquinaria industrial	8
Microbús	568
Minicargador	2
Retroexcavadora	2
Tractocamión	135
Volqueta	103
TOTAL	**29.945**

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Secretaría de Movilidad

El parque automotor registrado no corresponde a la cantidad de vehículos que se desplazan por el municipio; lo anterior derivado en primer lugar, a que los vehículos particulares de los residentes de Yumbo, en muchas ocasiones se matriculan en otras ciudades, debido a la diferencia de costos y en segundo lugar por la población flotante que labora en el municipio y que reside en ciudades y municipios como Cali, Palmira o Buga, Vijes, Yotoco o La Cumbre.

Otro aspecto a destacar es el tráfico diario de vehículos de personas que viven en Yumbo, pero desarrollan actividades de tipo económico, social, educativo en Cali, para lo cual se

deben desplazar diariamente generando mayor flujo vehicular, incrementa notablemente el parque automotor en Yumbo.

A lo anterior se suma el alto tráfico de transporte de carga que se desplaza por las vías de Yumbo. En este municipio está asentada la central de carga CENCAR y según datos suministrados por el Ministerio de Transporte a través del Grupo de Logística de la entidad, "durante el año 2023, en el Valle del Cauca se concentró el mayor número de viajes de origen y destino de las toneladas transportadas, lo cual se debe, en gran medida, al tránsito de vehículos desde y hacia Buenaventura, zona portuaria"[22]. Es de anotar, que la carga en su mayor proporción se desplaza por Yumbo, dado que es el paso obligado entre Cali, el sur del país y Buenaventura.

Un problema complejo es el crecimiento del número de motocicletas en el territorio. Hoy son las mayores generadoras del incremento del parque automotor en Yumbo; más del 50% del parque automotor son motos y a eso hay que sumarle las que se mueven todos los días desde los municipios vecinos. Este Municipio no es ajeno a este fenómeno nacional, dado que "la oferta de transporte público es deficiente, las motocicletas han irrumpido como una alternativa. Es un vehículo que suele estar asociado a la clase media baja, hombres jóvenes y familias con pocos hijos. También, cada vez más, es un instrumento de trabajo para los servicios domiciliarios o el mototaxismo[23]" . Para muchas familias una alternativa de ingresos adicionales que cada día crece más en popularidad.

Sin embargo, la conversión de la motocicleta en un medio de transporte principal debido a las deficiencias del transporte público ha incrementado significativamente los viajes en este tipo de vehículo, que no ha sido diseñado para el transporte público de pasajeros. Además, muchos conductores de motocicletas no han completado un curso de conducción y sus vehículos no están en buen estado. Este aumento en los viajes en motocicleta y el crecimiento desmesurado del parque automotor, año tras año, ha resultado en más de 596 accidentes en los últimos tres años, con 69 víctimas fatales, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

La problemática expuesta se deriva de las siguientes causas:

Causas:

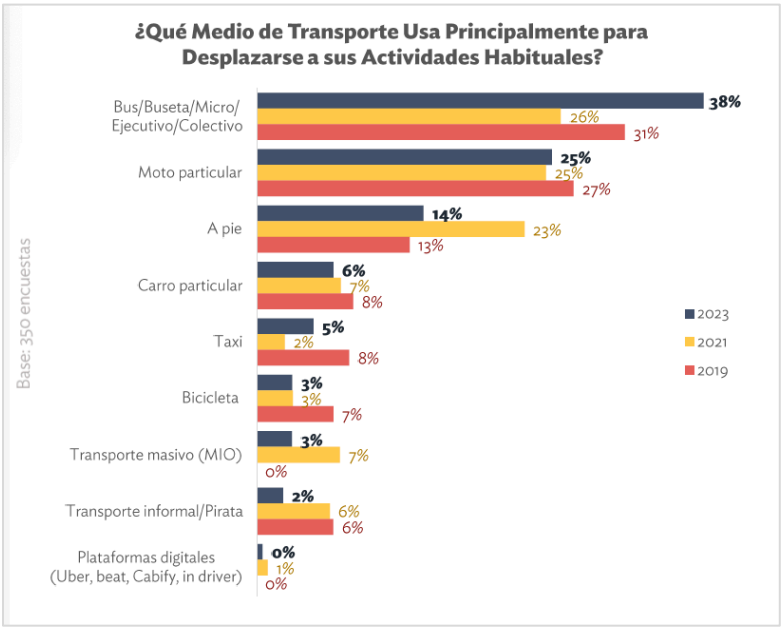
- **Deficiencias en el transporte público de pasajeros**

Según el informe entregado por Yumbo como Vamos, para el año 2023, solo 3 de cada 8 ciudadanos usan el bus como principal medio de transporte. Caminar ocupa el tercer lugar y se usa más que el carro particular o el taxi.

[22] https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11666/en-2023-se-movilizaron-mas-de-135-millones-de-toneladas-de-carga-por-las-vias-del-pais/

[23] https://elpais.com/america-colombia/2024-02-17/colombia-paraiso-de-las-motos-e-infierno-de-los-muertos-en-las-calles.html#

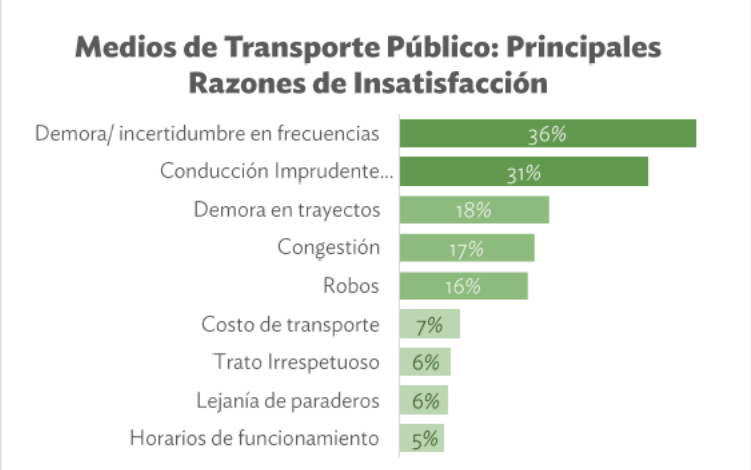
Figura 21. Medio de transporte utilizado para desplazamientos en Yumbo



Fuente: Yumbo cómo Vamos. Encuesta de percepción ciudadana 2023

El medio que menor satisfacción genera en Yumbo es el bus. Irregularidades en las frecuencias y conducción imprudente, serían los principales motivos de insatisfacción"[24].

Figura 22: Razones de Insatisfacción del uso del transporte público en el municipio de Yumbo.



Fuente: Yumbo cómo Vamos. Encuesta de percepción ciudadana 2023

[24] Yumbo cómo Vamos. Encuesta de percepción ciudadana 2023

La principal causa de insatisfacción con un 36% es la demora e incertidumbre en la frecuencia de las rutas, como segunda causa de insatisfacción se encuentra la conducción imprudente con 31%.

Lo anterior tiene como consecuencia que los habitantes del municipio utilicen otros medios para desplazarse dentro de él y sus zonas aledañas.

- **Crecimiento de las economías de entrega a domicilio**

"El envío a domicilio creció exponencialmente a partir del comienzo de la pandemia del SARS-CoV-2, haciendo que más del 80% de empresas adquiriera este nuevo sistema de entrega y ventas.

De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el incremento de este servicio fue de un 10,3% en 2020. Durante este periodo, muchos desempleados acudieron a las empresas de delivery para solventar su situación. Las empresas que lideraron en Latinoamérica fueron Didi Food, Rappi y Uber Eats, creciendo entre un 28 y 33% desde 2013 hasta 2020"[25]. El municipio de Yumbo no es la excepción frente al crecimiento de esta economía, por lo cual según la encuesta realizada Yumbo como Vamos, en el 2023, 1 de cada 5 trabajadores informales lo hace en estas plataformas de domicilio.

- **No se prioriza el transporte público en las políticas estatales**

La movilidad de las personas es una necesidad básica en la sociedad, esencial para el desarrollo económico de cualquier ciudad. Sin embargo, a medida que la sociedad progresa económicamente, los problemas de transporte y movilidad se acentúan, aumentando la demanda de transporte, la congestión de tráfico, la contaminación y la ocupación de suelo urbano para la construcción de vías. Para optimizar la movilidad se debe buscar el equilibrio entre el uso del vehículo particular y el transporte público, cuestión que debe abordarse desde una visión amplia y multidisciplinar

La informalidad en el transporte en sus diversas modalidades es una realidad que, en las últimas dos décadas, ha afectado de manera grave la productividad del sector, la seguridad social de los conductores y los recaudos tributarios; una problemática que a la fecha no ha sido solucionada por la falta de estrategias y políticas públicas que prioricen el transporte público.

"Desde el punto de vista de las autoridades, el transporte informal desempeña un papel fundamental en las ciudades, pero también genera externalidades significativas, entre las que figuran la congestión, la contaminación atmosférica y acústica, debido a la antigüedad de los vehículos, y los accidentes[26]". En este contexto, las políticas estatales no priorizan el transporte público formal con medidas como subsidios a las tarifas, regulación a las

[25] https://www.il-latam.com/blog/articulos-centrales/futuro-economico-por-que-los-envios-a-domicilio-hacen-crecer-a-tu-empresa

[26] UITP. Advancing Public Transporte. Claves para transformar el transporte informal. 2021

plataformas, mejoras en la infraestructura o mediante campañas de sensibilización dirigidas a los actores viales. A esto se suma la ausencia de datos sobre el transporte informal y la multiplicidad de partes interesadas o implicadas que complica la interlocución con el gobierno. Según lo expusieron los funcionarios de la secretaria de movilidad, no se cuenta un censo que dimensione realmente el fenómeno.

- **Los bajos costos de mantenimiento y combustible para las motos**

En Colombia el precio de combustible ha tenido unas alzas importantes, menoscabando el bolsillo de los Colombianos. Según Ecopetrol, en el año 2019, el valor del combustible tipo Gasolina tenía un valor de $9.747 mientras que el año pasado (2023) el valor del mismo combustible presentó un valor de $ 14.997. En los últimos años este incremento ha sido 65%, afectando a toda la población que cuenta con vehículos automotores.

Con relación a las motos, mientras que un vehículo tipo carro consume 1 galón de gasolina a una velocidad en 35 km, una motocicleta de 125cc con una velocidad promedio de 60km/h se gasta un galón de gasolina por cada 150 km recorridos. Un estudio realizado en el año 2021 por las Universidades Eafit y Tecnológica de Pereira, la moto Bóxer CT 100 puede recorrer una distancia de 370 kilómetros con tan solo un galón de gasolina a una velocidad promedio de 40 km/h. Esta realidad desincentiva el uso de automóviles e incrementa la adquisición de motocicletas.

- **Facilidad para la compra de vehículos tipo motocicleta**

De acuerdo con Andemos - Asociación Nacional de Movilidad Sostenible en Colombia, cada minuto en el país se vende una moto nueva. Esta asociación especializada en movilidad en el país señaló que en Colombia por cada vehículo nuevo que se matricula, sale a circular más de tres motos a las calles.

Cada vez es más fácil adquirir una moto y los créditos son más flexibles; eso sin contar que el valor de estas es menor que el de un automóvil. Además, al momento de adquirir una moto no se tiene que pagar el IVA (Impuesto de Valor Agregado) que es del 19 por ciento. Otra de las causas es el pico y placa, pues las motos están exentas de esta restricción vehicular en varias ciudades y si su cilindraje es menor o igual a 125 cc no deben de pagar impuesto; además, no pagan peajes y el consumo de gasolina es menor, por lo que resultan ser más económicas al momento de su manutención.

Según datos entregados por la Secretaría de Movilidad de Yumbo, para el año 2023 se matricularon 191 motocicletas nuevas mientras que para el primer trimestre del año 2024 se registraron 197. Es importante resaltar, que el parque automotor de motos puede ser mayor, dado que muchas personas prefieren matricular sus vehículos en otras ciudades, por temas de costos y beneficios.

- **Incremento del empleo informal**

Según el organismo de tránsito, el municipio de Yumbo está sobresaturado de transporte ilegal e informal, observándose las calles y las esquinas llenas de vehículos particulares de todo tipo, taxis de otros municipios prestando todo tipo de servicios irregulares, que en

algunos casos son conducidos por extranjeros que no cumplen con los requisitos para ejercer como conductores en nuestro país.

“Las dinámicas de transporte informal se ven acrecentadas enormemente por las bajas coberturas que en muchos casos pueden significar el transporte público en una determinada ciudad, sumado a las altas tasas de desempleo, donde una persona ve en su vehículo personal la oportunidad de generar ingresos mediante el transporte de pasajeros, canalizando la demanda insatisfecha por el transporte público.

El transporte informal tiene varias implicaciones. El mayor peligro es poner en riesgo a las personas, ya que, generalmente, este no cuenta con estándares técnicos de seguridad o mantenimiento para los vehículos que ofrecen este servicio, y tampoco es clara de quién es la responsabilidad en los casos en que haya accidentes u otras situaciones de seguridad”[27].

- **Vacío en la normatividad, respecto a las plataformas de transporte**

La legislación vigente que existe en nuestro país para el uso y regulación de las plataformas de transporte está soportada en resoluciones, decretos y otras normas legales de menor jerarquía, así como en interpretaciones jurisprudenciales de jueces y altas Cortes.

Dicho vacío legal incrementa el conflicto permanente entre las empresas autorizadas para prestar el servicio de transporte público individual de pasajeros y las plataformas tipo Uber, Didi y otras más. Unas y otras emplean a una gran cantidad de conductores que, incluso, trabajan para ambas de manera paralela.

En el municipio de Yumbo, se presenta esta problemática y se incrementa por la cercanía con el Distrito de Santiago de Cali, debido a que un gran porcentaje de personas que trabajan en esta plataforma son de Cali y se desplazan constantemente hacia el municipio de Yumbo.

Efectos:

- **Incremento de la siniestralidad**

El crecimiento que se ha presentado en Yumbo ha ocasionado que la movilidad se vea afectada por el ingreso de un número mayor de vehículos circulando por las vías del municipio.

“El auge de las motos en Colombia se ha convertido también en un enorme problema de salud pública. Enorme y silencioso. Las motos representan más del 70% del parque vehicular, más de la mitad del tráfico y el número de motociclistas fallecidos supera el promedio mundial, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Con 15,5

[27] Universidad Libre. Mena Carolina. Riesgos del transporte informal en Colombia. 2023

muertos por 100.000 habitantes, Colombia tiene también la peor tasa entre los 35 países que mide el más reciente informe del International Transport Fórum"[28].

De acuerdo con las cifras de siniestralidad entregadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, del total de fallecidos), en enero - diciembre de 2023, los usuario moto constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 62.43% del total de fallecidos del 2023.

"Pero el motociclista no solamente es el usuario con mayor registro de víctimas, pues como objeto de choque tiene una representatividad alta en los siniestros fatales de otros tipos de actor vial. Como tal es el caso de los peatones en donde el motociclista (quien atropella al peatón) participa en el 42% de los casos de fallecimiento. A estos le siguen los vehículos de transporte individual, que atropellaron al 30% de los peatones fallecidos en 2022"[29].

- **Colapso en la movilidad**

"Los expertos advierten que si se mantiene el crecimiento acelerado del parque automotor en los próximos 10 años en las ciudades habría tanta gente movilizándose en medios privados como públicos de transporte, lo cual generará condiciones de congestión y contaminación insostenibles".[30]

Con relación a Yumbo, el parque automotor registrado no corresponde a la cantidad de vehículos que se desplazan realmente por el municipio; lo anterior derivado en primer lugar, a que los vehículos particulares de los residentes de Yumbo en muchas ocasiones se matriculan en otras ciudades, debido a la diferencia de costos y en segundo lugar por la población flotante que labora en el municipio y que reside en ciudades y municipios como Cali, Palmira, Buga, Vijes, Yotoco o La Cumbre, los cuales diariamente se mueven dentro de la jurisdicción municipal desbordando muchas veces la capacidad de las vías e inflando el tránsito promedio diario en algunos tramos del municipio.

- **Problemas ambientales**

"El incremento del parque automotor trae consigo consecuencias ambientales: la contaminación ambiental, generada por los gases que emiten cuando están en carretera y otros contaminantes, y la contaminación acústica, motivada por el ruido que producen. La contaminación ambiental o atmosférica es generada por los vehículos de motor que originan el monóxido de carbono, que es el gas contaminante que más abunda en la atmósfera de nuestras ciudades"[31].

---

[28] https://elpais.com/america-colombia/2024-01-15/el-auge-de-las-motos-una-tragedia-silenciosa-que-mata-mas-colombianos-que-la-guerra.html

[29] ANSV. Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República. 2023

[30] https://2022.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspxhttps://2022.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx

[31] http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/impacto.pdf

Por otra parte, la contaminación acústica hace referencia a esos sonidos que en ocasiones pueden ser ensordecedores. “Se calcula que en las calles con tráfico intenso se pueden alcanzar fácilmente los 100 decibelios. Cantidad nada recomendable para nuestra salud, pues los especialistas estiman que, si estamos expuestos a este ruido, vamos a padecer nerviosismo, insomnio y estrés, además, todo ruido superior a 140 decibelios puede producir daños psicológicos e incluso una discapacidad auditiva”[32]

- **Aumento de los costos en salud por lesionados en siniestros viales, sin cobertura de SOAT.**

“La norma indica que en los casos de accidentes de tránsito con víctimas de vehículos ‘fantasma’ o no asegurados, el reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos funerarios y el pago a los terceros, estará a cargo del Estado, a través de la ADRES. La cobertura de los gastos médicos será de máximo 800 salarios mínimos legales diarios vigentes”, explicó Carlos Mario Ramírez, director general de la ADRES.

Es importante resaltar que el SOAT se entiende como un seguro obligatorio dispuesto por Ley y tiene carácter social en el que todo vehículo automotor debe estar amparado por éste.[33] El objetivo es que a través de su recaudo se garanticen los recursos que permitan brindar una atención médica integral a las víctimas de accidentes de tránsito[34] velando por la protección prioritaria de la vida e integridad de las personas afectadas, independientemente de quién lo haya originado. En consecuencia, el SOAT es un seguro enfocado exclusivamente en la atención de las personas y, por ende, no cubre responsabilidad civil, daños a bienes o hurto. Específicamente de acuerdo con lo establecido en el numeral 2 del Artículo 192 del EOSF, los objetivos del SOAT son:

a. Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;
b. La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;
c. Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y

[32] https://carga.com.co/el-impacto-de-los-automoviles-en-el-medio-ambiente-causas-y-consejos-para-reducirlo/

[33] Artículo 192 del EOSF *“Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional. Las entidades aseguradoras a que se refiere el artículo 196 numeral 1 del presente Estatuto estarán obligadas a otorgar este seguro.*

[34] Para el caso del SOAT, de acuerdo con el Decreto 3990 de 2007, es un “suceso ocasionado o en el que haya intervenido al menos un vehículo automotor en movimiento, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que como consecuencia de su circulación o tránsito, cause daño en la integridad física de las personas”.

d. La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.

Las coberturas por víctima, establecidas mediante el numeral 1 del artículo 193 del Decreto-Ley 663 de 1993, modificadas conforme el artículo 112 del Decreto 019 de 2012 mediante el artículo 1 del Decreto 2497 de 2022, a la fecha son las siguientes:

- **Gastos médicos, quirúrgicos y hospitalarios**: Ampara hasta 800 SMDLV para todas las categorías en las pólizas expedidas hasta el 14 de diciembre de 2022 y a partir del 19 de diciembre de 2022 en virtud de lo dispuesto en el artículo 1 del Decreto 2497 de 2022 se modificaron los topes a cargo de la aseguradora, dependiendo de si se trata de una categoría con rango diferencial o no. En el caso de las categorías diferenciales este tope sería de 300 SMDLV.

- **Deterioro de vías por el alto tráfico**

La congestión vehicular afecta a la red vial de un país, representando un grave problema para la población que debe circular por ellas, entre sus causas se encuentra el incremento demográfico, la falta de obras viales como vías alternas, señales de tránsito inexistentes o desactualizadas, incremento del parque automotor, y la falta de mantenimiento vial

El transporte de carga que se desplaza por las vías de Yumbo genera un alto tráfico vehicular y su correspondiente deterioro en las vías. En este municipio está asentada la central de carga CENCAR y según datos suministrados por el Ministerio de Transporte a través del Grupo de Logística de la entidad, “durante el año 2023, en el Valle del Cauca se concentró el mayor número de viajes de origen y destino de las toneladas transportadas, lo cual se debe, en gran medida, al tránsito de vehículos desde y hacia Buenaventura, zona portuaria”[35]. Es de anotar, que la carga en su mayor proporción se desplaza por Yumbo, dado que es el paso obligado entre Cali, el sur del país y Buenaventura.

El incremento del parque automotor genera más congestión y como consecuencia deterioro en las vías, y no solo en vías vehiculares, puesto que cuando hay mucho tráfico las personas suelen cometer imprudencias como transitar por los andenes, usar vías con menor capacidad entre otras.

- **Alteraciones del Orden Público y Pérdida de empleos en el sector de los conductores de servicio público formal**

El incremento del transporte informal ha traído consigo protestas de parte del servicio público formal, cuyos conductores se ven afectados a causa de quedar desempleados.

Para que un tipo de transporte público sea considerado como formal, este debe ser prestado en un vehículo afiliado a una empresa legalmente constituida, con la existencia de las

35 https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11666/en-2023-se-movilizaron-mas-de-135-millones-de-toneladas-de-carga-por-las-vias-del-pais/

pólizas exigidas en el Decreto único reglamentario del sector transporte y el Código de Comercio; por el contrario, se entiende que el transporte público es informal cuando el vehículo no se encuentre afiliado a una empresa de transporte público legalmente constituida (García & Varela, 2018).

El incremento del parque automotor tiene como consecuencia que menos personas usen el transporte público formal; otra de las causas de la disminución del uso del transporte público formal como se evidencia en la encuesta de Yumbo como vamos es el nivel de insatisfacción que tienen los Yumbeños en el uso de este tipo de transporte, lo anterior se traduce en que las empresas deban de reducir la cantidad de conductores generando así la pérdida de empleos para algunas personas.

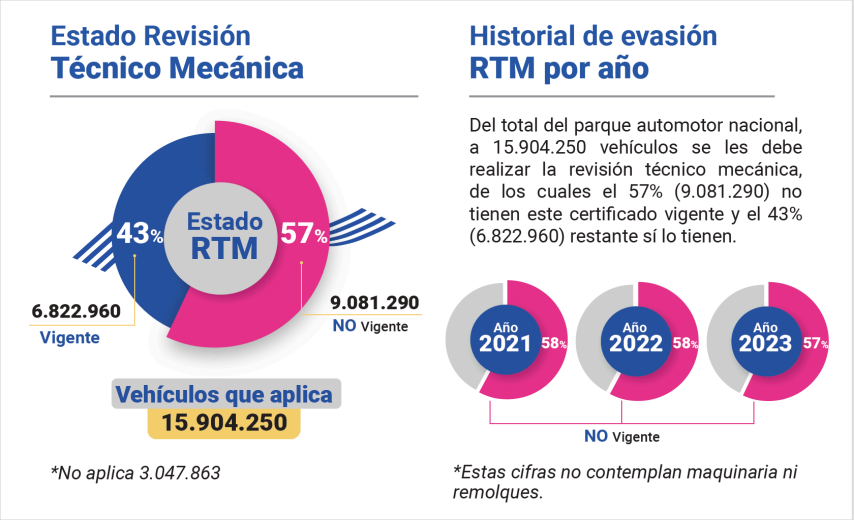
3.4.2. Problema 2. Evasión y corrupción de la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases contaminantes, tanto el transporte particular como público

"La Revisión Técnico - Mecánica y de Emisiones Contaminantes -RTMyEC permite verificar que los vehículos cuenten con las condiciones mínimas de seguridad. Su exigencia normativa nace del reconocimiento de la conducción como actividad peligrosa y de la necesidad de disminuir el riesgo de siniestros viales derivados de esta. A su vez, esta contribuye a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en condiciones óptimas y al cuidado del medio ambiente"[36].

Frente a la revisión técnico - mecánica obligatoria desde 2002, y que es realizada en los Centros de Diagnóstico Automotor - CDA, se registró que, en 2023, de los 15.904.250 vehículos que debían estar certificados, solo el 43% (6.822.960 vehículos) contaba con certificación (Runt en cifras 2023)

[36] Superintendencia de Transporte. Guía La importancia de una adecuada Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones contaminantes (RTMyEC)

Figura 23.Estado de la revisión técnico-mecánica en el país



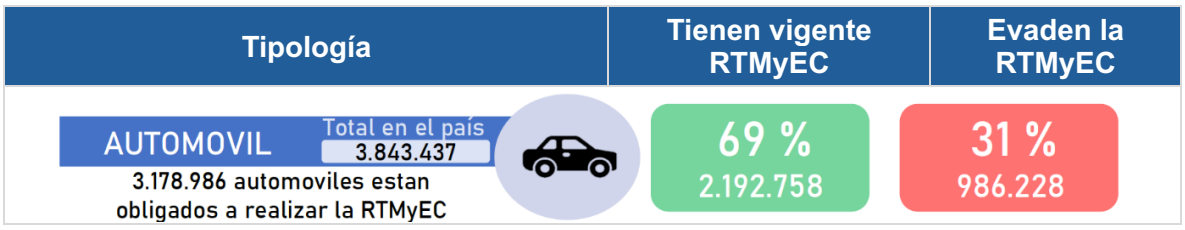
Fuente: Runt en cifras. Balance del sector tránsito y transporte 2023. Bogotá, 2023

"La Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor ASO-CDA (Boletín 2023), ve con preocupación que luego de 15 años de operación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes en el país, el porcentaje de incumplimiento de la obligatoriedad de realizar la inspección técnica vehicular presenta una dinámica que año a año ha venido incrementándose de manera progresiva"[37].

Según el Boletín 2023 de la Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor ASO-CDA, los vehículos particulares evaden la RTMyEC en un 58%, mientras que los vehículos públicos evaden la RTMyEC en un 25%.

Con respecto a la tipología del vehículo, las cifras se explican por si solas. La figura siguiente muestra que la motocicleta representa el 71% de la evasión en la RTMyEC, respecto a la totalidad del parque automotor; el 52% de los buses y las busetas evaden la RTMyEC, mientras que el 41% de los microbuses no realizan la revisión y el 31% del total de la evasión, corresponde a los automóviles.

Figura 24.Vigencia y Evasión de la RTM y EC por tipología de vehículos



[37] ASOCDA. Observatorio de la RTMyEC en Colombia. Evasión de la RTMyEC. 2023

Tipología	Tienen vigente RTMyEC	Evaden la RTMyEC
BUS — Total en el país 80.280 — 76.230 buses estan obligados a realizar la RTMyEC	56 % 42.483	44 % 33.747
BUSETA — Total en el país 33.404 — 32.789 busetas estan obligadas a realizar la RTMyEC	48 % 15.847	52 % 16.942
BUSETA — Total en el país 33.404 — 32.789 busetas estan obligadas a realizar la RTMyEC	48 % 15.847	52 % 16.942
CAMION — Total en el país 289.607 — 267.632 camiones estan obligados a realizar la RTMyEC	65 % 175.268	35 % 92.364
MOTOCICLETA — Total en el país 10.997.490 — 9.448.721 motocicletas estan obligadas a realizar la RTMyEC	29 % 2.780.603	71 % 6.668.118
MICROBUS — Total en el país 79.831 — 78.324 microbuses estan obligados a realizar la RTMyEC	59 % 45.847	41 % 32.477
TRACTOCAMION — Total en el país 64.959 — 56.513 tractocamiones estan obligados a realizar la RTMyEC	87 % 48.938	13 % 7.575

Observatorio de la RTMyEC en Colombia. Evasión de la RTMyEC. 2023

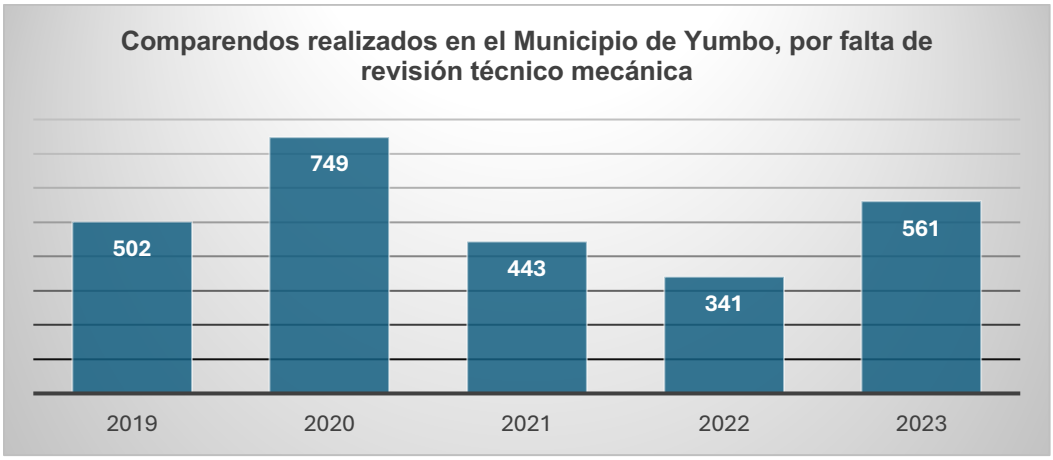
La falta de revisión oportuna impide identificar posibles fallas y aumenta el riesgo de siniestros viales que puedan comprometer la integridad de los ocupantes del vehículo y los demás actores viales. “Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, entre las principales causas de accidentalidad vehicular se encuentran las fallas en los frenos, fallas en las llantas y fallas en la dirección”[38].

Ahora bien, si tenemos en cuenta que el grueso del parque automotor en Colombia lo componen vehículos de más de seis años de uso, se puede establecer que el 53% de los vehículos obligados a realizar la RTMyEC, están representando un riesgo de seguridad vial, por sus deficientes condiciones técnico-mecánicas.

[38] https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/5294

En el municipio de Yumbo, en el periodo 2019-2023, se realizaron 2.596 comparendos por no realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido, a través de las cámaras de Fotodetección. Ver figura siguiente.

Figura 25. Comparendos realizados en el Municipio de Yumbo, por falta de revisión técnico-mecánica



Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Secretaría de Movilidad

Según el más reciente reporte elaborado por el observatorio de la Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor (ASO-CDA), con cifras del primer trimestre de 2023, en Colombia hay un total de 811 CDA, ubicados en 162 municipios y ciudades de 28 departamentos.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deben lidiar con una mala reputación debido a los casos que les involucran con revisiones amañadas en el área técnico-mecánica y emisión de gases a cambio de sobornos.

“Luego del siniestro ocurrido el pasado 4 de enero de 2022, en la vía “La Línea” a la altura del túnel Los Venados, en el que perdieron la vida ocho personas y 36 más resultaron heridas, la Superintendencia de Transporte abrió investigación y formuló pliego de cargos en contra del Centro de Diagnóstico Tecnimas S.A.S., ubicado en Yumbo, por presuntamente no realizar de manera idónea la revisión técnico mecánica del tractocamión de placa TRD496, implicado en el accidente, pues al parecer no se realizaron las pruebas de frenado a uno de los tres ejes del vehículo. Así mismo, se omitió indicar en el Formato Uniforme de Resultados, el reporte de la profundidad de labrado de la llanta de repuesto”[39].

Actores viales entrevistados para este informe, indicaron que es común observar en las afueras de los CDA, personas que alquilan elementos como llantas, extintor, espejos entre otros, para intercambiar en los vehículos y que estos puedan pasar la revisión.

[39] https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2022/supertransporte-formula-cargos-en-contra-del-centro-de-diagnostico-automotor-tecnimas-por-presuntas-irregularidades-en-la-revision-tecnico-mecanica-del-vehiculo-implicado-en-el-siniestro-ocurrido-en/

La evasión y corrupción de la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases contaminantes, se debe entre otras a las siguientes causas:

Causas

- **Insuficientes programas de concientización acerca del mantenimiento preventivo de los vehículos**

Considerando los niveles de motorización en el municipio de Yumbo, particularmente las cifras relacionadas con motocicletas y vehículos particulares, es crucial que las actividades básicas para llevar a cabo el mantenimiento preventivo y rutinario de estos vehículos, que predominan en la movilidad de los residentes, involucren a diversos actores. Estos actores deben promover estas prácticas de manera sostenible en el territorio.

Sin embargo, en Yumbo, han sido escasas las iniciativas que busquen generar conciencia sobre la importancia de la revisión técnico-mecánica de los vehículos. Esto es tanto por parte del gremio de los Centros de Diagnóstico Automotor como por la propia administración, representada por la Secretaría de Movilidad.

- **Los propietarios de vehículos no reconocen la importancia de la revisión técnico-mecánica**

Ante la desinformación de los actores viales sobre los beneficios en la seguridad vial relacionados con las adecuadas condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, se ve disminuida la participación de actores de diversos sectores como concesionarios de vehículos, centros de Diagnostico automotriz, academia, colectivos ciudadanos entre otros, que apoyen al ente territorial en la promoción de prácticas relacionadas con diferentes aspectos que se deben considerar para la circulación bajo condiciones seguras, desde la misma comercialización de automotores en el territorio hasta los controles operativos que de manera integral se deben implementar para identificar los principales riesgos asociados a este componente.

Debido a la falta de corresponsabilidad entre diversos actores con respecto al componente asociado a la circulación de vehículos en condiciones técnico-mecánicas deficientes, en el territorio de Yumbo se está normalizando la movilidad en vehículos que presentan cada vez más deficiencias. Esto conlleva a que los actores viales continúen recurriendo a malas prácticas, como la evasión de controles o la reincidencia en el incumplimiento de las normas de tránsito vigentes.

- **Deficiente control de las autoridades**

La regulación de gases contaminantes en vehículos es una medida que tiene como finalidad reducir el deterioro de la calidad del aire y la accidentalidad vial, para ello, se desarrolló la revisión técnico-Mecánica y de gases, la cual es obligatoria tanto para carros, como para motos y se realiza en los Centros de Diagnostico automotor (CDA) certificados.

Sin embargo, según comentarios de la comunidad en Yumbo, algunos de estos CDA están recibiendo sobornos por parte de propietarios de vehículos para obtener certificados sin realizar la revisión adecuada de los vehículos. Estos procedimientos inapropiados aumentan el riesgo para los actores viales, incrementando la probabilidad de accidentes y contaminación.

A pesar de que estos temas de sobornos para la obtención de los certificados sin revisión de los vehículos son de conocimiento público, incluso de las autoridades, no se han implementado medidas efectivas que reduzca estos tipos de comportamientos que al final ponen en riesgo la seguridad vial.

- **Crisis en la formación de valores**

La evasión y corrupción en el proceso de revisión técnico mecánica, se debe en gran parte al deterioro de la ética ciudadana. En el comportamiento ciudadano están implícitos los valores que la persona posee y el modo como valora a los demás, sobre todo en el plano moral: honestidad, responsabilidad, respeto y tolerancia.

La crisis de valores trae como consecuencia la generación de actitudes inapropiadas como evadir la revisión técnico mecánica o adquirir el certificado sin que el vehículo tenga las condiciones adecuadas, afectando la calidad de vida de la población, no solo por la contaminación ambiental, sino por el incremento de la siniestralidad, al transitar en deficientes condiciones técnico mecánicas.

- **Impunidad en los casos denunciados**

Aunque la Superintendencia de Transporte ha iniciado investigaciones en contra de algunos Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) por presuntamente, alterar los resultados obtenidos en la Revisión Técnico Mecánica de vehículos tanto particulares como de servicio público, vulnerar la veracidad de la información reportada al RUNT y por infringir el principio de seguridad que guía el sistema de transporte, estos centros de diagnóstico siguen operando, pues más allá de sanciones o de publicidad, las medidas no han sido efectivas para reducir el porcentaje estos comportamientos inadecuados.

Efectos

- **Siniestros por deficientes condiciones técnico-mecánicas**

De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial[i], en el año 2023 en el municipio de Yumbo se presentaron 30 siniestros con fallecidos, con el motociclista como principal actor y de igual forma, se evidencia un incremento en los últimos cinco años en los incidentes en los que se vieron involucrados vehículos de transporte de carga.

De otra parte, en este mismo periodo se presentaron 98 lesionados por siniestros viales en los que estuvieron involucrados usuarios de motocicleta con vehículos de transporte individual.

Es importante resaltar que la inadecuada atención a las condiciones mecánicas de los vehículos en combinación con otros factores como el exceso de velocidad, los comportamientos imprudentes durante la conducción (ej. uso del celular al conducir, micro sueños, entre otros) o la desatención a la señalización vial, entre otros incrementa el nivel de riesgo y por ende la gravedad del siniestro vial.

- **Deterioro de la calidad de vida por la circulación de vehículos en deficientes condiciones técnico-mecánicas**

La contaminación del aire, los niveles de ruido exagerados, la congestión, los gases contaminantes y demás emisiones que generan los vehículos, han afectado la calidad de vida de los ciudadanos.

Debido a las altas emisiones de CO2 producidas por los vehículos una gran cantidad de personas son propensas a desarrollar graves enfermedades como una alta presión cardiaca, estrés y cáncer. Es importante entender que el exceso de contaminación sonora afecta no solo a la salud de la población, sino que también se vuelve en un agente contaminante provocando la destrucción más rápida de la capa de ozono.

Las personas que realizan actividad física al aire libre o realizan desplazamientos a pie son las que están más expuestas a estas emisiones causando así deterioro en su salud.

El aumento desmesurado de la contaminación acústica está provocando así no solo impactos negativos en la salud de la población, sino también, la destrucción de la naturaleza.

Problema 3. Parque automotor de transporte de pasajeros y de carga, obsoleto

“En un reciente informe, Andemos alertó sobre la obsolescencia que padece el parque automotor de Colombia, con efectos directos a nivel social, económico y especialmente, en el medio ambiente y la salud de las personas. Según el gremio del sector automotor nacional, la edad promedio de los carros que ruedan por nuestras vías está en 17,5 años. En 2020, era de 17,2 años.

Más específicamente, los vehículos livianos (automóviles, taxis, camperos y camionetas) registraron una edad media de 17,1 años, en tanto que los de pasajeros (buses, busetas y microbuses) marcan 20,8 años en promedio. Por su parte, los vehículos de carga (camiones, tractocamiones y volquetas) muestran una media de 21,6 años.

Detallando por tipologías, los vehículos que registran mayor edad en Colombia son las volquetas, con 25 años de uso en promedio. Les siguen los camperos con 22,8 años, las busetas con 22,5 años, camiones con 22,1 años y buses con 22 años. En contraste, las motos registran apenas una media de 11,1 años, dada su corta vida útil.

Dicho esto, se concluye que nuestro parque automotor es notablemente más obsoleto que a nivel internacional. Tal y como informa Andemos, en 2021 la edad media del parque

automotor fue de 12,2 años en Estados Unidos, y de 10,7 años en los países de la Unión Europea"[40].

Causas

- **Falta de apoyo estatal para la renovación del parque automotor**

"Según cifras del Ministerio de Transporte, la mitad de la flota de camiones y tracto-camiones en Colombia tiene más de 20 años, promedio de edad que contrasta no solo con los resultados en Europa y Estados Unidos, sino también con el de otros países de la región Este resultado es derivado de la ausencia de regulación en materia de vida útil, que permite a los vehículos repotenciarse indefinidamente.[41]"

Según la Asociación de Camioneros de Colombia ACC, los recursos con los que se pagan los camiones para el programa de chatarrización provienen 100% de los camioneros, afirmando en el comunicado que ha sido imposible lograr que el ministerio de Medio Ambiente "ayude a medir y cuantificar la huella de carbono y las toneladas dejadas de emitir por el programa, a fin de lograr nuevos recursos para el fondo de carga FONDECARGA, que fue creado mediante ley[42]".

En cuanto a la transición energética, la ACC señala que el Estado no ha logrado ir más allá del discurso y que no existirían acciones ni apoyos económicos específicos, y que hay un grave retraso en programas para vehículos livianos, volquetas y particulares de carga.

- **Fracaso en el esquema de chatarrización**

Para el caso de Colombia, la Ley 105 de 1993 dicta pautas para la reposición del parque automotor del servicio público de pasajeros y/o mixto, y fija en 20 años la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, siendo éstos los vehículos que deben garantizar una prestación de servicio público en óptimas condiciones

El proceso de chatarrización de un vehículo consiste en su desintegración física total, hasta dejarlo convertido en desechos. Esta práctica se realiza cuando el vehículo ya no cuenta con las disposiciones para circular o ha cumplido su vida útil.

Para el caso de Yumbo, los vehículos de servicio especial registrados a partir del 14 de marzo de 2017 solo pueden prestar el servicio escolar por dieciséis (16) años, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.

---

[40] https://www.elcarrocolombiano.com/industria/carros-y-motos-en-colombia-son-cada-vez-mas-viejos-en-especial-los-buses/

[41] Fasecolda. Renovación del parque automotor de carga, una opción integral

[42] https://caracol.com.co/2024/02/13/camioneros-denuncian-escaso-respaldo-estatal-para-transicion-energetica-de-sector-de-carga/

Los vehículos matriculados con anterioridad al 14 de marzo de 2017 pueden prestar el servicio de transporte escolar hasta los veinte (20) años de uso, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo"[43].

- **Desaceleración económica**

A pesar de la desaceleración por la que está pasando la economía colombiana durante 2023, más personas han conseguido empleo en el país. Así lo reveló el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, el 30 de noviembre, cuando presentó la tasa de desempleo anual para octubre.

De acuerdo con las cifras de la entidad, la tasa de desempleo fue 9,2%, mostrando una marcada reducción frente a octubre de 2022, cuando se ubicó en 9,7%. Pero varios sectores vienen cayendo a lo largo del año, como la construcción, la industria y el comercio. El mismo DANE reveló que el Producto Interno Bruto (PIB) para el tercer trimestre de 2023 quedó en -0,3%, con lo cual se marcó una caída de más de 7 puntos porcentuales respecto al mismo periodo de 2022.

Ante este panorama, algunos expertos afirman que en los ciclos económicos suele haber un rezago entre el comportamiento de la economía y el mercado laboral, pero que, de todas formas, la desaceleración económica empezaría a generar estragos en la generación de empleo.

Según la encuesta de percepción ciudadana en Yumbo para el año 2023, en 2 de cada 10 hogares la situación económica empeoró, mientras que las personas que no se consideran pobres no alcanza a llegar al 15%. Bajo ese panorama cada día es más difícil pensar en renovar las flotas de los vehículos, y eso se ve reflejado en la caída de compra de vehículos. Para el año 2024 la caída frente a marzo de 2023 fue del -22.6% y en el año el descenso va en -13.5% [44]

Efectos

- **Degradación de la calidad del aire**

El contar con vehículos que tienen más de diez años es otro factor contaminante, ya que requieren más energía y producen más contaminantes. Además, el aceite, el anticongelante, los líquidos de freno y de embrague, entre otros, al caer a la calzada, son arrastrados por la lluvia y contaminan las aguas.

Los vehículos obsoletos emiten una cantidad significativa de contaminantes atmosféricos, como gases de escape y partículas, que contribuyen a la contaminación del aire y aumentan el riesgo de enfermedades respiratorias y cardiovasculares en la población.

[43] Superintendencia de Transporte. Guía para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar. Bogotá DC

[44] https://www.motor.com.co/industria/En-marzo-2024-se-vendieron-solo-13.347-vehiculos.-Mal-pero-20240401-0001.html

- **Vehículos obsoletos sin elementos de protección (seguridad activa y pasiva), desplazándose por las vías publicas**

Las condiciones defectuosas o incorrectas en vehículos que se encuentran en circulación por el territorio nacional pueden resultar peligrosas para sus ocupantes al generar riesgos de falla en los sistemas o componentes vehiculares, lo cual puede ocasionar siniestros viales con actores viales lesionados grave o fatalmente.

3.5. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES

“Un factor esencial, aunque no siempre explícito, del Sistema Seguro es el factor humano en la seguridad vial. Realmente, se puede decir que es el factor nuclear del Sistema Seguro, desde el momento en que su Visión se formula en el sentido de lograr que ninguna persona que participe en la movilidad pueda resultar muerta o herida grave.

De esta forma, el Sistema Seguro coloca a los seres humanos en el centro del sistema de transporte y movilidad, independientemente de en qué forma participen en él (conduciendo, como pasajeros, en bicicleta o caminando), y teniendo en cuenta las diferentes capacidades de cada persona según su situación (con especial prioridad a la infancia, jóvenes, personas mayores y personas con movilidad reducida)”[45].

De acuerdo con lo expresado en el Plan Mundial Decenio de Acción para la seguridad vial, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la fatiga del conductor, la conducción distraída y la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos figuran entre los principales comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones en las vías de tránsito. En Colombia, la situación es similar: Los análisis del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, basados en los datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, dan cuenta de que el exceso de velocidad, desobedecer las señales de tránsito, conducir en estado de embriaguez y fallas mecánicas son las principales causas probables de los siniestros viales ocurridos en el país.

En el municipio de Yumbo, durante el periodo 2017-2023, fallecieron 199 personas, siendo el motociclista el usuario más afectado (65%), seguido del peatón con el 32%. El usuario de vehículo individual representó el 13% del total de fallecidos y los usuarios de bicicleta el 10%.

La Secretaría de Movilidad del municipio de Yumbo, ha desarrollado acciones educativas, con el fin de dar cumplimiento a las metas del Plan de Desarrollo. Sin embargo y de acuerdo con el análisis realizado, se presentan las siguientes situaciones que inciden en los comportamientos riesgosos de los ciudadanos:

[45] Dirección General de Tráfico. Estrategia de seguridad vial 2030. España 2022.

Figura 26. Problemas relacionados con el área de Comportamiento Seguro de los Actores Viales



3.5.1. Problema 1. Falta de cultura ciudadana con relación a la movilidad.

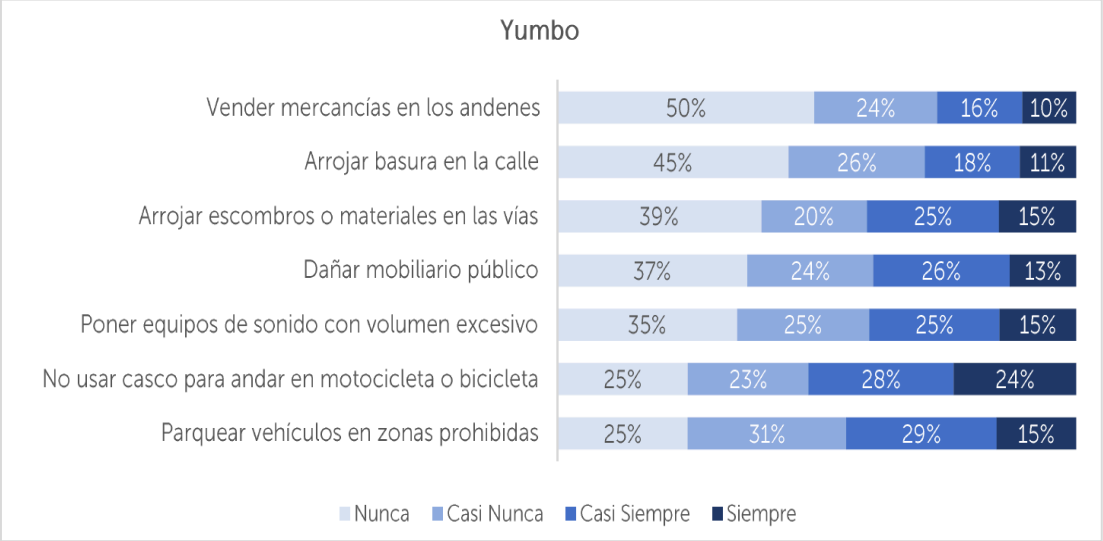
El Instituto Municipal de Cultura de Yumbo, define la Cultura ciudadana como el conjunto de valores de valores, actitudes, comportamientos y normas compartidas que generan sentido de pertenencia, impulsan el progreso, facilitan la convivencia y conducen al respeto del patrimonio común.

El incumplimiento a los deberes ciudadanos ocasiona serios problemas en materia de movilidad, ya que el incumplimiento de las normas genera caos, reduce los niveles de calidad de vida e incrementa la siniestralidad.

En el informe “Cómo vamos en convivencia y cultura ciudadana (año 2023), del Programa Yumbo cómo vamos, 8 de cada 10 Yumbeños consideran que la cultura ciudadana se ha deteriorado en el municipio. Entre las principales causas de la pérdida de cultura en este municipio, se destacan: el poco sentido de pertenencia por el municipio, la falta de autoridad y la falta de educación en normas de convivencia en colegios y hogares.

El 51% de los encuestados consideran que las autoridades no corrigen nunca o casi nunca, acciones como no usar casco para transitar en motocicleta o bicicleta.

Figura 27.Análisis integral de la encuesta de percepción ciudadana. Yumbo



Fuente: Programa Yumbo cómo vamos

Un ejemplo de la falta de cultura ciudadana con relación a la movilidad es el incumplimiento a normas como realizar la revisión técnico – mecánica de los vehículos, adquirir el SOAT o estacionar permanentemente sobre la vía pública. Estas normas que se han establecido para proteger a los actores viales son tomadas a la ligera por muchos propietarios de vehículos, desconociendo su responsabilidad frente a la ocurrencia de los siniestros viales.

Causas:

- **Débiles políticas públicas en torno a la cultura ciudadana y movilidad segura con visión integral y a largo plazo**

El Plan de Desarrollo Creemos en Yumbo 2020-2023, estableció en su eje estratégico Yumbo educado, la línea de Acción 5: “Cultura ciudadana para el progreso. La educación debe exceder el contexto de las aulas y proyectarse sobre todo el territorio municipal. Por tal razón, nuestras costumbres, hábitos y comportamientos deben direccionarse a la construcción conjunta de una sociedad tolerante, respetuosa de las diferencias, propositiva y participativa en la solución de los problemas de la comunidad. Por eso, nuestro desafío es lograr que el eje Yumbo Educado trascienda hacia una cultura ciudadana en correspondencia con la cultura de paz y de progreso generadoras de bienestar para todos.

Esta línea de acción tiene entre sus productos la Cultura Vial. Sin embargo, los programas están enfocados a los procesos artísticos y culturales.

Igualmente, este Plan de Desarrollo, estableció el Programa Cultura para el Desarrollo, con el objetivo de contribuir al desarrollo de actitudes, hábitos y conductas que fomenten la cultura ciudadana y la sana convivencia, pero su meta de resultado es de sensibilizar

solamente al 11% de la población de habitantes de la Municipio de Yumbo en Movilidad Segura.

Por su parte, el Plan Local de Seguridad Vial 2019-2028, formuló los programas Educación y cultura ciudadana en seguridad vial y Comunicación y fortalecimiento de buenos hábitos en la seguridad vial, enfocándose en la educación de Seguridad Vial en las Instituciones Educativas y en la realización de 48 campañas educativas, bajo la responsabilidad de la Secretaría de Movilidad.

De acuerdo con lo anterior, se observa que el municipio de Yumbo adoptó e institucionalizó en sus instrumentos de política pública, el componente de cultura ciudadana. Pero, en el imaginario ciudadano e incluso dentro de los mismos servidores públicos, ese componente es inexistente: En la mesa de construcción participativa hubo consenso respecto a la falta de cultura ciudadana en los habitantes del municipio. Los participantes mencionaron frases como: “los conductores estacionan en cualquier parte sin importar si afectan a los demás”; “a los motociclistas se les recomienda el uso del casco y al avanzar una cuadra, se lo quitan”

- **Falta articulación por parte de los actores involucrados en los procesos de cultura ciudadana dentro de la administración municipal y de la sociedad civil**

Para lograr la transformación de los imaginarios culturales negativos de los ciudadanos, es indispensable la articulación no solo entre las diferentes dependencias de la administración municipal, sino con la academia, empresas privadas, colectivos y sociedad en general.

Esta articulación debe tener “efectos positivos en las relaciones sociales, en las relaciones con las normas, con las instituciones, con lo público, con el espacio público, el entorno ambiental y otras formas de vida”[46].

En las mesas de trabajo del proceso participativo, hubo consenso respecto a que no se tiene proyectos integrales que trasciendan el periodo de las administraciones y vayan más allá de las capacidades y competencias de las dependencias de la administración en el marco de su misionalidad.

Si bien el componente de cultura ciudadana está presente en el Plan de Desarrollo, no se ha incorporado como un factor transversal a la gestión pública que se trabaje intersectorialmente y de manera participativa con la ciudadanía en general.

- **Insuficiente control por parte de las autoridades**

Problemas como el manejo agresivo de los conductores de servicio público, el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de conductores y motocicletas, así como la imprudencia de los peatones, podrían superarse en gran medida con respeto y tolerancia de los ciudadanos, pero sobre todo con el apoyo decidido de las autoridades municipales.

[46] Alcaldía Mayor de Bogotá. Política pública distrital de cultura ciudadana 2019 – 2038. Documento diagnóstico

De acuerdo con la información entregada por la Secretaría de Movilidad, en el periodo 2019 - 2023, se impusieron 124.076 comparendos por infracciones como no portar licencia; no usar casco; exceso de velocidad; no tener certificado de revisión técnico-mecánica; no portar la licencia de conducción; conducir sin SOAT y conducir en estado de embriaguez. Sin embargo, el 76% de estos comparendos, corresponden al exceso de velocidad y conductas como transitar en estado de embriaguez, representan el 0% del total de comparendos.

A esto se suma la percepción que tienen los ciudadanos de las autoridades. La Encuesta percepción ciudadana del programa Yumbo Cómo Vamos (2023)[47], destaca que 8 de cada 10 Yumbeños resaltan una pérdida de confianza en las instituciones públicas y privadas del municipio. Incluso 2 de cada 2 Yumbeños no confían ni en la iglesia.

- **Baja noción de corresponsabilidad ciudadana**

La convivencia ciudadana supone comportamientos de corresponsabilidad. "La corresponsabilidad se entiende como un principio ético y social que implica compartir la responsabilidad y las consecuencias de acciones o decisiones con otras personas y con la comunidad. Va más allá de la responsabilidad individual, ya que implica que todos los miembros de una comunidad tienen un papel activo en su bienestar y desarrollo. Esto significa que cada individuo tiene la responsabilidad de contribuir de manera positiva y constructiva para alcanzar metas comunes y resolver problemas colectivos"[48].

Existen representaciones y prácticas culturales que se convierten en barreras que afectan la convivencia y la seguridad vial. En Yumbo, los resultados de la Encuesta percepción ciudadana del programa Yumbo Cómo Vamos (2023), mostraron que los comportamientos contrarios a la convivencia surgen por la baja corresponsabilidad entre ciudadanos y autoridades, asociados con el individualismo, el desconocimiento y la desconfianza entre las partes. Principios fundamentales como la tolerancia, la solidaridad, el respeto afectan la convivencia y la seguridad de los actores viales, poniendo en riesgo su desplazamiento por las vías públicas.

Un elemento que influye en esta baja noción de corresponsabilidad ciudadana es la desconfianza de los ciudadanos hacia los funcionarios públicos. De acuerdo con los resultados de la Encuesta percepción ciudadana del programa Yumbo Cómo Vamos (2023), 4 de 5 personas sienten desconfianza de los servidores públicos. Una particularidad es que lo Yumbeños desconfían tanto del alcalde de la ciudad como del sector privado.

La baja corresponsabilidad ciudadana se evidencia en la poca valoración de la diversidad y el respeto a los actores viales vulnerables. "Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en

[47] Programa Yumbo cómo vamos. Análisis integrado de la encuesta de percepción ciudadana y el informe anual de calidad de vida. 2023

[48] https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/Anexo+2+–+Componente+de+corresponsabilidad+o+trabajo+comunitario+del+Programa+Nacional+Jóvenes+en+Paz.pdf/c259e187-6663-4e87-b9da-fcb6284b5729?t=1700667879032

caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior. En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015). Sin embargo, bajo este entendido, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilicen en patineta, patines, monopatines, monociclos, scotter, entre otros"[49].

En Colombia, los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones, ciclistas y motociclistas, actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que para el caso de Yumbo, en los últimos siete años (2017- 2023) han representado el 86% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales.

Efectos:

- **Deterioro de la calidad de vida**

Según la Organización Mundial de la Salud, Calidad de vida es "la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, normas y sus inquietudes".

Las consecuencias de la siniestralidad, así como la percepción de los ciudadanos sobre la seguridad vial, son cuestiones que tiene influencia directa y/o indirecta sobre la calidad de vida de los Yumbeños.

Los siniestros ya sea con fallecidos, lesionados o simplemente daños, tienen una considerable influencia sobre el bienestar de las víctimas, sus familias, amigos y la comunidad en pleno. Estas víctimas sufren consecuencias no sólo económicas, sino también de salud, físicas, psicológicas y emocionales; mientras que los riesgos viales a los que se enfrentan los actores viales impactan sus desplazamientos diarios, con pérdidas de tiempo, retrasos, desgaste de sus vehículos, estrés, frustración, enojo y falta de tolerancia.

- **Incremento de la siniestralidad**

El incremento de la siniestralidad en Yumbo se atribuye en gran medida a la falta de cultura ciudadana entre los diversos actores viales. Esta carencia conlleva a una elevada incidencia de siniestros viales en la zona.

Los datos muestran que Yumbo registra una tasa de siniestralidad de 27,58, mientras que, a nivel nacional en Colombia, esta tasa es menor, situándose en 20,41.

- **Vulneración de derechos y afectación de la seguridad vial**

[49] ANSV. Guía de4 actividades pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables.

"El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todas las personas a circular libremente dentro del territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional ha reconocido el carácter fundamental de este derecho, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental "radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos" (Corte Constitucional, Sentencia C-741/1999). Por su parte, la Corte Constitucional ha determinado que el tránsito automotor es una actividad trascendental en las sociedades contemporáneas, pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico, además de hacerlo en la realización de los derechos fundamentales (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-468/11)"[50].

Esta libertad de locomoción se ve afectada por el incumplimiento a las normas de tránsito, las cuales buscan proteger la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente para todos los ciudadanos. Las actuaciones u omisiones que ponen en peligro a los actores viales, especialmente los más vulnerables son contrarias al derecho y a la calidad de vida.

En este orden de ideas, es importante destacar que medidas como el uso obligatorio de dispositivos de seguridad, control de la velocidad y la embriaguez, entre otras, propenden por la seguridad vial de ciudadanos, la cual se ve afectada o vulnerada por los actores viales que incumplen la normatividad establecida.

- **Ausencia de compromiso por parte de los ciudadanos con relación a los deberes que deben cumplir como actores de la movilidad**

"El término Movilidad está relacionado con el movimiento de personas y mercancías. La accesibilidad y libertad de movimientos de personas y bienes, es uno de los derechos fundamentales de nuestra sociedad y es también un elemento clave para el desarrollo socioeconómico de las ciudades. La movilidad es determinante para el buen funcionamiento del municipio, para su calidad de vida, para la salud de los ciudadanos y para su medio ambiente"[51].

La ausencia de compromiso por parte de los ciudadanos con relación a los deberes que deben cumplir como actores de la movilidad contribuyen al deterioro de la convivencia, en el espacio público; a la pérdida de tiempo debido a las congestiones; a la inaccesibilidad para los grupos que no disponen de vehículos; al incremento en los gastos de transporte y a una movilidad que no responde a las necesidades de todos.

Los asistentes a la mesa de participación consideran que la falta de compromiso de los ciudadanos se evidencia en comportamientos temerarios o riesgosos que afectan la seguridad vial como son el exceso de velocidad, no realizar la revisión técnico-mecánica, transitar sin SOAT o el mal parqueo en las vías. "Frecuentemente los conductores violan la norma aprovechando la ausencia de autoridad, efectúan consciente y voluntariamente toda clase de faltas sin el más mínimo sentido de respeto y prevención."

[50] https://www.dejusticia.org/wp-content/uploads/2021/11/Doc-73_Normas_Vehiculos_usuarios.pdf

[51] https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/00/05/5.pdf

3.5.2. Problema 2. Débil inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.

Desde hace 80 años, se habla en Colombia de la Educación Vial. En 1938 el presidente Alfonso López Pumarejo expidió el Decreto 463 que hacía "obligatoria para los establecimientos de educación la enseñanza de las reglas de circulación y tránsito". En este Decreto se hablaba de impartir la enseñanza en escuelas públicas y privadas por medio de conferencias, "que se dictarán en cada establecimiento, una vez por semana, cuando, menos".

El artículo 56 de la Ley 769 (Código Nacional de Tránsito instauró desde su promulgación en el 2002 la obligatoriedad de enseñanza. "Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional".

En el año 2011 se expidió la Ley 1503, la cual tiene como objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros 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.

El artículo 14 de la precitada Ley, determina que “en todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con el desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para avaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores”[52].

Esta Ley fue reglamentada por el Decreto 2851 de 2013, determinando responsabilidades al Ministerio de Educación y a las entidades territoriales certificadas en educación.

La capacitación en seguridad vial debe abarcar todos los actores viales y a lo largo de todas las etapas de la vida y debe impartirse de acuerdo con las necesidades; es decir, el rol en el que se desenvuelven como actores viales.

En este sentido, la seguridad vial debe formar parte esencial de la educación vial, como formación necesaria para alcanzar conocimientos, habilidades y destrezas y la formación continua de los profesionales responsables de la seguridad vial.

Pese a los esfuerzos de la Secretaría de Movilidad, la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos es débil por causas como las siguientes:

[52] Congreso de Colombia. Ley 1503 de 2011

Causas:

- **Falta de apropiación de los lineamientos en educación vial, por parte del sector educativo.**

El Decreto 2851 de 2013, reglamentario de la Ley 1503 de 2011determina las responsabilidades del Ministerio de Educación y de las entidades territoriales certificadas en educación, entre las que se destacan:

Figura 28. Responsabilidades del Ministerio de Educación y de las entidades territoriales certificadas en educación, determinadas por el Decreto 2851 de 2013

Responsabilidades del Ministerio de Educación Nacional	Responsabilidades de las entidades territoriales certificadas en educación
Elaborar y desarrollar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la implementación de la educación vial en los niveles de la educación preescolar, básica y media.	Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes, acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos en educación vial, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.
Incorporar en los programas que actualmente promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas los componentes inherentes a la educación vial, señalados en el artículo 3° de la Ley 1503 de 2011.	Coordinar con las autoridades municipales, distritales, o departamentales correspondientes, procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial.
Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales certificadas en educación, a través de los programas señalados en el literal anterior, para que acompañen a sus instituciones educativas en el desarrollo del eje de educación vial.	Acompañar y orientar a los establecimientos educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen.
Establecer criterios de evaluación que midan el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas con relación a la educación vial.	Evaluar los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en materia de educación vial.
Actualizar herramientas pedagógicas en materia de Seguridad Vial.	Realizar con otras autoridades distritales, municipales o departamentales responsables de la educación vial y con los miembros de la comunidad educativa, un proceso de lectura de contexto en el que identifiquen problemas, dilemas y retos pertinentes a su realidad, particularmente en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura.

Fuente: Decreto 2851 de 2013

Igualmente, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, estableció las siguientes acciones relacionadas con la apropiación de la seguridad vial en los procesos educativos:

- Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.
- Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.
- Ofrecer asistencia técnica en la estructuración e implementación de planes de movilidad escolar y la promoción de la seguridad vial en instituciones educativas.

Sin embargo, el cumplimiento de las responsabilidades tanto del Ministerio de Educación como de la Secretaría de Educación Municipal es bajo, dado que las acciones pedagógicas en seguridad vial han sido realizadas por la Secretaría de Movilidad y no se evidencia el acompañamiento y orientación de los entes reguladores del sector educativo.

El informe de seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, evidencia que, para el área de acción de Comportamiento Seguro, el avance de ejecución de las acciones programadas es bajo. En particular, llama la atención que no se evidencia avances en relación con la siguiente acción que es liderada por el Ministerio de Educación Nacional (MEN): “Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura”.

- **Poca difusión de los espacios virtuales disponibles por la ANSV**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispone de la Escuela virtual de seguridad vial, espacio donde se encuentran recursos educativos digitales para los distintos actores viales: usuarios de la vía, autoridades y entidades aliadas. Esta es una biblioteca virtual de casi 200 recursos digitales con diversidad de contenidos en educación vial que son presentados de forma lúdica y dinámica a través de audios, video tutoriales, simuladores, historias, animaciones, actividades e infografías, entre otros.

Este entorno virtual funciona desde el año 2020, pero es desconocido por gran parte de las entidades, o personas encargadas de liderar los procesos educativos en seguridad vial.

- **Baja cobertura en la implementación de la educación vial en instituciones educativas**

Se resalta el compromiso de la Secretaría de Movilidad de Yumbo, para implementar la educación vial en las instituciones educativas. En el informe de gestión 2023, se evidencia que “En cuanto a las Instituciones educativas con programas de seguridad vial implementados se realizó en las 13 Instituciones Educativas la formación de los Promotores a quienes se dictó capacitación en Seguridad Vial en normas de tránsito y comportamientos en el espacio público, movilidad y corresponsabilidad de los actores viales (peatones, pasajeros, ciclista, motociclista y conductor) y la mitigación de los riesgos de siniestros viales alrededor de las Instituciones Educativas tal como lo contempla el Plan de Movilidad Escolar. En tal sentido, en esta meta se realizó:

  - Implementación de los Planes de Movilidad Escolar en las 13 IE.
  - Formación de 160 Promotores Escolares de Seguridad Vial.
  - Realización de actividades que promuevan la socialización y difusión del PME y su contenido.
  - Actividades lúdicas para estudiantes de primaria.
  - Capacitación a docentes y padres de familia en seguridad vial.
  - Sensibilización a estudiantes y padres de familia sobre actores viales con movilidad reducida.

- Entrega de 3.000 cartillas para el desarrollo de campañas internas en las Instituciones Educativas.
- Dotación a los 160 promotores escolares de SV para su identificación con gorras y chaleco
- Entregas de paletas Pare y Siga
- Juegos Concéntrate
- Loterías de Seguridad Vial"[53].

Figura 29.Relación de gestión realizada en las instituciones educativas de Yumbo, con relación a la educación vial

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	PROMOTORES	CARTILLAS	REFRIGERIOS	CHALECOS Y GORRAS	PALETAS	AGENDAS	CONCÉNTRATE
IE ALBERTO MENDOZA MAYOR	17	170	31	17	13	17	3
IE ANTONIA SANTOS	18	290	32	18	13	18	4
IE CEAT GENERAL PIERO MARIOTTI	18	300	26	18	13	18	4
IE GENERAL SANTANDER	6	50	20	6	13	6	3
IE JOSE ANTONIO GALAN	6	145	14	6	12	6	3
IE JOSE MARIA CORDOBA	17	490	32	17	12	17	4
IE JUAN XXIII	20	280	33	20	10	20	3
IE LEONOR LOURIDO DE VELASCO	8	130	15	8	10	8	3
IE MAYOR DE YUMBO	15	250	28	15	12	15	3
IE POLICARPA SALAVARRIETA	7	70	15	7	10	7	3
IE ROSA ZARATE DE PEÑA	7	100	15	7	12	7	3
IE TITAN	12	365	26	12	10	12	4
INSTITUCION EDUCATIVA GABRIEL GARCIA MÁRQUEZ	9	360	21	9	10	9	4

Fuente: Secretaría de Movilidad. Informe de gestión.

Es de anotar que para la Ley 1503 de 2011, "la educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos. Por lo tanto, es fundamental que los programas de educación vial que imparten las instituciones educativas incorporen este tema al currículo, se desarrolle a través del Plan de Estudios y no se limite a charlas o capacitaciones esporádicas, que no tienen el impacto esperado.

- **Debilidad en los programas de formación y sensibilización dirigidos a los actores viales, en especial a los actores vulnerables**

Un aspecto fundamental para el área de Comportamiento seguro de los actores viales es la formación y capacitación continua de los actores viales. Esta capacitación es necesaria para que se puedan alcanzar los conocimientos o habilidades necesarias, que le permitan desenvolverse con seguridad, autonomía, respeto y tolerancia por el espacio público. Al respecto, la Secretaría de Movilidad, indica que "se realizaron Mesas Técnicas de Seguridad Vial, en donde se priorizaron 4 grupos poblacionales quienes tienen una

[53] Secretaría de Movilidad. Informe de gestión 2023.

cosmovisión especial del entorno por pertenecer a una comunidad específica y en aras de garantizar la participación comunitaria y abordar la movilidad y seguridad con enfoque diferencial se realizaron las 4 Mesas con la comunidad LGTBIQ+, MUJERES, VÍCTIMAS DEL CONFLICTO ARMADO Y DISCAPACIDAD con el fin de formar en términos de Seguridad Vial y así mismo construir estrategias que impacten a sus comunidades, promover que los habitantes reconozcan y cumplan la normatividad en tránsito y transporte"[54].

Para fomentar la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en los actores viales, es necesario que los programas que se adelanten sean permanentes, e integrales. Estos programas deben transmitir conocimientos, habilidades y comportamientos positivos de manera constante. Es fundamental que se basen en las competencias de movilidad segura, abordando aspectos tanto teóricos como prácticos relacionados con la seguridad vial. Además, estos programas deben incluir un componente sólido de seguimiento y evaluación para garantizar su eficacia y ajustarlos según las dinámicas socioculturales cambiantes. Esto implica la recopilación y análisis de datos sobre la implementación y los resultados de los programas, así como la retroalimentación de los participantes y partes interesadas relevantes. De esta manera, se puede asegurar que los programas se adapten de manera adecuada a las necesidades y realidades específicas de la comunidad, contribuyendo así a una mejora continua de la seguridad vial.

Es fundamental la articulación y el compromiso no solo de la Secretaría de Movilidad, sino el involucramiento de la Secretaría de Educación y otras instancias de manera integral para que la educación vial sea una política municipal que propenda por mejora la calidad de vida de los habitantes de Yumbo.

- **No hay continuidad en los programas de formación y sensibilización**

Para el sistema seguro es imprescindible que todas las personas que participan en el Sistema, desde sus diferentes grados de implicación, sean conscientes de su situación y dispongan de la educación, los conocimientos y las herramientas para cumplir con su responsabilidad. Para los participantes de las mesas de trabajo, es fundamental la formación y capacitación continua de todos los actores de la seguridad vial. Esto implica que todos los actores involucrados, desde aquellos encargados del diseño y mantenimiento de infraestructuras y vehículos, hasta los responsables de la educación vial y los profesionales de la salud y emergencias, reciban una formación y capacitación continua.

- **Alta rotación del personal de la Secretaría de Movilidad**

Muchas de las funciones y trabajos especializados de la Administración Municipal, se contratan bajo la modalidad de prestación de servicios a corto plazo con profesionales. Esta realidad dificulta la trazabilidad y la memoria técnica de los procesos misionales al interior de la Entidad, ya que, al finalizar los contratos, dichos profesionales se retiran llevándose

[54] Secretaría de Movilidad. Informe de gestión 2023

consigo el conocimiento adquirido. Esto impide un seguimiento continuo y efectivo de los procesos.

Efectos:

- **Insuficiente cualificación de docentes, para implementar la educación vial**

El Decreto 1278 de Junio 19 de 2002, por el cual se expide el Estatuto de Profesionalización Docente, establece en su artículo 38 lo siguiente: "Formación y capacitación docente. La formación, capacitación, actualización y perfeccionamiento de los educadores en servicio debe contribuir de manera sustancial al mejoramiento de la calidad de la educación y a su desarrollo y crecimiento profesional, y estará dirigida especialmente a su profesionalización y especialización para lograr un mejor desempeño, mediante la actualización de conocimientos relacionados con su formación profesional, así como la adquisición de nuevas técnicas y medios que signifiquen un mejor cumplimiento de sus funciones"[55].

Sin embargo, la Secretaría de Educación no tiene formalizado un programa permanente de formación para docentes en educación vial, y las instituciones educativas tampoco disponen de herramientas pedagógicas para la enseñanza de la educación vial. Además, las orientaciones pedagógicas en movilidad segura, entregadas por el Ministerio de Educación Nacional a través del documento No 27. Saber moverse, no se han socializado en las instituciones educativas.

- **Irrespeto hacia los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas)**

De los 199 fallecidos por siniestros viales en Yumbo, durante el periodo 2017-2023, el 65% son motociclistas; los peatones representan el 16% y los usuarios de bicicleta el 5% del total de fallecidos.

"Así mismo, en Colombia, durante el 2022 los motociclistas presentaron un aumento notable de fallecidos (14,0%) en comparación con 2021 y para los peatones y usuarios de vehículo individual este aumento fue del 14,9% y 11,9% respectivamente.

Es importante resaltar la interacción existente entre los usuarios viales al momento en el que ocurre un siniestro que deja fallecidos, pues esto genera una aproximación al contexto del siniestro.

En el año 2022 el 23% de las muertes de los motociclistas está relacionada a choques contra muros, paredes, árboles, los llamados bolardos, entre otras estructuras fijas; siendo estos, los objetos de colisión más recurrentes en los decesos registrados. Esto sugiere que la impericia al conducir es un factor de riesgo significativo para este grupo, sobre el cual deben implementarse acciones de mitigación.

Sin embargo, los motociclistas no solo representan un alto número de víctimas, sino que también son frecuentemente involucrados en siniestros fatales con otros tipos de actores

[55] Decreto 1278 de Junio 19 de 2002, por el cual se expide el Estatuto de Profesionalización Docente

viales. Por ejemplo, en el caso de los peatones, los motociclistas son responsables del 42% de los atropellos mortales. Les siguen los vehículos de transporte individual, que fueron responsables del 30% de los atropellos fatales de peatones en 2022.

En cuanto a los usuarios de vehículos individuales fallecidos durante el periodo de referencia, el 34% de los siniestros no involucraron un objeto de colisión, mientras que el 26% se debieron a colisiones contra objetos fijos.

Finalmente 3 de cada 10 ciclistas fallecidos en 2022 colisionaron en mayor medida contra vehículos de transporte individual, seguido por colisiones contra una motocicleta"[56].

- **Insuficiente formación a los actores viales, especialmente conductores**

El desconocimiento de las normas de tránsito y la falta de cultura ciudadana en los actores viales se evidencia en los siniestros viales causados por conductores ebrios, impericia en las vías, exceso de velocidad, fallas mecánicas, inobservancia de las normas de tránsito y menores de edad conduciendo, entre otros factores. Estos incidentes generalmente resultan en muertes y discapacidades.

La elevada tasa de fallecidos en siniestros viales en Yumbo, que se sitúa en 27,58, es consecuencia de la insuficiente formación vial. Esta falta de educación contribuye a situaciones como distracciones al volante, el no respetar los límites de velocidad, la desobediencia a las señales de tránsito y, en general, comportamientos inadecuados que ponen en riesgo a los demás usuarios de las vías.

- **Incremento de riesgos viales en niños, niñas y adolescentes**

"Según las proyecciones de población del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2021), la juventud representa el 24.9 % de la población en Colombia. En términos poblacionales, además de ser el motor de la economía y del progreso, esto les convierte en uno de los grupos etarios más representativos en el país. Contradictoriamente, también son quienes encabezan las cifras de muertes en el tránsito, sufriendo las consecuencias en la pérdida de años productivos y en la dificultad de acceso a oportunidades en educación, recreación y desarrollo integral"[57].

En general, niños, niñas y adolescentes son actores especialmente vulnerables en la vía, a causa de las características del desarrollo físico, cognitivo y social propias de la etapa vital en la que se encuentran. En términos físicos, las niñas y niños son más vulnerables debido a que su baja estatura dificulta su visibilidad. Por otra parte, "los niños más pequeños pueden tener dificultades para interpretar las diferentes señales y sonidos, lo que podría influir en su apreciación de la proximidad, velocidad y dirección de vehículos en movimiento"[58] y la falta de capacitación en seguridad vial, los vuelve más vulnerables.

[56] ANSV. Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República. 2023

[57] OPS. Informe de juventud y siniestralidad vial. 2021

[58] Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015, p. 7.

Durante el periodo de enero a diciembre de 2022, los adultos jóvenes fueron las principales víctimas de siniestros viales, representando el grupo etario más afectado. Este grupo constituyó el 38.1% (3,059 fallecidos) del total de fallecidos ese año y el 41.6% (12,096 lesionados) del total de lesionados.

A continuación, se presentan los datos de 2022 distribuidos por grupos de edades en la siguiente tabla:

Tabla 12.Estadísticas generales de fallecidos según grupo de edad (2022)

Grupo de edad	Fallecidos	Lesionados
Adultos jóvenes	3.059	12.096
Adultos	2.528	10.401
Adultos mayores	1.582	3.062
Jóvenes	686	2.710
Niños	121	824

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Al analizar el grupo etario entre los 5 y los 20 años de edad en Colombia durante el año 2022, se registraron 641 personas fallecidas y 3.560 personas lesionadas (ver tabla siguiente).

Tabla 13. Menores y jóvenes fallecidos en siniestros viales- 2022

Grupo etario	Fallecidos			Lesionados		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
De 15 a 20	480	19	499	1348	827	2175
De 10 a 15	67	30	97	422	366	788
De 5 a 10	26	19	45	324	273	597

Fuente: ANSV. Comportamiento cifra de víctimas en siniestros viales. Diciembre 2022

En contraste, para los jóvenes entre los 15 y los 30 años, se destaca la alta participación de motociclistas, quienes representan la mayor proporción de muertes anuales en este grupo etario. Específicamente, seis de cada diez fallecidos en el grupo de edad de 15 a 20 años son motociclistas; esta cifra aumenta a ocho de cada diez en el grupo de 20 a 25 años, y a siete de cada diez en el grupo de 25 a 30 años.

3.5.3. Problema 3. Débil control por parte de las autoridades competentes a los Centros de Enseñanza Automovilística.

La Resolución 9425 de 2022 es una regulación emitida por el Ministerio de Transporte que establece los requisitos y estándares que deben cumplir los instructores que imparten cursos de enseñanza de la conducción en el país. Esta resolución exige que los instructores tengan una formación académica y experiencia específica en la conducción, además de aprobar un examen de certificación para obtener la licencia correspondiente. Asimismo, se

establecen normas claras sobre el contenido del curso y la evaluación de los estudiantes para garantizar una formación de alta calidad y segura en la conducción[59].

Aunque se han extremado los requisitos para el funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística, la realidad es que falta supervisión y control de las autoridades competentes, en especial de las Secretarías de Educación encargadas de aprobar los planes de estudio y certificar la idoneidad de los instructores.

Según información suministrada por el Runt, en el municipio de Yumbo, funcionan 8 Centros de Enseñanza Automovilística. Sin embargo, por su proximidad con Cali, muchos habitantes de Yumbo se desplazan a Cali, o viceversa.

Figura 30.Centros de Enseñanza Automovilística radicados en el municipio de Yumbo

No	Nombre del CEA	Dirección	Ciudad
1.	CEA Daancar	Carrera 3 No 4-26	Yumbo
2.	Centro de Enseñanza De Automovilismo Cea Yumbo S.A.S.	Carrera 3 No 13-55	Yumbo
3.	Centro de Enseñanza Automovilística Auto modelo Yumbo	Calle 10 No 4-51	Yumbo
4.	Centro de Enseñanza Automovilística Cea Nascar 7 Yumbo	Calle 7 No 9-02	Yumbo
5.	Centro de Enseñanza de Automovilismo C.E.A Tecnimás Sameco SAS	Calle 15 No 37-44	Yumbo
6.	Centro de Enseñanza De Automovilismo Cea Atenas	Carrera 4 No 11 - 47	Yumbo
7.	Escuela de Conducción Yo manejo	Carrera 4 No 10 44	Yumbo
8.	Valle Sobre Ruedas Centro de Enseñanza automovilística	Calle 4 No 5-37	Yumbo

Fuente: Runt.

La deficiencia en los conocimientos impartidos por los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) quedó evidenciada en un estudio realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV. Este estudio, que involucró a 1,019 conductores graduados en CEA, reveló varias deficiencias en los procesos de enseñanza de estos establecimientos.

“Analizamos más de 1.000 centros de enseñanza, encontrando que, dentro del siguiente año que los alumnos son graduados de estos lugares, tienen comportamientos que ponen en riesgo su vida”, destacó Lina María Huari, directora encargada de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Además, Huari resaltó que "de la cantidad de alumnos egresados en cada centro, analizamos la cantidad de siniestros que estos tuvieron, la cantidad de comparendos y la

[59] https://ansv.gov.co/es/escuela/9849

gravedad de los siniestros y de los comparendos, encontrando que existen 150 centros de enseñanza en Colombia con muy baja calidad en su educación". Frente a esta situación, la Superintendencia de Transporte y la ANSV, realizarán planes de mejoramiento en los centros de enseñanza donde se detectó la mayor cantidad de falencias. Estos planes buscan elevar la calidad de la educación de los conductores mediante un programa que contará con el apoyo del Ministerio de Educación, el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) y el Ministerio de Transporte.
En ese mismo sentido, las entidades también anunciaron trabajos conjuntos con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), para que las aptitudes y conocimiento de los instructores crezcan y de esta manera, llevarlos a un nivel superior en su certificación"[60].

El débil control de las autoridades competentes a los Centros de Enseñanza Automovilística se debe a las siguientes causas:

Causas:

- **Desconocimiento y poco compromiso de las autoridades competentes sobre las responsabilidades que deben ejercer con relación a los CEA.**

Actualmente, el Decreto 1079 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" (DURST), en su Libro 2 - Parte 3 - Título 1, compila las disposiciones del anterior Decreto 1500 de 2009, "por el cual se establecen los requisitos para la constitución, funcionamiento y habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística, se determina su clasificación y se dictan otras disposiciones". Este decreto establece los lineamientos legales que deben cumplir los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) conforme a la Ley 769 de 2002.

Entre los requisitos se incluye la solicitud de licencia de funcionamiento (artículo 2.3.1.1.3) y los requisitos básicos para el registro de programas (artículo 2.3.1.1.5). Estos procedimientos deben realizarse ante la Secretaría de Educación de la Entidad Territorial Certificada en Educación donde se planea realizar la oferta.

Conforme a lo establecido en el artículo 2.3.1.1.5. del Decreto 1079 de 2015, el Ministerio del Transporte mediante la Resolución 3245 de 2009, reglamento los cursos de formación de conductores y/o para instructores en conducción y sus contenidos básicos, la cual fue modificada por la resolución 20223040009425 de 2022.

El parágrafo 3º de la Ley 2283 DE 2023, establece que loa vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilístico, corresponderá a la Superintendencia de transporte.

Como se observa en la normatividad anterior, tanto el Ministerio de Transporte, como la Superintendencia de Transporte y la Secretaría de Educación, tiene competencia para controlar los Centros de Enseñanza Automovilística. Sin embargo, la falta de coordinación entre estas entidades para ejercer el seguimiento y verificación de los procesos de

[60] https://www.rcnradio.com/colombia/descubren-mas-de-100-centros-de-ensenanza-automovilistica-de-mala-calidad

formación a los CEA ha permitido que estos centros incurran en varias irregularidades. Entre estas faltas se incluyen la expedición de certificados sin acreditar la asistencia de los usuarios a las clases teóricas y prácticas, la alteración de la información presentada al RUNT, la manipulación de tarifas y la contratación de personal sin la formación académica ni la experiencia requerida.

- **Tráfico de influencias para evadir los controles por parte de las autoridades competentes**

La revista SEMANA presenta un diagnóstico sobre el tráfico de influencias de las CEA, para evadir los controles de las autoridades competentes. “Habló con un instructor de conducción que lleva 12 años ejerciendo en diferentes academias, que prefiere guardar su identidad. Él asegura que una de las maneras de engañar el sistema es haciendo que los alumnos no presenten el examen, sino que lo haga un tercero. Pese a que dicen contar con sistemas bioseguros, son fáciles de suplantar y esto se hace con diferentes intereses.

Uno de ellos, que los clientes salgan satisfechos por el servicio y no sientan que pueden perder la oportunidad de manejar, así atraen a nuevos estudiantes. Y otro, para sacar dinero extra. Cada estudiante tiene dos oportunidades para aprobar el examen teórico de 40 preguntas y debe tener un acierto del 90 %; si no lo logra, no puede continuar en las clases prácticas. Quienes pierden esos exámenes pagan entre 150.000 y 170.000 pesos para pasarlo sin necesidad de presentarlo.

Los cursos de conducción deben tener por Ley un límite de tres meses para finalizarlos. Muchas veces en las academias se demoran en dar las citas para cada clase, argumentando que se pide virtual y siempre hay lleno total, algo que no coincide con la realidad cuando se va presencialmente y se ven las aulas vacías.

Al parecer, forma parte de las estrategias que utilizan para obligar al estudiante a pagar por clases adicionales. Sin contar que hay academias que ofrecen cinco horas de taller, lo que hace pensar al alumno que tendrá contacto con el vehículo en una especie de taller mecánico, pero en realidad son talleres grupales en los que llenan sopas de letras y crucigramas.

La Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre de la Superintendencia del Transporte indicó que desde 2020 a la fecha ha recibido 625 denuncias, de las cuales se han abierto 201 investigaciones, soportadas en los informes de operadores del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV con reporte de inconsistencias en la operación de centros de enseñanza automovilística del país.

Por ello, la Dirección ha adelantado las investigaciones administrativas correspondientes en más de 40 ciudades. Las infracciones más comunes son suplantación de alumnos y/o instructores, no mantener requisitos de habilitación, impartir clases en vehículos e instructores que no cumplen con los requisitos”[61].

61 https://www.semana.com/nacion/articulo/el-negociazo-que-se-monto-con-la-capacitacion-de-los-nuevos-conductores-lo-ultimo-que-importa-es-que-la-persona-este-preparada-para-manejar/202326/

Efectos:

- **Conductores inexpertos en la vía**

Los conductores sin experiencia pueden suponer un riesgo significativamente mayor en las vías. A menudo carecen de las habilidades necesarias para evitar problemas o manejar situaciones peligrosas cuando surgen. Además, tienden a correr riesgos en la carretera que los conductores más experimentados preferirían evitar. La falta de práctica y conocimiento contribuye a una mayor probabilidad de cometer errores que pueden resultar en accidentes, destacando la importancia de una formación adecuada y la acumulación de experiencia antes de permitir a los nuevos conductores operar de manera independiente.

"La experiencia del conductor ha sido reconocida a nivel internacional como un factor relevante en los análisis del fenómeno de la siniestralidad vial, dado que la inexperiencia puede afectar la percepción del riesgo de los conductores, generar habilidades de manejo débiles, sobreestimar las habilidades de conducción y muestra una mayor probabilidad de verse inmerso en un incidente vial"[62].

Entre las principales causas de siniestros viales están quienes se chocan con objetos fijos, como postes o andenes, lo que denota la falta de pericia al conducir, por lo que para la Superintendencia de Transporte es importante identificar las faltas en las academias.

- **Los instructores de los CEA tienen bajo nivel de cualificación y el nivel teórico y práctico impartido es de baja calidad**

La Superintendencia de Transporte ha reportado que las principales conductas investigadas en los Centros de Enseñanza Automovilística corresponden con la expedición de certificados sin acreditar la asistencia de los usuarios a las clases teóricas y prácticas, la alteración de la información presentada al Runt, la alteración de tarifas y la vinculación de personal sin formación académica ni la experiencia requerida. De estas investigaciones, 94 CEA han sido sancionados, 6 investigados fueron exonerados y 4 procesos aún se encuentran en trámite.

En el caso de Yumbo, la baja calidad de la formación impartida se refleja en las infracciones más frecuentes reportadas por la Secretaría de Movilidad durante los últimos cinco años y que obedecen a comportamientos riesgosos, como transitar con exceso de velocidad.

Tabla 14. Infracciones más frecuentes. Periodo 2017-2023. Yumbo

Infracciones más frecuentes. Periodo 2017-2023. Yumbo			
B01	Sin portar licencia	2049	2%
C24	No Usar Casco	3266	3%
C29	Exceso de la Velocidad	94461	76%

[62] Alcaldía de Medellín. Conductores noveles y su incidencia en la mortalidad vial Medellín (octubre – noviembre – diciembre) 2022

Infracciones más frecuentes. Periodo 2017-2023. Yumbo			
C35	Revisión Técnico Mecánica	7018	6%
D01	No portar la Licencia de Conducción	2569	2%
D02	Conducir sin SOAT	5811	5%
F	Alcohol	248	0%
H03	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones	1461	1%

Fuente: Secretaría de Movilidad

- **Los ciudadanos no encuentran la necesidad de hacer un curso de conducción ajustándose a todo el proceso de ley, puesto que no hay seguimiento a los CEA**

Dado que no hay seguimiento permanente a los Centros de Enseñanza Automovilística, los aspirantes a obtener la licencia de conducción tienen la oportunidad de evadir el proceso de formación reglamentado por la normatividad, en detrimento de su cualificación.

- **Los equipos y vehículos con los que cuentan los CEA no cumplen con los estándares requeridos para la correcta educación de conductores**

Los ciudadanos, a través de quejas interpuestas ante la Superintendencia de Transporte, han puesto en evidencia diversas inconsistencias en los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA). Entre las principales quejas se encuentran el uso de sitios inadecuados para el desarrollo de las clases, como depósitos de chatarra y talleres de mecánica. Además, se ha señalado la falta de recursos pedagógicos para impartir las clases y el uso de vehículos en deficientes condiciones mecánicas. Estas irregularidades subrayan la necesidad de una supervisión más estricta y coordinada por parte de las autoridades competentes para garantizar una formación de calidad y la seguridad vial.

3.5.4. Problema 4. Los actores viales desconocen las causas que originan riesgos con relación a la seguridad vial

“El riesgo, por su parte, hace referencia a las amenazas o peligros propiamente dichos que los actores viales enfrentan de acuerdo con las condiciones propias del sistema de movilidad. Entre estas se cuentan tanto las relativas a la infraestructura como las que se traducen en comportamientos considerados “riesgosos” entre los actores viales. La interacción es determinante en situaciones de exposición al riesgo y, en consecuencia, lo son los criterios bajo los cuales se evalúa, en probabilidades de ocurrencia y en posibles consecuencias”[63].

[63] Alcaldía de Bogotá. Encuesta de percepción de riesgo vial. 2022

Debido a la falta de sistematización de los datos obtenidos a través de comparendos y del diligenciamiento de los Informes de Policía de Accidentes de Tránsito (IPAT), en Yumbo no se conocen con claridad las causas más frecuentes de la siniestralidad en el municipio.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizó un diagnóstico identificando que "las prácticas seguras de los actores viales se ven afectadas por cuenta de conductas de riesgo. Dichas acciones corresponden principalmente a impericias en la conducción, inatención y distracción al movilizarse, tránsito en condiciones de fatiga y conductas temerarias como los excesos de velocidad, la operación de vehículos bajo efectos de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas y el irrespeto a las normas de tránsito, entre otros.

Según cifras de siniestralidad del Observatorio Nacional de Seguridad Vial -ONSV, las mencionadas conductas de riesgo se identificaron como hipótesis probable de los siniestros viales en el 96 % de los casos con lesionados y el 90 % de los casos con fallecidos"[64].

De acuerdo con los datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, entre el periodo 2017 a 2023, fallecieron en Yumbo 199 personas. El usuario más afectado fue el motociclista, representando el 65% de las víctimas, seguido del peatón con un 16%. Esto indica que los usuarios vulnerables son los más afectados en los siniestros viales en el municipio.

Figura 31. Fallecidos por siniestros viales en el municipio de Yumbo. 2017-2023

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Peatón	4	5	4	5	7	4	3
Sin Información	1	6	1				
Usuario de bicicleta	2	2		1	3	1	1
Usuario de moto	16	17	15	12	23	22	24
Usuario de otros							1
Usuario de V.Individual	1	4	3	2	1	2	
Usuario T.Carga			1		2		1
Usuario T.Pasajeros		2					

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Causas:

- **Baja percepción del riesgo, especialmente de los jóvenes**

El desconocimiento de las causas que originan las conductas riesgosas se debe en gran parte a la baja percepción del riesgo que tienen los actores viales, especialmente los jóvenes. "Se puede definir "percepción" como la sensación interior que resulta de una

[64] ANSV. Investigación de modelos y buenas prácticas efectivas en la reducción de conductas riesgosas en la vía. 2023

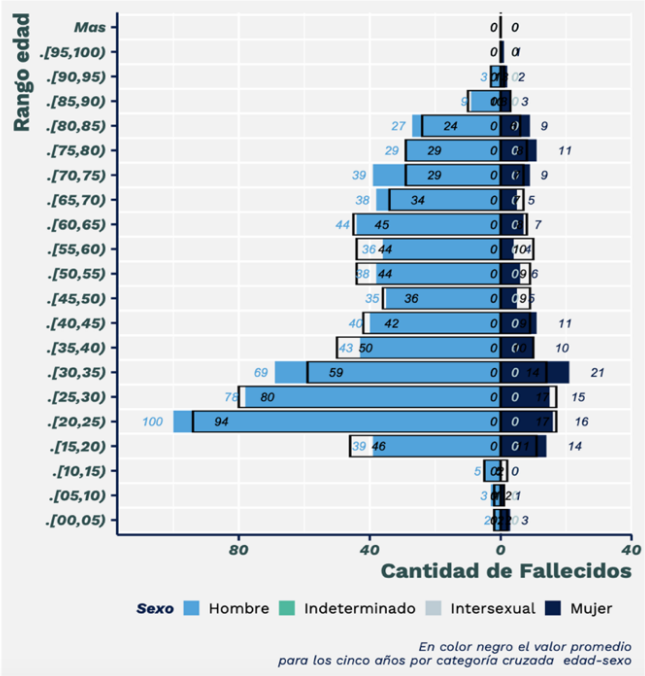
impresión o imagen material externa hecha en nuestros sentidos y "riesgo" significa contingencia o proximidad de un daño.

Si bien es verdad que la percepción del riesgo en general va siendo mayor a medida que aumenta la edad de la persona, el menor sentido de la vulnerabilidad en jóvenes podría provocar la adopción de conductas imprudentes y generar un exceso de confianza en la capacidad de respuesta ante situaciones imprevistas de la circulación. Cuanto más joven es el conductor, más riesgo existe de que provoque un accidente de tráfico, fundamentalmente debido a la falta de percepción del riesgo y su menor experiencia al volante.

Los estudios muestran que los jóvenes subestiman los peligros, siendo esta una de las principales causas de las elevadas cifras de siniestralidad, de hecho, los accidentados señalan como primera causa de los accidentes el exceso de confianza y costumbre."[65].

Las afirmaciones anteriores son corroboradas por los datos de siniestralidad. De acuerdo con la información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el Boletín Estadístico Valle del Cauca – 2023, se aprecia que durante el periodo enero a diciembre de 2023, los adultos jóvenes fueron las principales víctimas en siniestros viales, siendo el grupo etario más afectado con un 36% (299 fallecidos) del total de fallecidos de ese año. Ver figura siguiente.

Figura 32. Cifras de fallecidos según sexo y rangos de edad



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

[65] Ayuntamiento de Sevilla. Percepción del riesgo en jóvenes universitarios.

- **Bajo nivel de conocimiento de las normas de tránsito y convivencia ciudadana**

Como se ha explicado suficientemente, la preparación deficiente de conductores por parte de los centros de enseñanza automovilística se refleja en el desempeño de estos actores viales, quienes desconocen las causan que originan los riesgos.

- **La falta de sistematización de los datos obtenidos a través de los comparendos y de los IPAT's, no permite determinar con claridad las causas más frecuentes de la siniestralidad en el municipio.**

Según la ANSV, "el país adolece de datos completos y sobre todo consolidados acerca de las múltiples acciones que pueden llegar a generar un siniestro en donde se pierdan vidas humanas[66]". El Municipio de Yumbo no es la excepción. La falta de sistematización del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) no permite la recopilación y captura de información y georreferenciación asociada a la siniestralidad vial en el municipio, dificultando la toma de decisiones oportunas en la búsqueda de prevenir los riesgos viales

- **Conductas sociales y culturales arraigadas**

Las creencias son supuestos básicos, costumbres arraigadas a lo largo de la experiencia que llevan a hacer las cosas de una determinada manera, con el convencimiento de que es la mejor. (Yarce, 2009)

Los pensamientos, creencias, ideas, emociones, sentimientos, afectos y acciones de los actores viales, los orientan a que en ocasiones asuman conductas de riesgo frente a la movilidad.

"Es significativo observar cómo los actores de la movilidad no reconocen en gran magnitud lo errores, las faltas y las imprudencias que llegan a cometer cuando vivencian estados de ira, inseguridad, mal genio, impaciencia, molestia, enfado, estrés u otros, emociones cotidianas que se evidencian como parte de la distracción y la disputa del poder por la vía.

Con respecto a lo anterior, se puede decir que los actores de la movilidad consideran la temática de accidentalidad como algo irrelevante para sus vidas, en la medida en que evalúan su conducta de manera positiva sin detenerse a evaluarla minuciosamente, o quizás deseen mostrar una imagen positiva para mitigar el riesgo que conlleva incumplir las normas"[67].

Efectos:

- **Conductas imprudentes de los actores viales**

[66] ANSV. Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República. 2023

[67] Duarte Mateus Luz Helena. Actitudes de peatones y conductores frente a la accidentalidad vial

El desconocimiento de las causas que originan los riesgos conlleva a la adopción de conductas peligrosas como el exceso de velocidad, no mantener las distancias de seguridad, desobedecer las señales de tránsito, conducir vehículos con fallas mecánicas y transitar con las puertas abiertas, entre otras. En cuanto a los peatones, las principales causas de accidentes incluyen conductas de riesgo como cruzar sin observar, salir por delante de un vehículo, caminar por la calzada y distraerse.

Además, el exceso de confianza de los actores viales, especialmente los peatones, los lleva a asumir comportamientos riesgosos como no utilizar las zonas peatonales, no respetar las señales del semáforo, jugar en la calzada y transitar en estado de embriaguez, entre otros.

- **Irrespeto hacia los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas).**

Desconocer las causas que originan los riesgos, desencadena el irrespeto hacia los usuarios vulnerables. Como se ha descrito ampliamente, los actores vulnerables, motociclistas, peatones y ciclistas, son los más afectados en los siniestros viales que se presentan en Yumbo.

- **Incremento de la siniestralidad**

Los motociclistas no han tomado conciencia de la responsabilidad que tienen en la vía y continúan realizando acciones peligrosas para ellos mismos y los demás actores de las vías. “Durante el periodo 2017-2023, estos actores representaron el 65% del total de fallecidos.

A esto se suma que la tasa de mortalidad por siniestros viales en Yumbo (27,58), es superior a la tasa de Colombia (20,41).

3.5.5. Problema 5. Las campañas de sensibilización no obedecen a una planeación, son cortas y no tienen seguimiento y evaluación

Las campañas de sensibilización son un componente importante dentro de las estrategias de seguridad vial. Para que estas campañas sean efectivas, deben considerar entre otros aspectos los siguientes:

- Incrementar la conciencia sobre un problema o una conducta
- Incrementar el nivel de información sobre un tema o asunto
- Contribuir a formar creencias, sobre todo donde éstas no están arraigadas
- Reducir la siniestralidad.

La Secretaría de Movilidad realizó las siguientes campañas de divulgación durante el año 2023:

Figura 33. Número de Campañas de divulgación de la seguridad vial desarrolladas en el municipio de Yumbo

Nombre	Concepto
Tres colores	Complementar las medidas de seguridad vial en los semáforos vehiculares y peatonales, a través de pedagogía recreativa, interactuando y concientizando a todos los actores viales de la población del municipio de Yumbo.
Viaja seguro	Campaña que se realiza principalmente en las vías de alto flujo vehicular como lo son (Autopista Cali – Yumbo) y (Vía Antigua) y puntos críticos de mayor accidentalidad. Igualmente, busca garantizar en el transporte público el cumplimiento de la normatividad de tránsito. También se dirige a las empresas que principalmente cuentan con conductores dentro de sus colaboradores, con el fin de fortalecer los conocimientos y habilidades frente al volante.
Pasa seguro	Sensibilizar y prevenir el riesgo de accidentalidad a todos los actores viales especialmente a los peatones que transitan en la vía, recordando la importancia de los cruces seguros, respetar los semáforos y transitar por el andén
Bicidestrezas	Estimular las estrategias para mitigar la siniestralidad de los ciclistas. donde se brinda una capacitan teórico-práctica en normatividad, percepción del riesgo, elementos de protección, técnicas de conducción y fortaleza de habilidades en pistas de destrezas
Ruta Nacional por la Seguridad Vial	Agencia Nacional de Seguridad Vial - El Gobierno nacional lanzó la estrategia Ruta Nacional por la Seguridad Vial con el objetivo de mitigar la siniestralidad. En Yumbo en las zonas rurales, contó con la participación de más de 800 actores viales, quienes tuvieron la oportunidad de realizar actividades experienciales, focalizadas en los factores de riesgo, principalmente de los motociclistas como la interacción con vehículos pesados, falta de visibilidad de y hacia los demás actores viales, ausencia o uso incorrecto de elementos de protección personal que mitiguen el impacto de un choque y fortalecimiento de habilidades y destrezas en conducción.
Con seguridad te divertirás	Aumentar la cultura vial, en las instituciones educativas del municipio de Yumbo, implementando juegos y capacitaciones donde se da a conocer el respeto por las normas de tránsito, la seguridad vial y la responsabilidad de cada actor vial.
ABCD Seguridad Vial	Divulgación de información de trámites y servicios de la secretaria de tránsito a la población en general.
La seguridad es un asunto de todos	Se desarrolló en su gran mayoría en empresas de la Zona Industrial, enfatizando sobre la importancia de cumplir con el Plan de Seguridad Vial dentro y fuera del entorno laboral.
Ensénales cultura vial	Campaña dirigida a la población juvenil, creando estrategias, acciones y medidas, que lleguen a los diferentes lugares del municipio.
Cuida tu vida en la vía	Campaña dirigida a los conductores de vehículos de carga pesada para promover el uso adecuado del Cinturón y demás.
Exceso de confianza de los actores viales	En articulación con la Concesionaria Nueva Vial al Mar se desarrolló en el sector de Santa Inés una campaña para promover la conducción preventiva.
Tómate un descanso	Dirigida a conductores de vía nacional que realizan largos trayectos, proporcionando una pausa activa para recuperar fuerzas, despejar la mente, obsequiándoles hidratación y entregando el Código de Seguridad Vial.
Con casco seguro que sí	Campaña dirigida a los motociclistas, fortaleciendo la seguridad vial y el autocuidado e importancia de cuidarse al conducir

Nombre	Concepto
(-) velocidad (+) seguridad	Con el fin de promover un viaje seguro, dirigido a las empresas y sectores que más transita en las vías nacionales, creando conciencia de los riesgos de conducir con exceso de velocidad, siendo este el mayor factor de riesgo en la vía.
Que el licor no apague tu fiesta	Sensibilizar sobre el consumo responsable de Alcohol al conducir

Fuente: Secretaría de Movilidad. Informe de gestión 2023.

La Secretaria de Movilidad ha realizado campañas de prevención fomentando la seguridad vial. Sin embargo, hasta el momento, estas iniciativas no han logrado generar cambios significativos en las actitudes y comportamientos de riesgo tanto de peatones como de conductores. Esta falta de impacto se refleja dramáticamente en las estadísticas de fallecidos y heridos en accidentes de tráfico.

Es evidente que se han planificado numerosas campañas, pero su duración es limitada. Por ejemplo, las campañas "Bicidestrezas" y "Ruta Nacional por la Seguridad Vial", realizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, apenas tuvieron una duración de dos días.

Debido a su corta duración, estas campañas tienen un impacto reducido y no logran captar la atención de los usuarios de la vía. Además, es importante destacar que no se ha llevado a cabo ninguna evaluación que permita medir su impacto y determinar si se ha logrado reducir la incidencia en los siniestros viales.

Causas:

- **Dificultades para diseñar, implementar y evaluar campañas pedagógicas**

“El comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito se puede mejorar por medio de campañas de seguridad vial que, sumadas a medidas relativas al comportamiento (por ejemplo, aplicación de la ley, educación o capacitación), pueden convertirse en una manera elocuente de convencer al público de comportarse de manera más segura en el tránsito[68]”.

Las campañas ejecutadas en el Municipio de Yumbo, no se han diseñado con base en una metodología que combine las mejores prácticas y teorías (sobre la base de actividades de comunicación para promover un cambio de comportamiento, especialmente mercadotecnia social).

La planeación de estas campañas debe considerar las tareas de conformar el equipo del proyecto con experiencia en su desarrollo y los grupos consultivos de interesados directos; definir el problema; determinar el presupuesto y el plazo de ejecución.

Se debe considerar el estudio documental con inclusión de un análisis de la información existente, a fin de comprender el entorno o contexto en el cual se llevará a cabo la campaña.

[68] Organización Panamericana de la Salud. Herramientas para las campañas de seguridad vial, en los medios de comunicación masiva. 2019

Para cumplir con la meta del Plan de Desarrollo 2020-2023, se realizaron anualmente 14 campañas pedagógicas, las cuales no tenían definida una estrategia central y objetivos específicos, cuantificables, alcanzables, pertinentes y de plazo preciso.

A esto se suma que las campañas ejecutadas, carecen del seguimiento, evaluación, cuantificación del efecto sobre los conocimientos, actitudes y comportamientos de las personas, así como su exposición a la campaña y su recuerdo de esta.

"Las campañas pedagógicas siempre se deben evaluar. La evaluación debe estar incluida desde el principio del proyecto, con la asignación de una partida presupuestaria y un plazo. La evaluación entraña medir lo que sucedió como resultado de la campaña y debe responder la siguiente pregunta: ¿logró la campaña el cambio previsto en cuanto a conocimiento, actitud o comportamiento?"[69]

- **Las entidades a nivel nacional realizan campañas, de forma independiente en el municipio, con contratistas externos y que no obedecen al cumplimiento de metas propias del municipio**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, ejecutó en el municipio de Yumbo la campaña educativas Ruta Nacional por la Seguridad Vial, las cuales tuvieron una duración de dos días.

Estas campañas se diseñan en la capital, para todo el país sin atender las características sociales, culturales y demográficas de cada región y debido a su corta duración, es difícil evaluar el impacto de estas sobre el comportamiento de los ciudadanos.

"De igual forma, se presentan dificultades en la definición de los elementos clave por considerar en el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de las campañas pedagógicas, por lo tanto, se encuentran experiencias de difusión de la información poco efectivas. Así las cosas, de acuerdo con análisis de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se ha observado la implementación de estrategias de prevención que desconocen las problemáticas reales de los territorios, la socialización de elementos con un vocabulario técnico que resta motivación o es de difícil comprensión, se desconocen el enfoque diferencial, intercultural y de género, entre otros aspectos que dificultan el cumplimiento de la finalidad de dichas estrategias"[70].

Efectos:

- **No se evidencian cambios de comportamientos en los actores viales, ni toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.**

[69] Organización Panamericana de la Salud. Herramientas para las campañas de seguridad vial, en los medios de comunicación masiva. 2019

[70] Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Documento Técnico

Dado que los contenidos de las campañas no responden a la necesidad detectadas con relación a la seguridad vial, estas acciones aisladas no trascienden para reducir la siniestralidad en el municipio.

Por ejemplo, en la evaluación de impacto de la campaña Rutas Nacionales, se observa que si bien esta intervención parece haber contribuido a la disminución de los comparendos, no se evidencia un efecto significativo en la reducción del número total de siniestros.

La efectividad de los programas y campañas de sensibilización se debe reflejar en la disminución de los siniestros viales y en la reducción del número de actores viales vulnerables fallecidos y lesionados. Sin embargo, la realidad es otra; como se ha mencionado a lo largo de este documento, los siniestros se han incrementado.

- **Uso ineficiente de los recursos asignados para este tipo de programas**

El uso ineficiente de los recursos asignados para este tipo de programas se atribuye principalmente a la falta de una orientación clara en la ejecución de las campañas pedagógicas. La ausencia de una estrategia bien definida para la implementación de estas iniciativas conlleva a una dispersión de esfuerzos y recursos en áreas que pueden no ser prioritarias o efectivas para abordar los problemas de seguridad vial. Además, la falta de seguimiento y evaluación de las campañas dificulta la identificación de las mejores prácticas y la corrección de errores, lo que perpetúa el ciclo de ineficiencia en el uso de los recursos asignados.

- **Poco interés de los ciudadanos en participar de estas acciones**

El bajo impacto de las campañas pedagógicas se evidencia en el poco interés de los ciudadanos en participar de estas acciones. Un ejemplo claro de esta situación es la dificultad que tenía la ANSV, para cumplir con la cobertura establecida, durante el desarrollo de la campaña Ruta Nacional por la Seguridad Vial.

3.6. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

“Si no se vela por el cumplimiento de las normas de tránsito que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el empleo de cascos y los sistemas de sujeción para niños, no se podrá lograr la reducción prevista en el número de defunciones y de traumatismos debidos al tránsito relacionados con comportamientos específicos. Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si existe esa percepción, es probable que no se respeten y, consiguientemente, su influencia en los comportamientos será mínima.

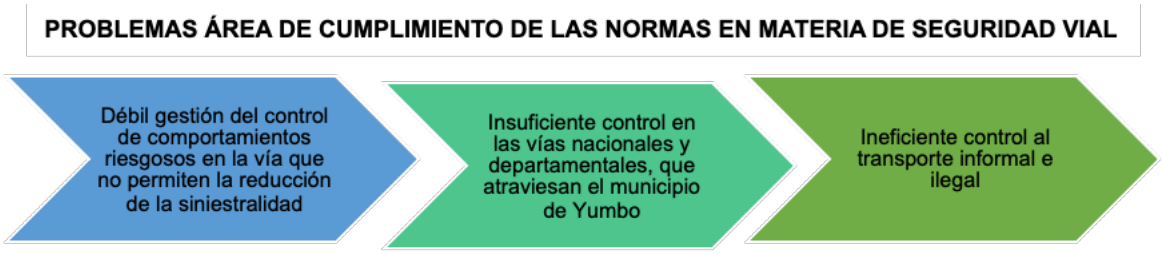
Para que estas normas se apliquen de manera efectiva es preciso establecer, actualizar periódicamente e implementar, a nivel nacional, municipal y local, normas de prevención de

los factores de riesgo mencionados. Ello incluye también definir las sanciones apropiadas"[71].

"Actualmente las actividades de control y vigilancia en el territorio nacional afrontan diferentes problemas, como son contar con diferentes estructuras de los organismos de tránsito y ausencia de esquemas únicos y estandarizados; lineamientos poco claros en relación con la cobertura y marcos de acción para las autoridades de tránsito en las entidades territoriales y los cuerpos de agentes de tránsito; falta de recursos humanos, físicos y tecnológicos por parte de los cuerpos de agentes de tránsito encargados de ejercer la vigilancia y el control en el territorio nacional; desconocimiento del nivel de capacitación o formación en seguridad vial de los cuerpos de agentes de tránsito y dificultades de diversos índoles que impiden la ejecución eficiente de las funciones de vigilancia y control del tránsito y el transporte en el país"[72].

Con relación al área de cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial, se evidencian en Yumbo las siguientes problemáticas:

Figura 34. Problemas relacionados con el área de cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial



3.6.1. Problema No 1. Débil gestión del control de comportamientos riesgosos en las vías, que no permiten la reducción de la siniestralidad

De acuerdo con la información proporcionada por la Secretaría de Movilidad, durante el período comprendido entre 2019 y 2023, se impusieron un total de 124,076 comparendos. Del total, el 76% corresponde a la infracción C29 por exceso de velocidad.

Es importante destacar que el 95% de todos los comparendos impuestos en dicho período están relacionados con 8 infracciones específicas. Estas infracciones incluyen conducir sin licencia, no utilizar casco, exceso de velocidad, falta de revisión técnico-mecánica, no portar la licencia de conducción, conducir sin SOAT, conducir en estado de embriaguez y obstruir o infringir las normas de tránsito que apliquen al conductor, pasajero o peatón, que

[71] https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

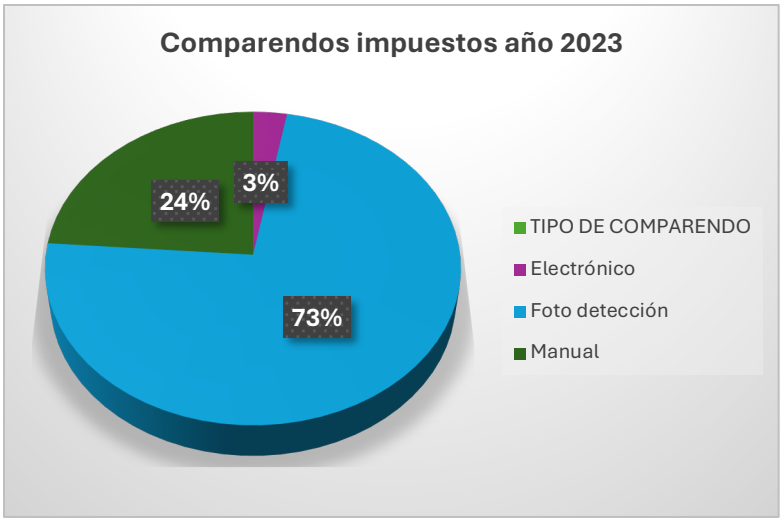
[72] ANSV. Desarrollo de herramientas para la planeación de la operación del Control y la Vigilancia en el Tránsito y el Transporte en Colombi

obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones.

Esta gestión deficiente se refleja en prácticas negativas como el transporte informal o ilegal, las cuales no reciben las sanciones adecuadas.

Además, otro aspecto que evidencia la deficiente gestión en el control es la baja imposición de comparendos manuales. En el año 2023, se emitieron un total de 46,370 comparendos, de los cuales el 73% fueron resultado de la Fotodetección. Es relevante destacar que las cámaras detectan principalmente el exceso de velocidad, la falta de portar SOAT y la carencia de certificado de revisión técnico-mecánica.

Figura 35. Comparendos impuestos por la Secretaria de Movilidad. Ano 2023



Fuente: Secretaría de Movilidad

Las causas de esta débil gestión del control se describen a continuación:

Causas

- **No se cuenta con un Plan Estratégico para la gestión del control de comportamientos riesgosos en las vías, que permitan la reducción de la siniestralidad**

La Alcaldía de Yumbo tiene establecido según su mapa de procesos, el macroproceso Gestión del Tránsito y derivado de este, se tienen el proceso de Regulación del tránsito y régimen sancionatorio. Para este proceso se han formulado los siguientes procedimientos relacionados con la necesidad descrita:

- Procedimiento Gestión de comparendos de tránsito
- Procedimiento Operativos de control e inmovilización de vehículos
- Procedimiento Atención de accidentes
- Procedimiento Cobro coactivo a comparendos de tránsito

Con base en lo establecido en estos procedimientos, no se ha formulado un plan estratégico para la gestión del control. “La coordinación de Agentes de Tránsito gestiona las peticiones, quejas y reclamos de la comunidad, realizando la programación de operativos en los lugares de mayor accidentalidad y el control del transporte informal del municipio, con el direccionamiento del secretario de despacho.

De lunes a viernes se establecen tres turnos para la cobertura de accidentes de tránsito, asegurando un mínimo de dos agentes disponibles junto con el operador del alcosensor en cada turno. Estos turnos se distribuyen de la siguiente manera: el primer turno abarca desde las 6 a.m. hasta las 2 p.m., el segundo turno se extiende de 2 p.m. a 10 p.m., y el tercer turno se lleva a cabo de 10 p.m. a 6 a.m. Durante estos períodos, los agentes de tránsito deben rotar por diferentes áreas del municipio para garantizar una cobertura efectiva.

Los domingos, se programan dos turnos de 12 horas cada uno para atender cualquier incidente que pueda surgir. Además, en días festivos se despliegan unidades adicionales para cubrir el plan retorno en puntos críticos como la salida de Dapa, la salida a La Cumbre y la vía Panorama.

La programación semanal de servicios se entrega el primer día de la semana de manera escrita y por WhatsApp a cada uno de los Agentes.

La programación de operativos se realiza mensual”[73].

El informe de gestión del cuatrienio da cuenta de los siguientes operativos realizados:

- Operativos por documentos en regla del conductor (licencia de conducción)
- Operativo por el uso de elementos de protección adecuados
- Operativos por consumo de alcohol
- Operativos por documentos en regla del vehículo (SOAT- tecno mecánico - tarjeta de operación o de propiedad)
- Operativos por transporte informal
- Operativos de control a la velocidad
- Operativos de control al transporte de carga
- Operativos de control emisión de gas vehicular

La ausencia de un Plan de Gestión del Control se refleja en la falta de una estructura clara en la programación de actividades. No se observa una primera fase dedicada al análisis exhaustivo de la información y del contexto. Tampoco se evidencia una etapa de desarrollo para la planificación y programación del control, lo que resulta en una ejecución desarticulada de las acciones.

La programación carece de una segunda fase dedicada al desarrollo de la planeación detallada y la asignación de recursos para llevar a cabo las actividades de control. La tercera fase, la ejecución del control, parece carecer de coordinación y coherencia debido a la ausencia de un marco estratégico sólido.

[73] Tomado del Procedimiento Operativos de control e inmovilización de vehículos. Secretaría de Movilidad

Además, no se observan etapas posteriores al control para realizar las actuaciones administrativas necesarias, como el seguimiento de los resultados, la documentación de los procedimientos y la implementación de mejoras.

Finalmente, no se contemplan acciones de cobro, incluyendo el cobro coactivo, como parte de un proceso estructurado dentro del plan. Esta falta de una quinta fase impide la recuperación eficiente de recursos y la imposición de sanciones adecuadas para garantizar el cumplimiento de las normativas de tránsito.

- **Insuficientes recursos humanos y logísticos para el control**

La Secretaría de Movilidad cuenta con 39 agentes, de los cuales 8 son contratistas. Estos agentes laboran en tres turnos, con 10 personas por turno.

En 2005, el Fondo de Prevención Vial diseñó una fórmula para calcular el número de agentes que requiere cada municipio con autoridad de tránsito, considerando el número de habitantes y el parque automotor registrado. Según esta fórmula, la Secretaría de Movilidad debería tener 41 agentes por turno, sumando un total de 123 agentes para cubrir todos los turnos. Actualmente, hay un agente de tránsito por cada 2,494 vehículos, o un agente por cada 10,886 habitantes, lo cual es insuficiente para una vigilancia efectiva.

En cuanto a los recursos físicos y tecnológicos, estos también son insuficientes para atender adecuadamente las actividades de control y vigilancia. La Secretaría dispone de cuatro alcosensores y dos radares, pero estos radares no se encuentran calibrados, lo que limita su utilización.

Además, se cuenta con 19 comparenderas electrónicas, las cuales están asignadas a un número reducido de agentes de tránsito. Estas comparenderas electrónicas tienen conexión directa con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones (SIMIT), lo que permite un proceso transparente con los actores viales. Esto brinda a los usuarios la oportunidad de iniciar el procedimiento de comparecencia de inmediato y ayuda a prevenir posibles actos de corrupción.

- **Las decisiones con relación al control son más flexibles para el casco urbano**

No hay suficiente capacidad de control por parte de las autoridades. Se deben hacer controles efectivos tanto en la zona urbana como rural del municipio.

- **Insuficiente planeación, gestión y utilización de los elementos tecnológicos para la regulación, control y prevención**

En lo que respecta a la implementación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, conocidas como Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST), la Secretaría de Movilidad de Yumbo ha instalado Con relación a los elementos tecnológicos, se han instalado seis cámaras de

Fotodetección, las cuales están ubicadas en la vía nacional y en la vía departamental. En el casco urbano del municipio, no se han ubicado dichos dispositivos.

En los últimos tres años, los comparendos elaborados a través de las cámaras de Fotodetección, representaron el 70% del total de comparendos registrados por la autoridad de tránsito en el SIMIT. Ver Tabla y gráfica siguiente.

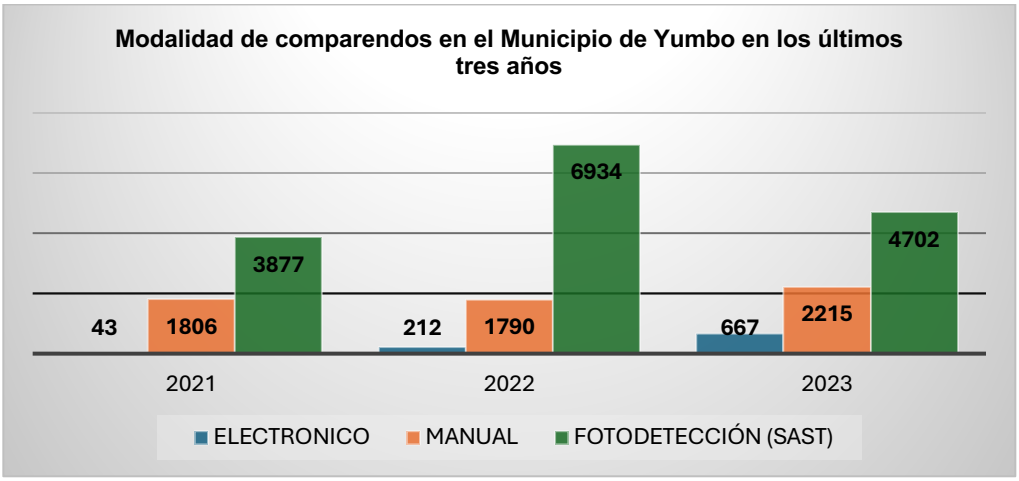
Tabla 15. Modalidad de comparendos elaborados en los últimos tres años, en el Municipio de Yumbo

Año	Electrónico	Manual	Fotodetección (SAST)
2021	43	1806	3877
2022	212	1790	6934
2023	667	2215	4702
Total	**922**	**5811**	**15513**

Fuente: Secretaría de Movilidad

Lo anterior deja en evidencia la importancia de las ayudas tecnológicas para el control y que sin duda pueden hacer la diferencia a la hora de prevenir siniestros de tránsito en todos los ámbitos territoriales del municipio.

Figura 36. Modalidad de comparendos elaborados en los últimos tres años, en el Municipio de Yumbo



Fuente: Secretaría de Movilidad

- **Débil articulación entre las diferentes entidades públicas y privadas, en la planeación y en el ejercicio de actividades conjuntas en materia de vigilancia y control.**

En el municipio de Yumbo, existe una débil articulación entre las diferentes entidades públicas y privadas responsables de la planeación y ejecución de actividades conjuntas en materia de vigilancia y control del tráfico. A pesar de que el municipio cuenta con importantes vías, como una vía nacional y una vía departamental, que conectan con otros

municipios como Cali, Palmira, La Cumbre, Vijes y Yotoco, no se evidencia una coordinación efectiva entre las Secretarías de Tránsito, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Concesión Rutas del Valle, encargada del mantenimiento de la vía Panorama.

El flujo constante de personas entre Yumbo y estos municipios vecinos para actividades laborales, de ocio y recreación resalta la necesidad de una coordinación eficaz entre las distintas entidades públicas. Sin embargo, no se ha establecido una instancia de coordinación con periodicidad y seguimiento definidos, como comités interinstitucionales que incluyan a todas las partes interesadas.

Por ejemplo, el Comité de Movilidad y el Comité Local de Seguridad Vial, creados mediante el Decreto 212 de 2018, no incluyen como integrantes permanentes a la Policía Nacional ni a la Concesión Rutas del Valle. Estas entidades tienen una influencia significativa en la seguridad vial dentro del municipio, pero su ausencia en estos comités limita la capacidad de coordinación y planificación conjunta para mejorar la seguridad vial.

Efectos:

- **Inexistente evaluación y retroalimentación a la gestión del control de comportamientos riesgosos**

Uno de los aspectos que más afectan el desarrollo de una política de seguridad vial es la falta de datos confiables y de información para planificar acciones.
La información constituye el punto de partida para la toma de decisiones, por lo cual, al no contarse con datos precisos y actualizados sobre los riesgos causantes de la siniestralidad en el municipio de Yumbo, no es posible establecer de forma precisa las acciones necesarias que hacen parte de los procesos de gestión de la seguridad vial en el territorio.

Además, el déficit en la información genera dispersión en la asignación de recursos haciendo ineficaces las estrategias que buscan la protección de la vida de los actores viales y el seguimiento preciso a los aspectos que provocan el incumplimiento de las normas asociadas a la seguridad vial.

Es necesario que se definan indicadores y se recolecten datos sobre el cumplimiento de las normas en el municipio, para la fijación de objetivos y el seguimiento de las mejoras obtenidas.

- **Informalidad en la prestación del servicio de transporte**

El incumplimiento de las normas asociadas al tránsito y la seguridad vial y la baja efectividad en el control, genera espacios para el desarrollo de actividades como la informalidad en la prestación del servicio de transporte, lo que incluye no solo el uso inadecuado de vehículos inseguros sino la normalización de comportamientos inseguros.

- **Incumplimiento de las normas de tránsito y transporte por parte de los actores viales**

Si no se desarrollan e implementan acciones concretas, eficientes y efectivas para el control de las normas de tránsito, no solo los conductores sino pasajeros, peatones, ciclistas y los motociclistas, seguirán mostrando comportamientos que ponen en peligro sus vidas y la de los demás.

3.6.2. Problema 2. Insuficiente control en las vías nacionales y departamentales, que atraviesan el municipio de Yumbo.

En la ruta nacional con jurisdicción del municipio, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, limita sus acciones de control en función del personal asignado. La falta de control efectivo en la vía nacional puede dar lugar a diversas problemáticas, como el exceso de velocidad, el incumplimiento de normas de tránsito, y otros comportamientos de alto riesgo que aumentan la probabilidad y severidad de los siniestros viales. Dada la alta afluencia de vehículos en estas rutas, es fundamental contar con personal suficiente para ejercer las funciones de control y garantizar la seguridad vial.

Además, como se mencionó anteriormente, no se evidencian instancias de coordinación entre las distintas autoridades, como las Secretarías de Tránsito municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Concesión Rutas del Valle, para abordar estas deficiencias. La falta de coordinación entre las entidades responsables del control del tráfico puede resultar en lagunas de responsabilidad y en una respuesta inadecuada a los problemas que surgen en las vías nacionales.

Causas:

- **No se evidencian instancias de coordinación y gestión entre las distintas autoridades de control que intervienen en el municipio de Yumbo**

Como se ha expresado reiteradamente, a Yumbo concurren frecuentemente ciudadanos de Cali, Palmira, Vijes, Yotoco y La Cumbre, quienes se desplazan a este municipio por motivos laborales o de recreación.

A lo anterior se suma que Yumbo cuenta con una vía nacional y otra departamental, pese a lo anterior, no se evidencian instancias de coordinación y gestión entre las Secretarías de Tránsito y/o Movilidad de estos municipios, la Gobernación del Valle del Cauca y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía.

No se ha generado un espacio de acercamiento desde el cual se puedan atender las problemáticas de movilidad y tráfico compartido, al igual que establecer una dinámica colaborativa a favor de la seguridad vial en estos municipios cercanos.

Sin perder competencia, la coordinación entre autoridades permitirá la implementación de acciones concretas para replicar las buenas prácticas de otros municipios, con el objetivo

de mejorar las condiciones de seguridad vial. Esta colaboración debería reflejarse en una disminución de la siniestralidad vial.

- **Escaso recurso humano en la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y de la Secretaria de Movilidad del Departamento, para la ruta asignada de acuerdo con la jurisdicción de Yumbo.**

Se observa una debilidad "en la estructura funcional del Estado para ejercer y hacer valer el cumplimiento de las normas del tránsito en el país. Mientras que el parque automotor sigue creciendo (sobre todo en el número de motocicletas), los organismos de tránsito en Colombia tienen una cobertura inferior al 35% del territorio nacional, adicional al hecho que alguna de ellas cuenta con una baja capacidad instalada para gestionar la seguridad vial en el orden local[74]. En consecuencia, urge fortalecer la institucionalidad territorial, no solo en su estructura organizacional, sino buscando que la seguridad vial se considere como una política pública, especialmente, en los municipios con bajo número de habitantes.

A pesar de su importancia en la seguridad vial, la vigilancia y el control operativo en tránsito y transporte, se desarrollan en Yumbo con diversas dificultades que afectan su efectividad. Sobre el particular, tanto la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional como la Secretaría de Movilidad del Departamento, se enfrentan a retos relacionados con la estructura organizacional, recursos humanos o tecnológicos que ocasionan un insuficiente ejercicio de la vigilancia y el control.

Efectos:

- **Incumplimiento de normas de tránsito por parte de los actores viales e incremento de comportamientos de alto riesgo que aumentan la probabilidad de siniestros viales**

El usuario vial que infringe las normas del tránsito en Colombia percibe en el sistema sancionatorio y de control las debilidades mencionadas y que podrían estar deslegitimando su naturaleza como instrumento para prevenir la ocurrencia de siniestros viales.

- **Inconsistencias en los datos de siniestralidad entregados por el ONSV, con relación al municipio de Yumbo**

No se disponen de datos confiables sobre comparendos impuestos o siniestralidad, presentándose inconsistencias entre la información suministrada por la Secretaría de Movilidad y los datos entregados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial

3.6.3. Problema 3. Ineficiente control al transporte informal e ilegal

"De acuerdo a la información suministrada por la Superintendencia de Transporte en el año 2023, en el municipio de Yumbo, no se hacen estudios efectivos para combatir la ilegalidad

[74] ANSV. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El control operativo y la fatalidad vial en Colombia. 2022

e informalidad en el transporte público; tampoco se realizan operativos debidamente estructurados que les permitan ser eficientes en la reducción de la problemática; no hay interés en buscar otras fuentes que les permita conocer de forma más profunda dicha problemática, y tampoco se emplean mecanismos preventivos para contrarrestar que este fenómeno se acreciente, como lo son debidas campañas de promoción y prevención.

La Secretaría de Movilidad de Yumbo no ha realizado gestiones eficientes tendientes a mejorar o incrementar sus instrumentos para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en Yumbo, Valle del Cauca. Lo anterior, se pudo establecer con base en que el organismo de tránsito no tiene interés en adelantar las gestiones necesarias para lograr la ampliación de sus instrumentos, toda vez que ni se demuestra la intención o preocupación de hacerlo, ni se aportan documentos que soporten un adelanto de estas gestiones por parte de la Investigada."[75].

Actualmente se ha diseñado un Plan de control al transporte informal e ilegal y es la Superintendencia de Transporte, quien los está asesorando.

Causas:

- **El Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, no se ha implementado en su totalidad y no tiene seguimiento**

Este Plan Estratégico debe permitir garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia con el fin de mejorar la seguridad vial, conforme lo establecido por la Superintendencia de Puertos y Transporte en la Resolución 3443 de 2016.

Sin embargo, las acciones y medidas establecidas en el Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte del municipio de Yumbo, no se han implementado en su totalidad. Por ejemplo, no se aplica en todos los casos la sanción de inmovilización del vehículo cuando se sorprenda a un ciudadano conduciendo un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

Según la Superintendencia de Transporte, la Secretaría de Movilidad “no ha aportado un plan de acción que describa las acciones que deban adelantarse en cada situación irregular encontrada; también, brilla por su ausencia los registros que permitan verificar un comportamiento en el actuar diligente en busca de mitigar y combatir la ilegalidad en su jurisdicción, razón por la cual se desvirtúan los argumentos esgrimidos en el Recurso presentado[76]”.

[75] Superintendencia de Transporte. Resolución 2334 de 07/03/24

[76] Superintendencia de Transporte. Resolución 2334 de 07/03/24

- **Insuficientes recursos humanos y logísticos para el control**

Como se ha mencionado antes, actualmente se tiene 1 agente de tránsito por cada 2494 vehículos o 1 agente de tránsito por cada 10.886 habitantes. Este recurso es escaso en términos de cantidad para coordinar, de manera clara, los operativos con la periodicidad necesaria para generar impactos positivos en la lucha contra el fenómeno de la ilegalidad e informalidad.

Efectos:

- **Riesgo a la integridad física de quienes usan estos medios para desplazarse**

Los vehículos dedicados al transporte informal e ilegal presentan deficiencias en sus sistemas de dirección, frenos, luces o llantas, cuya superficie de rodamiento está totalmente gastada. Todo esto genera riesgos potenciales de accidentes y lesiones para los ocupantes.

De otra parte, al ser vehículos de servicio particular, no poseen seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, por lo cual el monto o capacidad para la atención de lesionados es mínimo (500 salarios mínimos legales diarios vigentes), y para el caso de accidentes trágicos la indemnización por muerte es de tan solo 600 salarios mínimos diarios.

Esto significa que si una persona, siendo pasajero de un vehículo de transporte informal, resulta gravemente lesionado en un accidente, vería limitada la atención médica e indemnización hasta los montos mencionados.

- **Alteraciones al orden público**

El no disponer de un control efectivo al transporte informal trae consigo inconformidades y protestas del transporte público formal, por cuanto se ve afectada no solo la economía de los conductores sino también la de los propietarios, las empresas y otras personas que devengan su economía alrededor de la industria del transporte formal.

Lastimosamente todo lo anterior afecta no solo a los actores descritos anteriormente sino también a sus familias, es triste escuchar a los conductores decir que deben entregar la vivienda donde residen porque no cuentan con los recursos para pagar el canon de arrendamiento, decir que sus hijos están alimentándose mal por no poder llevar ingresos suficientes a sus hogares, ver el cúmulos de facturas de servicios públicos sin pagar por que no alcanza el dinero, o a las empresas despidiendo operadores porque no cuentan con recursos para sostener la nómina, e incluso a los propietarios ordenando dejar los vehículos parados dada la disminución en los ingresos y por ende su dinero no alcanza para el sostenimiento de los vehículos, incluso al punto de pretender vender los vehículos en un precio muy por debajo de su valor real para de esa manera recuperar algo de la inversión y así solventar algunas de sus necesidades, contando además con que en la actualidad no hay quien desee invertir en el transporte"[77].

[77] Superintendencia de Transporte. Resolución 16289 de 07/12/21

- **Sanciones administrativas al Organismo de tránsito, por parte de la Superintendencia de Transporte**

El desmedido auge del transporte informal e ilegal y la "omisión de ejercer un control efectivo y eficiente en la prestación del servicio informal e ilegal de transporte en Yumbo, Valle del Cauca[78]", ha traído como consecuencia investigaciones y sanciones administrativas para la Secretaría de Movilidad.

3.7. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE ATENCIÓN VÍCTIMAS

"Cada año, aproximadamente 1,19 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, muchos de los cuales provocarán una discapacidad.

Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas se deben a los costos del tratamiento y a la pérdida en términos de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas como consecuencia de las lesiones sufridas, así como al tiempo de trabajo o de estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos. Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

Las demoras para detectar la necesidad de ofrecer asistencia a las víctimas de colisiones de tránsito y al prestarla aumentan la gravedad de las lesiones. En la atención de esos traumatismos, el tiempo de reacción desempeña un papel extremadamente importante: unos pocos minutos de demora pueden decantar la balanza entre la vida y la muerte. Para mejorar la atención después de una colisión, es necesario velar por que se pueda recibir oportunamente atención prehospitalaria y mejorar tanto la calidad de esta atención como la de la hospitalaria, por ejemplo, mediante programas de capacitación especializada."[79].

No hay cifras adecuadas sobre el tema de atención de víctimas en Colombia, no hay cifras consolidadas a nivel nacional sobre temas como atención post accidente, costo anual de la accidentalidad al sistema de salud, atención en rehabilitación de víctimas, tiempos de reacción (llegada al incidente y de traslado de los lesionados) y otros. Las cifras que se tienen son dispersas y no es clara su confiabilidad. El Ministerio de Salud y Protección Social no reporta cifras sobre el tema de siniestralidad de tránsito, ni de los impactos de los incidentes de tránsito sobre el sistema de salud.

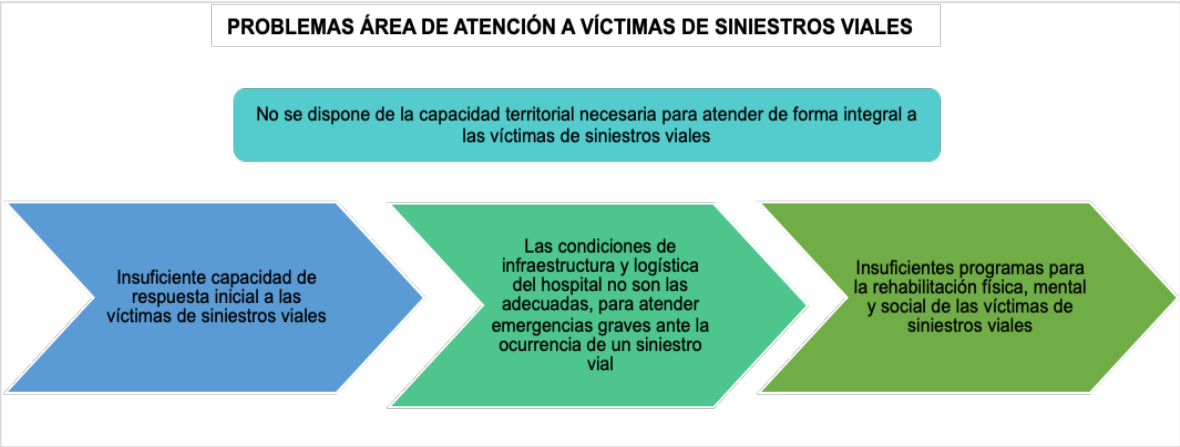
Con la colaboración de los doctores Miguel Ángel Perdomo, funcionario de la Oficina de Gestión del Riesgo de Desastres y Giovanny Sánchez, funcionario de la Secretaría de Salud, delegados de estas dependencias en el equipo responsable de formulación del Plan

[78] Superintendencia de Transporte. Resolución 2334 de 07/03/24

[79] https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Local de Seguridad Vial y los asistentes a la mesa del proceso participativo se identificaron las siguientes situaciones problemáticas, con relación a la atención a víctimas, en el Municipio de Yumbo:

Figura 37. Problemas relacionados con el área de Atención a victimas



3.7.1. Problema 1. Insuficiente capacidad de respuesta inicial a las víctimas de siniestros viales

“La asistencia oportuna de las personas involucradas en un incidente de tránsito por parte de los servicios de emergencia y su traslado a los centros asistenciales en tiempos razonables puede marcar la diferencia entre que estas personas mueran o sobrevivan; estos servicios son de primera importancia y se debe trabajar de manera conjunta con el Ministerio de Salud y Protección Social para que regule la prestación de este servicio de manera adecuada. No solo debe regular el tema de los servicios de atención del accidente, sino también el de preparación de los centros asistenciales para recibir a las personas involucradas en los accidentes de tránsito”[80].

“Ante la ocurrencia de un siniestro vial, los organismos de respuesta actúan bajo esquemas independientes que en ocasiones resultan en un mayor riesgo para las víctimas durante el traslado al centro hospitalario, o por la probabilidad de contaminación de la escena, siendo insuficiente la respuesta a emergencias por este tipo de accidentes”[81]. Si bien en Yumbo, en los últimos años se han mejorado las estrategias orientadas a la reducción de siniestros viales y la atención de las víctimas de estos, se requiere mayor articulación entre las entidades con acciones integrales coordinadas que permitan un abordaje adecuado de la escena, además de la atención oportuna a las víctimas con el fin de mitigar las secuelas derivadas del mismo.

[80] World Bank. Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial en Colombia

[81] . https://apolo.unab.edu.co/en/projects/diseño-de-la-unidad-de-atención-integral-a-víctimas-de-siniestros

Causas:

- **No se ha implementado el Sistema de Emergencias Médicas**

Mediante Decreto 117 de septiembre de 2023, el Alcalde municipal clasificó al municipio de Yumbo en Primera Categoría, de conformidad con lo preceptuado por el artículo 6 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 153 del Decreto Ley 2106 de 2019, para la vigencia 2024.

El acuerdo 023 de 2001, le otorgó facultades especiales al Alcalde Municipal de Yumbo, por el término de seis meses, contados a partir de la vigencia de este Acuerdo, para realizar las acciones, gestiones y actos administrativos, celebrar los convenios necesarios para lograr la certificación del municipio en salud.

A pesar de la normatividad anterior, el municipio de Yumbo no ha dado cumplimiento al artículo 4º de la Resolución 926 de 2017, del Ministerio de Salud y Protección Social, el cual establece que "los municipios y distritos de categoría especial y de primera categoría deberán implementar el – SEM en el territorio de su jurisdicción, teniendo en cuenta el análisis de la situación de salud, los antecedentes de emergencias y desastres y las condiciones geográficas para lo cual podrán construir de manera autónoma un Centro Regulador de Urgencias y Emergencias — CRUE o suscribir convenios con el departamento para tal fin"[82]. Es de anotar, que, en reunión con los actores del Sistema de Emergencias Médicas, realizada el 19 de abril de. 2024, se determinó la implementación del Sistema de Emergencias Médicas – SEM. En esta reunión, El Dr. Calos Escovar del Hospital La Buena Esperanza E.S.E, informa que a partir del 1 de mayo se dará inicio al funcionamiento del Sistema de Emergencias Médicas, por lo cual pide la colaboración y articulación de todos los actores del Sistema.

"El Sistema de Emergencias Médicas – SEM, tal como lo señala la Resolución 926 de 2017, es un modelo general integrado que busca la articulación de los diferentes actores del Sistema General de Seguridad Social en Salud, para garantizar la respuesta oportuna a las víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismo o paro cardiorrespiratorio que requieran atención médica de urgencias"[83].

La Resolución 926 de 2017 comprende, entre otros, los mecanismos para notificar las emergencias médicas, la actuación del primer respondiente, el trabajo de los centros reguladores de urgencias y emergencias en la gestión de solicitudes, la prestación de servicios prehospitalarios y de urgencias, las modalidades de transporte básico y medicalizado, la atención hospitalaria, los programas educacionales y los procesos de vigilancia.

[82] Ministerio de Salud y Protección Social. Resolución 926 de 2017

[83] https://www.minsalud.gov.co/salud/PServicios/Paginas/Sistema-de-emergencias-medicas-SEM.aspx

- **Carencia de un protocolo que defina la ruta de atención integral, oportuna y de calidad, a víctimas de siniestros viales.**

"La ruta integral de atención a víctimas de siniestros viales es un conjunto ordenado y lógico de procesos, procedimientos, protocolos y demás recursos operacionales para orientar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales. Busca promover una atención integral, oportuna y de calidad a las personas víctimas de siniestros viales desde la perspectiva de la salud física, psicológica, el acompañamiento social y jurídico que estas requieren.

Las rutas para la atención integral a víctimas de siniestros viales deberán ser estructuradas y adoptadas a nivel territorial y como mínimo deberán identificar y orientar las actuaciones para cada uno de los componentes que las definen: prehospitalario, hospitalario, acompañamiento social, psicológico y jurídico"[84].

En el municipio de Yumbo no hay direccionamiento ni seguimiento por parte de la Secretaría de Salud o del CRUE, para el traslado al centro asistencial de la víctima, de acuerdo con su gravedad. Los lesionados son trasladados a Cali y solo se llevan al hospital local, cuando se requiere estabilizarlos.

En este orden de ideas, no se han establecido las actividades técnicas para que el municipio cuente con la capacidad de respuesta para el rescate y atención de las víctimas, tales como: El mapeo espacial de la siniestralidad vial y de las zonas de mayor riesgo para la ocurrencia de un siniestro; el análisis de la disponibilidad y operación de los recursos técnicos y tecnológicos para dar respuesta a la emergencia; la identificación y análisis de los factores que condicionan y limitan la atención integral a víctimas de sinestros viales; la caracterización de la red de prestación de servicios de salud según su capacidad de respuesta frente a las lesiones más frecuentes en víctimas de siniestros viales; la caracterización de las instituciones con capacidad para brindar apoyo psicológico, social y jurídico a las víctimas después del siniestro y la identificación y descripción de las principales rutas de traslado para la atención de víctimas de siniestros viales. (Tomado de los Lineamientos para la adopción de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales, 2022).

- **El traslado de víctimas de siniestros viales no es seguro ni suficiente y no hay control a su operación**

El Municipio de Yumbo solo dispone de cuatro ambulancias, las cuales no son medicalizadas. Las ambulancias básicas están diseñadas para el transporte de pacientes y atención de primeros auxilios, mientras que las ambulancias medicalizadas ofrecen atención médica avanzada. Esto quiere decir que, entre otras cosas, pueden administrar tratamientos más complejos y realizar procedimientos críticos en el mismo lugar de la emergencia, sobre todo si de ello depende la supervivencia del paciente.

[84] ANSV. Lineamientos para la adopción de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales. 2022

Si un lesionado está en estado crítico, en la ambulancia básica no se le podrá prestar la asistencia médica necesaria ni la estabilización mientras llega a un centro asistencial adecuado y proporcional a la gravedad.

A esto se suma que Yumbo no dispone de capacidad hospitalaria para atender a los lesionados por siniestros viales y la mayoría de los afectados son trasladados al sur de la ciudad de Cali, donde las ambulancias tienen convenios con determinados centros asistenciales. La demora en el traslado por la lejanía y las congestiones habituales, traen como consecuencia la gravedad de los lesionados y en algunas ocasiones el fallecimiento.

Dado que las ambulancias operan bajo un convenio con la Secretaría de Salud Departamental, la dependencia municipal no ejerce control y cuando los Agentes de Tránsito han realizado operativos a estos vehículos, se ha comprobado que se prestan los equipos para pasar la revisión.

- **Débil articulación entre los diferentes actores del sistema**

La débil articulación es evidente en las entidades responsables de la atención a víctimas:

- La Secretaría de Salud no ejerce labores de seguimiento y control sobre las ambulancias.
- Cuando ocurre un siniestro en la vía nacional y es conocido por los bomberos, se notifica a las ambulancias privadas.
- La Concesión Rutas del Valle solo atiende los siniestros a partir del partir del PR 016.

La respuesta a los siniestros viales en Yumbo se realiza a través de esquemas independientes. Esta falta de coordinación puede resultar en un manejo ineficiente e irresponsable del siniestro vial y en una mayor exposición al riesgo para las víctimas durante su traslado a los centros hospitalarios.

Esta situación, es consecuencia de los débiles protocolos de actuación que agravan el sufrimiento de los afectados tras las trágicas y difíciles consecuencias de un siniestro de tránsito. Esta situación continua en las etapas siguientes después de un siniestro vial: apoyo sicológico a víctimas y orientación jurídica.

- **No se ha asignado un número único de notificación de emergencias**

El número único de notificación de emergencias 123, no opera en Yumbo. La Alcaldía ha dispuesto la Línea segura de Yumbo 3207490404, la cual articula a la policía, a la Secretaría de Movilidad y a las entidades de socorro. Cuando se recibe una llamada en el 123, la información se remite a la línea segura, donde es contestada por un agente policial que la redirecciona a la Secretaría de Movilidad, quién a su vez transmite la necesidad a los organismos de atención de emergencias.

La Oficina de Gestión del Riesgo tiene un canal prestado por la Secretaría de Movilidad y el Cuerpo de Bomberos Voluntarios tiene otra frecuencia solo para bomberos. Por falta de oportunidad de las instancias se pierden minutos valiosos en la atención.

Los pacientes se trasladan a Cali, pero no hay seguimiento respecto a su condición médica, ni con relación al centro hospitalario remitido.

No existe una única línea de coordinación para todo el municipio, porque solo así se podría tener un control de la emergencia. Si se pide una ambulancia no se garantiza el proceso de seguridad del paciente como ordenan las entidades encargadas.

- **Escasa asignación de recursos para para atender de forma integral a las víctimas de siniestros viales**

En el periodo 2017-2023, el municipio de Yumbo registró 842 personas lesionadas a causa de siniestros viales, según datos proporcionados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Los años 2017 y 2022 fueron especialmente preocupantes, ya que cada uno representó el 19% del total de lesionados durante el periodo estudiado, mostrando un patrón de alta incidencia en estos dos años en particular.

Figura 38.Lesionados por siniestros viales. Periodo. 2017-2023. Yumbo



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

El municipio de Yumbo carece de una capacidad de respuesta suficiente para atender emergencias de alta complejidad debido a la falta de recursos humanos y logísticos, así como a la escasez de equipos, vehículos y herramientas adecuadas. Además, el hospital local no cuenta con la infraestructura ni la logística necesarias para manejar emergencias complejas, ya que es un centro asistencial de Nivel 1; lo que limita sus capacidades para brindar atención médica avanzada en situaciones críticas. Esto representa un desafío significativo para el sistema de atención de emergencias en el municipio, que puede impactar la calidad y rapidez de la asistencia médica en casos de siniestros viales u otras situaciones de emergencia.

La oficina de Gestión del Riesgo coordina el Sistema de Gestión del Riesgo de Desastres, al que están adscritos la Cruz Roja Colombiana, Defensa Civil y Cuerpo de Bomberos Voluntarios. Estas entidades disponen de los siguientes recursos:

Tabla 16.recursos disponibles de entidades de socorro del Municipio de Yumbo.

Entidad de socorro	Recursos
Cruz Roja Colombiana	2 Vehículos (1 camioneta y un campero), equipos de rescate, rescate en alturas, rescate acuático, extracción vehicular. Extracción vehicular: Palancas, camillas, chaleco de extricación para extracción, elementos para soporte básico de vida de personas en accidentes de tránsito: Soporte ventilatorio y circulatorio BVM.
Cuerpo de Bomberos Voluntarios	Parque automotor de 15 vehículos (1 carrotanque cisterna, 7 carros bomba, 1 vehículo materiales peligrosos, 1 vehículo de carro de rescate, 2 vehículos logísticos, 1 vehículo extintores, 1 ambulancia, 1 camión escalera. Equipo de rescate de extracción vehicular: quijadas de la vida, sistema de neumático para expansión de vehículos, Barras de palanqueo, Sistema contra incendio vehicular, Unidad médica prehospitalaria, Soporte ventilatorio, soporte circulatorio.
Defensa Civil Colombiana	2 Vehículos (1 camioneta y un campero), 2 motocicletas, equipo de extricación vehicular. Extracción vehicular: Palancas, camillas, chaleco de extricación para extracción, elementos para soporte básico de vida de personas en accidentes de tránsito: Soporte ventilatorio y circulatorio BVM.

Fuente: Elaboración propia a partir de información entregada por la Oficina de Gestión del Riesgo de Desastres.

Aunque en Colombia, el sistema no tiene estipulado que exista un número de unidades de traslado de pacientes mínimo o máximo, según el número de habitantes. Para el caso de Yumbo, este municipio dispone de 4 ambulancias particulares pertenecientes a la empresa Transporte Asistencial Inmediato, las cuales operan bajo convenio con la Secretaría de Salud Departamental, pero a la autoridad de salud local se le dificulta hacer el seguimiento a su desempeño, por múltiples motivos. Las ambulancias son básicas y se tienen debilidades como, por ejemplo, no se verifican las competencias que debe tener el personal, tanto el conductor como los paramédicos.

Los bomberos cuentan con una ambulancia, pero está fuera de servicio por fallas técnico-mecánicas.

- **Recursos Limitados y Capacitación Insuficiente:**

Los recursos disponibles para los servicios de emergencia en Yumbo son limitados y, en muchos casos, el personal carece de la capacitación necesaria para manejar de manera efectiva las emergencias por siniestros viales. Esto incluye tanto el equipo y los vehículos necesarios para una respuesta rápida como la formación en primeros auxilios y manejo del siniestro.

- **No hay estandarización de procesos de referencia y contrarreferencia**

"El régimen de Referencia y contrarreferencia es el Conjunto de Normas Técnicas y Administrativas que permiten prestar adecuadamente al usuario el servicio de salud, según el nivel de atención y grado de complejidad de los organismos de salud con la debida oportunidad y eficacia.

El régimen de Referencia y Contrarreferencia facilita el flujo de usuarios y elementos de ayuda diagnóstica, entre los organismos de salud y unidades familiares, de tal forma que se preste una atención en salud oportuna y eficaz.

Se entiende por Referencia, el envío de usuarios o elementos de ayuda diagnóstica por parte de las unidades prestatarias de servicios de salud, a otras instituciones de salud para atención o complementación diagnóstica, que de acuerdo con el grado de complejidad den respuesta a las necesidades de salud.

Se entiende por Contrarreferencia, la respuesta que las unidades prestatarias de servicios de salud receptoras de la referencia dan al organismo o a la unidad familiar. La respuesta puede ser la contra remisión del usuario con las debidas indicaciones a seguir o simplemente la información sobre la atención recibida por el usuario en la institución receptora, o el resultado de las solicitudes de ayuda diagnóstica"[85].

En Yumbo, no se evidencia un Manual que estandarice los conceptos referentes al sistema de referencia y Contrarreferencia a nivel institucional, con base en la normatividad legal del país, y siguiendo las directrices del Ministerio de Salud.

Este Manual debe considerar el propósito, la finalidad, los objetivos, el campo de aplicación, estrategias, consideraciones generales, las normas generales y los insumos requeridos, entre otros aspectos.

Efectos

- **Demoras innecesarias en el traslado de las víctimas**

La demora en la cadena asistencial aumenta la probabilidad de que el lesionado fallezca o agrave su situación, al tiempo que aumentan los daños físicos y psíquicos que ocasiona esta situación en las personas que resultan víctimas.

Un aspecto fundamental para garantizar el éxito de la cadena asistencial recae en la capacidad de respuesta institucional. Si esta capacidad técnica y tecnológica no es la adecuada ni suficiente y si los mecanismos de coordinación y articulación no son claros, el nivel de gravedad de las lesiones derivadas de un siniestro se incrementará.

[85] Decreto 2759 de 1991

- **Baja calidad de la atención inicial a las personas que resultan lesionadas en un siniestro vial**

La baja calidad de la atención inicial a los lesionados en un siniestro vial es el resultado de las situaciones problemáticas analizadas anteriormente.

"Además, cuando se analizan los factores que se asocian con una mayor supervivencia de los lesionados y la disminución de complicaciones y secuelas en accidentes de tránsito, los tiempos de respuesta implican diferencias importantes. Como consecuencia, se acude a un parámetro desarrollado a nivel mundial denominado "la hora dorada", correspondiente a los primeros 60 minutos desde que ocurre el traumatismo. Dentro de este periodo se consideran las intervenciones clave para logra el mayor beneficio frente a la estabilización y aporte a las condiciones que permiten salvar la vida y disminuir las secuelas de pacientes severamente lesionados. ("Duque Bedoya et al",2013) 16"[86].

La falta de una respuesta rápida y coordinada por parte de los servicios de emergencia puede resultar en un incremento en el número de muertes causadas por siniestros de tránsito. Los tiempos prolongados de espera para la atención médica pueden ser fatales para las víctimas con lesiones graves. La falta de primeros auxilios adecuados y el traslado tardío a centros asistenciales pueden agravar las heridas, resultando en discapacidades permanentes o complicaciones de salud a largo plazo.

- **No existe un adecuado seguimiento a la víctima posterior al siniestro vial**

Las víctimas de siniestros viales y sus familias pueden sufrir efectos psicológicos y emocionales severos debido a la falta de una atención adecuada y oportuna. El trauma de la experiencia, combinado con la percepción de una atención deficiente, puede llevar a problemas de salud mental, como estrés postraumático, ansiedad y depresión.

La mejora de la recopilación de datos sigue siendo una tarea pendiente, ya que persisten deficiencias en el intercambio de información entre los diferentes organismos involucrados, especialmente en lo que respecta a los ingresos hospitalarios.

La no inclusión de los siniestros viales en el Sistema de Salud Pública (SIVIGILA) impide entre otros aspectos, orientar las políticas y la planificación en seguridad vial; optimizar el seguimiento y evaluación de las intervenciones y racionalizar y optimizar los recursos disponibles y lograr la efectividad de las acciones en esta materia, propendiendo por la protección de la salud individual y colectiva.

En el caso de Yumbo, no se tienen datos acerca de la situación del paciente, su posterior o no recuperación. Esta falta de información no permite a las autoridades competentes tomar medidas oportunas con relación a los lesionados y su círculo familiar más cercano.

[86] ANSV. Lineamientos para la adopción de Ruta de Atención Integral a víctimas de siniestros viales en Colombia.

- **Contaminación de la escena del siniestro**

La gestión ineficiente de la escena del accidente puede llevar a la contaminación del lugar, dificultando la recolección de evidencia necesaria para investigaciones posteriores. Esto puede complicar los procesos legales y judiciales, afectando la claridad y precisión en la determinación de responsabilidades.

3.7.2. Problema 2. Las condiciones de infraestructura y logística del hospital no son las adecuadas, para atender emergencias graves ante la ocurrencia de un siniestro vial

"La atención hospitalaria constituye la continuidad de la atención integral del paciente y su objetivo es garantizar el acceso, calidad, pertinencia y oportunidad de la atención a las víctimas por parte de los servicios de urgencias, cirugía, hospitalización, cuidados intensivos y servicios de rehabilitación, todos estos factores asociados a prevenir la muerte y discapacidad evitable, limitar la gravedad del traumatismo y del sufrimiento que ocasiona, y garantizar una evolución óptima de los supervivientes para mejorar las posibilidades de una mejor reintegración a la sociedad.

El personal de atención prehospitalaria y hospitalaria día a día se encuentra con un tipo de lesiones que son frecuentes en las víctimas de siniestros viales; heridas, quemaduras, traumatismos oculares, lesiones craneoencefálicas, lesiones de columna vertebral, fracturas, etc. En este sentido, no todos los hospitales tienen el mismo nivel de complejidad y capacidad técnica y tecnológica"[87].

"El Hospital la Buena Esperanza de Yumbo, es una institución prestadora de servicios de salud de baja complejidad, con atención de 24 horas con servicios de consulta de Urgencias por medicina general, procedimientos de baja complejidad y servicio de Hospitalización en Observación"[88]. Tiene convenios con Asmet Salud y Servicio Occidental de Salud S.O.S y realizó la apertura del quirófano para cirugías de baja complejidad.

La infraestructura y logística del Hospital La Buena Esperanza de Yumbo no son adecuadas para atender emergencias graves derivadas de siniestros viales. La atención hospitalaria es una parte crucial de la cadena asistencial, cuyo objetivo es garantizar el acceso, calidad, pertinencia y oportunidad de la atención a las víctimas. Esto incluye servicios de urgencias, cirugía, hospitalización, cuidados intensivos y rehabilitación, todos esenciales para prevenir la muerte y discapacidad evitable, limitar la gravedad del traumatismo y sufrimiento, y asegurar una evolución óptima de los supervivientes.

[87] ANSV. Lineamientos para la adopción de Ruta de Atención Integral a víctimas de siniestros viales en Colombia.

[88] https://hospitaldeyumbo.gov.co/servicios/atencion-urgencias/

Causas:

- **Escasa asignación de recursos financieros**

"La crisis de la salud en Colombia no es ajena al Hospital La Buena Esperanza de Yumbo. Actualmente Colombia atraviesa una crisis financiera en su sistema de salud, debido a la insolvencia que están mostrando en sus estados financieros la gran mayoría de los actores que participan en los procedimientos que tienen por objetivo el aseguramiento y la atención en salud de la población humana.

En este sentido, se están presentado consecuencias como lo es el desmejoramiento de la atención a los usuarios, lo que ha conllevado a las personas a efectuar largos y traumáticos tiempos de espera, para que sean atendidas sus dolencias. Debido a esto, la población colombiana se ha visto obligada a exigir a que se reconozca su derecho a la salud a través de la radicación de tutelas ante los organismos judiciales.

Esta situación ha llevado a agudizar la crisis financiera debido a la pasividad que ha tenido el gobierno colombiano en la ejecución de planes de acción que coadyuven al mejoramiento de esta situación"[89].

- **El nivel de complejidad del hospital es básico (Nivel 1)**

Al ser un hospital de nivel 1, su capacidad se centra en la atención primaria y diagnósticos tempranos. Cuando llegan pacientes con lesiones graves causadas por siniestros viales u otras emergencias críticas, el hospital solo puede proporcionar estabilización inicial antes de derivar al paciente a hospitales de mayor complejidad. Esto limita su capacidad para manejar emergencias críticas de manera efectiva.

- **El recurso humano no es especializado para atender la severidad de las lesiones**

El hospital no dispone de un área de cuidados intensivos ni de especialistas en emergencias complejas, lo que limita su capacidad para manejar casos graves. Además, los recursos logísticos, como equipos médicos avanzados, son insuficientes para responder adecuadamente a emergencias graves.

- **No se dispone de recursos tecnológicos para la atención de víctimas con lesiones o traumas severos**

La infraestructura y logística del Hospital La Buena Esperanza son limitadas para tratar emergencias graves. El hospital no cuenta con recursos avanzados para el tratamiento de traumas severos, ni con equipos especializados para atender lesiones críticas. Esta carencia puede retrasar la atención necesaria para salvar vidas en situaciones de alta gravedad, como accidentes de tránsito con múltiples víctimas o traumatismos severos.

[89] Fundación Universitaria del Área Andina. La crisis financiera del sector salud en Colombia desde el año 2009 hasta el año 2021.

Efectos

- **No existe una adecuada y oportuna atención de pacientes urgentes**

"No se requiere un análisis muy profundo del proceso de atención en los Servicios de Urgencias Médicas en la mayoría de los Hospitales públicos de nuestro país, para observar que con gran frecuencia están sobresaturados, y que ésta sobresaturación −definida como el momento en el cual la necesidad de atención médica excede a los recursos disponibles en los servicios de Urgencias Médicas del hospital o de ambos, afecta en forma negativa la calidad de la atención médica ofertada en dos de los seis indicadores de calidad de la atención propuestos por el Instituto de Medicina de Estados Unidos de Norteamérica: seguridad para el paciente, y oportunidad de la atención

Los hospitales públicos entendidos como ESE al ser definidas como empresa de servicios de salud se comportan como una empresa productora, cuyo producto son los servicios hospitalarios; entonces para que sean sostenibles deben actuar bajo el principio de eficiencia, a través de la utilización óptima de los recursos (técnicos, humanos y financieros); así mismo, deben actuar con calidad, de forma tal que se garantice una atención efectiva, oportuna y continua, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la normatividad vigente (Sánchez Jiménez et al., 2020)."[90].

Dada la situación financiera de los hospitales, en especial los del Nivel 1, no pueden prestar los servicios de salud especializados que las víctimas de siniestros viales requieren, como medicina interna, cirugía general, psiquiatría, anestesiología, o patologías más complejas.

La necesidad de transferir a pacientes con lesiones graves a otros hospitales de mayor complejidad genera una sobrecarga en estas instituciones. Esto puede resultar en un aumento de la presión sobre los recursos y el personal de estos hospitales, afectando su capacidad para atender adecuadamente tanto a las víctimas transferidas como a otros pacientes.

- **Limitada capacidad para atender casos graves**

Como se ha explicado anteriormente, "la crítica situación del sector salud hace evidentes fallas estructurales, cuyas causas son atribuidas principalmente a problemas financieros con notables repercusiones sobre la eficiencia, la calidad y la equidad en la prestación de los servicios de salud (Santos Ospina et al., 2016)"[91].

La escasez de recursos financieros, humanos y tecnológicos impacta negativamente la calidad de atención proporcionada a las víctimas de siniestros viales. La falta de equipos avanzados y personal especializado puede resultar en un manejo inadecuado de las emergencias, comprometiendo la recuperación de los pacientes.

[90] https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=49779

[91] Ministerio de Salud. Propuesta de redefinición de las características de operación de los hospitales públicos

- **Incremento de la severidad en las lesiones de las víctimas de siniestros viales**

El traslado de las víctimas graves a otros centros hospitalarios de mayor complejidad, puede incrementar la severidad de las lesiones y en algunos casos puede ocurrir la muerte.

La incapacidad del hospital para atender adecuadamente emergencias graves puede resultar en un aumento de las tasas de mortalidad y morbilidad entre las víctimas de siniestros viales. La falta de atención oportuna y especializada puede significar la diferencia entre la vida y la muerte, o entre una recuperación completa y una discapacidad permanente.

3.7.3. Problema 3. Insuficientes programas para la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros

"En el país existen diferentes niveles de complejidad de los servicios de salud física y mental para atender a las víctimas de los siniestros viales, con una concentración de la mejor tecnología disponible en las grandes ciudades, razón por la cual, pacientes de municipios pequeños deben remitirse a otras instituciones para recibir la atención apropiada.

Esta diferencia territorial en la prestación de servicios de salud también implica la dificultad de contar con talento humano especializado y entrenado para el manejo de los eventos, así como la desarticulación de los protocolos de atención al interior y entre diferentes instituciones de salud. Al respecto, se evidencian mecanismos insuficientes para mejorar la calidad de la atención de traumatismos y rehabilitación de las víctimas"[92].

"Cuando ocurre un accidente de tráfico de consecuencias moderadas o graves, se ven implicadas dos tipos de personas: las que sufren de forma directa el accidente de tráfico y las que lo hacen de forma indirecta, generalmente familiares o allegados, o personas del entorno del afectado; todos ellos pueden vivir una situación de shock o incredulidad, estupor, etc., que puede desarrollar varias etapas como: bloqueo (psicosocial) acompañado de ansiedad o no, por el acontecimiento y sus consecuencias, en un segundo momento puede seguir una desorganización psicológica, familiar, social, etc., en mayor o menor medida según la gravedad del accidente o de sus consecuencias que ya en una etapa posterior puede producir incertidumbre, o desamparo. Esta desorganización conlleva un cambio en la vida de las personas implicadas y es en este punto donde es indispensable que las autoridades locales ofrezcan sistemas integrales de acompañamiento a familiares y víctimas de siniestros viales"[93].

Este tipo de acceso es fundamental después de un siniestro; sin embargo, a través de las entrevistas realizadas a funcionarios de Salud y Gestión del Riesgo, una vez que el paciente es recogido en el lugar del siniestro, se pierde el rastro de él y su familia, y por lo tanto no existe ningún proceso que reestablezca ningún proceso que reestablezca un seguimiento o trabajo continuo con las víctimas y sus familiares.

[92] Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial. 2022-2031. Documento Técnico de soporte

[93] Universidad de Jen. El lado humano de los accidentes de tráfico, desde el trabajo social. España

Causas:

- **No hay recopilación de datos e información para la vigilancia de los eventos y para la toma de decisiones informadas y efectivas**

El no procesamiento adecuado de los datos impide que se tomen decisiones efectivas que coadyuven a la rehabilitación física y psicológica de las víctimas de siniestros viales y sus familiares. Sin embargo, se destaca el esfuerzo de la Secretaría de Movilidad, dependencia que ejecutó hasta el año 2022, los siguientes proyectos, en convenio con el hospital La Buena Esperanza.

- Acompañamiento psicosocial a los familiares de las víctimas fatales en accidentes de tránsito y a las víctimas con lesiones permanentes que pueden generar afectación emocional
- Atención integral a las víctimas, promoviendo la rehabilitación médico funcional e inclusión social, formativa y laboral con la realización de terapias físicas a las víctimas con lesiones de accidentes de tránsito.

Es de anotar, que la base de datos para atender a estas víctimas de siniestros viales se obtuvo de la información que se obtiene de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito.

- **No hay un plan de gestión para la atención integral a víctimas de siniestros viales**

Las autoridades implicadas en los siniestros de tránsito (salud, movilidad, policía), tienen débiles protocolos de actuación integral que sirvan para atenuar el sufrimiento de los afectados tras las trágicas y difíciles consecuencias de un siniestro de tránsito. Esta situación está presente en las etapas siguientes después de un siniestro vial: apoyo sicológico a víctimas y orientación jurídica.

Respecto a la atención y rehabilitación a víctimas por siniestros viales, es importante mencionar que el SOAT, no cubre daños psicológicos a víctimas o familiares. A pesar de que existe una oficina de atención a víctimas, ésta sólo presta servicios a víctimas del conflicto armado del país. Se recomienda la creación de una unidad que reconozca y atienda a las víctimas de eventos de tránsito y que contemple la recuperación psicológica dentro de la atención integral a la víctima.

No existe una fiscalía especializada en eventos de tránsito y los procedimientos para resarcir las víctimas son muchos y muy lentos. A eso se agrega la falta de sensibilidad de los funcionarios para con las víctimas.

Efectos:

- **No se ha conformado el nodo de víctimas**

Desde el año 2011, fecha en que entró en vigor el Plan Nacional de Seguridad Vial 2016-2021, se determinó “la participación de asociaciones de víctimas de traumatismos

relacionados con el tránsito y de usuarios vulnerables. La participación dinámica y organizada de las asociaciones, particularmente en diversas regiones y departamentos en Colombia, permitirá potenciar la reflexión en torno a la problemática, impulsar la gestión institucional al respecto, orientar a las víctimas y a sus familiares frente a la prestación de servicios no cubiertos a nivel público y promover la participación política para orientar políticas públicas en su favor"[94].

A la fecha, esta asociación de víctimas de siniestro viales no se ha conformado en el municipio de Yumbo.

- **Recuperación incompleta y prolongada:**

La falta de programas de rehabilitación adecuados resulta en una recuperación más lenta y posiblemente incompleta para las víctimas de siniestros viales. Esto puede llevar a secuelas físicas y mentales a largo plazo, disminuyendo la calidad de vida de los afectados.

Sin una rehabilitación oportuna y adecuada, las lesiones que podrían haber sido tratadas de manera eficaz pueden resultar en discapacidades permanentes. Esto afecta no solo a las víctimas directas, sino también a sus familias, quienes deben adaptarse a nuevas dinámicas de cuidado.

- **Impacto psicológico y social negativo:**

La falta de apoyo psicológico y social agrava el trauma experimentado por las víctimas y sus familiares. Esto puede manifestarse en problemas de salud mental como ansiedad, depresión, y estrés postraumático, además de afectar negativamente las relaciones familiares y sociales.

Sin un sistema de seguimiento y apoyo, las víctimas y sus familias pueden sentirse abandonadas y desamparadas. Esto contribuye a un sentimiento de aislamiento social y una mayor dificultad para reintegrarse a sus vidas normales y productivas.

3.8. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE GOBERNANZA

La Gobernanza planteada como un área de acción con enfoque transversal para la gestión de la seguridad vial, consolida las problemáticas y situaciones a mejorar en la gestión institucional, en la búsqueda de la articulación de los recursos disponibles hacia el cumplimiento de objetivos concretos.

En este sentido, el diagnóstico de esta área de acción se detiene en los procesos internos "de la ventanilla hacia adentro", de los cuales dependen en gran medida los resultados que se generan "de la ventanilla hacia afuera", es decir el cumplimiento de objetivos misionales mediante la implementación de planes, programas y proyectos.

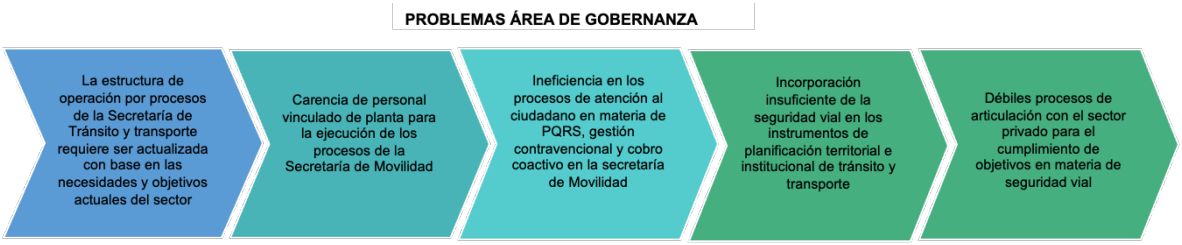
[94] Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2021.

Desde el punto de vista universal, este pilar debe apostar principalmente al 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.

Con base en lo anterior, el diagnóstico de los aspectos relacionados con la gobernanza en articulación con lo planteado en el Plan Nacional de Seguridad Vial se enfoca en entender las situaciones que se encuentran afectando la gestión y el desempeño institucional, reconociendo los sectores que generan dinámicas que inciden en la seguridad vial de los usuarios de la vía y que por su misión hacen parte de la cadena de valor de la gestión de la seguridad vial a nivel territorial.

La identificación de problemáticas en esta área de acción se fortalece bajo una visión de la seguridad vial bajo un enfoque integral, donde la gobernanza es uno de los elementos que soportan la implementación de acciones en las demás áreas de acción. En este sentido, a continuación, se detalla el análisis de problemáticas identificadas, las cuales se convierten en la base sólida para la formulación de acciones que le permitan al municipio avanzar con una política pública a nivel territorial implementable.

Tabla 17. Problemas relacionados con el área de Gobernanza



3.8.1. Problema 1. La estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad requiere ser actualizada con base en las necesidades y objetivos actuales del sector

El enfoque de operación por procesos busca que las organizaciones migren de estructuras organizacionales verticales a estructuras horizontales, donde la jerarquía, la subordinación y la burocracia, no son el factor principal para el diseño organizacional de una Unidad Administrativa; en cambio el análisis de las necesidades, las acciones que deben ser desarrolladas para generar los productos que satisfacen dichas necesidades y el cumplimiento de metas se convierten en el aspecto clave para definir la estructura funcional de una organización.

En este sentido, el concepto de cadena de valor debe permear el día a día de las organizaciones, aportando directamente a la dimensión de la gestión con valores para resultados, esto teniendo en cuenta que el objetivo principal de dicha dimensión es darle

las herramientas a la entidad para que defina las actividades que conduzcan al cumplimiento de los objetivos planificados.

Entrando en el contexto del municipio de Yumbo, es fundamental que la organización de manera dinámica revise constantemente dos aspectos clave en la cadena de valor de sus procesos, “la primera, asociada a aspectos relevantes para una adecuada operación de la organización “de la ventanilla hacia adentro” y, la segunda, referente a la relación estado-ciudadano “de la ventanilla hacia afuera”. La gestión por procesos se relaciona directamente con el componente de la ventanilla hacia adentro, ya que una adecuada gestión por procesos dará como resultado una mejor relación de la ventanilla hacia afuera a través de la satisfacción de las necesidades de los grupos de valor de la entidad y de cada uno de sus procesos”[95]

Teniendo en cuenta lo anterior, en fundamental reconocer que las necesidades de un municipio como Yumbo son dinámicas y merecen que la manera como actúa la institucionalidad para responder a dichas necesidades se encuentre actualizada y en el marco de la gestión de la seguridad vial, debe estar orientada a implementar la política pública; en este sentido, los cambios técnicos y normativos de dicha política, deben incidir directamente en ajustar la cadena de valor de los procesos para enfocarse en alcanzar y suministrar los productos y servicios requeridos por la comunidad.

De igual forma, en el contexto del municipio de Yumbo, y de acuerdo con las cifras reportadas en las áreas de acción anteriores, como el crecimiento del parque automotor, el aumento en el incumplimiento de las normas de tránsito, las cifras de siniestralidad vial entre otros aspectos, se exigen retos de restructuración interna que permitan aterrizar la política pública a nivel territorial y disponer los procesos hacia la implementación de Planes, Programas y proyectos efectivos.

De acuerdo a lo manifestado en las entrevistas realizadas con el grupo que desempeña labores de planeación en la Secretaría de Movilidad, y la revisión de los procesos documentados en el Sistema de Gestión de la Alcaldía del Municipio de Yumbo, se identifica que la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad se encuentra desactualizada, teniendo en cuenta que la última actualización realizada a las caracterizaciones de proceso está documentada con fecha de 30 de junio de 2015.

Actualmente, la Unidad administrativa cuenta con los siguientes procesos documentados:

- Regulación del Tránsito y Régimen Sancionatorio
- Registro de vehículos y conductores
- Ordenamiento de la movilidad y seguridad vial
- Cultura ciudadana en tránsito y transporte

Aunque estos procesos están documentados y cada uno se ha convertido en el marco de referencia para incluir procedimientos, no se evidencia un análisis con base en el contexto

[95] Función pública -Guía para la gestión por procesos en el marco del modelo integrado de planeación y gestión (Mipg)

actual del municipio, los retos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, las apuestas del Plan Local de seguridad Vial y el nuevo Plan de desarrollo del municipio, para fortalecer el desempeño institucional con una gestión pública eficiente que permita aportar a la visión del enfoque seguro en el municipio.

Adicionalmente, tomando como base los procesos de diagnóstico participativo desarrollados, se recibieron comentarios en donde se entiende que el sector encargado de implementar la política pública de seguridad vial a nivel territorial, desde hace varios años se encuentra estático en su operación en cuanto a las necesidades actuales del territorio, lo que ha generado desconfianza y en algunos casos irrespeto hacia el sector, evidenciando como la falta de actualización interna de la manera como se suman y articulan acciones para generar resultados en el marco de un estructura de procesos aterrizados a la realidad actual de Yumbo, se encuentra afectando los resultados y la imagen del sector ante la comunidad en general.

Finalmente, es de resaltar una necesidad identificada en las mesas de trabajo diagnósticas la cual se articula en el marco de la problemática de la actualización de los procesos de la Secretaría, esta problemática se enfoca en la capacidad institucional para la ejecución del procedimiento de regulación y control del tránsito, dicho proceso se resalta como de alto impacto para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial, donde el control juega un papel fundamental. En este sentido, se requiere la incorporación de actividades que generen impacto en materia de regulación y control, y así mismo fortalecer los recursos necesarios para el logro de las metas planteadas.

Causas:

- **No se ha priorizado la actualización de los procesos de la Secretaría de Movilidad del Municipio**

El día a día de las autoridades de tránsito, así como la atención a situaciones urgentes que requieren una respuesta rápida, restan tiempo y recursos para priorizar acciones de planificación que incidan en la mejora continua de la Secretaría de Movilidad de Yumbo.

La actualización de los procesos de la dependencia requiere la articulación de esfuerzos de todas las áreas y el liderazgo de la alta gerencia entendiendo el rediseño de los procesos como una herramienta para la mejora de los resultados. En este sentido la gestión de un escenario adecuado para lograr la actualización de los procesos implica la coordinación de los recursos tiempo, humano, técnico y el más importante direccionamiento estratégico orientado a los resultados.

Es fundamental entender que la cultura organizacional entorno al enfoque en procesos es un pilar clave para lograr la actualización, ya que en algunos casos este ejercicio se ve como una labor que no aporta valor a los resultados, y tiende a formularse preguntas en los colaboradores como ¿Si así siempre se ha hecho por que ahora se quiere cambiar? el temor al cambio es uno de los factores que dificultan que desde todas las áreas de la organización se prioricen procesos de este tipo.

Todas las variables anteriormente descritas, afectan en diferentes proporciones la priorización de la actualización de los procesos de la dependencia, por esta razón son situaciones de fondo que deben ser asumidas y atacadas en la cadena de valor necesaria para sacar adelante este importante proceso.

- **Falta de destinación de recursos para los procesos de rediseño institucional**

Al no entenderse el rediseño institucional como una acción urgente, si no como algo importante que en algún momento deberá desarrollarse y además que no se identifica como un producto tangible en la misionalidad de la dependencia, no se le destinan los recursos necesarios para desarrollar esta tarea.

Adicionalmente, la Secretaría de Movilidad al no ser un ente descentralizado del nivel central del municipio, entiende que la responsabilidad de brindar recursos para el fortalecimiento institucional debe ser apalancado desde el nivel central, a través de la dependencia responsable de liderar estos procesos de mejora en toda la alcaldía. Sin embargo, el alcance que tiene el nivel central sobre el componente técnico propio de la Secretaría de Movilidad es limitado y no logra disponer los recursos necesarios para desarrollar este tipo de actividades con la profundidad que se requiere en cada dependencia.

En este sentido, la Secretaría de Movilidad no planea ni financia las acciones necesarias para llevar a cabo estos procesos, priorizando otros objetivos misionales, los cuales se ven afectados en su cumplimiento por la falta de estandarización y actualización de procesos.

La actualización de la política de seguridad vial, para el fortalecimiento de la gobernanza, requiere de la actualización de los procesos y procedimientos, y en este sentido debe disponer los recursos necesarios, planificados bajo un enfoque técnico que permita obtener los resultados en el menor tiempo posible y con la mayor calidad.

- **Carencia de estudios técnicos que permitan definir los procesos de la Secretaría de Movilidad**

Los estudios técnicos en esta materia permiten obtener la radiografía actual de los procesos y las necesidades u oportunidades de mejora con los que cuentan para la satisfacción de necesidades y el fortalecimiento de los resultados.

Un estudio técnico debe analizar aspectos como estrategia, procesos, estructura y personas, lo cual implica un compromiso para la gestión de información detallada en cada uno de estos ámbitos. Para lograr desarrollar un estudio de este tipo es fundamental contar con recurso humano con la competencia, experiencia y formación el cual logre la consolidación de una base que permita direccionar las acciones en términos de rediseño institucional.

La Secretaría de Movilidad no cuenta con los estudios técnicos necesario para soportar la actualización de la estructura de enfoque en procesos, dicha situación impide avanzar de manera correcta con la definición de la manera como deben rediseñarse o actualizarse los procesos, en este sentido no se cuenta con una hoja de ruta clara en esta materia. Por esta

razón, la primera actividad de la cadena de valor de la actualización de los procesos es la formulación de un estudio técnico en donde se diagnóstique la situación actual y se planifiquen las acciones a realizar en materia de actualización.

Efectos:

- **Desarrollo de planes, programas y proyectos bajo procesos no estandarizados**

La estandarización de los procesos como respuesta a la atención de las necesidades del municipio, permite que la formulación e implementación de planes, programas y proyectos se desarrolle con un enfoque de orientación hacia resultados, permitiendo que los mismos sean predecibles y sustentables.

Así las cosas, existe un riesgo de gestión, el cual esta asociado a fallas en el cumplimiento de las actividades de la cadena de valor de los productos formulados en la política de seguridad vial del municipio, ya que, si no se cuenta con un estándar para el desarrollo de los procesos, la ejecución de actividades y articulación de roles y responsabilidades será un reto mucho mayor.

La relación entre actividades, productos, registros o soportes y responsables, es la columna vertebral de la planeación y en este caso es el enfoque que adopta la política de seguridad vial a nivel estratégico y táctico, razón por la cual es necesario que desde la misma estructura organizacional se encuentren definidos los procesos, garantizando la orientación a resultados y la mejora continua, convirtiéndose en aliados para la implementación de los planes, programas y proyectos en materia de seguridad vial.

- **Carencia de registros resultantes de la ejecución de acciones en materia de Seguridad Vial.**

La trazabilidad o los registros resultantes de la implementación de acciones son un activo fundamental para la mejora continua de las organizaciones, ya que, si se cuenta con soportes de los proyectos ejecutados, es posible tomarlos como insumo para nuevos procesos de planeación y así mismo el fortalecimiento de las acciones ya implementadas.

Dicha trazabilidad está directamente asociada a los registros que deben ser generados a partir de la ejecución de procedimientos, en este sentido al no contar con actividades actualizadas y estandarizadas en el marco de procesos que obedezcan a las necesidades del territorio, se debilita la información y la transferencia de conocimiento.

Al no contar con procesos que reglamenten la gestión y almacenamiento de información resultante de ejecutar actividades, se pierde la posibilidad de generación de líneas base para indicadores que puedan ser medidos en el tiempo y que sus resultados permitan tomar decisiones de tipo estratégico en función de la mejora de la gestión de la seguridad vial del municipio y la correcta implementación de la política de seguridad vial a nivel territorial.

3.8.2. Problema 2. Carencia de personal vinculado de planta para la ejecución de los procesos de la Secretaría de Movilidad

La Secretaría de Movilidad del municipio de Yumbo históricamente ha desarrollado su misionalidad con un aproximado de 130 colaboradores en áreas técnicas y administrativas, los cuales deben adelantar las actividades estratégicas, misionales y de apoyo de la dependencia.

Actualmente esta unidad administrativa encargada de liderar la implementación de la política pública de seguridad vial a nivel territorial cuenta con 9 personas vinculados de planta ocupando cargos de tipo administrativo, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

Tabla 18. Planta de cargos, Secretaría de Movilidad Yumbo

Rol	Cantidad
Secretario de despacho	1
Inspectores	2
Cargos asistenciales y de apoyo a la gestión	6

Fuente: Secretaría de Movilidad

En este sentido, aproximadamente el 90% de los colaboradores de la dependencia se encuentran vinculados mediante contratos de prestación de servicios, es importante resaltar que la gran mayoría de procesos de alto impacto se operan y se lideran por los contratistas, recayendo la responsabilidad de llevar la trazabilidad y asumir el cumplimiento de las metas clave en la dependencia.

Teniendo en cuenta las problemáticas como la falta de actualización de los procesos y la trazabilidad de las actividades lideradas por talento humano que no cuenta con una estabilidad laboral, genera un alto riesgo en términos de transferencia de conocimiento, continuidad y avance de procesos de los cuales depende la materialización de planes, programas y proyectos enfocados en fortalecer la gestión de la seguridad vial en el territorio.

De acuerdo con lo planteado por la Función pública “la planta de personal es la que le da soporte a la entidad, a fin de cumplir con los planes, programas y proyectos a su cargo; en consecuencia, sin la planta de cargos no es posible vincular al personal requerido para el cumplimiento de sus funciones”[45]. En este sentido, las organizaciones deben contar con una planta de personal que, de soporte a los procesos, estratégicos, misionales, de apoyo y evaluación de las unidades administrativas.

Adicional a lo anterior, Función Pública con la implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión replantea la dimensión Gestión del Talento Humano como el eje central de MIPG, de ahí la importancia de una adecuada calidad de vida laboral, desarrollando competencias y habilidades requeridas y gestionar el desempeño; todo ello en el marco de la integridad y los valores del servicio público. Todo este tipo de actividades

de bienestar hacia el talento humano, se encuentran direccionadas principalmente hacia el personal de planta, el cual representan no más del 10% del personal de la dependencia.

“Este Modelo concibe al talento humano como el capital más importante con el que cuentan las organizaciones, y, por tanto, es un gran factor crítico de éxito para que estas tengan una buena gestión y logren sus resultados para resolver las necesidades y problemas de los ciudadanos. Todas las personas que prestan sus servicios a la entidad, tanto gerentes y directivos públicos, como los demás servidores que forman los distintos grupos de trabajo, conforman el talento humano de una entidad; esta Dimensión del Modelo es una de las más importantes, precisamente por hacer referencia al ser humano.

La gestión del talento humano, es entonces, el conjunto de lineamientos, decisiones, prácticas y métodos adoptados y reconocidos por la entidad, para orientar y determinar el quehacer de las personas que la conforman, su aporte a la estrategia institucional, el logro de las metas estratégicas y los resultados propuestos, su calidad de vida laboral y en general el aporte de cada persona al cumplimiento de la planeación institucional, tomando en cuenta las responsabilidades inherentes a los cargos y las relaciones laborales que se generan en el ejercicio administrativo”[96]

Con base en lo anterior, el talento humano se define como el capital más importante de la organización, lo que implica que el estado de este, es una base diagnóstica importante para consolidar el Plan Local de seguridad vial, ya que dispone la planeación estratégica para los próximos 10 años en materia de seguridad vial, y es una de las motivaciones para modificar una planta de empleos.

La Función Pública establece en el Decreto 1083 de 2015, conocido como el "Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública", las directrices para la reestructuración, reforma o modificación de la planta de personal en entidades gubernamentales. En particular, el Artículo 2.2.12.2 define la motivación para la modificación de una planta de empleos y menciona las circunstancias bajo las cuales se puede llevar a cabo este proceso.

“Artículo 2.2.12.2 Motivación de la modificación de una planta de empleos. Se entiende que la modificación de una planta de empleos está fundada en necesidades del servicio o en razones de modernización de la administración, cuando las conclusiones del estudio técnico de la misma deriven en la creación o supresión de empleos con ocasión, entre otras causas, de:

1. Fusión, supresión o escisión de entidades.
2. Cambios en la misión u objeto social o en las funciones generales de la entidad.
3. Traslado de funciones o competencias de un organismo a otro.
4. Supresión, fusión o creación de dependencias o modificación de sus funciones.
5. Mejoramiento o introducción de procesos, producción, de bienes o prestación de servicios.
6. Redistribución de funciones y cargas de trabajo.
7. Introducción de cambios tecnológicos.

[96] Marco General del Modelo Integrado de Planeación y Gestión

8. Culminación o cumplimiento de planes, programas o proyectos cuando los perfiles de los empleos involucrados para su ejecución no se ajusten al desarrollo de nuevos planes, programas o proyectos o a las funciones de la entidad.
9. Racionalización del gasto público.
10. Mejoramiento de los niveles de eficacia, eficiencia, economía y celeridad de las entidades públicas.

La Secretaría de Movilidad presenta necesidades en la actualización de estructura funcional de procesos, estructura que se implementa a través de recurso humano, en este sentido las necesidades de recurso humano deben ser gestionadas a partir de la óptica de la gestión de los procesos.

Causas:

- **Inexistencia de estudios técnicos que justifique la creación de cargos de planta que soporten la operación de los procesos.**

Al igual que para la actualización de procesos de la unidad administrativa, la creación de cargos requiere el desarrollo de estudios técnico que permitan motivar la creación de cargos, lo que implica análisis desde el punto de vista técnico y financiero.

Al no existir un estudio técnico actualizado que motive la creación de cargos para la ejecución de los procesos de la Secretaría de Movilidad, no es posible gestionar recurso humano adicional para la dependencia. Lo anterior también se encuentra ligado a la carencia de estudios para la actualización de los procesos cuyos resultados se convierten en un insumo para los estudios que motivan la creación de cargos.

En este sentido, la carencia de estudios, implica que no se logre avanzar en esta materia, ya que función pública establece en el concepto 144621 de 2021 que:

““ARTÍCULO 2.2.12.3. Estudios que soporten las modificaciones de las plantas de empleos. Los estudios que soporten las modificaciones de las plantas de empleos deberán basarse en metodologías de diseño organizacional y ocupacional que contemplen, como mínimo, los siguientes aspectos:

1. Análisis de los procesos técnico-misionales y de apoyo.
2. Evaluación de la prestación de los servicios.
3. Evaluación de las funciones, los perfiles y las cargas de trabajo de los empleos.”

De acuerdo con lo dispuesto en la normativa transcrita, las reformas de plantas de empleos de las entidades de la Rama Ejecutiva de los órdenes nacional y territorial, deberán motivarse, fundarse en necesidades del servicio o en razones de modernización de la administración y basarse en justificaciones o estudios técnicos que así lo demuestren, de tal forma que las conclusiones del estudio técnico deriven en la creación o supresión de empleos, con ocasión entre otras causas, de fusión, supresión o escisión de entidades; cambios en la misión u objeto social o en las funciones generales de la entidad; traslado de funciones o competencias de un organismo a otro; supresión, fusión o creación de

dependencias o modificación de sus funciones; mejoramiento o introducción de procesos, producción de bienes o prestación de servicios; redistribución de funciones y cargas de trabajo; introducción de cambios tecnológicos; culminación o cumplimiento de planes, programas o proyectos cuando los perfiles de los empleos involucrados para su ejecución no se ajusten al desarrollo de nuevos planes, programas o proyectos o a las funciones de la entidad; racionalización del gasto público; mejoramiento de los niveles de eficacia, eficiencia, economía y celeridad de las entidades públicas.

Los estudios que soporten las modificaciones de las plantas de empleos deberán basarse en metodologías de diseño organizacional y ocupacional que contemplen, como mínimo, análisis de los procesos técnico-misionales y de apoyo; evaluación de la prestación de los servicios y de las funciones, los perfiles y las cargas de trabajo de los empleos; y para el caso de la modificación a las plantas de personal de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva del poder público del orden nacional, deberá ser aprobada por el Departamento Administrativo de la Función Pública; mientras que las de las entidades del orden territorial, no requieren de dicha aprobación del Departamento Administrativo de la Función Pública.

En consecuencia, si el estudio técnico respectivo derivó en la necesidad de crear nuevos cargos o la supresión de los ya creados, dicha circunstancia deberá estar contenida en dicho estudio técnico y se plasmará en los actos administrativos que den cuenta de la modificación de la planta de personal, en los que, en todo caso, se deberán atender las normas de carrera administrativa."[97]

- **Deficientes recursos de funcionamiento destinados a la operación de la dependencia**

La Secretaría de Movilidad opera en la mayor proporción con recursos de inversión, recursos que se encuentran ligados a un proceso de viabilización de proyectos para su ejecución en armonización a lo establecido en el Plan de desarrollo y el Plan Operativo Anual de Inversiones, con estos recursos la dependencia también financia la contratación del personal por prestación de servicios, como parte de la inversión de los diferentes productos que se planean año a año.

La vinculación y mantenimiento de personal de planta se realiza mediante recursos de funcionamiento, recursos que deben ser presupuestados y asignados de acuerdo a la disponibilidad de los mismos y en el marco de las necesidades establecidas por las dependencias.

La autoridad de tránsito en el marco de la implementación de la política pública de seguridad vial a nivel territorial debe fortalecer la gestión de recursos de funcionamiento para el desarrollo de los procesos estratégicos, misionales y de apoyo, con el fin de garantizar la vinculación a la planta de personal al menos a los líderes de cada uno de los procesos, en la búsqueda de garantizar la trazabilidad de los mismos y el bienestar laboral del activo más importante de la organización.

[97] Concepto 144621 de 2021 Departamento Administrativo de la Función Pública

Efectos:

- **Perdida constante del capital intelectual en la Secretaría de Movilidad**

El capital intelectual de una organización puede explicarse como todo el conocimiento que tiene cada empleado de su organización. Esto, a su vez, es un activo intangible que genera un valor agregado a sus recursos físicos, materiales y técnicos que hacen que la organización pueda cumplir con las labores del día a día.

Dicho capital se ve fortalecido por la experiencia adquirida en el desarrollo de los procesos de la organización, tanto interno como externo. La gestión de este capital se ve afectado por los cambios frecuentes de personal y por las variables que puedan afectar al trabajador en cuanto al bienestar con el que cuente dentro de la organización.

El 90% de los colaboradores con labores administrativas de la Secretaría de Transito no cuentan con una estabilidad laboral en términos de su tipo de contratación, ya que al ser de prestación de servicios es probable que año a año se presenten cambios.

En este sentido, cada vez que se genera un cambio de personal al no existir esquemas de transferencia de conocimiento y procedimientos definidos para dicha gestión del conocimiento, se presenta una pérdida de capital intelectual que afecta directamente la eficiencia en el cumplimiento de metas de la unidad administrativa.

- **Debilidades en la designación de responsabilidades en procesos de alto impacto para la seguridad vial del municipio.**

Al igual que con la perdida constante de capital intelectual, la designación de responsabilidades se ve afectada, debido a que por el tipo de vinculación de la gran mayoría de los colaboradores, las responsabilidades en términos de suscripción de actos administrativos se designa en el personal de planta que cuente con el perfil y la capacidad técnica para responsabilizarse de los mismos, esto genera que la mayor proporción de colaboradores con dichas capacidades técnicas, por su experiencia, formación y competencia no puedan asumir responsabilidades directas por su tipo de vinculación laboral.

3.8.3. Problema 3. Ineficiencia en los procesos de atención al ciudadano en materia de PQRS, gestión contravencional y cobro coactivo en la Secretaría de Movilidad

Esta problemática se plantea desde la experiencia y la información obtenida en las entrevistas elaboradas en el proceso de diagnóstico, donde se manifiesta la importancia de los procedimientos relacionados con la gestión contravencional y el cobro coactivo, según el volumen de requerimientos generados desde la ciudadanía.

En este sentido, es importante destacar las siguientes cifras y analizarlas, desde un punto de vista preventivo, para analizar las causas de los requerimientos allegados a la Secretaría de Movilidad de la ciudadanía, concentrados en los procesos contravencionales.

Teniendo en cuenta las cifras presentadas en las áreas de acción anteriores, en los últimos tres años, los comparendos elaborados a través de las cámaras de foto detección, representaron el 70% del total de comparendos registrados por la autoridad de tránsito en el SIMIT, donde en el 2023 se llegó a una cifra de 4702 comparendos. El procedimiento para la imposición de este tipo de comparendos ha sido objeto de reclamación en la búsqueda de impugnación por parte de los usuarios, teniendo en cuenta que existen diferentes variables que inciden en el proceso, como lo son la actualización de la información en el RUNT, la debida notificación al infractor, los procesos de cambio de infractor o infractor no identificado, entre otros.

Esta situación ha sido un proceso que se ha tenido que asumir desde el componente jurídico de las autoridades de tránsito, ya que un porcentaje importante de los comparendos por foto detección, presentan requerimientos por parte de los usuarios para buscar su impugnación por presuntas fallas en los procedimientos desarrollados.

En este sentido, los esfuerzos de las autoridades de tránsito por proteger el derecho fundamental a la atención de los requerimientos de los diferentes usuarios se concentran en mayor medida en la temática de la impugnación de comparendos, convirtiéndose en una tarea del día a día que con el tiempo tiende a incrementar.

Teniendo en cuenta la situación de orden nacional de las autoridades de tránsito en esta materia y lo manifestado por los equipos de trabajo de la Secretaría de Movilidad de la alcaldía de Yumbo, no se evidencian cifras que permitan consolidar esta problemática, con el fin de analizar los recursos disponibles para aumentar la eficiencia en procesos que no aportan directamente a salvaguardar vidas y a fortalecer la seguridad vial en el territorio, si no que por el contrario generan desgaste administrativo, quitándole recursos clave a procesos que generen productos de impacto en materia de seguridad vial a nivel territorial.

Causas:

- **Débiles recursos técnicos y tecnológicos que permitan soportar los procesos de atención al ciudadano.**

“La Constitución Política de Colombia en su Artículo 2 establece el servicio a la comunidad como uno de los fines esenciales del Estado. Para cumplir este mandato, las entidades de la Administración Pública Nacional deben poner a disposición los instrumentos, los canales y los recursos necesarios para interactuar con la ciudadanía y satisfacer sus necesidades de acceso a la información, peticiones, quejas, reclamaciones y sugerencias, bajo principios de racionalidad, eficiencia, eficacia, oportunidad y transparencia, para garantizar el goce efectivo de sus derechos. A su vez, dichas entidades deben propender por el respeto a la

diversidad étnica y cultural del país y, en especial, por la prestación de servicios que consideren las necesidades y las condiciones específicas de sus beneficiarios."[98]

Tal y como lo establece la constitución política de Colombia las organizaciones deben fortalecerse para lograr dar cumplimiento a la demanda de requerimientos que realice la comunidad. Para el logro de este objetivo es fundamental analizar todas las estrategias que pueden apoyar al logro de objetivos en términos de eficiencia.

Centrándonos en el contexto propio de la Secretaría de Movilidad de Yumbo las capacidades limitadas en términos técnicos y tecnológicos en los procesos de atención al ciudadano juegan en contra a la demanda de requerimientos ligada en mayor medida a la imposición de comparendos de tránsito como parte de la misión de la dependencia y al desconocimiento por parte de la ciudadanía frente a estos procedimientos, ubicándola dentro de las unidades administrativa que mayores requerimientos reciben diariamente. Esto ha generado que la dependencia tenga grandes exigencias en términos de recursos técnicos y tecnológicos para lograr ser eficiente en su respuesta.

Las debilidades en la disposición y articulación de los procesos técnicos asociados a los análisis de la información, los procedimientos y el flujo de datos que se generan desde el momento que ingresa una petición hasta que se da respuesta al ciudadano, requiere de la centralización de esfuerzos para el fortalecimiento del componente técnico en la búsqueda de estandarizar y mejorar de manera continua la manera como se atiende esta problemática.

De la misma manera, el componente tecnológico es fundamental para aportar eficiencia a los procesos, minimizar las tareas que impliquen ocupar recurso humano valioso y lograr manejar los datos bajo un enfoque de flujo continuo y de gestión del conocimiento para la toma de decisiones.

- **Falta de campañas que permitan darle a conocer al ciudadano los procedimientos para la imposición de comparendos.**

A nivel Nacional, las autoridades de tránsito presentan una alta congestión de PQRS como consecuencia de la imposición de comparendos, situación que se presenta en la Secretaría de Movilidad de Yumbo. Una de las causas por las cuales se presenta esta problemática es por el desconocimiento de los usuarios frente a los procedimientos realizados por la dependencia para la imposición de un comparendo, desde el momento en el que se comete la infracción hasta que se impone la sanción.

La falta de campañas que le permitan al ciudadano conocer los procesos que se derivan al cometer una infracción de tránsito, traen como consecuencia que los usuarios actúen bajo el desconocimiento y generen desgastes administrativos innecesarios, perdiendo la

[98] ABC de servicio al ciudadano atributos básicos para la prestación del servicio al Ciudadano en las entidades públicas

confianza en la institucionalidad y en algunos casos asesorándose de terceros que buscan beneficios particulares.

Acercar la institucionalidad a los usuarios en esta materia es un reto que se suma a los procesos de cultura ciudadana en la implementación de la política de seguridad Vial a nivel territorial.

Efectos

- **Alta carga de recurso humano destinado a la gestión y atención de PQRS, dejando de disponer recursos en la implementación de planes, programas y proyectos que fortalezcan la Seguridad Vial**

El principal efecto de esta problemática se encuentra directamente relacionado con la afectación en la disposición de recursos para la implementación de la política de seguridad vial a nivel territorial. Siendo la atención incrementada de PQRS una situación que debe ser asumida desde la autoridad de tránsito, quien es la responsable de liderar los planes, programas y proyectos para el fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial del municipio, sin duda alguna genera que diariamente se esté disponiendo de recursos técnicos y humanos para atender una problemática de manera correctiva, sin que esto genere ningún tipo de valor a los procesos desarrollados por la dependencia.

En este sentido, las acciones que se planteen para solucionar esta problemática están aportando a aumentar recursos de diferentes tipos que pueden ser dispuestos a la planificación de la movilidad y seguridad vial en el municipio de Yumbo.

3.8.4. Problema 4. Incorporación insuficiente de la seguridad vial en los instrumentos de planificación territorial e institucional

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 establece la hoja de ruta del país en materia de seguridad vial y obliga a que los municipios armonicen el diseño e implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial a nivel territorial.

Para el logro de los objetivos de gestión e inversión, es importante que esa articulación se replique a instrumentos de planificación como el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad, el Plan de Desarrollo Municipal, entre otros instrumentos estratégicos para el municipio, esto con el fin de que dicha planificación sea tenida en cuenta en la inversión anualizada que realizan los municipios a través de los proyectos de inversión.

El municipio de Yumbo cuenta actualmente con dos instrumentos de planificación y ordenamiento territorial a largo plazo, los cuales son el PBOT 2001 y un Plan Maestro de movilidad del año 2014. Estos documentos requieren un proceso de revisión y ajuste, ya que el PBOT tienen vigencia de 12 años y el Plan Maestro de movilidad de 10 años. En este sentido es fundamental que el proceso de actualización de dichos instrumentos sea armonizado con el Plan Nacional de seguridad Vial y el diseño e implementación del Plan Local de Seguridad Vial, teniendo en cuenta la orientación hacia el enfoque seguro

involucrando a todos los actores que hacen parte del sistema en el marco de las 8 áreas de acción.

En este sentido, la falta de armonización de dichos instrumentos de planeación de largo plazo con la política pública de seguridad vial territorial materializada por el Plan Local de Seguridad Vial impide la ampliación de los horizontes de inversión a largo plazo que logren fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

Causas:

- **Falta de incorporación de la política de seguridad vial en los procesos de actualización de los instrumentos de planificación territorial del municipio**

Los Planes Locales de Seguridad vial a partir de la adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial adoptan el enfoque de Sistema Seguro, el cual "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). 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 de los planes locales de seguridad vial"[99].

En el contexto colombiano dadas las condiciones del país se plantea avanzar en el enfoque de sistema seguro, el cual busca materializar su implementación mediante 8 áreas de acción, dándole una visión integral a la seguridad vial.

Teniendo en cuenta lo anterior, la no incorporación de este enfoque en los procesos de actualización de instrumentos de planificación como lo son el Plan Maestro de Movilidad y Plan de Ordenamiento territorial del Municipio de Yumbo estaría en contravía a lo establecido desde el orden nacional en materia de seguridad vial y dificultaría la materialización de las inversiones a nivel local.

Efectos

- **Dificultades en la materialización de estrategias a mediano y largo plazo**

Si bien el Plan Local de Seguridad Vial tiene una visión a 10 años, la no armonización directa con instrumentos que se encargan de materializar la inversión como los son el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Municipal, dejaría abierta la posibilidad

[99] Guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial

de no gestionarse y apropiarse recursos para ser ejecutados a mediano y largo plazo, adicionalmente.

Al respecto es necesario precisar que la visión integral de la política de seguridad vial debe ser articulada en todos los instrumentos de planificación del municipio para lograr ser ejecutada desde los diferentes ámbitos de aplicación.

- **Aumento de la exposición al riesgo de los actores viales**

La incorporación y articulación de la seguridad vial en las políticas públicas territoriales, no ha sido efectiva, por cuanto el número de fallecidos por siniestros viales se ha incrementado, afectando especialmente a los actores vulnerables (usuarios de moto y peatones). Los altos niveles de siniestros viales de estos grupos vulnerables afectan de manera sustancial al país, puesto que ocasionan pérdidas humanas y económicas, con un impacto social y moral significativo.

Por lo anterior, se encontró que las falencias identificadas en la incorporación de la seguridad vial en las políticas territoriales inciden en la no ejecución de acciones que logren mitigar los riesgos en los diferentes actores viales del municipio.

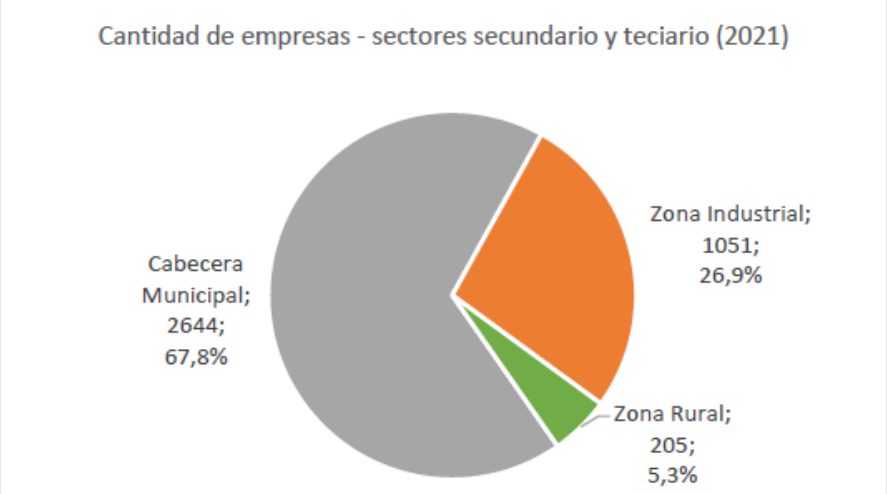
3.8.5. Problema 5. Débiles procesos de articulación con el sector privado para el cumplimiento de objetivos en materia de seguridad vial

De acuerdo con los avances del documento de diagnóstico del proceso de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de yumbo se identifica lo siguiente “Según los registros de empresas matriculadas y renovadas a julio del año 2021, suministrado por la Cámara de Comercio de Cali (CCC), se identifica la dinámica de ocupación y las principales áreas impactadas por localizar las actividades económicas de los sectores secundario y terciario.

En el municipio de Yumbo se registraban 3.900 empresas correspondientes a los sectores mencionados, que se distribuyen así: 2.644 en la cabecera urbana, un 67,8%; seguida por 1.051 en la zona industrial, que hace parte de la zona rural, un 26,9%; y las restantes 205 en veredas y centros poblados rurales, un 5,3 %”.[100]

[100] Documento de diagnóstico Plan de Ordenamiento Territorial municipio de Yumbo.

Figura 39. Porcentaje de empresas por sectores, en Yumbo



Fuente: Documento avance diagnóstico Plan de Ordenamiento territorial Yumbo

Según los datos anteriores, el sector privado en municipio de Yumbo juega un papel fundamental en la gestión, planificación e implementación de acciones que fortalezcan la gestión de seguridad vial, teniendo en cuenta que se registraron a corte 2021, 3900 empresas, las cuales generan la necesidad de movilizarse a miles de usuarios de la vía, las cuales están expuestas a riesgos de seguridad vial día a día, los cuales deben ser gestionados.

Si bien se identificó en las entrevistas y la información suministrada que la Secretaría de Movilidad se encuentra desarrollando un proceso de seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las Empresas, es fundamental fortalecer la articulación con el sector privado, estableciendo estrategias para que este sector participe en los procesos de planificación e implementación de acciones del territorio, reportando información y alcanzando indicadores, para que cumpla los parámetros establecidos, genere beneficios para todos los involucrados y aporte al cumplimiento de los objetivos trazados por el municipio en materia de seguridad vial.

Causas:

- **Insuficiente capacidad para realizar esquemas de articulación y seguimiento con el sector privado en materia de gestión de la Seguridad Vial**

Si bien se han identificado avances por parte de la Secretaría de Movilidad de Yumbo en el seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, dichos avances no responden adecuadamente a las necesidades del municipio. El contexto industrial de Yumbo, que alberga más de 3,500 empresas según el diagnóstico del proceso de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, exige que la administración concentre esfuerzos en la gestión de este sector. Esto es crucial para cumplir con los objetivos comunes enfocados en el fortalecimiento de la seguridad vial en el municipio.

Efectos:

- **Dificultades en el cumplimiento de los indicadores asociados a la reducción de la siniestralidad vial en el municipio.**

Teniendo en cuenta que actualmente el municipio de Yumbo cuenta con 3.900 empresas, las cuales generan la necesidad de movilizarse a miles de usuarios de la vía, usuarios que se encuentran expuestos a diversos riesgos, al no realizarse una labor estratégica de articulación con el propósito de mitigar dichos riesgos, se presentarán dificultades para el cumplimiento del indicador macro de la política de seguridad vial a nivel territorial asociado a la reducción de siniestros viales en el municipio de Yumbo.

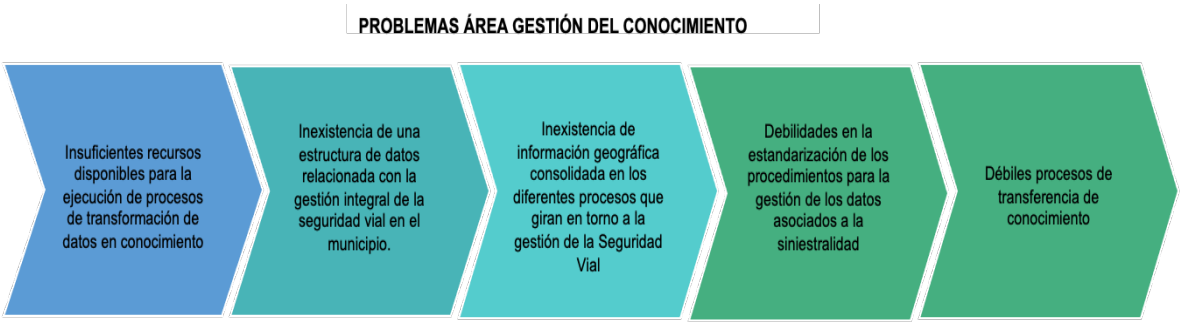
3.9. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE YUMBO, CON RELACIÓN AL ÀREA DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

La gestión del conocimiento tiene un objetivo transversal en la formulación e implementación de la Política de Seguridad Vial a Nivel Territorial, ya que busca promover y establecer los procesos para la creación y difusión de información que propicien una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática y la manera como se articulan los diferentes actores que hacen parte del enfoque del sistema seguro para aportar y propender una mayor consciencia de su corresponsabilidad a través de la información como pilar fundamental para la toma de decisiones y planificación territorial e institucional.

El proceso de diagnóstico de esta área de acción se centra principalmente en la identificación y análisis de problemáticas asociadas a los elementos que intervienen en los procesos de gestión y transformación de datos en conocimiento y como interactúan los diferentes actores del sistema para fortalecer estos procesos.

También se plantea como propósito identificar las oportunidades de mejora en términos de los procesos de transferencia de conocimiento, garantizando que la política de seguridad vial a nivel territorial perdure y se fortalezca en el mediano y largo plazo.

Figura 40. Problemas con relación al área de Gestión del conocimiento.



3.9.1. Problema 1. Insuficientes recursos disponibles para la ejecución de procesos de transformación de datos en conocimiento

La gestión integral de la movilidad requiere tomar decisiones en diferentes ámbitos y con datos provenientes de fuentes diversas, por eso, La transformación de datos en conocimiento para la toma de decisiones es un proceso indispensable; sin embargo, su implementación requiere de la gestión de recursos técnicos, tecnológicos y humanos, que deben articularse bajo procesos enfocados en disponer insumos estratégicos, tácticos y operativos para la planificación de acciones que busque el fortalecimiento de la Seguridad Vial del territorio.

La Secretaría de Movilidad no cuenta con los recursos humanos, técnicos y tecnológicos suficientes para la implementación de procesos de transformación de datos que generen información y conocimiento en materia de seguridad vial, por esta razón la gestión y articulación de dichos recursos es un reto clave para la implementación de la política pública a nivel territorial.

En la propuesta de Plan de Desarrollo 2024-2027 del municipio de Yumbo, se tiene contemplado la implementación del Observatorio de Seguridad Vial, es fundamental que este sistema de información se plantee bajo una mirada integral de los datos para lograr brindar soluciones en todos los ámbitos y componentes del enfoque seguro, en este sentido el observatorio de seguridad vial debe ser estructurarlo como un centro de control de datos para la gestión y planificación de la movilidad.

Causas:

- **Falta de priorización de objetivos y acciones asociadas a la gestión del conocimiento del sector en los planes de inversión de la Secretaría de Movilidad**

La gestión de recursos técnicos, tecnológicos y humanos para la implementación de procesos enfocados en transformar datos en conocimiento requiere la planificación de objetivos y acciones en el marco de un proyecto de inversión el cual permita viabilizar recursos, en este sentido, al no priorizarse dicha planificación en vigencias anteriores, actualmente la Secretaría de Movilidad no cuenta con dichos recursos disponibles.

Efectos:

- **Insuficiente conocimiento del sector para tomar decisiones a nivel estratégico, táctico y operativo**

La falta de implementación de procesos que permitan gestionar y transformar datos en conocimiento, repercute directamente en carencias de información disponible para la toma de decisiones en los diferentes niveles, esta situación afecta directamente los procesos de planificación, ya que la fase diagnóstica de la formulación de planes, programas y proyectos debe estar soportada en datos que representen las realidades del territorio transformadas en necesidades a satisfacer.

3.9.2. Problema 2. Inexistencia de una estructura de datos relacionada con la gestión integral de la seguridad vial en el municipio.

"La seguridad vial, es un asunto que se encuentra en medio de muchos factores, lo que requiere un abordaje multidisciplinar, es decir, que la seguridad vial trasciende a otros ámbitos, más aún, cuando empezamos a comprender que el asunto encierra los temas del comportamiento, y allí se reconoce el papel de la educación en su marco de acción. La salud, la tecnología, la justicia, la infraestructura, la economía y otros temas van entrando de manera concatenada a la discusión. Por otra parte, las distintas maneras de movernos y el rol que ejercemos en las vías, nos establecen una serie de derechos, pero también de obligaciones que debemos considerar. Lo anterior, sirve como contexto para entender que la seguridad vial es un asunto común a los seres humanos; así como a la institucionalidad misma. El espacio público y en particular la vía, surge como una representación real de lo democrático, así como el lugar que exige de las personas la mayor capacidad de tolerancia que propenda por la convivencia de quienes la compartimos"[101]

Tomando como referencia la información suministrada por el grupo que se encuentra desarrollando actividades tendientes a la consolidación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo, se identifica que se ha iniciado con la consolidación de datos asociados a las siguientes temáticas:

- Siniestralidad Vial.
- Comparendos de tránsito.

Aunque se evidencia la iniciativa de compilar datos para procesarlos, con el fin de obtener información y conocimiento, actualmente no se cuenta con los componentes de datos suficientes para proveer los insumos que soporten la planificación de acciones bajo un enfoque integral de la movilidad y gestión de la seguridad vial.

La política actual de seguridad vial en el país, detallada a través del Plan Nacional de Seguridad Vial, define las 8 áreas de acción bajo las cuales deben formularse planes, programas y proyectos que cumplan metas independientes, pero también que trabajen por un propósito en común basado en la reducción de los siniestros viales en Colombia. En este sentido, la toma de decisiones en cada una de las áreas de acción debe soportarse en datos y aportar a generar el conocimiento necesario para entender el territorio y sus necesidades.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Secretaría de Movilidad requiere la articulación de diferentes sectores para lograr consolidar una estructura de datos que abarque el enfoque integral de la movilidad, incluyendo a parte de la data de siniestralidad otros componentes de información asociados a:

- Infraestructura.

[101] Guía Metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial.

- Vehículos.
- Velocidades.
- Comportamiento Humano.
- Cumplimiento de normas de tránsito.
- Atención a víctimas.
- Indicadores de desempeño respecto al cumplimiento de metas, entre otros.

Causas:

- **Insuficientes procesos de articulación interinstitucional orientada a la gestión de información.**

La Política pública nacional en materia de seguridad vial, establece la corresponsabilidad como un pilar fundamental para la gestión integral de la seguridad vial, donde la institucionalidad representada por el sector público, el sector privado representado por la academia, las organizaciones sociales entre otros y la ciudadanía representada por los actores viales deben articularse bajo un propósito en común. Como parte de las acciones de articulación necesarias esta la coordinación para la gestión de datos desde diferentes ámbitos que permitan tomar decisiones.

Al no generarse estos escenarios de articulación interinstitucional se presentan falencias en el establecimiento de planes de acción coordinados con el propósito gestionar información bajo un enfoque integral.

- **No se cuenta con la identificación de los componentes de información clave en torno a la gestión integral de la seguridad vial.**

La conformación de una estructura de datos relacionada con la gestión integral de la seguridad vial requiere del desarrollo de un proceso técnico que permita identificar los grupos de datos que aportan valor a la información para la toma de decisiones bajo un enfoque integral de la seguridad vial.

La Secretaría de Movilidad aun no cuenta con este proceso, lo cual genera dificultades para el establecimiento de un plan de acción que permita iniciar con la gestión de la información en cada uno de los grupos de datos identificados.

Efectos

- **Carencia de insumos para la toma de decisiones bajo un enfoque integral de la seguridad vial**

La carencia de insumos para la toma de decisiones bajo un enfoque integral genera dificultades para la planificación de acciones de impacto en diferentes ámbitos, dificultando obtener el conocimiento y focalizar acciones hacia todos los actores viales.

Limitaciones en la Evaluación y Seguimiento de las políticas y programas implementados

La inexistencia de datos detallados y precisos sobre siniestralidad, infraestructura, comportamiento humano y otros factores clave dificulta el seguimiento de las políticas y programas implementados. Esto impide medir su impacto y ajustar las estrategias según sea necesario.

La falta de indicadores de desempeño específicos limita la capacidad de evaluar el cumplimiento de metas establecidas en los planes de seguridad vial.

3.9.3. Problema 3. Inexistencia de información geográfica consolidada en los diferentes procesos que giran en torno a la gestión de la Seguridad Vial.

La información geográfica y los datos geoespaciales permiten describir objetos, zonas, acontecimientos, entre otros aspectos ligados a la superficie terrestre. En el marco de los procesos de planificación de la Seguridad Vial, lograr combinar las coordenadas de un punto o zona con un conjunto de atributos que caracterizan determinada localización, es un aporte fundamental a la generación de conocimiento para la toma de decisiones en cualquiera de los niveles.

Las organizaciones gestionan datos geográficos con el fin de combinarlos con diferentes atributos especiales y tradicionales, logrando generar conocimiento a nivel especifico, pero también global, en este sentido la información geográfica es un factor indispensable en términos de la gestión y procesamiento de los datos.

Según la revisión realizada a los componentes de datos remitidos por el grupo de trabajo enfocado en consolidar el observatorio de seguridad vial, no se evidencia información geográfica capturada en los formatos que permitan un procesamiento y transformación que genere insumos eficientes para la toma de decisiones.

La información geográfica consolidada disponible se encuentra a nivel de direcciones, las cuales no cuentan con una estructura y homogeneidad, requiriendo procesos de geo codificación adicionales que implican la disposición de recursos para el logro de datos que aporten valor y conocimiento para la toma de decisiones.

Causas:

- **No se cuenta con los recursos disponibles para la gestión de información geográfica.**

La gestión de información geográfica requiere de la articulación de recurso técnico, tecnológico y humano dispuesto para la coordinación de la cadena de valor de los datos, desde su captura, almacenamiento, transformación y visualización. En este sentido al no contar con dichos recursos se imposibilita el tratamiento de dicha información y así mismos la generación de conocimiento a partir de datos geográficos.

Efectos:

- **Débiles insumos para la toma de decisiones y planificación con un enfoque territorial en materia de seguridad vial.**

Al no contar con la información geográfica consolidada la toma de decisiones se ve afectada de manera directa, ya que dificulta el planteamiento de acciones de manera zonificada. Siendo el conocimiento del territorio a nivel de zonas un componente fundamental para la generación de procesos de planificación territorial en materia de seguridad vial.

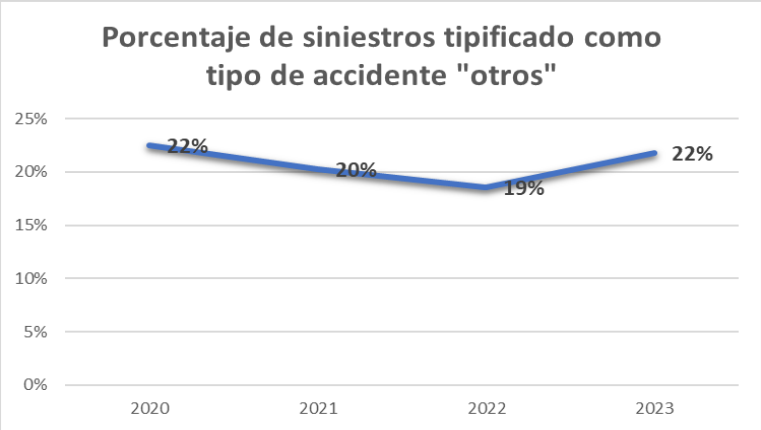
3.9.4. Problema 4. Debilidades en la estandarización de los procedimientos para la gestión de los datos asociados a la siniestralidad

La siniestralidad vial en uno de los activos de información más importantes para la toma de decisiones en materia de seguridad vial, ya que permite identificar el avance del indicador macro de la política de seguridad vial a nivel nacional y territorial, en este sentido la rigurosidad en los procesos que giran en torno a la identificación, captura, procesamiento y reporte de dicha información, es indispensable para garantizar la planificación objetiva de acciones en el territorio.

La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, viene adelantando la consolidación del histórico de siniestralidad vial en el municipio. Actualmente, se cuenta con una base de datos del histórico 2020 al 2023, con oportunidades de mejora en cuanto a la calidad de los datos, donde el origen del problema radica en la captura inicial del dato, ya que se pierde información valiosa al no tipificar adecuadamente cada insumo en cuanto a la causa del accidente, la información geográfica, y diversos atributos que permiten profundizar en la generación del conocimiento para tomar decisiones.

A manera de ejemplo, una de las situaciones identificadas como causal de sesgo para tomar decisiones, es la cantidad de siniestros encontrados con código de accidente tipificado como “otros”. Como se evidencia en la siguiente gráfica desde 2020 hasta 2023, el porcentaje de accidentes con causa desconocida se ha mantenido al rededor del 20%, lo que equivale a un acumulado entre el año 2020 y el 2023 de 641 accidentes.

Figura 41. Porcentaje de siniestros tipificados como tipo de accidente "otros"



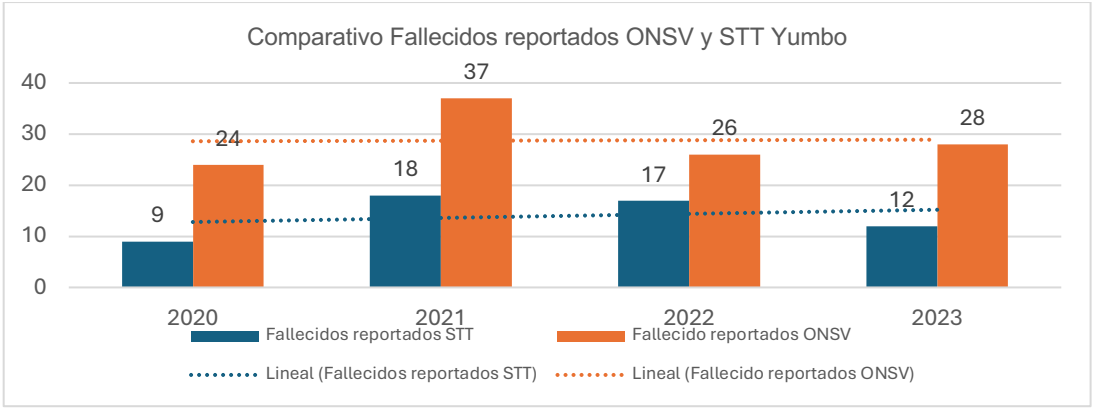
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de siniestralidad secretaría de transito

El manejo inadecuado de estos datos es una situación crítica para la planificación territorial, ya que por la falta de estandarización de procedimientos y controles que permitan fortalecer la calidad de la información, se pierde de manera directa el sustento real para la toma de decisiones de carácter estratégico para el territorio.

Adicional a lo anterior, se identifican inconsistencias entre los datos reportados por el observatorio nacional de seguridad vial y las bases de datos consolidadas por la Secretaría de Movilidad.

Al comparar las cifras de fallecidos reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la reportada por la Secretaría de Movilidad, se evidencian diferencias que oscilan entre los 11 y 18 muertos desde el año 2020 al 2023. En cuatro años de histórico se acumula una diferencia de 59 fallecidos. En el siguiente gráfico es posible visualizar el comparativo año a año.

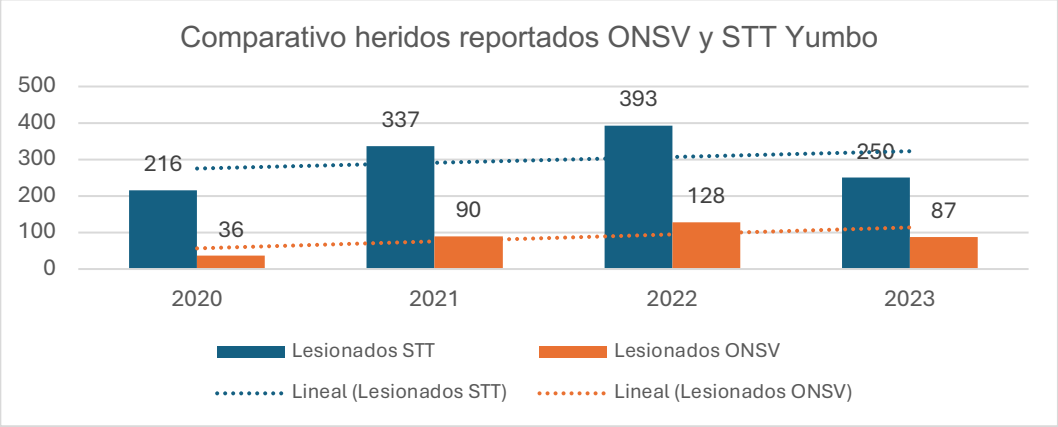
Figura 42. Comparativa cantidad de fallecidos por siniestros viales reportados por fuente observatorio nacional de seguridad vial y fuente secretaría de Movilidad de Yumbo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de siniestralidad secretaría de movilidad y Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

De la misma manera se identifican diferencias relevantes en los registros de heridos, donde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial reporta una cantidad inferior que la secretaría de movilidad año a año, oscilando entre los 167 heridos en el año 2023 donde se evidencia menor diferencia y 265 en el año 2022 donde se registra mayor diferencia.

Figura 43. Comparativa cantidad de heridos por siniestros viales reportados por fuente observatorio nacional de seguridad vial y fuente secretaría de Movilidad de Yumbo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de siniestralidad secretaría de movilidad y Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Esta problemática incide directamente en el análisis de todas las variables asociadas a los siniestros, como lo son el actor vial involucrado, el género, la edad, la zona donde se generó el incidente, la causa probable del siniestro, entre otros datos que son de suma importancia para la toma de decisiones en materia de seguridad vial.

Con base en el comportamiento del histórico de las 2 entidades, se identifica una problemática en términos de la estandarización de la fuente principal que consolida los datos de siniestralidad, problemática que debe ser abordada desde la articulación de los procesos para la gestión entre el nivel nacional y territorial, con el objetivo de fortalecer un insumo de alto impacto para la planificación estratégica como lo es la siniestralidad vial.

Causas:

- **Falta de estandarización de las fuentes de información de siniestralidad vial entre el nivel nacional y territorial**

Los insumos que alimentan la data de siniestralidad a nivel nacional y territorial no se encuentran estandarizados, la gestión de este tipo de datos no obedece a un proceso concertado y reglamentado que permita surtir las mismas etapas e interactuar con los mismos actores mediante la coordinación de los datos bajo un solo sistema de información.

- **Débiles procesos de articulación entre el observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad de Yumbo.**

Las diferencias en materia de datos asociados a la siniestralidad vial, demuestra una brecha entre los parámetros y criterios definidos desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad del municipio de Yumbo.

De la misma manera se evidencia que no se han desarrollado acciones para lograr articular los procesos ejecutados por las dos entidades bajo el principio de corresponsabilidad establecido en la política pública de seguridad vial a nivel territorial.

Efectos:

- **Débiles insumos de información en materia de siniestralidad vial.**

El conocimiento que se obtiene a partir del análisis de la siniestralidad según la data gestionada por el municipio es muy diferente al conocimiento generado a partir del análisis de la data de siniestralidad gestionada por la nación, razón por la cual los insumos y la calidad de la información en materia de siniestros viales presenta falencias que afectan directamente los procesos de planificación objetivos en búsqueda del fortalecimiento de la seguridad vial en el municipio.

3.9.5. Problema 5. Débiles procesos de transferencia de conocimiento

Los procesos de gestión del conocimiento reconocen diferentes capitales que se consideran activos claves dentro de las organizaciones. El primero es el capital intelectual el cual se refiere al conjunto de conocimientos, habilidades, capacidades y experiencia que los colaboradores aportan a su organización, beneficiando así el crecimiento tanto personal como colectivo. El segundo es el capital técnico u organizacional, el cual se refiere a los procesos, las metodologías y demás políticas y estándares definidos por la organización para el fortalecimiento de su desempeño. El tercero es el capital relacional, el cual se refiere a los proveedores, los clientes, los usuarios y en general cualquier relación que se considere aporta valor en el cumplimiento de las metas.

El establecimiento de controles que garanticen que los tres capitales, considerados activos de la organización se protejan, se mantengan y se transfieran en el tiempo, es una de las políticas clave en los procesos de gestión del conocimiento.

La Secretaría de Movilidad quien es la responsable de implementar y articular la política de seguridad vial a nivel territorial, presenta debilidades en la gestión y control de dichos capitales, ya que no cuenta con protocolos claros que permitan proteger estos activos a lo largo del tiempo.

De acuerdo con lo identificado en el proceso de diagnóstico, uno de los riesgos se presenta en la gestión y mantenimiento del capital humano y la transferencia de conocimiento, debido a que la gran mayoría del personal se encuentra vinculado mediante contrato de prestación

de servicio, lo cual en algunos casos genera rupturas en la trazabilidad de los procesos, además no se identifican procedimientos que busquen mitigar este riesgo.

Con base a lo anterior, se requiere contar con parámetros estrictos que garanticen la disposición del capital humano idóneo en el desarrollo de cada una de las actividades, garantizando que dicho capital despliegue todas sus habilidades, capacidades y experiencia para el cumplimiento de objetivos.

Respecto al capital técnico u organizacional, el riesgo nace desde una de las problemáticas identificadas en el área de acción de Gobernanza, donde la desactualización de los procesos de la Secretaría de Movilidad genera que se estén ejecutando actividades a la fecha que no se encuentren documentadas, lo cual dificulta en gran medida la transferencia del conocimiento en asociado a este capital.

Con base en lo anterior, la implementación de procedimientos que garanticen la identificación, gestión, protección y transferencia de cada uno de los capitales de conocimiento de la secretaría de movilidad es uno de los retos en el marco de la formulación e implementación de la Política de seguridad vial en materia de gestión del conocimiento.

Causas:

- **Debilidades técnicas para la gestión, protección y transferencia del conocimiento.**

El conocimiento es uno de los activos más importantes de una organización, razón por la cual gestionarlo requiere de la adquisición de capacidades técnicas que permitan definir los lineamientos para la gestión, protección y transferencia del conocimiento en cada uno de los capitales, humano, organización y relacional. En este sentido, es posible identificar que las debilidades técnicas en materia de la gestión del conocimiento son una oportunidad de mejora del sector movilidad, con el fin de fortalecer la continuidad de los procesos y la orientación a resultados a mediano y largo plazo.

Efectos:

- **Probabilidad de Perdida de los activos de mayor importancia para una organización**

Al no gestionar el conocimiento se abre la posibilidad de que activos como el capital intelectual asociado a las capacidades del recurso humano, el capital organizacional relacionado con la estructura sobre la que se soporta la dependencia y el capital relacional ligado a las relaciones estratégicas que tenga la organización, se pierdan en la medida que se presenten cambios de tipo administrativo derivados de cambios de gobierno entre otros factores.

4. CONCLUSIONES GENERALES

El Balance de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 "Visión Cero, se realizó teniendo en cuenta las acciones definidas en dicho Plan, las cuales se encuentran agrupadas en cinco (5) pilares de gestión (gestión institucional, comportamiento humano, atención de víctimas, infraestructura y vehículos). El análisis se realizó con base en la información entregada por las diferentes dependencias de la administración en reuniones con los responsables de la gestión de la seguridad vial. En esta evaluación se encontraron limitaciones por falta de información y aunque el Plan estableció que el Comité Local de Seguridad Vial tenía que realizar un análisis del cumplimiento de los objetivos y especialmente del grado de ejecución de las acciones planteadas y su contribución al cumplimiento del Plan Local de Seguridad Vial, no se evidenciaron informes de seguimiento sobre el avance de las acciones definidas en el Plan.

La caracterización de la seguridad vial en el municipio de Yumbo, se realizó tomando como referencia las ocho (8) áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031: Velocidades seguras; infraestructura vial segura, vehículos seguros; comportamiento seguro; cumplimiento de las normas de tránsito; atención a víctimas de siniestros viales; gobernanza y gestión del conocimiento. La prioridad de este diagnóstico es llegar a una formulación compartida y de consenso sobre sobre las estrategias concretas que deben aplicarse en el Municipio de Yumbo, para integrar los principios del Sistema Seguro en la política local de seguridad vial.

A continuación, se presentan las conclusiones con respecto a cada una de las áreas diagnosticadas:

Velocidades seguras

En Colombia, el exceso de velocidad constituye un problema que requiere una gestión efectiva por parte de las autoridades responsables de la seguridad vial. Esto incluye no solo la aplicación de sanciones para quienes exceden los límites, sino también la implementación de medidas preventivas para evitar la conducción a velocidades inseguras. El municipio de Yumbo ha realizado algunos esfuerzos para abordar este problema, principalmente a través de sanciones y fiscalización del exceso de velocidad. Sin embargo, aún existe una brecha significativa para conectar las realidades del contexto rural y urbano del municipio con las directrices y recomendaciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, principalmente desde los enfoques del sistema seguro y visión cero.

A continuación, se presentan las conclusiones derivadas de los problemas relacionados con la gestión de las velocidades seguras en el municipio de Yumbo, abordando cuatro problemas centrales: la falta de un plan de gestión de la velocidad, deficiencias en la definición de los límites de velocidad, carencias en la planificación e implementación de infraestructura vial que promueva velocidades seguras, y el incumplimiento de los límites de velocidad.

- Falta de un Plan de Gestión de la Velocidad: La ausencia de estudios y de un plan de gestión de la velocidad en Yumbo resulta en una carencia de información crucial para

desarrollar estrategias efectivas y tomar decisiones fundamentadas. La falta de estos elementos impide una comprensión integral de las necesidades y riesgos asociados con la velocidad en el sistema vial del municipio, dificultando la implementación de medidas correctivas y preventivas.

- Deficiencias en la Definición de los Límites de Velocidad: Los límites de velocidad en Yumbo no están definidos según la metodología establecida en la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023, lo cual genera inconsistencias y riesgos para la seguridad vial. Esta deficiencia en la definición técnica de los límites de velocidad puede llevar a confusión entre los conductores y aumentar la probabilidad de siniestros viales. Además, la falta de señalización adecuada y de medidas complementarias dificulta el cumplimiento de los límites establecidos.

- Carencias en la planeación e implementación de infraestructura vial que promueva velocidades seguras: Las estrategias para asegurar la operación segura de las calles y carreteras en Yumbo son insuficientes y aplicadas de manera irregular. La falta de planificación integral y de gestión efectiva de proyectos viales limita la implementación de medidas que promuevan velocidades seguras. Además, la infraestructura existente no está diseñada para respaldar el cumplimiento de los límites de velocidad, lo que resulta en un mayor riesgo de siniestros viales.

- Incumplimiento de los Límites de Velocidad: El incumplimiento de los límites de velocidad en Yumbo es una preocupación significativa para la seguridad vial. La falta de sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección y sanción de infracciones dificulta la aplicación efectiva de medidas correctivas. La ausencia de estos dispositivos en el casco urbano del municipio limita la capacidad para controlar el exceso de velocidad y reduce la eficacia de las intervenciones destinadas a mejorar la seguridad vial.

Las problemáticas, con sus causas y efectos relacionadas en este informe son el resultado de una colaboración estrecha con actores clave y reflejan el compromiso colectivo de trabajar hacia soluciones que promuevan una movilidad segura y eficiente en el municipio.

Infraestructura vial segura

Una infraestructura vial segura es aquella que protege la integridad física de todos los usuarios de la vía, desde conductores hasta peatones y ciclistas. Esto implica no solo diseñar vías que minimicen los riesgos de accidentes, sino también operarlas de manera que se promueva un tráfico seguro y eficiente. Según el Foro Internacional de Transporte (2008), las vías seguras se caracterizan por su capacidad para guiar a los usuarios y facilitar la toma de decisiones correctas, lo que reduce el riesgo de accidentes.

El enfoque predominante en las inversiones y mejoras de la infraestructura vial del municipio de Yumbo ha estado centrado mayormente en el vehículo automotor, descuidando en ocasiones otros modos de transporte. Esta tendencia plantea desafíos significativos en términos de seguridad vial, especialmente para aquellos usuarios más

vulnerables como peatones y ciclistas, como señala el Documento Técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial.

Existen falencias asociadas a la infraestructura vial del municipio de Yumbo que contribuyen a la ocurrencia de siniestros viales y pueden aumentar la gravedad de las lesiones en caso de accidentes. Entre estas problemas se incluyen: Debilidades en las herramientas de diagnóstico y planificación de la red vial, debilidades en el diseño, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial segura, falta de infraestructura adecuada para los actores viales más vulnerables, falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura, gestión inadecuada de la infraestructura vial en puntos críticos de siniestralidad vial, gestión inadecuada de la señalización vial y de los dispositivos de regulación del tránsito, gestión inadecuada de los planes de manejo de tránsito (PMT).

- Falta de un Plan Vial actualizado y coherente: La ausencia de un plan vial actualizado y coherente representa un obstáculo significativo para abordar de manera integral la planificación y el desarrollo de la infraestructura vial. La falta de uniformidad en la jerarquización vial dificulta la priorización de obras e intervenciones, así como la gestión eficaz de los recursos.

- Deficiencias en el diseño, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial Segura: La falta de directrices claras sobre seguridad vial y movilidad ha llevado a deficiencias en el diseño geométrico de las vías, mantenimiento inadecuado y falta de consideración de intervenciones orientadas a la creación de calles seguras.

- Falta de infraestructura adecuada para los actores viales más vulnerables: La carencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas, especialmente en el casco urbano y la zona industrial, genera un entorno inseguro debido al alto tráfico diario y la congestión resultante.

- Falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de Seguridad Vial en la Infraestructura: La falta de evaluaciones, auditorías e inspecciones de las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del municipio compromete la seguridad de todos los actores viales.

- Gestión Inadecuada de la infraestructura vial en puntos críticos de Siniestralidad Vial: La falta de una gestión adecuada de la infraestructura vial en puntos críticos de siniestralidad vial representa un desafío significativo que pone en riesgo la seguridad de todos los usuarios de las vías.

- Gestión inadecuada de la señalización vial y de los dispositivos de regulación del Tránsito: La gestión inadecuada de los dispositivos de regulación del tránsito y la falta de coordinación en el sistema semafórico contribuyen a aumentar el riesgo de siniestros viales y la congestión en las vías municipales.

- Gestión inadecuada de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para Obras de Infraestructura: Aunque se exige la elaboración de Planes de Manejo de Tránsito

(PMT) para el inicio y ejecución de intervenciones de infraestructura, su diseño, implementación y seguimiento resultan insuficientes para garantizar la seguridad vial de todos los actores viales. Las deficiencias en la puesta en marcha y seguimiento del PMT dificultan la mitigación de impactos y efectos negativos generados por las obras en las vías públicas o privadas abiertas al público.

Vehículos seguros

El enfoque del Sistema Seguro marca un cambio de la atención exclusiva a la reducción de los accidentes, a la eliminación de los muertos y los heridos graves. Uno de los cuatro elementos de este Sistema Seguro, es el de vehículos seguros, los cuales previenen los accidentes y protegen a los usuarios en caso de accidente, incluyendo a los ocupantes, los peatones y los ciclistas. Sin embargo, en el municipio de Yumbo, frente a la participación de los vehículos en la seguridad vial, se evidencian las siguientes problemáticas que dificultan la protección de los actores viales

- Incremento importante del parque automotor, especialmente de motocicletas, convertido en medio de transporte de pasajeros informal e ilegal. Un problema complejo es el crecimiento del número de motocicletas en el territorio. Hoy son las mayores generadoras del incremento del parque automotor en Yumbo; más del 50% del parque automotor son motos y a eso hay que sumarle las que se mueven todos los días desde los municipios vecinos.

- Evasión y corrupción de la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases contaminantes, tanto el transporte particular como público. Esta evasión se debe entre otras causas a la falta de corresponsabilidad ciudadana, pero también a que no se llevan a cabo iniciativas que busquen generar conciencia frente a la protección de la vida y el medio ambiente desde el gremio de los Centros de Diagnóstico Automotor.

- Parque automotor de transporte de pasajeros y de carga, obsoleto. Esta obsolescencia del parque automotor es fruto de la falta de apoyo estatal para la renovación del parque automotor, el fracaso en el esquema de chatarrización, la desaceleración económica, la permisividad de las autoridades y de la ciudadanía con este tipo de vehículos y la cultura de preservar los vehículos.

Comportamiento seguro de los actores viales

Un factor esencial, aunque no siempre explícito, del Sistema Seguro es el factor humano en la seguridad vial. Realmente, se puede decir que es el factor nuclear del Sistema Seguro, desde el momento en que su Visión se formula en el sentido de lograr que ninguna persona que participe en la movilidad pueda resultar muerta o herida grave.

La Secretaría de Movilidad del municipio de Yumbo, ha desarrollado acciones educativas, con el fin de dar cumplimiento a las metas del Plan de Desarrollo. Sin embargo y de acuerdo con el análisis realizado, se presentan las siguientes situaciones que inciden en los comportamientos riesgosos de los ciudadanos:

- Falta de cultura ciudadana con relación a la movilidad. Las causas de este deterioro son: Débiles políticas públicas en torno a la cultura ciudadana y movilidad segura con visión integral y a largo plazo, la Falta articulación por parte de los actores involucrados en los procesos de cultura ciudadana dentro de la administración municipal y de la sociedad civil, el Insuficiente control por parte de las autoridades, la baja noción de corresponsabilidad ciudadana, las cuales conllevan al incremento de la siniestralidad, al deterioro de la calidad de vida, la vulneración de derechos y afectación de la seguridad vial y la ausencia de compromiso por parte de los ciudadanos con relación a los deberes que deben cumplir como actores de la movilidad

- Débil inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos. En este sentido, la seguridad vial debe formar parte esencial como educación vial, como formación necesaria para alcanzar conocimientos, habilidades y destrezas y la formación continua de los profesionales responsables de la seguridad vial.

  Pese a los esfuerzos de la Secretaría de Movilidad, la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos es débil por causas como las siguientes: Falta de apropiación de los lineamientos en educación vial, por parte del sector educativo, poca difusión de los espacios virtuales disponibles por la ANSV, baja cobertura en la implementación de la educación vial en instituciones educativas, debilidad en los programas de formación y sensibilización dirigidos a los actores viales, en especial a los actores vulnerables, no hay continuidad en los programas de formación y sensibilización y Alta rotación del personal de la Secretaría de Movilidad. Esta problemática trae como consecuencia, Insuficiente cualificación de docentes, para implementar la educación vial, irrespeto hacia los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas), insuficiente formación a los actores viales, especialmente conductores e incremento de riesgos viales en niños, niñas y adolescentes.

- Débil control de las autoridades competentes a los Centros de Enseñanza Automovilística. Aunque se han extremado los requisitos para el funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística, la realidad es que falta supervisión y control de las autoridades competentes, en especial de las Secretarías de Educación encargadas de aprobar los planes de estudio y certificar la idoneidad de los instructores. El débil control de las autoridades competentes a los Centros de Enseñanza Automovilística se debe a las siguientes causas: Desconocimiento y poco compromiso de las autoridades competentes sobre las responsabilidades que deben ejercer con relación a los CEA, el tráfico de influencias para evadir los controles por parte de las autoridades competentes. Lo anterior se traduce en conductores inexpertos en la vía, bajo nivel de cualificación de los instructores de los CEA y desmotivación de los ciudadanos para acceder a los cursos.

- Los actores viales desconocen las causas que originan riesgos con relación a la seguridad vial. Debido a que en Yumbo no se cuenta con una sistematización de los datos obtenidos por comparendos y por diligenciamiento de los IPAT’s, no se

conocen con claridad las causas más frecuentes de la siniestralidad en el municipio; existe una baja percepción del riesgo especialmente en los jóvenes y un bajo nivel de conocimiento de las normas de tránsito, sumado a las conductas sociales y culturales arraigadas.

Cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial

Para que las normas se apliquen de manera efectiva es preciso establecer, actualizar periódicamente e implementar, a nivel nacional, municipal y local, normas de prevención de los factores de riesgo mencionados. Actualmente las actividades de control y vigilancia en Yumbo afrontan diferentes problemas, como son:

- Débil gestión del control de comportamientos riesgosos en las vías, que no permiten la reducción de la siniestralidad. Dado que no se ha diseñado un Plan de Gestión del Control, no se evidencia en la programación, una primera fase donde se realiza el análisis de información y contexto; la segunda, el desarrollo de la planeación y programación del control, la tercera la ejecución del control, la cuarta las actuaciones administrativas posteriores al control y finalmente en la quinta, las acciones de cobro, incluyendo dentro de esta el cobro coactivo. A esto se suman los insuficientes recursos humanos y logísticos para el control, la insuficiente planeación, gestión y utilización de los elementos tecnológicos para la regulación, control y prevención, la débil articulación entre las diferentes entidades públicas, en la planeación y en el ejercicio de actividades conjuntas en materia de vigilancia y control.

- Insuficiente control en las vías nacionales y departamentales, que atraviesan el municipio de Yumbo. no se evidencian instancias de coordinación entre las distintas autoridades, como las Secretarías de Tránsito municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Concesión Rutas del Valle, para abordar estas deficiencias. La falta de coordinación entre las entidades responsables del control del tráfico puede resultar en lagunas de responsabilidad y en una respuesta inadecuada a los problemas que surgen en las vías nacionales.

- Escaso recurso humano en la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y de la Secretaria de Movilidad del Departamento, para la ruta asignada de acuerdo con la jurisdicción de Yumbo. Estas entidades se enfrentan a retos relacionados con la estructura organizacional, recursos humanos o tecnológicos que ocasionan un insuficiente ejercicio de la vigilancia y el control.

- Ineficiente control al transporte informal e ilegal. Como lo define la Superintendencia de Transporte, La Secretaría de Movilidad de Yumbo no ha realizado gestiones eficientes tendientes a mejorar o incrementar sus instrumentos para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en Yumbo, Valle del Cauca y aunque se tiene un Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, no se ha implementado en su totalidad y no tiene seguimiento.

Atención a víctimas de siniestros viales

No hay cifras adecuadas sobre el tema de atención de víctimas en Colombia, no hay cifras consolidadas a nivel nacional sobre temas como atención post accidente, costo anual de la accidentalidad al sistema de salud, atención en rehabilitación de víctimas, tiempos de reacción (llegada al incidente y de traslado de los lesionados) y otros. Las cifras que se tienen son dispersas y no es clara su confiabilidad. El Ministerio de Salud y Protección Social no reporta cifras sobre el tema de siniestralidad de tránsito, ni de los impactos de los incidentes de tránsito sobre el sistema de salud.

Con la colaboración de los doctores Miguel Ángel Perdomo, funcionario de la Oficina de Gestión del Riesgo de Desastres y Giovanny Sánchez, funcionario de la Secretaría de Salud, delegados de estas dependencias en el equipo responsable de formulación del Plan Local de Seguridad Vial y los asistentes a la mesa del proceso participativo se identificaron las siguientes situaciones problemáticas, con relación a la atención a víctimas, en el Municipio de Yumbo:

- Insuficiente capacidad de respuesta inicial a las víctimas de siniestros viales. La falta de oportunidad en la respuesta se debe a que no se ha implementado el Sistema de Emergencias Médicas, no hay un protocolo que defina la ruta de atención integral, oportuna y de calidad, a víctimas de siniestros viales, el traslado de víctimas de siniestros viales no es seguro ni suficiente y no hay control a su operación, no se dispone de un número único de notificación de emergencias, se evidencia débil articulación entre los diferentes actores del sistema y escasa asignación de recursos para para atender de forma integral a las víctimas de siniestros viales.

- Las condiciones de infraestructura y logística del hospital no son las adecuadas, para atender emergencias graves ante la ocurrencia de un siniestro vial. El Hospital la Buena Esperanza de Yumbo, es una institución prestadora de servicios de salud de baja complejidad, con atención de 24 horas con servicios de consulta de Urgencias por medicina general, procedimientos de baja complejidad y servicio de Hospitalización en Observación. La escasa asignación de recursos financieros, su nivel de complejidad y la carencia de recurso humano especializado y recursos tecnológicos, no permiten atender como es debido a las víctimas de siniestros viales.

- Insuficientes programas para la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros. El acceso a esta rehabilitación es fundamental después de un siniestro; sin embargo, a través de las entrevistas realizadas a funcionarios de Salud y Gestión del Riesgo, se indicó que posterior a que el paciente es recogido en vía, se pierde el rastro de él y su familia y por lo tanto no existe ningún proceso que reestablezca ningún trabajo con las víctimas del suceso, bien sea el directamente implicado o sus familiares.

Gobernanza.

El proceso de diagnóstico logra identificar problemáticas y oportunidades de mejora en esta área de acción, dichas problemáticas si bien son específicas, la solución que se plantee a las mismas tiene un impacto transversal. Los procesos internos del sector movilidad requieren un fortalecimiento en búsqueda de la mejora de la gestión institucional enfocada en la gestión integral de la seguridad vial.

A continuación, se presentan las conclusiones derivadas de los problemas relacionados con el área de acción de gobernanza, donde se abordan cinco problemas centrales:

- La estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad requiere ser actualizada con base en las necesidades y objetivos actuales del sector: se identifica que la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad se encuentra desactualizada, teniendo en cuenta que la última actualización realizada a las caracterizaciones de proceso está documentada con fecha de 30 de junio de 2015

- Carencia de personal vinculado de planta para la ejecución de los procesos de la Secretaría de Movilidad: Aproximadamente el 90% de los colaboradores que desempeñan labores administrativas en la secretaría de movilidad se encuentran vinculados mediante contratos de prestación de servicios, es importante resaltar que la gran mayoría de procesos de alto impacto se operan y se lideran por los contratistas, recayendo la responsabilidad de llevar la trazabilidad y asumir el cumplimiento de las metas clave en la dependencia.

  Teniendo en cuenta las problemáticas como la falta de actualización de los procesos y la trazabilidad de las actividades lideradas por talento humano que no cuenta con una estabilidad laboral, genera un alto riesgo en términos de transferencia de conocimiento, continuidad y avance de procesos de los cuales depende la materialización de planes, programas y proyectos enfocados en fortalecer la gestión de la seguridad vial en el territorio.

- Incorporación insuficiente de la seguridad vial en los instrumentos de planificación territorial e institucional: la falta de armonización de dichos instrumentos de planeación de largo plazo con la política pública de seguridad vial territorial materializada por el Plan Local de Seguridad Vial, impide la ampliación de los horizontes de inversión a largo plazo que logren fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo.

- Débiles procesos de articulación con el sector privado para el cumplimiento de objetivos en materia de seguridad vial: Si bien se identificó en las entrevistas y la información suministrada que la Secretaría de Movilidad se encuentra desarrollando un proceso de seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las Empresas, es fundamental fortalecer la articulación con el sector privado, estableciendo estrategias para que este sector participe en los procesos de planificación e implementación de acciones del territorio, reportando información y

alcanzando indicadores, para que cumpla los parámetros establecidos, genere beneficios para todos los involucrados y aporte al cumplimiento de los objetivos trazados por el municipio en materia de seguridad vial.

Gestión del conocimiento:

La gestión del conocimiento tiene un objetivo transversal en la formulación e implementación de la Política de Seguridad Vial a Nivel Territorial, ya que busca promover y establecer los procesos para la creación y difusión de información que propicien una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática y la manera como se articulan los diferentes actores que hacen parte del enfoque del sistema seguro para aportar y propender una mayor consciencia de su corresponsabilidad a través de la información como pilar fundamental para la toma de decisiones y planificación territorial e institucional.

El proceso de diagnóstico permitió identificar las siguientes problemáticas en el área de acción gestión del conocimiento:

- Insuficientes recursos disponibles para la ejecución de procesos de transformación de datos en conocimiento: La Secretaría de Movilidad no cuenta con los recursos humanos, técnicos y tecnológicos suficientes para la implementación de procesos de transformación de datos que generen información y conocimiento en materia de seguridad vial, por esta razón la gestión y articulación de dichos recursos es un reto clave para la implementación de la política pública a nivel territorial.

- Inexistencia de una estructura de datos relacionada con la gestión integral de la seguridad vial en el municipio: la Secretaría de Movilidad requiere la articulación de diferentes sectores para lograr consolidar una estructura de datos que abarque el enfoque integral de la movilidad. La política actual de seguridad vial en el país, detallada a través del Plan Nacional de Seguridad Vial, define las 8 áreas de acción bajo las cuales deben formularse planes, programas y proyectos que cumplan metas independientes, pero también que trabajen por un propósito en común basado en la reducción de los siniestros viales en Colombia. En este sentido, la toma de decisiones en cada una de las áreas de acción debe soportarse en datos y aportar a generar el conocimiento necesario para entender el territorio y sus necesidades.

- Inexistencia de información geográfica consolidada en los diferentes procesos que giran en torno a la gestión de la Seguridad Vial: La información geográfica consolidada disponible se encuentra a nivel de direcciones, las cuales no cuentan con una estructura y homogeneidad, requiriendo procesos de geo codificación adicionales que implican la disposición de recursos adicionales para el logro de datos que aporten valor y conocimiento para la toma de decisiones.

- Debilidades en la estandarización de los procedimientos para la gestión de los datos asociados a la siniestralidad: La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, viene adelantando la consolidación del histórico de siniestralidad vial en el municipio. Actualmente, se cuenta con una base de datos del histórico 2020 al 2023, con oportunidades de mejora en cuanto a la calidad de los datos, donde el origen

del problema radica en la captura inicial del dato, ya que se pierde información valiosa al no tipificar adecuadamente cada insumo en cuanto a la causa del accidente, la información geográfica, y diversos atributos que permiten profundizar en la generación del conocimiento para tomar decisiones.

Con base en el comportamiento del histórico de los datos reportados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Movilidad se evidencian diferencias importantes en los resultados de todas las variables, identificándose una problemática en términos de la estandarización de la fuente principal que consolida los datos de siniestralidad, problemática que debe ser abordada desde la articulación de los procesos para la gestión entre el nivel nacional y territorial, con el objetivo de fortalecer un insumo de alto impacto para la planificación estratégica como lo es la siniestralidad vial.

- Débiles procesos de transferencia de conocimiento: La Secretaría de Movilidad quien es la responsable de implementar y articular la política de seguridad vial a nivel territorial, presenta debilidades en la gestión y control del capital intelectual, técnico y relacional, ya que no cuenta con protocolos claros que permitan proteger estos activos a lo largo del tiempo. En este sentido, la implementación de procedimientos que garanticen la identificación, gestión, protección y transferencia de cada uno de los capitales de conocimiento de la secretaría de movilidad es uno de los retos en el marco de la formulación e implementación de la Política de Seguridad Vial en materia de gestión del conocimiento

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá. Encuesta de percepción de riesgo vial.2022

Alcaldía de Medellín. Conductores noveles y su incidencia en la mortalidad vial Medellín (octubre – noviembre – diciembre) 2022

Alcaldía de Yumbo. Documento Técnico de Diagnóstico Territorial. POT

Alcaldía de Yumbo. Plan Local de Seguridad Vial 2019 – 2028 “Visión Cero La Vía”

Alcaldía Mayor de Bogotá. Política pública distrital de cultura ciudadana 2019 – 2038. Documento diagnóstico

ANSV. Desarrollo de herramientas para la planeación de la operación del Control y la Vigilancia en el Tránsito y el Transporte en Colombia

ANSV. Guía de actividades pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables.

ANSV. Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República. 2023

ANSV. Investigación de modelos y buenas prácticas efectivas en la reducción de conductas riesgosas en la vía. 2023

ANSV. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El control operativo y la fatalidad vial en Colombia. 2022

ASOCDA. Observatorio de la RTMyEC en Colombia. Evasión de la RTMyEC. 2023

Ayuntamiento de Sevilla. Percepción del riesgo en jóvenes universitarios.

Concepto 144621 de 2021 Departamento Administrativo de la Función Pública

Congreso de Colombia. Ley 1503 de 2011

Decreto 1083 de 2015, conocido como el "Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública

Decreto 1278 de Junio 19 de 2002, por el cual se expide el Estatuto de Profesionalización Docente

Decreto 2759 de 1991

Decreto 787 de 2015. “Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.”

Dirección General de Tráfico. Estrategia de seguridad vial 2030. España 2022.

Duarte Mateus Luz Helena. Actitudes de peatones y conductores frente a la accidentalidad vial

Fasecolda. Renovación del parque automotor de carga, una opción integral

Función Pública. Marco General del Modelo Integrado de Planeación y Gestión

Fundación Universitaria del Área Andina. La crisis financiera del sector salud en Colombia desde el año 2009 hasta el año 2021

Global Designing Cities Initiative, NACTO, & Islandpress, 2016

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/impacto.pdf

https://2022.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx

https://2022.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx

https://ansv.gov.co/es/escuela/9849

https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/5294

https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/7509#:~:text=Por%20cada%20mil%20personas%20involucradas,mujeres%20participan%20solo%20en%20cinco.

https://apolo.unab.edu.co/en/projects/diseño-de-la-unidad-de-atención-integral-a-víctimas-de-siniestros

https://caracol.com.co/2024/02/13/camioneros-denuncian-escaso-respaldo-estatal-para-transicion-energetica-de-sector-de-carga/

https://carga.com.co/el-impacto-de-los-automoviles-en-el-medio-ambiente-causas-y-consejos-para-reducirlo/

https://elpais.com/america-colombia/2024-01-15/el-auge-de-las-motos-una-tragedia-silenciosa-que-mata-mas-colombianos-que-la-guerra.html

https://hospitaldeyumbo.gov.co/servicios/atencion-urgencias/

https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11666/en-2023-se-movilizaron-mas-de-135-millones-de-toneladas-de-carga-por-las-vias-del-pais/

https://roadsafety.piarc.org/es/gestion-de-la-seguridad-vial-4-el-enfoque-del-sistema-seguro/principios-del-sistema-seguro

https://www.dejusticia.org/wp-content/uploads/2021/11/Doc-73_Normas_Vehiculos_usuarios.pdf

https://www.elcarrocolombiano.com/industria/carros-y-motos-en-colombia-son-cada-vez-mas-viejos-en-especial-los-buses/

https://www.elcolombiano.com/colombia/estan-cumpliendo-los-cda-II14491393

https://www.il-latam.com/blog/articulos-centrales/futuro-economico-por-que-los-envios-a-domicilio-hacen-crecer-a-tu-empresa/

https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=49779

https://www.minsalud.gov.co/salud/PServicios/Paginas/Sistema-de-emergencias-medicas-SEM.aspx

https://www.minsalud.gov.co/salud/PServicios/Paginas/Sistema-de-emergencias-medicas-SEM.aspx

https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/Anexo+2+–+Componente+de+corresponsabilidad+o+trabajo+comunitario+del+Programa+Nacional+Jóvenes+en+Paz.pdf/c259e187-6663-4e87-b9da-fcb6284b5729?t=1700667879032

https://www.rcnradio.com/colombia/descubren-mas-de-100-centros-de-ensenanza-automovilistica-de-mala-calidad

https://www.semana.com/nacion/articulo/el-negociazo-que-se-monto-con-la-capacitacion-de-los-nuevos-conductores-lo-ultimo-que-importa-es-que-la-persona-este-preparada-para-manejar/202326/

https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2022/supertransporte-formula-cargos-en-contra-del-centro-de-diagnostico-automotor-tecnimas-por-presuntas-irregularidades-en-la-revision-tecnico-mecanica-del-vehiculo-implicado-en-el-siniestro-ocurrido-en/

https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/00/05/5.pdf

https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Ministerio de Salud y Protección Social. Resolución 926 de 2017

Ministerio de Salud. Propuesta de redefinición de las características de operación de los hospitales públicos

Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2021.

Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial. 2022-2031. Documento Técnico de soporte

OPS. Informe de juventud y siniestralidad vial. 2021

Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015, p. 7.

Organización Mundial de la Salud (OMS), La velocidad y los siniestros viales

Organización Panamericana de la Salud. Herramientas para las campañas de seguridad vial, en los medios de comunicación masiva. 2019

Programa Yumbo cómo vamos. Análisis integrado de la encuesta de percepción ciudadana y el informe anual de calidad de vida. 2023

RUNT. Runt en cifras. Balance del sector tránsito y transporte 2023. Bogotá, 2023.

Secretaría de Salud de Yumbo. Análisis de Situación de Salud con el Modelo de los Determinantes Sociales de Salud 2022. Yumbo.

Secretaría de Movilidad. Informe de gestión 2023.

Secretaría de Movilidad. Procedimiento Operativos de control e inmovilización de vehículos.

Superintendencia de Transporte. Guía La importancia de una adecuada Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones contaminantes (RTMyEC)

Superintendencia de Transporte. Guía para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar. Bogotá DC

Superintendencia de Transporte. Resolución 16289 de 07/12/21

Superintendencia de Transporte. Resolución 2334 de 07/03/24

Universidad de Jen. El lado humano de los accidentes de tráfico, desde el trabajo social. España

Universidad Libre. Mena Carolina. Riesgos del transporte informal en Colombia. 2023

World Bank. Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial en Colombia

Yumbo cómo Vamos. Encuesta de percepción ciudadana 2023

2024-2031

Visión 2033

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

ANEXO 2

Plan de Acción

Julio 2024

ALCALDÍA DE YUMBO

2024-2031

Visión 2033

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

ANEXO 3

Batería de Indicadores

Julio 2024

ALCALDÍA DE YUMBO

TABLA DE CONTENIDO

FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE YUMBO 2024-2033 3

1. INDICADORES GENERALES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE YUMBO 2024-2033 3
2. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN VELOCIDADES SEGURAS 9
3. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN INFRAESTRUCTURA SEGURA 22
4. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN VEHÍCULOS SEGUROS 34
5. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES 39
6. CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 44
7. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES 48
8. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN GOBERNANZA 52
9. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO 57

FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE YUMBO 2024-2033

1. INDICADORES GENERALES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE YUMBO 2024-2033

Ficha No 1.1.	**Nombre del Indicador: Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la tasa de mortalidad (cantidad de víctimas fatales por cada cien mil habitantes en un año), como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Meta del indicador	Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)		
Línea Base	Es la cantidad de personas fallecidas en siniestros viales durante el año 2023 por cada 100.00 habitantes de acuerdo con la proyección de población del DANE 2018, para el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos entregados por el Observatorio de Seguridad Vial del municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Tasa de Mortalidad = (cantidad de fallecidos en siniestros viales en Yumbo / cantidad de habitantes en Yumbo) *100.000		Tasa	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario			

Ficha No 1.2.	**Nombre del Indicador: Fallecidos en siniestros viales**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la cantidad de víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Meta del indicador	Reducir en 50% el número de fallecidos por siniestros viales		
Línea Base	Cantidad de personas fallecidas en siniestros viales durante el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos entregados por el Observatorio de Seguridad Vial del municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Cantidad de fallecidos en siniestros viales = Sumatoria de todos los registros de fallecidos reportados por el Observatorio de Seguridad Vial	Personas

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario

Ficha No 1.3.	**Nombre del Indicador: Motociclistas fallecidos en siniestros viales**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la cantidad de motociclistas víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Meta del indicador	Reducir en 50% el número de motociclistas fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Línea Base	Cantidad de motociclistas fallecidos en siniestros viales durante el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos entregados por el Observatorio de Seguridad Vial del municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Cantidad de motociclistas fallecidos en siniestros viales = Sumatoria de todos los registros reportados por el Observatorio de Seguridad Vial	Personas

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario

Ficha No 1.4.	**Nombre del Indicador: Peatones fallecidos en siniestros viales**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la cantidad de peatones víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Meta del indicador	Reducir en 50% el número de peatones fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Línea Base	Cantidad de peatones fallecidos en siniestros viales durante el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos entregados por el Observatorio de Seguridad Vial del municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Cantidad de peatones fallecidos en siniestros viales = Sumatoria de todos los registros reportados por el Observatorio de Seguridad Vial	Personas

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario

Ficha No 1.5.	**Nombre del Indicador: Ciclistas fallecidos en siniestros viales**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la cantidad de ciclistas víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Meta del indicador	Reducir en 50% el número de ciclistas fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Línea Base	Cantidad de ciclistas fallecidos en siniestros viales durante el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos entregados por el Observatorio de Seguridad Vial del municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Cantidad de ciclistas fallecidos en siniestros viales = Sumatoria de todos los registros reportados por el Observatorio de Seguridad Vial	Personas

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario

Ficha No 1.6.	**Nombre del Indicador: Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la tasa de lesionados graves por cada cien mil habitantes en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Meta del indicador	Tasa de morbilidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)		
Línea Base	Es la cantidad de personas lesionadas graves en siniestros viales durante el año 2023 por cada 100.00 habitantes de acuerdo con la proyección de población del DANE 2018, para el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos entregados por el Observatorio de Seguridad Vial del municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Tasa de Morbilidad = (cantidad de lesionados graves en siniestros viales en Yumbo / cantidad de habitantes en Yumbo) *100.000	Tasa

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario

2. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN VELOCIDADES SEGURAS

Ficha No 2.1.	**Nombre del Indicador: Implementación y cumplimiento del Plan de Gestión de la Velocidad (PGV)**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el grado de avance en la implementación del Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo. Este indicador mide el progreso global del Programa de Gestión de la Velocidad, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el plan conforme a la Resolución 20233040025895 de 2023.		
Meta del indicador	Para el año 2030, alcanzar el 100% de cumplimiento del Plan de Gestión de la Velocidad.		
Línea Base	En el año 2024, el programa no había iniciado con las fases de diagnóstico y formulación (0%).		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes periódicos de avance elaborados por los responsables del plan, documentación oficial de las acciones implementadas, actas de reuniones del Comité Local de Seguridad Vial y Auditorías externas e internas que verifiquen la correcta ejecución de las acciones planificadas. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial		
Programa asociado:	**Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo**: Desarrollar, implementar y monitorear un Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo que aborde integralmente la problemática del exceso de velocidad, mejorando las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, especialmente de aquellos vulnerables, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
% Implementación del PGV = (Número total de acciones implementadas / Número de acciones definidas en el PGV)*100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición Una vez se haya realizado el diagnóstico y la formulación del plan de gestión de velocidad, la medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.			

Ficha No 2.2.	**Nombre del Indicador: Infracciones por conducir un vehículo a una velocidad superior a la permitida en puntos críticos.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de infracciones registradas por exceso de velocidad en los puntos críticos identificados y evaluados en el municipio de Yumbo en relación con el total de infracciones de tránsito. Este indicador permite evaluar la efectividad del Plan de Gestión de la Velocidad en reducir las infracciones de velocidad y, en consecuencia, mejorar la seguridad vial.		
Meta del indicador	Para el año 2030, reducir en un 50% la proporción de infracciones por exceso de velocidad en los puntos críticos identificados y evaluados.		
Línea Base	El 81% de todos los comparendos por fotodetección fueron por conducir un vehículo a una velocidad superior a la permitida (Febrero, 2024)		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Registros oficiales de la secretaría de Movilidad, que documentan las infracciones por exceso de velocidad. Informes de monitoreo de velocidad realizados en puntos críticos y Registros de dispositivos de fotodetección y control de velocidad. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos con el apoyo de la Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Programa asociado:	**Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo:** Desarrollar, implementar y monitorear un Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo que aborde integralmente la problemática del exceso de velocidad, mejorando las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, especialmente de aquellos vulnerables, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
% Porcentaje de infracciones por exceso de velocidad = (Número de infracciones por exceso de velocidad/Número total de infracciones)*100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		
Observación: Frecuencia de la medición Una vez se haya realizado la formulación e implementación del plan de gestión de velocidad, la medición del porcentaje de infracciones por exceso de velocidad se realizará de manera semestral.			

Ficha No 2.3.	**Nombre del Indicador: Monitoreo y evaluación del PGV**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de acciones de monitoreo y evaluación del Plan de Gestión de la Velocidad que se han completado según lo planificado.		
Meta del indicador	100% de seguimiento y evaluación del PGV en el año 2033		
Línea Base	En el año 2024, no se habían iniciado acciones de monitoreo y evaluación (0%).		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Movilidad de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Programa asociado:	**Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo:** Desarrollar, implementar y monitorear un Plan de Gestión de la Velocidad en el municipio de Yumbo que aborde integralmente la problemática del exceso de velocidad, mejorando las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, especialmente de aquellos vulnerables, conforme a lo establecido en la Resolución 20233040025895 de 2023, "por medio de la cual se reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad" o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de seguimiento y evaluación al PGV= (Número de evaluaciones y monitoreos realizados / Número total planificado) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		
Observación: Frecuencia de la medición Una vez se inicie con la implementación del plan de gestión de velocidad, la medición se realizará de manera semestral para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de implementar ajustes conforme sea necesario.			

Ficha No 2.4.	**Nombre del Indicador: Vías con límites de velocidad ajustados conforme a la Resolución No. 20233040025995 de 2023**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de vías en el municipio de Yumbo que han tenido sus límites de velocidad definidos y ajustados conforme a las directrices establecidas en la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023, o la norma que la modifique, adicione o sustituya. El objetivo es asegurar que los límites de velocidad reflejen adecuadamente las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías para mejorar la seguridad vial.		
Meta del indicador	Para el año 2030, el 100% de las vías del municipio de Yumbo tendrán sus límites de velocidad definidos y ajustados conforme a la Resolución No. 20233040025995.		
Línea Base	En el año 2024, el 0% de las vías del municipio de Yumbo tienen sus límites de velocidad definidos y ajustados conforme a la Resolución No. 20233040025995.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes técnicos y bases de datos de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Registros de evaluación y ajustes de límites de velocidad, Documentación de auditorías de seguridad vial. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial		
Programa asociado	**Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo:** Desarrollar e implementar un programa integral para definir y ajustar los límites de velocidad en el sistema vial del Municipio de Yumbo de acuerdo con la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya; asegurando que estos reflejen adecuadamente las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías, mejorando la seguridad vial para todos los actores viales		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de vías con límites de velocidad ajustados = (Kilómetros de vías con límites de velocidad ajustados / Kilómetros totales de vías evaluadas que requieren al ajuste) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición se realizará de manera anual para evaluar el progreso y realizar ajustes necesarios en la implementación del programa.			

Ficha No 2.5.	**Nombre del Indicador: Cumplimiento integral del programa de definición y ajuste de límites de velocidad**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la proporción de metas alcanzadas en la implementación integral del programa para definir y ajustar los límites de velocidad en el sistema vial del Municipio de Yumbo, incluyendo diagnóstico, señalización, establecimiento de límites y seguimiento.		
Meta del indicador	Para el año 2030, lograr el cumplimiento integral del 100% de las metas definidas en el programa.		
Línea Base	En el año 2024, el cumplimiento integral de las metas del programa es del 0%, ya que el programa estaba en fase inicial.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de progreso del programa, registros de actividades y proyectos realizados, evaluaciones periódicas del programa. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial		
Programa asociado	**Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo:** Desarrollar e implementar un programa integral para definir y ajustar los límites de velocidad en el sistema vial del Municipio de Yumbo de acuerdo con la Resolución No. 20233040025995 del 22 de junio de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya; asegurando que estos reflejen adecuadamente las condiciones físicas, funcionales y operativas de las vías, mejorando la seguridad vial para todos los actores viales		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Porcentaje de cumplimiento integral= (Número de metas alcanzadas / Total de metas definidas) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición se realizará de manera anual para evaluar el progreso y realizar ajustes en el cumplimiento integral del programa.

Ficha No 2.6.	**Nombre del Indicador: Índice de Coordinación Interinstitucional para la gestión de proyectos que promuevan velocidades seguras.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el nivel de coordinación y colaboración entre las distintas entidades involucradas en la planificación y ejecución de proyectos viales que promueven velocidades seguras.		
Meta del indicador	Para el año 2027, alcanzar un índice de coordinación interinstitucional del 90%.		
Línea Base	En el año 2024, el índice de coordinación interinstitucional para el programa *gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo* es del 0%.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes del Comité Local de Seguridad Vial, Actas de reuniones interinstitucionales, Evaluaciones de colaboración interinstitucional **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo y el Comité Local de Seguridad Vial.		
Programa asociado	**Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo:** Abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Índice de Coordinación interinstitucional = (Número de acciones coordinadas efectivamente / Total de acciones planificadas) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 2.7.	**Nombre del Indicador: Proyectos de infraestructura vial planificados e implementados para la promoción de velocidades seguras**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de proyectos de infraestructura vial planificados que han sido implementados con éxito en el municipio de Yumbo para promover la circulación a velocidades seguras. Los proyectos incluyen el fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, la planificación, diseño y gestión de proyectos viales, la ejecución de estos proyectos, el mantenimiento de dispositivos de control del tránsito, y la capacitación del personal responsable.		
Meta del indicador	Para el año 2030, el 80% de las intervenciones viales planificadas deberán estar implementadas en el municipio de Yumbo.		
Línea Base	Para el año 2024 no se han implementado proyectos infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de avance y finalización de proyectos emitidos por la Secretaría Movilidad del Municipio de Yumbo. Registros detallados de cada proyecto implementado, Documentos de auditorías externas sobre la infraestructura vial, Informes de evaluaciones realizadas tras la implementación de intervenciones viales. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Programa asociado	**Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo:** Abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Porcentaje de proyectos implementados = (Número de proyectos implementados / Número total de proyectos planificados) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará de manera anual para evaluar el progreso de la implementación de los proyectos y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario.

Ficha No 2.8.	**Nombre del Indicador: Personal Capacitado en seguridad vial y gestión de infraestructura**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la proporción de personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales que ha recibido la capacitación necesaria.		
Meta del indicador	Para el año 2027, lograr que el 100% del personal encargado de intervenciones viales esté capacitado adecuadamente.		
Línea Base	En el año 2024 no se contaba con un programa de capacitación en seguridad vial y gestión de infraestructura.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Registros de capacitación, Informes de asistencia a capacitaciones **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Movilidad de Yumbo y Departamento de Recursos Humanos		
Programa asociado	**Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo:** Abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Proporción de personal capacitado = (Número de personal capacitado / Total de personal encargado de intervenciones viales) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		

Ficha No 2.9.	**Nombre del Indicador: Porcentaje de intervenciones viales evaluadas posterior a su implementación**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de intervenciones viales implementadas en Yumbo que han sido evaluadas para determinar su efectividad en la promoción de velocidades seguras y la mejora de la seguridad vial. La evaluación incluye la revisión de impactos en la reducción de velocidades y siniestralidad, y la identificación de áreas de mejora.		
Meta del indicador	Para el año 2033, evaluar el 100% de los proyectos de infraestructura vial implementados para la promoción de velocidades seguras en Yumbo.		
Línea Base	En el año 2024, el 0% de los proyectos de infraestructura vial planificados para la promoción de velocidades seguras han sido implementados en Yumbo.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo proporcionará los informes de evaluaciones post-intervención y registros de intervenciones viales implementadas. Los registros detallarán las evaluaciones realizadas, las encuestas de satisfacción de usuarios y los resultados obtenidos. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad será responsable del seguimiento y presentación de informes sobre las evaluaciones. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará los resultados.		
Programa asociado	**Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo:** Abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de intervenciones viales evaluadas = (Número de intervenciones viales evaluadas / Número total de intervenciones viales implementadas) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición se realizará anualmente para evaluar el progreso y realizar los ajustes necesarios en la evaluación de las intervenciones viales.			

Ficha No 2.10	Nombre del Indicador: Efectividad del Programa de Gestión de Infraestructura Vial para Velocidades Seguras		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la efectividad global del programa en mejorar la seguridad vial y promover velocidades seguras en el municipio de Yumbo, integrando diversas dimensiones como la coordinación interinstitucional, la planificación, ejecución y evaluación de los proyectos viales y la capacitación del personal.		
Meta del indicador	Para el año 2033, alcanzar un índice de efectividad del 90%		
Línea Base	En el año 2024, el índice de efectividad global era del 0%, ya que la implementación del programa no se ha iniciado.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de coordinación interinstitucional, evaluaciones de proyectos viales, Informes de capacitación del personal y evaluaciones post-intervención. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Planeación, Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Movilidad de Yumbo (Departamento de Planeación, Departamento de Evaluación de Proyectos, Departamento de Recursos Humanos). El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará los resultados.		
Programa asociado	**Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo:** Abordar las deficiencias en la planeación, implementación y evaluación de la infraestructura vial en Yumbo, mediante el desarrollo de estrategias y acciones que promuevan la circulación a velocidades seguras. El programa busca mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad a través de una gestión efectiva de los recursos, coordinación interinstitucional, mantenimiento adecuado de los dispositivos de control del tránsito, identificación y mitigación de puntos críticos en las vías, y capacitación especializada del personal responsable		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Índice de efectividad Global = (Suma de los resultados de los indicadores del programa / Número indicadores del programa) * 100 **Metodología de Cálculo:** 1. Recolección de Datos: Recolectar los datos necesarios para cada uno de los indicadores clave del programa (1.6, 1.7, 1.8, 1.9) 2. Evaluación Individual: Calcular el valor de cada indicador clave del programa según su fórmula específica. 3. Promedio de Indicadores Clave: Sumar los valores obtenidos de todos los indicadores clave y dividir por el número total de indicadores. 4. Cálculo del Índice Global: Expresar el promedio como un porcentaje para obtener el Índice de Efectividad Global.		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 2.11.	**Nombre del Indicador: Implementación de Tecnologías SAST e Infraestructura Complementaria**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Eficiencia en la gestión, instalación, operación y evaluación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad.		
Meta del indicador	Para el año 2027, Implementar sistemas SAST en áreas críticas y sectores de riesgo según los lineamientos de la Resolución 181 de 2020.		
Línea Base	Para el año 2024, existen seis (6) dispositivos SAST, tres ubicados en la vía departamental Antigua Vía Cali-Yumbo y tres más en la vía nacional Panorama.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de implementación tecnológica y evaluaciones operativas. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo y el Comité Local de Seguridad Vial participará en la supervisión y evaluación de los resultados.		
Programa asociado	**Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad:** Reducir el incumplimiento de los límites de velocidad y mejorar la fiscalización del tránsito en el municipio de Yumbo, promoviendo así una cultura de conducción responsable y aumentando la seguridad vial.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de implementación de Tecnologías SAST e Infraestructura Complementaria = (Número de SAST instalados y operando / Número de SAST planificados) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		

Ficha No 2.12.	**Nombre del Indicador: Impacto de las Tecnologías SAST en la Reducción de Infracciones**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de reducción en el número de infracciones registradas por conducir a velocidades superiores a los límites establecidos detectadas mediante tecnologías SAST y otras ayudas tecnológicas manuales. El objetivo es fomentar una cultura de conducción responsable y mejorar la seguridad vial a través de una fiscalización efectiva y programas de sensibilización.		
Meta del indicador	Para el año 2027, reducir en un 50% el número de infracciones por exceso de velocidad en comparación con la línea base del año 2024 en áreas intervenidas por los sistemas SAST y otros sectores con control manual de velocidades.		
Línea Base	Para el año 2023 se registraron 31.762 comparendos por exceso de velocidad en los 6 sectores intervenidos con SAST.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Registros de infracciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Yumbo, Informes de fiscalización de los Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico (SAST), Informes de campañas de sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será responsable del seguimiento y la presentación de informes sobre las infracciones, La Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo y el Comité Local de Seguridad Vial participará en la supervisión y evaluación de los resultados.		
Programa asociado	**Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad:** Reducir el incumplimiento de los límites de velocidad y mejorar la fiscalización del tránsito en el municipio de Yumbo, promoviendo así una cultura de conducción responsable y aumentando la seguridad vial.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de reducción de infracciones por exceso de velocidad= (Infracciones en el año base – Infracciones en el año de evaluación / infracciones en el año base) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		
Observación: Frecuencia de la medición La medición se realizará semestralmente para evaluar el progreso y realizar los ajustes necesarios en las acciones de fiscalización y sensibilización.			

Ficha No 2.13.	**Nombre del Indicador: Efectividad de las Actividades de Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Evaluar la efectividad en la ejecución de las actividades de sensibilización planificadas en comparación con las actividades realmente desarrolladas.		
Meta del indicador	Para el año 2027, cumplir al menos un 90% de las actividades de sensibilización programadas en el período evaluado.		
Línea Base	Para el año 2024 se cuenta con la planificación inicial de actividades de sensibilización para el período determinado.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Registro de actividades planificadas versus actividades ejecutadas, reportes de cumplimiento de calendario de sensibilización. Encuestas realizadas antes y después de las actividades de sensibilización, que miden el conocimiento y la actitud de los participantes. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Secretaría de Educación de Yumbo, equipo de educación vial del Municipio de Yumbo, responsable de diseñar, implementar y evaluar las actividades de sensibilización.		
Programa asociado	**Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad:** Reducir el incumplimiento de los límites de velocidad y mejorar la fiscalización del tránsito en el municipio de Yumbo, promoviendo así una cultura de conducción responsable y aumentando la seguridad vial.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Porcentaje de cumplimiento de actividades de sensibilización= (Actividades de sensibilización desarrolladas / Actividades de sensibilización programadas) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		

Observación: Frecuencia de la medición
La medición se realizará semestralmente para asegurar el seguimiento continuo y la corrección de desviaciones en la ejecución de las actividades planificadas de sensibilización.

3. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN INFRAESTRUCTURA SEGURA

Ficha No 3.1.	**Nombre del Indicador: Integración de criterios de seguridad vial en la planificación estratégica y el diseño de la infraestructura vial**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el grado de integración de criterios de seguridad vial en la planificación y diseño de la infraestructura vial del municipio.		
Meta del indicador	Para el año 2027, alcanzar un 90% de proyectos de infraestructura vial diseñados con criterios de seguridad vial y articulados con los instrumentos de planificación del municipio.		
Línea Base	En el año 2024, se han planificado los siguientes proyectos de infraestructura vial segura en el Plan de Desarrollo 2024 – 2027: vía Mulaló – Loboguerrero, Ciclorruta Empresarial y deportiva de Yumbo, la Calle del Estudiante, Calles peatonales, Cruce Guacandá, Cruce Las Vegas.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Instrumentos de planificación (Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Maestro de Movilidad, Plan de Desarrollo del Municipio, otros). Informes de proyectos de diseño de infraestructura vial, revisiones técnicas. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Planeación Municipal, Secretaría de infraestructura, Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial encargado de la supervisión y evaluación continua del programa.		
Programa asociado	**Planificación y Gestión Integral de la Infraestructura Vial Segura:** El programa tiene como objetivo fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura, gestionar las condiciones de riesgo en la infraestructura vial y mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad. Además, busca implementar procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de mejora y priorizar intervenciones, así como diseñar, mantener y rehabilitar la infraestructura vial considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Integración de proyectos de infraestructura vial segura en los instrumentos de planificación = (Proyectos con criterios de seguridad vial integrados / Total de proyectos planificados y diseñados) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 3.2.	**Nombre del Indicador: Reducción de puntos críticos de siniestralidad**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la efectividad del programa en la reducción de puntos críticos de siniestralidad en el municipio de Yumbo. A través de la planificación, diseño, mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial, se busca mejorar las condiciones de seguridad vial, especialmente en las áreas identificadas como de alto riesgo.		
Meta del indicador	Para el año 2030, reducir en un 80% el número de puntos críticos de siniestralidad identificados en el año 2024.		
Línea Base	Para el año 2024 se cuenta con 8 puntos críticos de siniestralidad identificados en Yumbo.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de auditorías e inspecciones de seguridad vial realizados por la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo. Registros de siniestros viales en los puntos críticos intervenidos e Informes de ejecución y evaluación de proyectos de infraestructura vial. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de infraestructura, Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial encargado de la supervisión y evaluación continua del programa.		
Programa asociado	**Planificación y Gestión Integral de la Infraestructura Vial Segura:** El programa tiene como objetivo fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura, gestionar las condiciones de riesgo en la infraestructura vial y mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad. Además, busca implementar procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de mejora y priorizar intervenciones, así como diseñar, mantener y rehabilitar la infraestructura vial considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de reducción de puntos críticos = (Puntos críticos en el año base – Puntos críticos en el año de evaluación / Puntos críticos en el año base) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición: La medición se realizará anualmente, permitiendo un seguimiento constante y la posibilidad de realizar ajustes en el programa según sea necesario para asegurar el cumplimiento de la meta establecida.			

Ficha No 3.3.	**Nombre del Indicador: Porcentaje de implementación de proyectos de infraestructura vial segura**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el progreso en la implementación de los proyectos de infraestructura vial segura que han sido planificados y diseñados para mejorar la seguridad vial en el municipio de Yumbo. Incluye proyectos relacionados con la construcción, mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras, así como intervenciones específicas que resultan de los planes de acción de las auditorías e inspecciones de seguridad vial.		
Meta del indicador	Para el año 2033, implementar el 100% de los proyectos de infraestructura vial segura planificados.		
Línea Base	En el año 2024, se han planificado los siguientes proyectos de infraestructura vial segura en el Plan de Desarrollo 2024 – 2027: vía Mulaló – Loboguerrero, Ciclorruta Empresarial y deportiva de Yumbo, la Calle del Estudiante, Calles peatonales, Cruce Guacandá, Cruce Las Vegas.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de progreso de proyectos proporcionados por las secretarías de infraestructura y la secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo. Informes de auditoría de la infraestructura vial realizados por entidades de control y supervisión. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Secretaría de Infraestructura, Comité Local de Seguridad Vial y Oficina de Planeación Municipal		
Programa asociado	**Planificación y Gestión Integral de la Infraestructura Vial Segura:** El programa tiene como objetivo fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura, gestionar las condiciones de riesgo en la infraestructura vial y mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad. Además, busca implementar procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de mejora y priorizar intervenciones, así como diseñar, mantener y rehabilitar la infraestructura vial considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de implementación de proyectos de infraestructura vial segura = (Número de proyectos implementados / Número total de proyectos planificados) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición se realizará de manera anual, permitiendo un seguimiento constante y la posibilidad de realizar ajustes en la planificación y ejecución de los proyectos según sea necesario.			

Ficha No 3.4.	**Nombre del Indicador: Auditorías e inspecciones de seguridad vial realizadas y recomendaciones implementadas.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador se centra en evaluar el cumplimiento de las auditorías e inspecciones de seguridad vial planificadas y la implementación de sus recomendaciones. Busca garantizar que las evaluaciones se lleven a cabo de manera oportuna y que las acciones correctivas se adopten para mejorar la seguridad vial en el municipio de Yumbo.		
Meta del indicador	La meta es realizar el 100% de las auditorías e inspecciones de seguridad vial planificadas e implementar el 100% de las recomendaciones emitidas para el año 2030.		
Línea Base	En el año 2024, no se han planificado ni ejecutado auditorías e inspecciones de seguridad vial en el municipio de Yumbo.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de auditoría de seguridad vial realizados por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de infraestructura del Municipio de Yumbo y empresas auditoras externas. Registros de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo sobre la implementación de recomendaciones. Informes de seguimiento y evaluación de las auditorías y recomendaciones. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretarías de infraestructura y movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial.		
Programa asociado	**Planificación y Gestión Integral de la Infraestructura Vial Segura:** El programa tiene como objetivo fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura, gestionar las condiciones de riesgo en la infraestructura vial y mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad. Además, busca implementar procesos de evaluación y auditoría de la infraestructura vial para identificar áreas de mejora y priorizar intervenciones, así como diseñar, mantener y rehabilitar la infraestructura vial considerando las particularidades del entorno y las necesidades de todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de auditorías e inspecciones realizadas = (Número de auditorías e inspecciones realizadas/ Número total de inspecciones y auditorías planificadas) * 100 Porcentaje de recomendaciones implementadas = (Número de recomendaciones implementadas/ Número total de recomendaciones emitidas) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		
Observación: Frecuencia de la medición La medición se realizará de manera semestral, permitiendo un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en la planificación y ejecución de las auditorías e inspecciones y en la implementación de recomendaciones según sea necesario.			

Ficha No 3.5.	**Nombre del Indicador: Infraestructura vial adaptada para usuarios vulnerables.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial del municipio de Yumbo que ha sido adaptada para satisfacer las necesidades de los usuarios viales vulnerables, incluyendo peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida o en situación de discapacidad.		
Meta del indicador	Para el año 2033, adaptar el 80% de la infraestructura vial para la circulación segura de los usuarios viales vulnerables en el casco urbano y en la zona industrial.		
Línea Base	En el año 2024, la inexistencia y el mal estado de los andenes se encuentran entre el 66% y 78%. De acuerdo con el documento técnico de diagnóstico territorial del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Yumbo, actualmente se cuenta con 1288 metros de ciclo-infraestructura.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de la Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo, registros de intervenciones y adaptaciones en la infraestructura vial de la Secretaría de Infraestructura, encuestas y estudios de movilidad urbana. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretarías de infraestructura y movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial.		
Programa asociado	**Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista:** El programa "Caminos seguros: prioridad peatonal y ciclista" tiene como objetivo principal mejorar la seguridad y accesibilidad de los actores viales vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas, mediante la adecuación de la infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial, incorporando sus necesidades en el diseño y la operación de la infraestructura, desarrollando e implementando medidas específicas para garantizar su seguridad y mejorar su conectividad en armonización con la seguridad vial y las necesidades de movilización de los actores viales más vulnerables: niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad que requieran consideración especial.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de infraestructura vial adaptada = (km de infraestructura adaptada/ km totales de infraestructura vial) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición: La medición se realizará de manera anual, permitiendo un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en la planificación y ejecución de las adaptaciones de infraestructura según sea necesario.			

Ficha No 3.6.	**Nombre del Indicador: Implementación de sistemas de información compartidos**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Evaluar el avance en la implementación de sistemas de información compartidos entre las entidades responsables de la planificación, ejecución y seguimiento de proyectos viales y urbanos en Yumbo.		
Meta del indicador	Implementar un sistema de información compartido operativo para el 100% de las entidades involucradas para el año 2030.		
Línea Base	Para el año 2024, se contaba con la evaluación inicial de la infraestructura de información compartida a partir de la implementación del Observatorio de seguridad vial.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de implementación de sistemas, evaluaciones de funcionamiento. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial, Observatorio local de seguridad vial y dependencias responsables de tecnología de la información en el municipio.		
Programa asociado	**Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista:** El programa "Caminos seguros: prioridad peatonal y ciclista" tiene como objetivo principal mejorar la seguridad y accesibilidad de los actores viales vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas, mediante la adecuación de la infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial, incorporando sus necesidades en el diseño y la operación de la infraestructura, desarrollando e implementando medidas específicas para garantizar su seguridad y mejorar su conectividad en armonización con la seguridad vial y las necesidades de movilización de los actores viales más vulnerables: niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad que requieran consideración especial.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Implementación de sistema= (Subsistemas implementados y operativos / Total de subsistemas que conforman el sistema central) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 3.7.	**Nombre del Indicador: Reducción de fallecidos por siniestros de tránsito que involucran peatones, ciclistas y motociclistas**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador se centra en evaluar la efectividad de las medidas implementadas para mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables, midiendo la disminución de los fallecidos por siniestros de tránsito que los involucran en el municipio de Yumbo.		
Meta del indicador	La meta es reducir en un 50% los siniestros de tránsito que involucran a peatones, ciclistas y motociclistas en el casco urbano y la zona industrial de Yumbo para el año 2033.		
Línea Base	En el periodo 2020 - 2023, los motociclistas constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 69% del total de fallecidos. Los peatones ocupan el segundo lugar con el 17%, mientras que los ciclistas aportan el 5%.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial, Agencia Nacional de seguridad Vial, Reportes de Medicina Legal.		
Programa asociado	**Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista:** El programa "Caminos seguros: prioridad peatonal y ciclista" tiene como objetivo principal mejorar la seguridad y accesibilidad de los actores viales vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas, mediante la adecuación de la infraestructura vial en el casco urbano y la zona industrial, incorporando sus necesidades en el diseño y la operación de la infraestructura, desarrollando e implementando medidas específicas para garantizar su seguridad y mejorar su conectividad en armonización con la seguridad vial y las necesidades de movilización de los actores viales más vulnerables: niños, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida o personas en situación de discapacidad que requieran consideración especial.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de reducción de siniestros con fallecidos de usuarios vulnerables= (N.º de siniestros fatales de usuarios vulnerables en el año base – N.º de siniestros fatales en el año de evaluación/ N.º de siniestros fatales de usuarios vulnerables en el año base) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 3.8.	**Nombre del Indicador: Actualización del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de actualización del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial en el municipio de Yumbo, con el objetivo de mantener un registro preciso y actualizado que permita una gestión eficiente de la señalización y la regulación del tránsito.		
Meta del indicador	Para el año 2027, actualizar el 100% del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial en el municipio de Yumbo.		
Línea Base	En el año 2024, no se cuenta con un inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Registros del inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial.		
Programa asociado	**Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito:** Garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Porcentaje de actualización del inventario = (N.º dispositivos inventariados / N.º total de dispositivos) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición:
La medición se realizará de manera anual, permitiendo un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en las estrategias de gestión de la señalización vial según sea necesario.

Ficha No 3.9.	**Nombre del Indicador: Dispositivos de control del tránsito y señalización vial mantenidos, rehabilitados o instalados nuevos**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de dispositivos de control del tránsito y señalización vial que han sido mantenidos, rehabilitados o instalados en el municipio de Yumbo, asegurando el correcto funcionamiento y la seguridad vial.		
Meta del indicador	Para el año 2030, alcanzar un 90% de dispositivos de control del tránsito y señalización vial mantenidos, rehabilitados o instalados de acuerdo a las necesidades identificadas.		
Línea Base	No se cuenta con la información de la cantidad de dispositivos de control del tránsito y señalización vial requerían mantenimiento, rehabilitación o instalación.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de mantenimiento y rehabilitación de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo, Registros de instalación de nuevos dispositivos. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo, Comité Local de Seguridad Vial.		
Programa asociado	**Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito**: Garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
Porcentaje de dispositivos nuevos = (N.º dispositivos nuevos / N.º total de dispositivos que se requieren nuevos) * 100 Porcentaje de dispositivos rehabilitados= (N.º dispositivos rehabilitados/ N.º total de dispositivos que se requieren para rehabilitación) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 3.10.	**Nombre del Indicador: Implementación de un Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado (CGCS)**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el progreso en la implementación del Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado en el municipio de Yumbo, que permitirá una mejor coordinación y gestión del sistema semafórico y otros dispositivos de control del tránsito.		
Meta del indicador	Para el año 2030, tener el 100% del Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado operativo.		
Línea Base	En el año 2024, el proyecto del Centro de Gestión y Control Semafórico Integrado se encuentra en fase de planificación inicial.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de progreso del proyecto, Actas de reuniones del equipo de implementación, Documentación del proyecto de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo.		
Programa asociado	**Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito:** Garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Grado de avance en la implementación del CGCS = (N.º hitos implementados / N.º total de hitos planificados) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Ficha No 3.11.	**Nombre del Indicador: Obras de infraestructura con Planes de Manejo de Tránsito (PMT) implementados efectivamente**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el porcentaje de obras de infraestructura en el municipio de Yumbo que han implementado efectivamente los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), garantizando la seguridad vial y la gestión eficiente del tránsito durante las obras.		
Meta del indicador	Para el año 2027, lograr que el 100% de las obras de infraestructura cuenten con PMT implementados efectivamente.		
Línea Base	En el año 2024, no se realizan actividades de seguimiento y evaluación a los PMT aprobados.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de inspección, Registros de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo.		
Programa asociado	**Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito:** Garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de obras con PMT implementados efectivamente = (N.º obras con PMT implementados efectivamente / N.º total de obras) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		

Ficha No 3.12.	**Nombre del Indicador: Seguimiento y Evaluación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT)**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide la cantidad de inspecciones de seguimiento y evaluación realizadas para verificar la implementación y efectividad de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) en obras de infraestructura en el municipio de Yumbo.		
Meta del indicador	Para el año 2027, realizar el 100% de inspecciones de seguimiento y evaluación de PMT en las obras de infraestructura.		
Línea Base	En el año 2024, no se realizan actividades de seguimiento y evaluación a los PMT aprobados.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de inspección, Registros de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** Secretaría de movilidad del Municipio de Yumbo.		
Programa asociado	**Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito**: Garantizar una planificación y gestión integral de la señalización y los dispositivos de regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en el municipio de Yumbo, actualizando el inventario de dispositivos de control del tránsito y señalización vial, centralizando y coordinando el sistema semafórico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir el riesgo de siniestros viales, y mejorando la implementación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras de infraestructura, priorizando la seguridad de todos los actores viales, especialmente de los usuarios vulnerables		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de inspecciones realizadas = (N.º de inspecciones de PMT realizadas / N.º total de inspecciones programadas y requeridas) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
	X		

4. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN VEHÍCULOS SEGUROS

Ficha No 4.1.	**Nombre del Indicador: Empresas de transporte asistidas técnicamente para mejorar la seguridad vial vehicular**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el número de empresas de transporte beneficiadas con la asistencia técnica, para mejorar las condiciones de seguridad vial y garantizar la seguridad de los actores viales, en sus desplazamientos por las vías públicas. Este indicador se deriva de las siguientes iniciativas de intervención: - Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal. - Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados. - Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga. - Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas.		
Meta del indicador	Al año 2033, el 100% de las empresas de Yumbo, han recibido asistencia técnica para mejorar la seguridad vial vehicular. Se calcula impactar 46 empresas anualmente, teniendo en cuenta que actualmente hay asentadas 461 grandes empresas, debido a las múltiples ventajas que ofrece nuestra localidad.[1]		
Línea Base	No se tiene información		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de avance y finalización de proyectos emitidos por la Secretaría Movilidad del Municipio de Yumbo. Registros detallados de cada proyecto implementado. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Vehículos seguros **Programa:** Promover las condiciones de seguridad vial de los vehículos motorizados y no motorizados que circulan en el municipio de Yumbo		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
% de empresas asistidas técnicamente = (N.º de empresas que reciben asistencia técnica para		Porcentaje %	

[1] https://www.yumbo.gov.co/publicaciones/76/economia/#:~:text=Es%20por%20eso%20que%20Yumbo,ventajas%20que%20ofrece%20nuestra%20localidad.

Ficha No 4.1.	**Nombre del Indicador: Empresas de transporte asistidas técnicamente para mejorar la seguridad vial vehicular**		
Datos generales del indicador			
mejorar la seguridad vial vehicular/(N.º de empresas planificadas a realizar asistencia técnica)			
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario			

Ficha No 4.2.	**Nombre del Indicador: Procesos de contratación de Transporte Escolar, ajustados a la normatividad vigente.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador	Mide el cumplimiento de la normatividad vigente, para realizar el proceso de contratación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo.		
Meta del indicador	100% de procesos de contratación del transporte escolar, realizados con base en la normatividad vigente con relación a la seguridad vial		
Línea Base	No se tiene información		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de avance y finalización de contratos emitidos por la Secretaría de Educación del Municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Educación Municipal será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Vehículos seguros **Programa:** Promover las condiciones de seguridad vial de los vehículos motorizados y no motorizados que circulan en el municipio de Yumbo		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% Procesos de contratación de Transporte Escolar, ajustados a la normatividad vigente = (N.º de Procesos de contratación de Transporte Escolar, ajustada a la normatividad vigente / N.º de Procesos de contratación de Transporte Escolar identificados)*100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del indicador se realizará anualmente para evaluar el progreso de la implementación de las intervenciones y permitir ajustes en la planificación y ejecución si fuera necesario

Ficha No 4.3.	**Nombre del Indicador: Cumplimiento de la normatividad vigente sobre RTM y EC en las vías del municipio**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	El indicador busca medir el cumplimiento por parte de los conductores, de las normas vigentes sobre la RTM y EC dada su relevancia para la seguridad vial.		
Meta del indicador	Reducción anual de mínimo 5% en comparendos por RTM y EC		
Línea Base	561 comparendos por Código C35 durante el año 2023		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Registros oficiales de la secretaría de Movilidad, que documentan las infracciones por no RTM y EC. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos con el apoyo de la Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción**: Vehículos seguros **Programa 3**. Incentivar la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de reducción en el número de comparendos impuestos por RTM y EC = (Comparendos impuestos por RTM Y EC, de la vigencia anterior - Comparendos impuestos por RTM Y EC, de la vigencia actual / Comparendos impuestos por RTM Y EC vigencia anterior) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
la medición se realizará de manera mensual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de implementar ajustes conforme sea necesario

Ficha No 4.4.	**Nombre del Indicador: Porcentaje de implementación y cumplimiento del Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el grado de avance en la implementación del Plan de Estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto. Este indicador mide el progreso global del Plan, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación y evaluación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el Plan de acción.		
Meta del indicador	Al año 2033, se cuenta con un Plan Estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, implementado y evaluado.		
Línea Base	No existe		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el seguimiento al Indicador:** Informes de avance y finalización de las actividades establecidas, emitidos por la Secretaría Movilidad del Municipio de Yumbo. Registros detallados de cada actividad implementada. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento:** La Secretaría de Movilidad de Yumbo será la entidad principal encargada de recopilar y reportar la información. El Comité Local de Seguridad Vial supervisará y evaluará el progreso.		
Área de acción asociada	**Área de acción**: Vehículos seguros **Programa 2**. Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% Implementación del PESVM = (N.º de acciones implementadas / N.º de acciones definidas en el PESVM)*100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

5. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES

Ficha No 5.1.	**Nombre del Indicador: Instituciones educativas que han implementado la educación vial como proyecto educativo transversal**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Representa el número de instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media que, a partir del acompañamiento de la Secretaría de Educación de Yumbo, implementan la educación vial como proyecto educativo transversal.		
Meta del indicador	Trece (13) Instituciones educativas del municipio de Yumbo con educación vial como proyecto educativo transversal implementado.		
Línea Base	0		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Educación de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Educación del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción**: Comportamiento seguro de los actores viales **Programa:** Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Sumatoria de Instituciones educativas del municipio de Yumbo que han implementado la educación vial como proyecto educativo transversal.	Número

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 5.2.	**Nombre del Indicador: Instituciones educativas que han implementado el Plan de Movilidad Escolar**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Representa el número de instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media que, a partir del acompañamiento de la Secretaría de Educación de Yumbo, adoptan e implementan el Plan de Movilidad Escolar.		
Meta del indicador	Trece (13) Instituciones educativas del municipio de Yumbo con el Plan de Movilidad Escolar implementado		
Línea Base	Se han formulado 13 Planes de Movilidad Escolar, los cuales deben ser actualizados.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Educación de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Educación del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción**: comportamiento seguro de los actores viales **Programa:** Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Sumatoria de Instituciones de educación que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar con el acompañamiento de la Secretaría de Educación de Yumbo	Número

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

<table>
<tr><th>Ficha No 5.3.</th><th colspan="4">Nombre del Indicador: Personas capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientos viales seguros</th></tr>
<tr><th colspan="5">Datos generales del indicador</th></tr>
<tr><td>Descripción del indicador:</td><td colspan="4">Mide la cantidad de personas capacitados y/o sensibilizados para incorporar comportamientos de movilidad segura. Los actores capacitados y sensibilizados derivan de las siguientes iniciativas de intervención:
▪ Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales.
▪ Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad)
▪ Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad.
▪ Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo.
▪ Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad.
▪ Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente.</td></tr>
<tr><td>Meta del indicador</td><td colspan="4"><table><tr><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2028</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td><td>2032</td><td>2033</td><td>Total Periodo</td></tr><tr><td>1616</td><td>2122</td><td>2614</td><td>3134</td><td>3572</td><td>4231</td><td>4812</td><td>5415</td><td>5990</td><td>6561</td><td>40166</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>Línea Base</td><td colspan="4">La línea de base de personas capacitadas y/o sensibilizadas, proviene de la meta de 559.135, establecida por el PNSV para este indicador, aterrizada a la población de Yumbo. En consecuencia, la meta es de 40.166 personas capacitadas y/o sensibilizadas en el municipio.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Tipo de indicador</td><td>Indicador de gestión</td><td>Indicador de producto</td><td colspan="2">Indicador de resultado</td></tr>
<tr><td></td><td>X</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>Fuente de información para el seguimiento al indicador</td><td colspan="4">Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador: Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de las Secretarías de Movilidad, de Educación y Salud de Yumbo
Entidades encargadas de hacer el seguimiento: Las Secretaría de Movilidad, de Educación y Salud de Yumbo, serán las dependencias encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.</td></tr>
<tr><td>Área de acción asociada</td><td colspan="4">Área de acción: comportamiento seguro de los actores viales
Programas: 1. Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos,
2. Fortalecer los programas de comunicación y concientización sobre la movilidad segura y sostenible,
3. Diseñar un modelo de gestión para el cambio de comportamiento en la vía.
Área de acción: Velocidades seguras
Programa: 4.2.Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad.
Área de acción: Vehículos seguros
Programa: 2.2. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles.
Área de acción: Atención a víctimas de siniestros viales
Programas: 1.4. Definir e implementar un programa de capacitación al personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, en especialidades de acuerdo con sus competencias.
1.5.Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente.</td></tr>
<tr><th colspan="5">Metodología de Calculo</th></tr>
<tr><td colspan="3">Formula del indicador</td><td colspan="2">Unidad de medida</td></tr>
</table>

Ficha No 5.3.	Nombre del Indicador: Personas capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientos viales seguros		
Datos generales del indicador			
% de persona capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientos viales seguros en el municipio de Yumbo = (N.º de personas capacitadas / N.º de personas planificadas) * 100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.			

Ficha No 5.4.	**Nombre del Indicador: Talento humano capacitado para la promoción de la seguridad vial**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide la cantidad de programas de capacitación implementados con miras a fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo. El talento capacitado deriva de las siguientes iniciativas de intervención: ▪ Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media. ▪ Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio. ▪ Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.		
Meta del indicador	Para el año 2033, 10 programas de formación dirigidos al talento humano con responsabilidades inherentes a la seguridad vial. (La meta será acumulativa. Al finalizar el periodo de gobierno se sumarán las intervenciones de todos los años.)		
Línea Base	No se dispone de información al respecto		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Cada dependencia será la encargada de recopilar y analizar los datos y el Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción**: comportamiento seguro de los actores viales **Programas** 1. Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos 5.Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral. **Área de acción**: Atención de atención a víctimas **Programa 1:** Fortalecer la capacidad territorial para atender de forma integral a las víctimas de siniestros viales. **Área de acción**: Infraestructura segura **Programa 3**: Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
N.º de programas de formación para mejorar sus competencias, con miras a fortalecer la seguridad vial en el municipio de Yumbo		Número	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.			

6. CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Ficha No 6.1.	**Nombre del Indicador: Plan Estratégico para la gestión del control diseñado e implementado**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el grado de avance en la implementación del Plan de Estratégico para la gestión del control. Este indicador mide el progreso global del Plan, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación y evaluación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el Plan de acción. Este indicador incluye el seguimiento a la estrategia para el control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga.		
Meta del indicador	Para el año 2033 alcanzar el 100% de cumplimiento del Plan Estratégico para la gestión del control, en toda su cadena de valor (diagnóstico, formulación, implementación y seguimiento y evaluación)		
Línea Base	No se cuenta con información al respecto		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Movilidad de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial. **Programa:** Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% Implementación del Plan de Estratégico para la gestión del control = (N.º de acciones implementadas / N.º de acciones definidas en el Plan de Estratégico para la gestión del control)*100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 6.2.	**Nombre del Indicador: Capacidad ampliada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito**		
Datos generales del indicador:			
Descripción del indicador:	Mide la ampliación de la cobertura instalada de los Sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST, para la presunta detección de infracciones de tránsito. Esta medición incluye la Identificación de necesidades y diseño de un plan de mejoras para optimizar la operatividad del sistema y la capacidad del control mediante dispositivos SAST.		
Meta del indicador	A 2033, el municipio de Yumbo cuenta con el 100% de la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, con respecto a la capacidad instalada en el año 2023.		
Línea Base	Cuatro cámaras de foto detección instaladas y funcionando		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Movilidad de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas. La Concesión Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo será la encargada de apoyar el estudio de factibilidad y de la implementación de los medios tecnológicos.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial. **Programa:** Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de aumento de la capacidad instalada = (Número total de medios tecnológicos para la detección de infracciones / Número de medios tecnológicos para la detección de infracciones planificados) *100	Porcentaje

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 6.3.	**Nombre del Indicador: Disminución de comparendos impuestos por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito**		
Datos generales del indicador:			
Descripción del indicador:	Mide la disminución de comparendos por fotodetección a través de Sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST.		
Meta del indicador	Reducción anual de mínimo 5% en comparendos impuestos por Sistemas automáticos y semiautomáticos		
Línea Base	Cuatro cámaras de fotodetección instaladas y funcionando		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Movilidad de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas. La Concesión Unión Temporal Seguridad Vial Vehicular para Yumbo será la encargada de apoyar el estudio de factibilidad y de la implementación de los medios tecnológicos.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial. **Programa:** Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de disminución comparendos impuestos a través de sistemas SAST = (Comparendos impuestos a través de sistemas SAST, de la vigencia anterior - Comparendos impuestos a través de sistemas SAST, de la vigencia actual /Sumatoria Comparendos impuestos a través de sistemas SAST Y EC vigencia anterior) *100	Porcentaje

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 6.4.	**Nombre del Indicador: Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, diseñado e implementado**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el grado de avance en la implementación del Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal. Este indicador mide el progreso global del Plan, desde la fase de diagnóstico hasta la implementación y evaluación, abarcando todas las acciones y componentes definidos en el Plan de acción.		
Meta del indicador	Para el año 2033 alcanzar el 100% de cumplimiento del Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal.		
Línea Base	Se cuenta con un Plan estratégico para controlar el transporte ilegal e informal pero no se ha implementado en su totalidad de evaluación y seguimiento.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Movilidad de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial. **Programa:** Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% Implementación del Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal= (N.º de acciones implementadas / N.º de acciones definidas en el Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal)*100	Porcentaje

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

7. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Ficha No 7.1.	**Nombre del Indicador: Ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales implementada**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide las acciones adelantadas para implementar la Ruta de atención integral a víctimas en todos los componentes de la cadena de valor. Se tiene en cuenta la fase de diagnóstico, el tiempo de diseño, construcción de la ruta y el trámite administrativo y legal para su adopción por parte del municipio de Yumbo.		
Meta del indicador	Para el año 2030, lograr el cumplimiento integral del 100% de las acciones definidas en la Ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales.		
Línea Base	No se cuenta con información al respecto		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Salud de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Salud del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Atención a víctimas de siniestros viales **Programa:** 1. Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 2. Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales. 3. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Porcentaje de cumplimiento integral de acciones = (N.º de acciones alcanzadas / N.º de acciones definidas) * 100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

<table>
<tr><th>Ficha No 7.2.</th><th colspan="11">Nombre del Indicador: Personas capacitadas como primeros respondientes con la aplicación del protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer) y otros cursos y jornadas relacionadas con la urgencia, emergencia y desastres.</th></tr>
<tr><td colspan="12">Datos generales del indicador</td></tr>
<tr><td>Descripción del indicador:</td><td colspan="11">Mide el número de personas capacitadas para responder y apoyar de manera adecuada ante un siniestro vial.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Meta del indicador</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2028</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td><td>2032</td><td>2033</td><td>Total Periodo</td></tr>
<tr><td>788</td><td>788</td><td>992</td><td>992</td><td>1250</td><td>1250</td><td>1575</td><td>1575</td><td>1985</td><td>1985</td><td>6590</td></tr>
<tr><td>Línea Base</td><td colspan="11">625 personas capacitadas anualmente. Este número se toma del informe presentado por la Secretaría de Salud, para el periodo 2020 – 2023, en el que se indica la capacitación de 2.500 personas.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Tipo de indicador</td><td colspan="4">Indicador de gestión</td><td colspan="4">Indicador de producto</td><td colspan="3">Indicador de resultado</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="4">X</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Fuente de información para el seguimiento al indicador</td><td colspan="11">Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador: Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Salud de Yumbo
Entidades encargadas de hacer el seguimiento: Secretaría de Salud del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.</td></tr>
<tr><td>Área de acción asociada</td><td colspan="11">Área de acción: Atención a víctimas de siniestros viales
Programa: Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial.
3. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales.</td></tr>
<tr><td colspan="12">Metodología de Calculo</td></tr>
<tr><td colspan="6">Formula del indicador</td><td colspan="6">Unidad de medida</td></tr>
<tr><td colspan="6">% de personas capacitadas = (N.º de personas capacitadas / N.º personas definidas en la meta definidas) * 100</td><td colspan="6">Porcentaje (%)</td></tr>
<tr><td colspan="12">Periodicidad del indicador</td></tr>
<tr><td colspan="3">Mensual</td><td colspan="3">Semestral</td><td colspan="3">Anual</td><td colspan="3">Otro</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td><td colspan="3">X</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="12">Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.</td></tr>
</table>

Ficha No 7.3.	**Nombre del Indicador: Tiempo de Respuesta de los Equipos de Emergencias, para atender los siniestros viales presentados en el municipio de Yumbo**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide la reducción de los tiempos de respuesta asociados a los procesos de referencia y contrarreferencia en los diferentes niveles de complejidad con el propósito de mejorar la regulación de atención de urgencias en términos de efectividad y oportunidad; coordinar las situaciones de emergencias en salud y regular la atención del paciente mediante la integración de recursos y la estandarización de procesos. Este fortalecimiento incluye: - Mejoras en el traslado de las víctimas de siniestros viales. - Mejoras en la capacidad instalada para la atención prehospitalaria. - Fortalecimiento de la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales.		
Meta del indicador	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador. (La meta se establecerá una vez se realice el diagnóstico sobre la capacidad instalada, se formule la propuesta y se asignen los recursos).		
Línea Base	No se cuenta con información al respecto		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Salud de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Salud del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Atención a víctimas de siniestros viales **Programa:** Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial. 2. Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales.		
Metodología de Calculo			
Formula del indicador		Unidad de medida	
% de reducción en los tiempos de respuesta = (Promedio del tiempo de atención a la víctima, de la vigencia anterior - Promedio del tiempo de atención a la víctima, de la vigencia actual / promedio vigencia anterior) *100		Porcentaje (%)	
Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	
Observación: Frecuencia de la medición La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.			

Ficha No 7.4.	**Nombre del Indicador: Índice de satisfacción de atención a víctimas**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Este indicador mide el grado de satisfacción del servicio recibido en el espacio de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares. el cual se determina a través de los resultados de una encuesta que mide calidad del servicio, instalaciones y efectividad del servicio.		
Meta del indicador	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador. (La meta se establecerá una vez se realice el diagnóstico sobre la capacidad instalada, se formule la propuesta y se asignen los recursos).		
Línea Base	0		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informes de monitoreo y evaluación y documentos de seguimiento de la Secretaría de Salud de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Salud del Municipio de Yumbo será la principal entidad encargada de recopilar y analizar los datos y El Comité Local de Seguridad Vial supervisará el cumplimiento y la efectividad de las medidas implementadas.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Atención a víctimas de siniestros viales **Programa:** Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
Índice de satisfacción = (N.º de personas satisfechas / Número de personas que respondieron la encuesta * 100)	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

8. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN GOBERNANZA

Ficha No 8.1.	**Nombre del Indicador: Fortalecimiento de la estructura de enfoque en procesos para la mejora de la gestión de la Seguridad Vial.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el porcentaje de avance del fortalecimiento de la estructura administrativa y funcional de la secretaría de movilidad como dependencia líder del PLSV, a través de la actualización, implementación y evaluación de los procesos de la Secretaría de Movilidad como entidad líder de la política de seguridad vial a nivel local. Para la medición de este indicador se tienen en cuenta el proceso para la actualización, implementación y evaluación de la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad descrito en la acción 1.1 del plan de acción.		
Meta del indicador	Actualización, implementación y evaluación de la estructura de enfoque en procesos, lo anterior de acuerdo a lo definido en la actividad 1.1.1 Realizar un estudio técnico de diagnóstico organizacional, donde se identifiquen las necesidades de actualización de los procesos de la secretaría de Movilidad		
Línea Base	Procesos documentados en el Sistema de Gestión de calidad de la Secretaría de Movilidad de Yumbo y personal de planta vinculado a la dependencia.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Sistema de Gestión de Calidad del municipio de Yumbo, oficina de Talento Humano Municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gobernanza **Programa:** Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de actualización, implementación y evaluación de los procesos = (N.º de actividades ejecutadas de la acción 1.1 del plan de acción Gobernanza/ N.º de actividades planificadas en la acción 1.1 del plan de acción Gobernanza) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 8.2.	Nombre del Indicador: Fortalecimiento del talento humano que ejecuta procesos para el mejoramiento de la seguridad vial		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el porcentaje de avance en la vinculación del personal de planta necesario para la implementación de los procesos inherentes a la gestión de la seguridad vial. Para la medición de este indicador se tienen en cuenta la ejecución del proceso para la vinculación de personal de planta en el marco de lo establecido en la acción 1.2 del plan de acción del área de Gobernanza.		
Meta del indicador	Vinculación del personal de planta necesario para el desarrollo de los procesos inherentes a la gestión de la seguridad vial, lo anterior de acuerdo a lo definido en la actividad 1.2.1 asociadas a la realización de los estudios técnicos previos para este proceso.		
Línea Base	Personal de planta vinculado a la Secretaría de Movilidad del Municipio de Yumbo		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Sistema de Gestión de Calidad del municipio de Yumbo, oficina de Talento Humano Municipio de Yumbo. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gobernanza **Programa:** Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de vinculación de personal de planta requerido = (N.º personas vinculadas de planta/ N.º personas requeridas a vincular de acuerdo a estudio técnico) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 8.3.	**Nombre del Indicador: Incorporación de la política de seguridad vial en los instrumentos de planificación del municipio.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el porcentaje de acciones del Plan Local de Seguridad Vial que han sido incorporadas técnica, financiera y legalmente en los instrumentos de planificación del municipio como los son Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Maestro de Movilidad, Plan de Desarrollo Municipal y Plan Operativo Anual de inversiones.		
Meta del indicador	Inclusión del 100% de las acciones del Plan Local de Seguridad vial en los instrumentos de planificación del Municipio.		
Línea Base	Debe ser identificada en la primera actividad de la cadena de valor de la acción 2.1.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informe de seguimiento y evaluación a plan de trabajo para la incorporación de la política de seguridad vial en los instrumentos de planificación del municipio. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gobernanza **Programa:** Incorporar técnica, legal y financieramente la seguridad Vial en los instrumentos de planificación del Municipio.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de incorporación de la política de seguridad vial en instrumentos de planificación = (N.º acciones del PLSV incorporadas en los instrumentos de planificación del municipio/ N.º acciones del Plan Local de Seguridad Vial) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 8.4.	**Nombre del Indicador: Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el porcentaje de espacios de articulación desarrollados en el marco de la implementación de la política pública de Seguridad Vial del municipio.		
Meta del indicador	Ejecución del 100% de los espacios de articulación institucional e interinstitucional planificados en la agenda planificada en la actividad 2.2.3.		
Línea Base	Pendiente		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
	X		
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informe de seguimiento y evaluación a la agenda de articulación institucional e interinstitucional planificada en la actividad 2.2.3. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gobernanza. **Programa:** Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la Seguridad Vial.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de articulación institucional e interinstitucional= (N.º de espacios de articulación ejecutados/ N.º de espacios de planificación incluidos en la agenda de articulación institucional e interinstitucional) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 8.5.	**Nombre del Indicador: Seguimiento a la responsabilidad social empresarial a través del diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el avance en el proceso de seguimiento al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del sector empresarial del Municipio de Yumbo		
Meta del indicador	Realizar seguimiento y/o acompañamiento al 100% de las empresas identificadas en la actividad 2.3.1, para el diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.		
Línea Base	Informe de seguimiento PESV Secretaría de Movilidad de Yumbo.		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informe de seguimiento y evaluación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial definido en la actividad 2.3.4. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gobernanza. **Programa:** Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la Seguridad Vial.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% seguimiento a los PESV= (N.º de organizaciones con seguimiento y/o asistencia técnica en PESV/ N.º de organizaciones planificadas) *100	Porcentaje

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

9. INDICADORES ÁREA DE ACCIÓN GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

Ficha No 9.1.	**Nombre del Indicador: incorporación de componentes de información a la estructura de datos para la planificación, seguimiento y evaluación de la gestión integral de la seguridad vial.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el avance en la incorporación de componentes de información a la estructura de datos para la planificación, seguimiento y evaluación de la gestión integral de la Seguridad Vial.		
Meta del indicador	Incorporar el 100% de los componentes de información definidos en el estudio técnico para la identificación de la estructura de datos para la gestión integral de la seguridad vial en el municipio de Yumbo.		
Línea Base	Se definirá con los resultados del estudio técnico planteado en la actividad 1.1.1 de Gestión del Conocimiento		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informe de seguimiento a la consolidación de la estructura de datos. **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo – Observatorio de seguridad vial del Municipio.		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gestión del Conocimiento. **Programa:** Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio.		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de incorporación de componentes de información a estructura de datos= (N.º de componentes de información incluidos en la estructura de datos / N.º de componentes necesarios a incorporar definidos en estudio técnico) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 9.2.	**Nombre del Indicador: Unificación de la información de siniestralidad vial en el municipio de Yumbo con el nivel nacional.**		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el mejoramiento de la calidad de la información de siniestralidad en el municipio de Yumbo, a partir de la reducción de las diferencias entre los reportes de fallecidos y heridos graves realizados por el Observatorio de seguridad vial del Municipio de Yumbo y lo reportado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.		
Meta del indicador	Reducción a +- el 5% la diferencia entre los reportes del observatorio de seguridad vial del Municipio de Yumbo y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.		
Línea Base	Documento de Diagnóstico Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
			X
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informe de seguimiento y evaluación definido en la actividad 1.2.3 del Plan de acción del PLSV **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo – Observatorio de seguridad vial del Municipio		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gestión del Conocimiento. **Programa:** Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% de unificación de la información de Yumbo a nivel local y nacional= (N.º de fallecidos por siniestros viales reportados por el observatorio Nacional de Seguridad Vial - N.º de fallecidos por siniestros viales reportados por el observatorio del municipio de Yumbo) / (N.º de fallecidos por siniestros viales reportados por el observatorio Nacional de Seguridad Vial + N.º de fallecidos por siniestros viales reportados por el observatorio del municipio de Yumbo)) *100	Porcentaje (%)

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

Ficha No 9.3	Nombre del Indicador: Diseño e implementación del Observatorio de Seguridad Vial de Yumbo		
Datos generales del indicador			
Descripción del indicador:	Mide el avance en el diseño e implementación del Observatorio de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo, teniendo en cuenta las capacidades técnicas y tecnológicas requeridas.		
Meta del indicador	Observatorio de Seguridad Vial 100% diseñado e implementado.		
Línea Base	Documento de Diagnóstico Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo		
Tipo de indicador	**Indicador de gestión**	**Indicador de producto**	**Indicador de resultado**
		X	
Fuente de información para el seguimiento al indicador	**Fuente de Información para el Seguimiento al Indicador:** Informe de gestión observatorio de seguridad vial municipio de Yumbo **Entidades encargadas de hacer el seguimiento**: Secretaría de Movilidad de Yumbo – Observatorio de seguridad vial del Municipio		
Área de acción asociada	**Área de acción:** Gestión del Conocimiento. **Programa:** Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio		

Metodología de Calculo	
Formula del indicador	Unidad de medida
% avance en el diseño e implementación del observatorio de seguridad Vial= (N.º de actividades ejecutadas del proyecto para el diseño e implementación del observatorio / N.º de actividades planificadas del proyecto para el diseño e implementación del observatorio) *100	Porcentaje

Periodicidad del indicador			
Mensual	Semestral	Anual	Otro
		X	

Observación: Frecuencia de la medición
La medición del porcentaje de implementación se llevará a cabo de forma anual para asegurar un seguimiento continuo y la posibilidad de realizar ajustes en el plan según sea necesario.

2024-2031

Visión 2033

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

ANEXO 4

Matriz de priorización

Julio 2024

ALCALDÍA DE YUMBO

2024-2031

Visión 2033

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

ANEXO 5

Propuesta de Decreto de adopción del Plan Local de Seguridad Vial

Julio 2024

ALCALDÍA DE YUMBO

DECRETO No _____
(_____)

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2024-2033 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL ALCALDE MUNICIPAL DE YUMBO, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho. fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.

Que el inciso segundo del artículo 2 ídem establece que *"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 el artículo 24 ibidem señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" establece dentro de los principios fundamentales que rigen el sector transporte, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", define el accidente de tránsito como un "evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él (...)".

Que los artículos 2 Y 3 de la Ley 336 de 1996, "*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"*, disponen que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones",* define el término accidente de tránsito como *"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 el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter municipal, entre otros.

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", establece como competencia del Ministerio de Trasporte en su calidad de autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el parágrafo 1 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, establece que "el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial con el objetivo de disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales (...)"

Que el artículo 2 de la precitada ley, define el accidente de tránsito como un "evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él (...)".

Que el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. 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.

Que el artículo 5 de la Ley 1702 de 2013, define la Seguridad Vial como "*el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas"*.

Que el artículo 5 ibidem establece en la definición del Plan Nacional de Seguridad Vial que: "(…) *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del*

proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial".

Que en la Ley 2251 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*" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro.

Que el artículo 14 de la citada Ley contempla que '*los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria*".

Que el Decreto Nacional 1430 de 2022 "*Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031"* entre sus considerandos indica que "*la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura*".

Que en el artículo 4 ídem determina que "*Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.*"

Que el actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.

Que mediante Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023 *"Por el cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos"* expedida por el Ministerio de Transporte y

la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se emiten los lineamientos para la construcción de planes de gestión de velocidad.

Que el Decreto municipal 212 del 25 de octubre de 2018 "*Por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad Vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones",* determina *que este Comité tiene por objeto la formulación y ejecución de planes integrales a corto y mediano plazo, dirigidos a incrementar la seguridad vial, en lugares específicos, previamente seleccionados, en razón de la accidentalidad que en estos se presente, de acuerdo con los indicadores arrojados por los informes que genere la Secretaría de Tránsito y Transportes, a partir de la observación y seguimiento permanente que se hace de este fenómeno, el cual tendrá carácter permanente.*

Que el artículo 2º del precitado decreto, establece que el Comité Municipal de Seguridad Vial es una instancia de carácter asesor, de vital importancia para asegurar la construcción participativa, encargado de articular y coordinar a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial y de realizar un control y seguimiento de las acciones encaminadas al cumplimiento de este.

Que, según las cifras de siniestralidad reportadas por el Observatorio de Seguridad Vial en el año 2023, fallecieron en siniestros viales 30 personas, siendo los motociclistas las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 69% del total de fallecidos. Los peatones ocuparon el segundo lugar con el 17%, mientras que los ciclistas aportan el 5%. Es preocupante que los actores vulnerables representen el 91% del total de fallecidos.

Que de acuerdo con los reportes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial la tasa de fallecidos en Yumbo es de 27,58, muy superior a la tasa del Valle del Cauca de 23,97 y de la tasa nacional de 20.

Que en línea con el Enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, así como con la perspectiva internacional y nacional, el Plan Local de Seguridad Vial implica corresponder hacia un objetivo común y al compromiso de reducir en un 50 % las víctimas fallecidas, en este caso en los próximos 10 años, de acuerdo con lo expresado tanto en la Declaración de Estocolmo (2020), como por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, que también se recoge en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Que basados en los principios de participación, transparencia y corresponsabilidad de la seguridad vial, la metodología para la formulación del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo integró la participación ciudadana y la planeación estratégica,

identificando los actores clave involucrados (mapeo de actores) e incluyendo el equipo responsable del PLSV.

Que, con base en la metodología establecida, se realizó la identificación, selección, análisis crítico y descripción escrita de los referentes nacionales e internacionales, lo mismo que los referentes teóricos y los lineamientos de la política nacional de seguridad vial.

Que partiendo del enfoque sistema seguro, el cual identifica y gestiona los factores de riesgo o circunstancias determinantes de las lesiones, se identificaron y analizaron los distintos factores que, en el ejercicio de la movilidad, pueden representar un riesgo para la vida y la salud de los actores viales, en el municipio de Yumbo. El análisis realizado proporcionó una base sólida para la construcción participativa del documento de diagnóstico, en el cual los actores clave desempeñaron un papel fundamental. Mediante una metodología de diagnóstico participativo, se logró el compromiso activo del equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV), involucrando a diversos actores en la identificación de problemas y soluciones. Este enfoque inclusivo permitió identificar y abordar de manera integral las problemáticas de seguridad vial, asegurando que las soluciones propuestas sean efectivas, sostenibles y representativas de las necesidades de la comunidad.

Durante la construcción del plan, se llevaron a cabo diversas mesas de trabajo, donde participaron entidades públicas y privadas, organizaciones sociales, la academia y otros actores estratégicos presentes en el territorio. Estos espacios de diálogo y colaboración permitieron una evaluación exhaustiva de la situación actual de la seguridad vial y la formulación conjunta de acciones concretas.

Que la formulación del Plan Local de Seguridad Vial, se articuló con el PNSV, definiendo 8 áreas de acción a partir del análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales, así como de las necesidades que en materia de gobernanza y gestión de conocimiento requiere el departamento para avanzar en la adopción del enfoque Sistema Seguro.

Que igualmente el Plan Local de Seguridad Vial tendrá una vigencia de 10 años, teniendo en cuenta que este lapso de tiempo permitirá: continuidad y estabilidad; flexibilidad y adaptabilidad; especificidad local y evaluación y monitoreo continuo. De esta manera, el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo tiene la capacidad de mantenerse vigente y relevante hasta 2033 mediante mecanismos de adaptación y revisión continua. Estos mecanismos aseguran que el plan pueda ajustarse oportunamente a cualquier cambio en las políticas, directrices o condiciones locales y nacionales. Además, se considera el tiempo necesario para la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial, así como los plazos establecidos para la correspondiente actualización de los planes territoriales de

seguridad vial. Esto garantiza que el plan local no solo esté alineado con las directrices nacionales, sino que también tenga la flexibilidad para integrar nuevas estrategias y tecnologías emergentes, adaptándose a las necesidades específicas de Yumbo.

Que la Secretaría de Movilidad, elaboró el documento técnico de soporte denominado *"Plan Local de Seguridad Vial 2024-2033"*, el cual se adopta con el presente decreto y hace parte integral del mismo.

Que con base en los resultados obtenidos en los distintos ejercicios de participación, el *Plan Loca de Seguridad Vial 2024-2033,* fue socializado con las entidades y dependencias que integran el Comité Local de Seguridad Vial, en la sesión celebrada el día 3 de julio de 2024, en el Hemiciclo del Concejo Municipal, en la cual no se presentaron objeciones respecto al contenido de los documentos, para avanzar en los trámites jurídicos necesarios para la adopción. Igualmente, el Plan Local de Seguridad Vial 2024-2033, fue socializado con los actores clave en una reunión virtual realizada el 5 de julio de 2024, no encontrando objeción respecto a su contenido.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 del Decreto Nacional 1430 de 2022, se hace necesaria la actualización y ajuste armónico del actual Plan Local de Seguridad Vial, adoptado mediante Decreto Municipal 086 del 5 de abril de 2019, de acuerdo con la gestión en las ocho áreas de acción estratégicas de la Seguridad Vial.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1. Adopción. Adóptese el Plan Local de Seguridad Vial para la vigencia 2024-2033, contenido en el documento técnico de soporte "*Plan Local de Seguridad Vial 2024-2033*"" el cual hace parte integral del presente decreto.

ARTÍCULO 2. **Objetivo General del Plan**. Implementar y monitorear el Plan Local de Seguridad vial en el municipio de Yumbo, orientado a mejorar y garantizar la seguridad en la movilidad de todos los usuarios de las vías.

ARTÍCULO 3. **Objetivos Específicos del Plan**. Son objetivos específicos del Plan:

1. Desarrollar, implementar y monitorear un plan integral de gestión de la velocidad en el municipio de Yumbo que aborde la problemática del exceso de velocidad mediante la definición y ajuste de límites de velocidad, la mejora de la infraestructura vial para promover velocidades seguras, y la promoción de una conducción responsable y una fiscalización efectiva, con el fin de mejorar las condiciones de

seguridad vial para todos los actores, especialmente los más vulnerables, y reducir la siniestralidad.

2. Fortalecer la seguridad vial y la movilidad en el municipio de Yumbo mediante la implementación de tres programas integrales que aborden la planificación, gestión y mantenimiento de la infraestructura vial, la priorización de la seguridad de los actores viales vulnerables y la mejora de la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito.
3. Promover las condiciones de seguridad vial de los vehículos motorizados y no motorizados que circulan en el municipio de Yumbo.
4. Incentivar el comportamiento seguro y responsable de los actores viales, mediante actuaciones de educación, prevención, información y sensibilización.
5. Reforzar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial, mediante acciones de vigilancia y control, que permiten la reducción de la siniestralidad.
6. Fortalecer la capacidad territorial para atender de forma integral a las víctimas de siniestros viales, garantizando no solo la atención médica necesaria, sino la reinserción social y laboral y el apoyo psicológico-mental, social y legal.
7. Desarrollar un conjunto de objetivos y acciones que buscan fortalecer la gobernanza como eje central y transversal que da soporte a los procesos de planificación, seguimiento y evaluación para el desarrollo de todas las áreas de acción de la política de seguridad vial a nivel territorial.
8. Implementar una política de gestión del conocimiento enfocada en fortalecer los procesos de planificación, seguimiento y evaluación en todas las áreas de acción del plan local de seguridad vial, basado en un enfoque integral de gestión de información para la toma de decisiones y mejoramiento continuo de la calidad de los productos y servicios necesarios para la implementación de la política pública de seguridad vial a nivel territorial.

ARTÍCULO 4. **Meta Estratégica del Plan**. La meta estratégica del Plan Departamental de Seguridad Vial 2024 – 2033, es Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales, por lo menos en un 50% para el año 2033.

ARTÍCULO 5. **Áreas de acción** Plan Departamental de Seguridad Vial 2024 - 2033. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Departamental de Seguridad Vial 2024-2033, así:

Área de Acción	Objetivos
Velocidades seguras	Desarrollar, implementar y monitorear un plan integral de gestión de la velocidad en el municipio de Yumbo que aborde la problemática del exceso de velocidad mediante la definición y ajuste de límites de velocidad, la mejora de

	la infraestructura vial para promover velocidades seguras, y la promoción de una conducción responsable y una fiscalización efectiva, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial para todos los actores, especialmente los más vulnerables, y reducir la siniestralidad.
Infraestructura vial segura	Fortalecer la seguridad vial y la movilidad en el municipio de Yumbo mediante la implementación de tres programas integrales que aborden la planificación, gestión y mantenimiento de la infraestructura vial, la priorización de la seguridad de los actores viales vulnerables y la mejora de la gestión de la señalización vial y dispositivos de regulación del tránsito.
Vehículos seguros	Promover las condiciones de seguridad vial de los vehículos motorizados y no motorizados que circulan en el municipio de Yumbo.
Comportamiento seguro de los actores viales	Incentivar el comportamiento seguro y responsable de los actores viales, mediante actuaciones de educación, prevención, información y sensibilización.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Reforzar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial, mediante acciones de vigilancia y control, que permiten la reducción de la siniestralidad.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	Fortalecer la capacidad territorial para atender de forma integral a las víctimas de siniestros viales, garantizando no solo la atención médica necesaria, sino la reinserción social y laboral y el apoyo psicológico-mental, social y legal.
Gobernanza	Desarrollar un conjunto de objetivos y acciones que buscan fortalecer la gobernanza como eje central y transversal que da soporte a los procesos de planificación, seguimiento y evaluación para el desarrollo de todas las áreas de acción de la política de seguridad vial a nivel territorial.
Gestión del conocimiento	Implementar una política de gestión del conocimiento enfocada en fortalecer los procesos de planificación, seguimiento y evaluación en todas las áreas de acción del plan local de seguridad vial, basado en un enfoque integral de gestión de información para la toma de decisiones y mejoramiento continuo de la calidad de los productos y servicios necesarios para la implementación de la política pública de seguridad vial a nivel territorial.

ARTÍCULO 5. Programas y acciones relacionados con el área de velocidades seguras.

Programa 1. Plan de Gestión de la Velocidad del Municipio de Yumbo, con las siguientes acciones:

1. Diagnóstico.
2. Formulación del Plan de gestión de la velocidad.
3. Implementación.
4. Monitoreo y Evaluación.

Programa 2. Definición y ajuste de los Límites de Velocidad en el Municipio de Yumbo, con las siguientes acciones:

1. Diagnóstico y análisis.
2. Señalización y Establecimiento de la Velocidad Límite.
3. Seguimiento y evaluación.

Programa 3. Gestión de la infraestructura vial para la promoción de velocidades seguras en Yumbo, con las siguientes acciones:

1. Fortalecer la coordinación interinstitucional.
2. Fortalecer la planificación, diseño y gestión de proyectos viales para la promoción de velocidades seguras.
3. Implementar o ejecutar los proyectos de infraestructura vial que promuevan la circulación a velocidades seguras según lo indicado en el Plan de Gestión de Velocidad.
4. Implementar un programa de mantenimiento de dispositivos de control del tránsito.
5. Realizar evaluaciones posteriores a la implementación de intervenciones viales.
6. Capacitar al personal encargado de la implementación y evaluación de intervenciones viales.

Programa 4. Conducción responsable y fiscalización efectiva de la velocidad, con las siguientes acciones:

1. Gestión, Implementación y seguimiento de ayudas tecnológicas de Fiscalización SAST (Sistemas Automáticos de Supervisión del Tráfico) e infraestructura complementaria: Gestionar, instalar, operar y evaluar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad, especialmente en áreas críticas del municipio de Yumbo, siguiendo los lineamientos establecidos en la Resolución 181 de 2020.
2. Sensibilización sobre los riesgos de la velocidad y fomento de hábitos de respeto a los límites de velocidad.

ARTÍCULO 7. Programas y acciones relacionados con el área de Infraestructura Segura.

Programa 1. Planificación y Gestión Integral de la Infraestructura Vial Segura, con las siguientes acciones:

1. Gestión de la infraestructura vial segura desde la planificación y el diseño.
2. Gestión de Auditorías e inspecciones de Seguridad Vial.
3. Mantenimiento, rehabilitación y construcción de la Infraestructura Vial segura.
4. Mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad.

Programa 2. Caminos seguros: Prioridad peatonal y ciclista, con las siguientes acciones:

1. Incorporación de necesidades de Actores Viales Vulnerables en la Planificación Urbana.
2. Fortalecimiento de la Coordinación Interinstitucional.
3. Promoción de la Movilidad No Motorizada mediante la intervención de la infraestructura.
4. Implementación de Sistemas de Información Compartidos.
5. Seguimiento y Evaluación del Programa.

Programa 3. Gestión integral de la señalización vial y demás dispositivos de regulación del tránsito, con las siguientes acciones:

1. Fortalecer la gestión de la Señalización Vial y Dispositivos de Regulación del Tránsito.
2. Gestión e implementación y supervisión efectiva de Planes de Manejo de Tránsito (PMT).

ARTÍCULO 8. Programas y acciones relacionados con el área de Vehículos Seguros. Programa 1. Mejorar las condiciones de seguridad vial en la infraestructura del transporte, con las siguientes acciones:

1. Formular e implementar estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal.
2. Unificar criterios a fin de cumplir con la normatividad vigente, respecto a la contratación, ejecución y la operación del transporte escolar en las instituciones educativas públicas del municipio de Yumbo.
3. Promover el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados
4. Promover acciones enfocadas en brindar mayor conocimiento a los actores viales sobre las condiciones de seguridad con que deben contar los vehículos que circulan por las vías del municipio de Yumbo, con énfasis en los vehículos de carga.
5. Desarrollar acciones de seguimiento preventivo en los sectores y en las empresas donde se identifican alta circulación de vehículos de servicio público de pasajeros, de maquinaria agrícola, de carga, industrial, de construcción o condiciones particulares con el fin de verificar el cumplimiento de sus condiciones técnicas.

Programa 2. Promover el uso adecuado de la motocicleta y de medios alternativos de transporte, con las siguientes acciones:

1. Diseñar e implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas y acompañantes de moto, en lo relacionado con el vehículo y sus dispositivos de seguridad.
2. Promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles.

Programa 3. Incentivar la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases, con la siguiente acción:

1. Informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica para una operación segura.

ARTÍCULO 9. Programas y acciones relacionados con el área de Comportamiento Seguro de los actores viales.

Programa 1. Fortalecer la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos, con las siguientes acciones:

1. Diseñar e implementar los procesos pedagógicos de movilidad y seguridad vial en todas las instituciones educativas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal (incluye la educación inicial, básica primaria y básica secundaria).
2. Formular e implementar los planes de movilidad escolar para todas las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media, públicas y privadas adscritas a la Secretaría de Educación Municipal.
3. Diseñar, implementar, evaluar y hacer seguimiento al programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media.
4. Implementar la formación en seguridad vial a través de plataformas virtuales.
5. Garantizar los programas en seguridad vial para actores vulnerables (usuarios de bicicleta, usuarios de moto, peatones y personas en situación de discapacidad)
6. Activar las políticas de bienestar universitario con relación a la prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior.
7. Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial, dentro del rango de acción del municipio.
8. Implementar una estrategia para la profesionalización de conductores de vehículos de servicio público de pasajeros y carga, en escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano.

Programa 2, Fortalecer los programas de comunicación y concientización sobre la movilidad segura y sostenible, con la siguiente acción:

1. Diseñar e implementar una estrategia de comunicación integral que incluya un plan de campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización dirigida a los actores viales, para mejorar la cultura ciudadana con relación a la movilidad.

Programa 3. Diseñar un modelo de gestión para el cambio de comportamiento en la vía, con la siguiente acción:

1. Implementar intervenciones integrales dirigidas a todos los actores viales, en el marco del enfoque sistema seguro para la prevención y mitigación de las causas que producen las conductas de riesgo.

Programa 4. Coadyuvar en la mejora de la calidad de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral, con la siguiente acción:

1. Acompañar en el marco de sus competencias, las gestiones y estrategias de mejora de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Centros de Atención Integral.

ARTÍCULO 9. Programas y acciones relacionados con el área de Cumplimiento de las normas de tránsito, en materia de seguridad vial.

Programa 1. Fortalecer la gestión de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, con las siguientes acciones:

1. Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio.
2. Ampliar la capacidad instalada de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para mejorar la seguridad vial mediante el control efectivo de las normas de tránsito, alineando la implementación tecnológica con las normativas vigentes (Resolución 181 de 2020 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya).
3. Ejecutar el Plan Estratégico para controlar el transporte ilegal e informal, estableciendo la evaluación, el seguimiento y los ajustes necesarios para reducir los indicadores de informalidad e ilegalidad.
4. Establecer una estrategia para el seguimiento y control de las condiciones de circulación de los vehículos de carga, articulada al Plan estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte.
5. Promover la articulación con municipios circunvecinos, el gobierno departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para consolidar acciones de seguridad vial, a través de los Consejos Territoriales de seguridad vial u otras instancias de coordinación que se conformen.

Programa 2. Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía, con la siguiente acción:

1. Establecer acciones de mejora continua dentro del proceso sancionatorio desarrollado, que contribuyan a la disminución de infracciones a las normas de tránsito y al pago oportuno de las multas.

ARTÍCULO 10. Programas y acciones relacionados con el área de Atención integral a víctimas de siniestros viales.

Programa 1. Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro vial, con las siguientes acciones:

1. Definir e implementar la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales
2. Gestionar y poner en funcionamiento el Número Único de Atención a Emergencias
3. Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria, rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos, entre otros.
4. Definir e implementar un programa de capacitación al personal de organismos de socorro, entidades de salud y agentes de tránsito, en especialidades de acuerdo con sus competencias, tales como Comando de Incidentes, rescate vehicular incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos.
5. Diseñar e implementar un Programa de capacitación dirigido al primer respondiente
6. Establecer e implementar medidas de control a las ambulancias para determinar criterios de habilitación, revisión técnico-mecánica, el cumplimiento de normas de tránsito y transporte, insumos para la atención y la idoneidad del personal.

Programa 2. Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros viales, con la siguiente acción:

1. Fortalecer la capacidad instalada del Hospital La Buena Esperanza, para la atención a víctimas de siniestros viales.

Programa 3. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales, con las siguientes acciones:

1. Definir e implementar lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares y víctimas de siniestros viales.
2. Conformar espacios de articulación intersectorial e interinstitucional con relación al fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación e información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares.

ARTÍCULO 11. Programas y acciones relacionados con el área de Gobernanza.
Programa 1. Fortalecer la estructura administrativa y funcional de la Secretaría de Movilidad, con las siguientes acciones:

1. Actualizar, implementar y evaluar la estructura de operación por procesos de la Secretaría de Movilidad.
2. Vincular el personal de planta necesario para la implementación de los procesos de la Secretaría de Movilidad
3. Mejorar los procesos de atención al ciudadano para la gestión contravencional de la Secretaría de Movilidad.

Programa 2. Fortalecer la planificación institucional y territorial enfocada a la gestión integral de la Seguridad Vial, con las siguientes acciones:

1. Incorporar técnica, legal y financieramente la seguridad Vial en los instrumentos de planificación del Municipio.
2. Mejorar la Articulación institucional e interinstitucional para la implementación de la política pública de seguridad vial del municipio.
3. Fortalecer la capacidad del municipio de Yumbo para realizar seguimiento y evaluación a la responsabilidad social empresarial mediante la verificación al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 12. Programas y acciones relacionados con el área de Gestión del conocimiento.
Programa 1. Fortalecer la gestión de datos y generación de conocimiento para el mejoramiento de la seguridad vial del municipio, con las siguientes acciones:
1. Fortalecer los procesos de planeación, seguimiento y evaluación para el mejoramiento de la gestión integral de la seguridad vial.
2. Mejorar la calidad de la información de siniestralidad vial del municipio de Yumbo.
3. Diseño e Implementación del observatorio de seguridad vial en el municipio de Yumbo para la gestión efectiva e integral de la Seguridad vial.

Programa 2. Fortalecer el conocimiento en seguridad vial a partir de la gestión del capital intelectual de los procesos inherentes a la seguridad vial en el municipio de Yumbo, con las siguientes acciones:
1. Realizar la gestión integral del capital intelectual, organizacional y relacional de la gestión integral de la seguridad vial.
2. Planificar, implementar y evaluar procesos de formación en seguridad vial para los colaboradores de la Secretaría de Movilidad.

ARTÍCULO 13. Coordinación y seguimiento. La coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Local de Seguridad Vial 2024 – 2033, estará a cargo del Comité Local de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Municipal 212 del 25 de octubre de 2018 ""*Por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad Vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones",* o las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen.

ARTÍCULO 14. Costos y fuentes de financiación. Los programas y las acciones establecidas en el Plan Local de Seguridad Vial 2024 – 2033, se ejecutarán con los recursos que cada una de las dependencias responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.

ARTÍCULO 15. Vigencia y derogatorias. - El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su publicación y deroga el Decreto Municipal 086 del 5 de abril de 2019 .

ALCALDÍA DE
YUMBO

DECRETO No _____
(_____)

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2024-2033 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el Municipio de Yumbo, a los XX días del mes de julio de 2024

EDGAR ALEXANDER RUIZ GARCÍA
Alcalde Municipal

V.B. Andrés Felipe Murgueitio - Secretario de Movilidad

2024-2031

Visión 2033

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE YUMBO

ANEXO 6

Propuesta de modificación del Decreto municipal 212 de octubre 25 de 2018, “por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad Vial para el municipio de Yumbo”

Julio 2024

ALCALDÍA DE YUMBO

ALCALDÍA DE
YUMBO

DECRETO No _____
(_____)

"POR MEDIO DEL CUAL SE Decreto municipal 212 de octubre 25 de 2018, "por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones

EL ALCALDE MUNICIPAL DE YUMBO, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho. fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.

Que el inciso segundo del artículo 2 ídem establece que *"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 el artículo 24 ibidem señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" establece dentro de los principios fundamentales que rigen el sector transporte, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", define el accidente de tránsito como un "evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él (...)".

Que los artículos 2 Y 3 de la Ley 336 de 1996, "*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"*, disponen que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte.

Que el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter municipal, entre otros.

Que el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. 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.

Que el artículo 5 de la Ley 1702 de 2013, define la Seguridad Vial como "*el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas"*.

Que el artículo 5 ibidem establece en la definición del Plan Nacional de Seguridad Vial que: "(…) *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial*".

Que en la Ley 2251 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*" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro.

Que el artículo 14 de la citada Ley contempla que '*los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria*".

DECRETO No _____
(_____)

"POR MEDIO DEL CUAL SE Decreto municipal 212 de octubre 25 de 2018, "por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones

Que el Decreto Nacional 1430 de 2022 "*Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031"* entre sus considerandos indica que "*la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura*".

Que en el artículo 4 ídem determina que "*Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.*"

Que el actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.

Que mediante Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023 *"Por el cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos"* expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se emiten los lineamientos para la construcción de planes de gestión de velocidad.

Que, según las cifras de siniestralidad reportadas por el Observatorio de Seguridad Vial en el año 2023, fallecieron en siniestros viales 30 personas, siendo los motociclistas las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 69% del total de fallecidos. Los peatones ocuparon el segundo lugar con el 17%, mientras que los ciclistas aportan el 5%. Es preocupante que los actores vulnerables representen el 91% del total de fallecidos.

Que de acuerdo con los reportes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial la tasa de fallecidos en Yumbo es de 27,58, muy superior a la tasa del Valle del Cauca de 23,97 y de la tasa nacional de 20.

Que en línea con el Enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, así como con la perspectiva internacional y nacional, el Plan Local de Seguridad Vial implica corresponder hacia un objetivo común y al compromiso de reducir en un 50 % las víctimas

fallecidas, en este caso en los próximos 10 años, de acuerdo con lo expresado tanto en la Declaración de Estocolmo (2020), como por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, que también se recoge en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Que basados en los principios de participación, transparencia y corresponsabilidad de la seguridad vial, la metodología para la formulación del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Yumbo integró la participación ciudadana y la planeación estratégica, identificando los actores clave involucrados (mapeo de actores) e incluyendo el equipo responsable del PLSV.

Que, con base en la metodología establecida, se realizó la identificación, selección, análisis crítico y descripción escrita de los referentes nacionales e internacionales, lo mismo que los referentes teóricos y los lineamientos de la política nacional de seguridad vial.

Que partiendo del enfoque sistema seguro, el cual identifica y gestiona los factores de riesgo o circunstancias determinantes de las lesiones, se identificaron y analizaron los distintos factores que, en el ejercicio de la movilidad, pueden representar un riesgo para la vida y la salud de los actores viales, en el municipio de Yumbo. El análisis realizado proporcionó una base sólida para la construcción participativa del documento de diagnóstico, en el cual los actores clave desempeñaron un papel fundamental. Mediante una metodología de diagnóstico participativo, se logró el compromiso activo del equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV), involucrando a diversos actores en la identificación de problemas y soluciones. Este enfoque inclusivo permitió identificar y abordar de manera integral las problemáticas de seguridad vial, asegurando que las soluciones propuestas sean efectivas, sostenibles y representativas de las necesidades de la comunidad.

Que la formulación del Plan Local de Seguridad Vial, se articuló con el PNSV, definiendo 8 áreas de acción a partir del análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales, así como de las necesidades que en materia de gobernanza y gestión de conocimiento requiere el departamento para avanzar en la adopción del enfoque Sistema Seguro.

Que igualmente el Plan Local de Seguridad Vial tendrá una vigencia de 10 años, teniendo en cuenta que este lapso de tiempo permitirá: continuidad y estabilidad; flexibilidad y adaptabilidad; especificidad local y evaluación y monitoreo continuo. De esta manera, el Plan Local de Seguridad Vial de Yumbo tiene la capacidad de mantenerse vigente y relevante hasta 2033 mediante mecanismos de adaptación y revisión continua. Estos mecanismos aseguran que el plan pueda ajustarse oportunamente a cualquier cambio en

las políticas, directrices o condiciones locales y nacionales. Además, se considera el tiempo necesario para la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial, así como los plazos establecidos para la correspondiente actualización de los planes territoriales de seguridad vial. Esto garantiza que el plan local no solo esté alineado con las directrices nacionales, sino que también tenga la flexibilidad para integrar nuevas estrategias y tecnologías emergentes, adaptándose a las necesidades específicas de Yumbo.

Que el Decreto municipal 212 del 25 de octubre de 2018 "*Por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad Vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones",* determina *que este Comité tiene por objeto la formulación y ejecución de planes integrales a corto y mediano plazo, dirigidos a incrementar la seguridad vial, en lugares específicos, previamente seleccionados, en razón de la accidentalidad que en estos se presente, de acuerdo con los indicadores arrojados por los informes que genere la Secretaría de Tránsito y Transportes, a partir de la observación y seguimiento permanente que se hace de este fenómeno, el cual tendrá carácter permanente.*

Que el artículo 2º del precitado decreto, establece que el Comité Municipal de Seguridad Vial es una instancia de carácter asesor, de vital importancia para asegurar la construcción participativa, encargado de articular y coordinar a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial y de realizar un control y seguimiento de las acciones encaminadas al cumplimiento de este.

Que la Secretaría de Movilidad, elaboró el documento técnico de soporte denominado *"Plan Local de Seguridad Vial 2024-2033"*, el cual se adoptó mediante Decreto No XXX de XXX de 2024.

Que con base en los resultados obtenidos en los distintos ejercicios de participación, el *Plan Loca de Seguridad Vial 2024-2033,* fue socializado con las entidades y dependencias que integran el Comité Local de Seguridad Vial, en la sesión celebrada el día 3 de julio de 2024, en el Hemiciclo del Concejo Municipal, en la cual no se presentaron objeciones respecto al contenido de los documentos, para avanzar en los trámites jurídicos necesarios para la adopción. Igualmente, el Plan Local de Seguridad Vial 2024-2033, fue socializado con los actores clave en una reunión virtual realizada el 5 de julio de 2024, no encontrando objeción respecto a su contenido.

Que dentro del Plan Local de Seguridad Vial 2024-2033, se establecieron responsabilidades al Departamento Administrativo de Planeación e Informática en la implementación de programas y acciones.

"POR MEDIO DEL CUAL SE Decreto municipal 212 de octubre 25 de 2018, "por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones

Que es responsabilidad del Departamento Administrativo de Planeación e Informática, concertar, elaborar, coordinar la ejecución, evaluar, controlar y actualizar el Plan de Desarrollo del municipio, el Plan de Ordenamiento Territorial, los Planes Sectoriales y el Plan Ambiental, así como planes de acción, proyectos y estudios complementarios en diferentes áreas relacionados con los aspectos económico, social, físico, urbanístico, administrativo y cultural del municipio.

Que teniendo en cuenta lo anterior, resulta necesario modificar el Decreto Municipal 212 de octubre 25 de 2018, con el fin de ajustar la conformación del Comité Local de Seguridad Vial, acorde a la actual organización administrativa del municipio y a las responsabilidades que tienen entidades y dependencias municipales, para la implementación de los programas y acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1. Modifíquese el Artículo 3º del Decreto Municipal 212 de octubre 25 de 2018, el cual quedará de la siguiente manera:

El/La Alcalde Municipal o su delegado,
El/La Secretario de Movilidad,
El/La Secretario de Gobierno, Seguridad y Convivencia,
El/La Secretario de Salud Municipal,
El/La Secretaria de Educación Municipal,
El/La Secretario de Infraestructura y Servicios Públicos,
El/La Secretario de Hacienda,
El/La Secretario de Ambiente y Desarrollo Agropecuario,
El/La Director del Departamento Administrativo de Planeación e Informática
El/La Gerente instituto Municipal de Reforma urbana y de Vivienda de interés Social de Yumbo – IMVIYUMBO

Parágrafo 1. Invitados permanentes.
Jefe de la Oficina de Control Interno,
El Personero,
Un Delegado de las fuerzas militares,
Un delegado de la Policía Nacional,
Un delegado del gremio transportador,
Un delegado del sector académico,
Un delegado de la Secretaría de Movilidad del departamento del Valle del Cauca,

Un delegado de los secretarios de movilidad y/o transporte de los municipios circunvecinos.

Parágrafo 2. El Comité Local de Seguridad Vial del Municipio de Yumbo podrá invitar a sus sesiones a los representantes de las entidades públicas y privadas que tengan relación directa e indirecta con temáticas específicas de seguridad vial, tales como: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, INVÍAS, ANI, Centros de Diagnóstico Automotor, Universidades del Municipio, Gremios como FENALCO, ANDI, CÀMARA DE COMERCIO, CÁMARA DE LA INFRAESTRUCTURA, CÁMARA DE LA CONSTRUCCIÓN, FASECOLDA, Ensambladoras de motos, colectivos de ciclistas, peatones y motociclistas, Asociaciones de empresas de transporte público de pasajeros y de carga, Asociaciones de conductores, Gremios y medios de comunicación, Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de conductores y todas aquellas entidades públicas o privadas que el Comité Local de Seguridad Vial, considere necesario invitar.

ARTÍCULO 2. Adiciónese el Artículo 10º al Decreto Municipal 212 de octubre 25 de 2018, el cual quedará de la siguiente manera:

ARTÍCULO 10. Crear la Mesa Técnica de Movilidad, conformado por integrantes del Comité Local de Seguridad Vial, como instancia de estudio de los temas de movilidad. Este Comité estará integrado por:

El/La Secretario de Movilidad,
El/La Secretario de Gobierno, Seguridad y Convivencia,
El/La Secretario de Infraestructura y Servicios Públicos,
El/La Secretario de Ambiente y Desarrollo Agropecuario,
El/La Director del Departamento Administrativo de Planeación e Informática
El/La Gerente instituto Municipal de Reforma urbana y de Vivienda de interés Social de Yumbo – IMVIYUMBO.

ARTÍCULO 2. Adiciónese el Artículo 11º al Decreto Municipal 212 de octubre 25 de 2018, el cual quedará de la siguiente manera:

ARTÍCULO 11. Son funciones de la Mesa Técnica de Movilidad:

- Hace revisión y formular recomendaciones sobre la política pública de movilidad del municipio de Yumbo.
- Realizar aportes técnicos a los procesos de formulación, d ellos diferentes planes y programas, así como de los proyectos y diseños de movilidad del municipio de Yumbo.
- Estudiar y conceptuar sobre las modificaciones a los programas y proyectos de movilidad.

DECRETO No _____
(_____)

"POR MEDIO DEL CUAL SE Decreto municipal 212 de octubre 25 de 2018, "por medio del cual se crea el Comité Municipal de Seguridad vial para el municipio de Yumbo y se dictan otras disposiciones

- Apoyar a la administración municipal en el estudio y solución de problemas y la puesta en marcha de los programas y proyectos de movilidad.
- Conceptuar sobre los proyectos de acuerdo y decretos relacionados con los programas y proyectos de movilidad del Municipio de Yumbo.
- Realizar seguimiento y evaluación al Plan Maestro de Movilidad.
- Apoyar a la Secretaría de Movilidad en la función de enlace y articulación con las entidades nacionales y departamentales en temas relacionados con movilidad y transporte.

ARTÍCULO 3. Vigencia y derogatorias. - El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el Municipio de Yumbo, a los XX días del mes de julio de 2024

EDGAR ALEXANDER RUIZ GARCÍA
Alcalde Municipal

V.B. Andrés Felipe Murgueitio - Secretario de Movilidad